

Geld sparen

NOVEMBER 11 | 2006

So finanzieren Sie Ihr Traummobil richtig

€ 3,30 Schweiz sfr 6,50 · Österreich € 3,60 · BeNeLux € 3,90

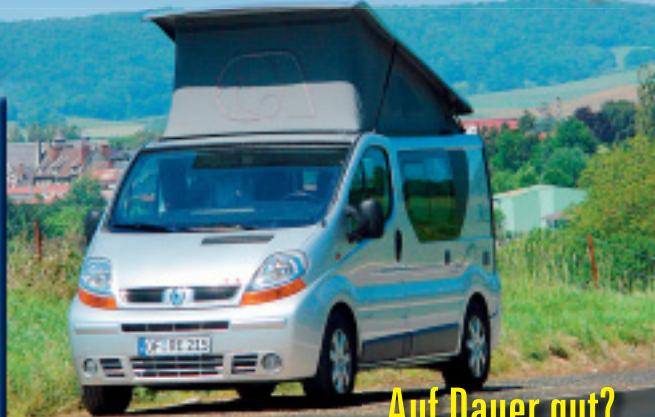
Italien, Spanien, Portugal (Cont.) € 4,60 · Finnland € 5,20 · Norwegen nkr 45,00

www.reisemobil-international.de

E 19189

REISEMOBIL

INTERN



Auf Dauer gut?
Adria Van
im Lang-
zeittest



Marano im Profitest

Bürstner zum Sparpreis



12

Das billige Dutzend

neue Alkoven
bis 35.000 Euro



Neu am Start
Raumwunder
Concorde
Compact



Besser fahren
Alles, was
Sie über Reifen
wissen müssen

Gebraucht kaufen
Hymer B-Klasse,
Bürstner T

Mitmachaktion
Weg mit
Stellplatz-
Sternen

Uns sind
Sterne
schnuppe!
Stellplatz-Klassifizierung - rein, dank!

Traumreisen
Südafrika,
Kalmückien,
South Dakota





Thomas Seidelmann,
Chefredakteur



Juan J. Gamero,
Redakteur Test & Technik

Die Geduldsprobe

Sein Monaten bewundern Sie neue Fahrzeuge in Ihrem Lieblingsheft. Große, kleine, weiße, bunte, günstige, teure. Viele von Ihnen konnten sich auch auf dem Caravan Salon ein Bild von der Gestaltungsfreude der Hersteller machen, die in diesem Jahr Außerordentliches geleistet haben.

Nun aber heißt es: Ärmel im Fachhandel hochkremeln und die neuen Fahrzeuge verkaufen. Kaufinteressenten gibt es genug, viele Reisemobilisten möchten das neue Schätzchen gerne noch 2006 auf den Hof fahren sehen. Drei Prozentpunkte weniger Mehrwertsteuer reichen allemal für einige Tankfüllungen.

Leider aber haben Handel und Kunden die Rechnung ohne den Wirt gemacht: Die Hersteller, bislang eher unter Lieferstau leidend, können ihre Fachhandelspartner derzeit kaum mit neuen Modellen bedienen, weil ihnen das Wesentliche fehlt – das Chassis. Mehr als 500 unfertige Reisemobile, hat Dethleffs-Chef Thomas Fritz moniert, stünden in Isny und warteten auf Fahrzeugteile. Für den Handel ist das

mehr als ärgerlich, denn der enorme Schwung, den die Düsseldorfer Messe brachte, verpufft damit weitgehend. Jetzt kommt der Winter, dann die Mehrwertsteuer – ein Finanzpolster hätte gut getan, um die Saure-Gurken-Zeit besser zu überstehen. Zumindest dauert die Vorfreude auf einen sehr guten Jahrgang aber etwas länger.

Bis zum Start der nächsten Reisesaison wird uns ein anderes Thema beschäftigen: die scheinbar harmlose Einführung einer Sterne-Klassifizierung für Stellplätze. Ohne Not geboren, könnte nun ein neues Instrument entstehen, das nicht die Qualität, dafür aber die Preise für Übernachtungen sowie das Konfliktpotenzial zwischen Stell- und Campingplatzbetreibern erhöht. Dem gilt es einen Riegel vorzuschieben, was wir nun auch tun. Machen Sie mit bei der Aktion „Uns sind Sterne schnuppe“, die wir mit dieser Ausgabe starten. Lesen Sie mehr auf Seite 7 und im Stellplatzteil ab Seite 131.

Ohne Moos nix los?

Ohne Geld macht man keinen großen Satz – natürlich, aber muss es gleich so viel sein? Zur Zeit kostet ein neu in Deutschland zugelassenes Reisemobil durchschnittlich 52.000 Euro. Zu viel für den kleinen Mann mit Familie, der sich ob seines stetig schrumpfenden Realinkommens als potenzieller Einsteiger verabschiedet.

Dass es billiger geht, zeigen unsere europäischen Nachbarn aus Frankreich, Italien und Spanien. Ihre Fabrikate sind es vornehmlich, die hierzulande bereits zu Preisen von rund 29.000 bis 35.000 Euro gehandelt werden, was in alter Währung immerhin knapp 60.000 bis 70.000 Mark bedeutet.

Dass in unserer Marktübersicht ab der Seite 62 fast ausschließlich Alkovenmodelle aus dem europäischen Ausland zum Zug kommen, ist kein böser Wille der Redaktion, sondern Spiegel-

bild des Marktes. Selbst die neuen Günstigmarken von Dethleffs und Hymer, Sunlight und Carado, müssen draußen bleiben, wenn es bei Alkovenmobilen um die 35.000-Euro-Grenze geht. Selbst ausstattungsbereinigt liegen sie im Preis höher.

Wieso, weshalb, warum? Sind es die hohen Lohnnebenkosten? Oder die gerne zitierte mindere Qualität ausländischer Produkte? Letzterem Argument sei entgegnet, dass unsere Nachbarn in punkto Fertigungsqualität, Ausstattung und Design in Europa angekommen sind und sich nicht (mehr) hinter ihren Fahrzeugen verstecken müssen. Das belegen viele Tests, die keinen evidenten Minderwert im Vergleich zu Reisemobilen deutscher Herkunft erkennen lassen. So gesehen müssen sich unsere nationalen Hersteller schon die Frage nach dem Warum gefallen lassen. Die Mehrwertsteuererhöhung steht vor der Tür und die Energiepreise und Abgaben steigen stetig. Parallel dazu stagnieren die Löhne und Gehälter. In der Tat: Ohne Moos nix los.

Gratis für Sie:
das monatliche Extra
von REISEMOBIL INTERNATIONAL



Musicals – wer erliegt nicht ihrer Faszination? Cats, Phantom der Oper, Starlight Express und Co. haben weltweit viele Millionen Menschen glücklich gemacht. mobil reisen entführt sie auf 48 Extraseiten in die Welt der Musicals, die derzeit in Deutschland zu sehen sind.

magazin**Expocamp ist eröffnet**

Großer Bahnhof in Wertheim und Lob für Erwin Hymer vom Ministerpräsidenten

Uns sind Sterne schnuppe!

Stellplatz-Klassifizierung – nein, danke!
www.reisemobil-international.de/sternschnuppe

REISE MOBIL

Mitmach-Aktion: REISEMOBIL INTERNATIONAL ruft auf zum Kampf gegen die Stellplatz-Klassifizierung des DTV.
Seite **7/132**

**Exklusiv: Mitmach-Aktion**

Uns sind Sterne schnuppe – weg mit der Stellplatz-Klassifizierung

6

7

Summernights im Holiday Park

Rückblick auf eine gelungene Aktion für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL

8

Burmeister stark erweitert

Ein Händler am Bodensee setzt neue Maßstäbe

12

Abenteuer Offroad

Bericht von der Messe in Bad Kissingen

14

Nachrichten

Neues aus der Branche, regionale Messen in Karlsruhe und Schwenningen

16

Benefit

Wissen, das sich bezahlt macht

78

Treffpunkt

Leserbriefe/Bezugsquellen

100

Vorschau, Impressum

178

test & technik**Profitest**

Bürstner Marano t 640 – günstiger Teilintegriert auf neuem Fiat Ducato

20

Dauertest

Gute 20.000 Kilometer erwies der Adria 3 Way Space der Redaktion treue Dienste

34

Neu am Start

Concorde Compact
Weinsberg Imperiale V
Challenger Elitis

40

42

44

Neues von der IAA Nutzfahrzeuge

Ford Transit mit Allrad-Antrieb,
VW Crafter Atacama

48

Neue Reisemobile

CS
Laika
Heku
Arca
VW California

50

52

53

54

58



Schickes Ambiente:
Im Bürstner Marano t 640 kann sich ein Paar so richtig wohl fühlen. Welchen Eindruck hinterlässt der Teilintegrierte im Profitest?
Seite **20**



Bezahlbare Träume:
Wer nicht mehr als 35.000 Euro für ein Alkovenmobil ausgeben möchte, wird bei dieser Kaufberatung fündig.
Seite **66**



168

► = Titelthema

Jeden Monat extra:
mobil-reisen,
die redaktionelle
Beilage von REISEMOBIL
INTERNATIONAL

Neues Zubehör

Dinge, die das Reisen verschönern
Zubehör für Kastenwagen

56

60

Basiswissen Technik

Alles über Reifen

89

praxis & service**Finanzierung**

Welche Konditionen halten bereit?

62

Kaufberatung

Zwölf Alkovenmobile unter 35.000 Euro

66

Podcasting

Musik hören nach Wunsch – immer und überall

76

Gebrauchte des Monats

Bürstner T

Hymer B-Klasse

84

86

freizeit & reisen**Club-Porträt**

Eura Mobil Club – Mitte/West

94

Club-Szene

Nachrichten, Termine

96

Neue Stellplätze

Hintergrund: Aktion „Uns sind Sterne schnuppe“ 132

134

Geprüfte Stellplätze

138

Ergänzung zum Bordatlas 2006

143

Camping-Magazin

Das bieten Campingplätze Reisemobilisten

146

Camping plus

Porträt: Rubi-Camp, Oberstdorf

148

Kinderspaß mit Rudi und Maxi

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps

150

Südliches Afrika

Per Allrad durch Südafrika, Swaziland & Lesotho

154

Kalmückien

Trip mit dem Mobil durch unbekannte Weite

160

Meersburg

Porträt der reisemobilfreundlichen Stadt

168

Reise-Magazin

Ostfriesen-Diplom und andere Ziele

170

South Dakota

Begegnungen mit Buffalos im Wilden Westen

174

kurz & knapp

Verband des Jahres

Der Herstellerverband CIVD hat auf dem zehnten Deutschen Verbändekongress in Frankfurt den zweiten Platz als Verband des Jahres ergattert – hinter dem Forum DistanzE-Learning, dem Fachverband für Fernlernen und Lernmedien. Die Jury bewertete Konzept, Umsetzung und den Erfolg der Lobbyarbeit zur Führerscheinrichtlinie, der Realisierung von Caravaning TV im DSF sowie der positiven Entwicklung des Caravan Salons.

Ebel schließt

Nach langer, schwerer Krankheit und aus familiären Gründen gibt Händler Christian Ebel seinen Betrieb in Seetal-Maschen bei Hamburg Ende Oktober auf. Interessenten an dem Standort des Betriebes sollen sich bitte direkt an ihn wenden. Christian Ebel, Unger de Bult 10, 21220 Seetal-Maschen, Tel.: 04105/770100, Internet: www.ebel-reisemobile.de.

Fest bei Knoll

Seine Herbstmesse verbindet Knoll Caravaning in Laubach am 28. und 29. Oktober 2006 mit einem Oktoberfest. Tel.: 06405/50250. Internet: www.knoll-caravaning.de.

Schaller leitet VWN

Stephan Schaller übernimmt zum 1. Januar 2007 die Leitung der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN). Der 48-Jährige ist seit 2004 Mitglied im Vorstand von VWN und dort verantwortlich für Produktherstellung. Sein Vorgänger Dr. Bernd Wiedemann tritt mit Beginn des

65. Lebensjahres planmäßig in den Ruhestand. Noch auf der IAA Nutzfahrzeuge im September in Hannover hatte Wiedemann ein Wachstum für VWN prognostiziert, das die Bestmarke von 401.396 ausgelieferten Fahrzeugen im Jahr 2005 um zehn Prozent übersteigt.



Expocamp in Wertheim eröffnet

Öttinger lobt Hymer

Hymerring

Zeigten ein freundschaftliches Verhältnis: Erwin Hymer und der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger bei der Einweihung des Expocamps in Wertheim. Zwischen beiden dessen Geschäftsführer Roland Haag.

Foto: Claus Georg Petri

Mit einem feierlichen Akt ist am 23. September 2006 das Expocamp in Wertheim eröffnet worden. Das Freizeit- und Caravaning-Center zeigt auf 17.000 Quadratmetern überdachter Ausstellungsfläche ständig mehr als 400 Freizeitfahrzeuge. Sie entstammen von Bürstner bis TEC jenen neun Marken, die der Hymer-Gruppe angehören (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2006).

In seiner Rede betonte Erwin Hymer, Begründer dieses reisemobilen Imperiums: „Einer meiner Wünsche war immer, alle Marken der großen Familie zentral an einem Punkt in Deutschland in Form einer permanenten Messe zu präsentieren. Für mich und auch für die Branche stellt dies etwas Einmaliges in Deutschland dar.“ Auch der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger, CDU,

wohnte der Eröffnung des Expocamps bei. In seinem Grußwort hob er die Bedeutung eines Unternehmers wie Erwin Hymer hervor: „Menschen wie er haben das Land Baden-Württemberg zu dem gemacht, was es wirtschaftlich darstellt.“ Zudem zeigte sich der Landesvater von den Fahrzeugen begeistert: Gern würde er sich mal „so eine Kiste“ mieten, um darin Urlaub zu machen.



Koordiniert die Caravaning Akademie: Judith Hüsemann.

Caravaning Akademie vermittelt Jobs in der Branche

Im Rahmen der Feierlichkeiten zur Eröffnung des Expocamps in Wertheim wurde auch die Caravaning Akademie eingeweiht. Erwin Hymer und Günther H. Oettinger trugen sich sogleich als erste Ehrenteilnehmer der Bildungsstätte ein. Das markenübergreifende Bildungszentrum steht unter dem Motto „Wir bewegen Wissen“. Woher sollte zum Beispiel ein

Judith Hüsemann, Koordinatorin der Akademie, betonte, die Aufgabe liege aber nicht nur in der Fort- und Weiterbildung. „In Kooperation mit der Firma Randstad stellt die Caravaning Akademie das erste eigene Job- und Karriereportal bereit.“ Hier fänden auch Menschen außerhalb der Branche die Möglichkeit, eine Stelle zu finden. „Woher sollte zum Beispiel ein

Schreiner wissen, dass er bei einem Reisemobilhersteller einen guten Arbeitsplatz finden kann?“ Weitere Infos zu dieser modernen Jobbörse finden sich im Internet: www.caravaning-akademie.de.



Zeigten ein freundschaftliches Verhältnis: Erwin Hymer und der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger bei der Einweihung des Expocamps in Wertheim. Zwischen beiden dessen Geschäftsführer Roland Haag.

Uns sind Sterne schnuppe!

Stellplatz-Klassifizierung – nein, danke!

www.reisemobil-international.de/sternschnuppe



Eine Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL, Reisemobil-Union e.V. (RU) und Euromotorhome Club e. V. (EMHC).

Es gibt derzeit Bestrebungen, eine von Campingplätzen bekannte Sterne-Wertung auf Stellplätze anzuwenden. Eine solche mit Gebühren verbundene Klassifizierung lässt für Reisemobilisten negative Folgen erwarten: Der Charakter von Stellplätzen als günstige Übernachtungsplätze für ein

bis zwei Nächte ginge verloren, außerdem gebe es unnötige Konkurrenzkämpfe zwischen Camping- und Stellplatzbetreibern.

REISEMOBIL INTERNATIONAL als großes europäisches Fachmedium sowie die Reisemobil-Union e.V. und der EMHC als wichtigste Interessenvertretungen der

Wohnmobilfahrer lehnen die Sterne-Klassifizierung als unnötig und als schädlich für den Reisemobiltourismus ab und werden ihre Einführung zu verhindern versuchen.

Mehr Informationen im Internet auf www.reisemobil-international.de/sternschnuppe



kurz & knapp

Family Days

Das Camping- und Freizeitzentrum Sägmühle in Tripstadt lädt zum 28. und 29. Oktober 2006 ein zu den Dethleffs Family Days. Tel.: 06306/92190, Internet: www.saegmuhle.de.

Oktoberfest

Händler Hujer in Hannover-Altwarmbüchen feiert am 28. und 29. Oktober 2006 sein Oktoberfest. Zu sehen sind Fahrzeuge von Carthago, LMC und nun auch Fendt. Tel.: 0511/610003, Internet: www.hujer-caravan.de.

Feier bei Schrenk

Zu seinem Oktoberfest lädt Händler Schrenk, Forstinning, am 21. und 22. Oktober 2006 in die Römerstraße 26 ein. Tel.: 08121/25370, Internet: www.schrenk1.de.

Wechsel bei SEA

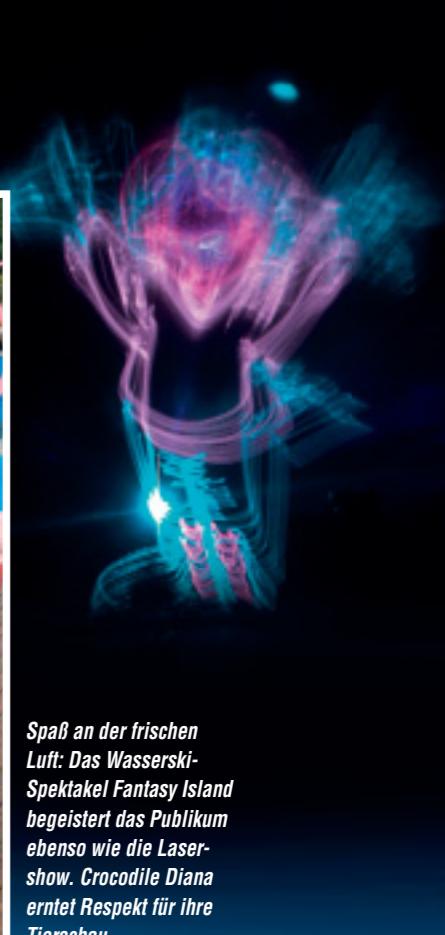
Aus persönlichen Gründen hat sich Ermes Fornasier am 21. September 2006 von seinen Aufgaben als Vize-Präsident und Geschäftsführer der Gruppe SEA zurückgezogen. Die Leitung der SEA Gruppe als Geschäftsführer übernimmt Dr. Luca Bianchi.

Neu im Internet

Travel Overland bietet auf seiner Website www.travel-overland.de erstmals Reisemobile für die Fernreiseziele USA, Kanada, Australien, Neuseeland und Südafrika an. Ob Campervan, Truck & Camper, kleines oder großes Mobil oder Deluxe-Camper – die Auswahl an Modellen ist groß. Urlauber finden auf der Internet-Seite zudem aktuelle Angebote.

Schau bei Eder

Zum Oktoberfest öffnett Eder Wohnmobile am 21. und 22. Oktober 2006 in Bad Urach. Zu sehen sind Reisemobile von TEC, Laika und Adria. Tel.: 07125/933888, Internet: www.womo-eder.de.



Spaß an der frischen Luft: Das Wasserski-Spektakel Fantasy Island begeistert das Publikum ebenso wie die Lasershow. Crocodile Diana erntet Respekt für ihre Tierschau.

Summer Nights im Holiday Park
Traumhafte Nächte

Rückblick: Exklusiv für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL hatte der Freizeitpark in Hassloch den Eintritt vergünstigt.
Dieses sommerliche Vergnügen ließen sich viele Kurzurlauber nicht entgehen.



Das Angebot kam wie gerufen. „Wer das nicht wahrnimmt“, sagt Erich Potratz und dreht ein Würstchen auf dem Grill um, „ist selbst schuld.“ Zu günstig sei der Eintritt zu den Summer Nights, jenen schönen, lauen Sommernächten im Holiday Park, als dass der Abstecher sich nicht lohne.

Der 58-Jährige und seine Frau Ingeborg, 57, sind aus Wassertrüdingen bei Nürnberg auf den Stellplatz des Holiday Parks gereist. In dem Phoenix Liner findet auch die fünfjährige Sarah ihr gemütliches Plätzchen. „Mit Kindern ist es ideal hier“, lobt das Oma-Opa-Paar und freut sich mit seiner Enkelin auf das Programm des Freizeitparks in der Pfalz.

Auch Bernd und Ingrid Möllenbeck aus Wesel sind mit ihrem Reisemobil, einem eng-

Echt was geboten: Mit der Achterbahn Expedition G-Force geht es ordentlich um die Kurven. Der Lighthouse Tower dreht sich als Kettenkarussell – in 80 Meter Höhe.



Bernd und Ingrid Möllenbeck: „Die Lasershow ist einfach geil.“



Sven Kappes und Esther Schork: „Die Achterbahn Expedition G-Force ist ein Erlebnis.“



Erich Potratz: „Wer das Angebot von REISEMOBIL INTERNATIONAL nicht wahrnimmt, ist selbst schuld.“

lischen Autotrail, nach Hassloch gekommen: „Die Lasershow“, so wissen die Mitt-Fünfziger, „ist einfach geil. Allein deshalb hat es sich gelohnt, in den Holiday Park zu kommen.“

Aus einem anderen Grund sind Sven Kappes, 32, und Esther Schork, 28, der Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL gefolgt:

Sie genießen im Holiday Park mit den Summer Nights ihren letzten Urlaubstag. Ihr Dethleffs Bus hat sie brav von Mannheim zur Insel Rügen geführt.

Auf dem Rückweg legen sie einen Stopp in Hassloch ein: „Die Achterbahn Expedition G-Force ist einfach ein Erlebnis“, schwärmen beide, „und auch das überdimensionale Kettenkarussell, der 80 Meter hohe Lighthouse Tower, macht richtig Laune.“

Zu erleben haben sie schließlich genug während der Summer Nights. An jenen Freitagen und Sonnabenden von Juli bis September öffnet der Park

bis Mitternacht. Der Zauber der Nächte verleiht den Fahrvergnügen einen ganz eigenen Reiz. Shows wie Fantasy Island und First Lady of Illusion, Crocodile Diana oder zum guten Schluss das Laser-Spektakel bekommen ein besonderes Flair.

Weil all das so schön war und die Summer Nights 2007 bestimmt mindestens genauso traumhaft werden, setzen REISEMOBIL INTERNATIONAL und der Holiday Park ihre gemeinsame Aktion fort. Exklusiv wird es auch im kommenden Jahr eine Schmankerl zu den Summer Nights geben. Wie das genau aussieht, steht in einer der kommenden Ausgaben von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Schließlich soll auch im Sommer 2007 das Vergnügen nicht zu kurz kommen.

cgp

Dass deutlich mehr Reisemobile als in den Jahren zuvor den Holiday Park besuchten, bestätigt auch für Parkdirektor und Inhaber Wolfgang Schneider: „Für uns ist die Aktion ein prima Erfolg. Schließlich begrüßen wir Reisemobilisten gern bei uns im Holiday Park.“

Zu erleben haben sie schließlich genug während der Summer Nights. An jenen Freitagen und Sonnabenden von Juli bis September öffnet der Park

Fotos: Claus Georg Petri



Burmeister Caravan Center Bodensee

An einem Strang

Mit seinem deutlich erweiterten Betrieb setzt ein Händler am Bodensee Zeichen.

Der Entschluss fiel über Nacht. „Ich habe unsere eigenen Defizite erkannt,“ sagt Michael Burmeister und deutet mit dem rechten Zeige- und Mittelfinger auf seine Augen, „nachdem ich im Sommer 2005 einige Gespräche mit Branchenkennern geführt hatte.“ Für den 41-jährigen war klar: „Um zu überleben, müssen wir wachsen.“

Der riesige Schritt vom puren Handelsbetrieb zum Kompetenzzentrum mit weitreichender Außenwirkung kostete Burmeister 400.000 Euro. Zu dieser Investition gehörte der Kauf eines Grundstücks neben dem bestehenden Betrieb in Bodman-Ludwigshafen. Insgesamt belegt das Burmeister Caravan Center Bodensee damit 15.000 Quadratmeter.

Doch wozu eine solch große Fläche, um sich dann ei-

ner Markenfamilie zu verschreiben? Traditionell führte Burmeister Fahrzeuge der Knaus-Tabbert-Group im Sortiment. Schließlich hatte der Hersteller aus Jandelsbrunn dem eher unerfahrenen, aber dynamischen Bankkaufmann vor 17 Jahren das Vertrauen geschenkt und ihm so als Caravan- und Reisemobilhändler das Laufen beigebracht.

Doch nun setzt Michael Burmeister, seit sechs Jahren gehört er dem Händlerverband Intercaravaning an, auf größere Vielfalt: „Wir sind froh, zusätzlich zu Knaus, Weinsberg und Eifelland noch Carthago und Dethleffs im Programm zu führen.“ Schließlich sei gegenwärtig eine Konzentration im Handel zu spüren. „Das wissen auch die Hersteller“, sagt Mi-

chael Burmeister, „sie suchen klare und moderne Konzepte der Händler.“ Dazu gehört für ihn auch, auf die stetig steigenden Ansprüche der Kunden zu reagieren: „Wir erweitern deutlich unseren Service.“ Burmeister setzt dabei auf ein freundliches Team sowie Öffnungszeiten, die der freien Zeit der Kunden entsprechen. „Wir haben mindestens bis 19 Uhr offen, und wenn Kunden da sind auch länger.“

Im wahrsten Sinne herausragend zieht auf dem Gelände inmitten der 210 ausgestellten Reisemobile und Caravans ein dreistöckiger Turm aus Stahl und Glas die Blicke auf sich. „Darin führen wir Verkaufsgespräche, vor allem aber sind wir direkt bei den Kunden“, erläutert Michael Burmeister und deutet wieder mit dem rechten

Weites Feld: Zu den bisherigen Marken der Knaus-Tabbert-Group führt Burmeister nun auch Dethleffs und Carthago im Programm.

Doch bei aller Größe, allem Service und aller Vielfalt, so weiß Michael Burmeister, lässt sich der Erfolg des Burmeister Caravan Centers in erster Linie auf eines zurückführen: „Bei uns ziehen alle an einem Strang.“ Sagt's und deutet mit dem rechten Zeige- und Mittelfinger auf seine Augen. **cgp**



www.DoldeMedien.tv

Endlich geschafft: Erleichtert über den fertig gestellten Umbau zeigte sich Michael Burmeister auf seinem deutlich erweiterten Gelände. Der dreistöckige Turm ist ein Markenzeichen seines Handelsbetriebs.

Fotos: Claus-Georg Petri



Kurzinterview: Patrick Mader

„Schon immer ein glückliches Händchen gehabt“

ter in den letzten Jahren das Burmeister Caravan Center entstanden ist. Der neue Ausbau war der nötige Schritt, um den beiden zusätzlichen Marken den notwendigen Platz und vor allem das angenehme Ambiente bieten zu können.

?

Seit Jahren schon gehört das Burmeister Caravan Center Bodensee Ihrem Händlerverband an. Setzt es nun einen neuen Maßstab bei Intercaravaning?

!

Sicherlich hat Michael Burmeister Highlights gesetzt, die bislang in unserer Branche nicht vorhanden waren. Doch gerade die uns angeschlossenen Händlerbetriebe gehören dank ihrer betrieblichen Besonderheiten zu den führenden in Deutschland. Ein wichtiges Aufnahme-

kriterium in unsere Gemeinschaft ist nun mal die Qualität des Händlerbetriebs. Vielleicht wird der erweiterte Burmeister-Betrieb jetzt Ziel einiger Händlerbesuche, um Ideen für den eigenen Betrieb zu sammeln.

?

Laut Bürstner-Boss Klaus-Peter Bolz gehört das Burmeister Caravan Center Bodensee vom Ambiente her zu den fünf Top-Adressen in Deutschland. Wo sieheln Sie den Betrieb in der Skala Ihrer 30 deutschen und 60 europäischen Mitgliedsbetriebe an?

!

Wenn es um Ambiente und Kundenservice geht, ist das eine Aussage, die ich unterstreichen kann. Dafür haben sein Team und die Familie schon immer ein glückliches Händchen gehabt. Mit den zusätzlichen

Marken hat er nun auch in allen Marktsegmenten ein abgerundetes Angebot.

?

Trennt sich in der Händlerschaft nun die Spreu vom Weizen: Große Betriebe überleben, kleine, besonders die auf der grünen Wiese, verschwinden?

!

Der Kunde will Rundumbetreuung vor, während und nach dem Kauf. Die vier Kernkompetenzen Verkauf, Vermietung, Service und Zubehör können Händler in Zukunft wohl leichter und für den Kunden attraktiver bieten, wenn sie sich zum Beispiel unserer Intercaravaning-Gruppe anschließen. Kleine Betriebe gibt es sicherlich weiter, doch werden die sich spezialisieren müssen, um zu überleben.



Offroad-Messe Abenteuer Allrad

Neues abseits der Straße

Zum achten Mal öffnete **in Bad Kissingen** die Offroad-Messe Abenteuer Allrad ihre Pforten.

Alljährlich am Fronleichnams-Wochenende wird Bad Kissingen zum Dorado der Allradszene. 40.000 Interessierte besuchten in diesem Jahr an den vier Tagen die Offroad-Messe Abenteuer Allrad. Dort zeigten mehr als 200 Aussteller ihre Produkte.

Auch Allrad-Reisemobile waren zu sehen: Schließlich zeigten unter anderem die Firmen Actionmobil, Bimobil, Bocklet, Fischer, Füss, Langer & Bock, Noba, Ormocar, Procab, Tartaruga, Tischer und Woelcke ihre neuesten Modelle.

Allgemein vermisst wurde das bisherige Vorzeige-Unternehmen Unicat: Der Hersteller teuerster Expeditionsmobile ist finanziell ins Trudeln geraten.

Gegenwärtig bemüht sich ein Insolvenzverwalter, Klarheit über die Situation zu gewinnen und zu retten, was zu retten ist.

Aus eins mach drei indes könnte die Änderung bei Extrem in Beuron lauten. Thomas Lermer, bisher alleiniger Chef, konzentriert sich seit einem knappen Jahr auf den Import und Euro-3-Umbau seiner Toyota-Pick-ups. Den Kabinenbau führt sein langjähriger Mitstreiter Alfred Achermann in seiner neu gegründeten Firma Alpha-CAB weiter. Drittens hat sich 4x4-Maxe ausgegliedert und vertreibt Fahrwerksteile, Ansaugschnorchel sowie sonstiges Allrad-Zubehör.

Als neu im Kreis der Expeditionsmobil-Bauer präsentierte

sich die Firma Enfatec aus Inzikofer-Engelwies. Der Fahrzeugbauer hatte sich bisher vor allem einen Namen mit Spezialfahrzeugen gemacht.

Interessante Entwicklungen zeigte die Messe bei den Pick-ups, zu sehen auf den Ständen von Tischer und Bimobil. So machte der nunmehr auch in Deutschland für 3,5 Tonnen homologierte Nissan Novara D40 von sich reden. Produziert wird er in Portugal. Mit einer von 1.700 auf 2.300 Kilogramm erhöhten Hinterachslast bietet Tischer solche Fahrzeuge samt Einzelabnahme zum Aufpreis von 900 Euro als Untersatz für seine Trail-260-Kabine an.

Der österreichische 4x4-Spezialist Achleitner hatte gleich

Schau mal an: Alles, was Rang und Namen hat, zeigte auf der Abenteuer Allrad seine neuen Produkte.



Größe zählt: Die Reisemobile, die auf der Messe in Bad Kissingen zu waren, fallen allesamt durch ihre Dimensionen auf ...



... dazu kommt bei den weißen Boliden eine Ausstattung, die den Gegebenheiten abseits des Asphalt Rechnung tragen.

drei von ihm konzipierte Allrad-Transporter-Varianten mit nach Bad Kissingen gebracht. Außerdem den nicht von DaimlerChrysler akzeptierten und deshalb ohne Stern ausgestellten Sprinter-Umbauten namens Mantra und dem schon 2005 vorgestellten Iveco-Daily-40C15 machte ein VW Crafter mit permanentem Allradantrieb und Untersetzung Lust auf Fahrten abseits des As-

phalts. Der Tiroler Hersteller bietet den Umbau für alle drei Radstände des Volkswagen und die Motorisierungen mit 100 kW (136 PS) oder 120 kW (163 PS) an.

Eine Nummer größer machten es die Brüder Hellgeth aus Wurzbach-Rodacherbrunn. Die Lkw-Tuning-Spezialisten verpflanzen den Sechszylinder-Motor OM926

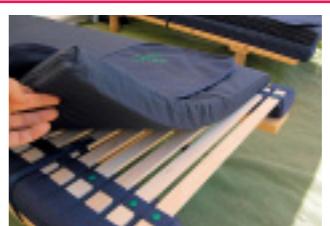
LA von Mercedes-Benz mit seinen 7,2 Liter Hubraum statt des serienmäßigen Vierzylinder-Motors in den Unimog U 6000. Der ab 2007 lieferbare, Euro 3 homologierte Umbau protzt mit einem kräftigen Leistungsschub von 160 kW (218 PS) auf 240 kW (326 PS) wie mit deutlich mehr Laufzeit und einem breiteren, nutzbaren Drehzahlband. *fb*

Zubehör – ein weites Feld

Als schier unüberschaubar erwies sich das Angebot von Zubehör in Bad Kissingen. Zum einen lockte es bei den bekannten 4x4-Ausstattern wie AMR, Daerr, Lauche und Maass oder Woick. Zum anderen aber traten auch solche Aussteller an, die sich auf ein Teilge-



Guter Schutz: komplettes Fenster.



Passt überall: Universal-Reisebett.

biet spezialisiert haben, etwa Taubenreuther auf Seilwinden und Bergegerät, Ex-Tec auf Landrover-Umbauten oder Touratech und Trophy-Tec auf hochkomplexe Navigationssysteme. Als einer dieser Spezialisten hat sich Achim Krumm mit seiner Firma KCT etabliert. Nachdem immer mehr Hersteller seine einwurfsicheren, doppelt verglasten Fenster in ihre Weltreisemobile einbauen, verkauft er nun auch die dazu passenden Verdunklungs- und Fliegenschutzrollen. Sie zeichnen sich durch Aluschiene-Rastungen ohne jegliche Plastikteile und durch passgenaue Verarbeitung aus. Pfiffig auch die zusammenrollbaren Universal-Reisebetten von Fanello-Bettssysteme aus dem schweizerischen Fahrwangen: Sie sind so groß wie ein Rucksack und eignen sich auch in Reisemobilen als superbequeme Gäste-, Enkel- oder Notbetten. Selbst wenn die nicht abseits des Asphalt logieren, sondern auf ganz normalen Camping- oder Stellplätzen.



Süddeutscher Caravan-Salon

Treffpunkt am Rande des Schwarzwalds

Der so genannte Süddeutsche Caravan-Salon in Villingen-Schwenningen findet vom 28. Oktober bis zum 5. November 2006 auf dem Messegelände statt. Im Rahmen der Ausstellung richtet der DCC-Landesverband Württemberg das fünfte Internationale Camping-Treffen vom 27. bis 29. Oktober aus. Gleichzeitig messen sich Camper bei den 41. Württembergischen Meisterschaften im Caravan-Geschicklichkeitsfahren.

Der Süddeutsche Caravan-Salon ist in mehr als 30 Jahren zu einem beliebten Treffpunkt für Reisemobilisten und Caravaner geworden. In diesem Jahr entdecken die 17.000 Besucher auf 12.000 Quadratmetern in beheizten Hallen und auf dem Freigelände 550 Fahrzeuge der Modellgeneration 2007 der führenden Hersteller Europas.

Der Süddeutsche Caravan-

Salon öffnet täglich von 10 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet Erwachsene 5, Jugendliche ab 14 Jahre 3 Euro. Kinder unter 14 Jahren bezahlen nichts. Für Besucher, die mit einem Freizeitfahrzeug anreisen, stehen genügend Stellplätze mit Ver- und Entsorgungsstation bereit.

Beliebtes Ziel für Reisemobilisten und Camper: Süddeutscher Caravan Salon in Villingen-Schwenningen.



Reisemesse Horizont, Karlsruhe

Freizeitfahrzeuge in extra Halle

Zum dritten Mal präsentiert sich in Karlsruhe die Reisemesse Horizont. Mit ihrer Kombination von Touristik, Caravaning und Outdoor auf 25.000 Quadratmetern ist sie vom 16. bis 19. November 2006 täglich von 10 bis 18 Uhr die einzige

Publikumsmesse im Südwesten Deutschlands, die eine solche Bandbreite bietet. Das Schwerpunktthema Wandern ergänzt dieses Angebot.

Nach der positiven Resonanz von 26.000 Besuchern und 244 Ausstellern im Jahr zuvor präsentieren sich Caravaning und Camping wieder in einer eigenen Halle. Zu sehen sind Freizeitfahrzeuge von Adria, Bürstner, Burow Mobil, Carthago, Chausson, Concorde, Cristall, Dethleffs, Eura Mobil, Frankia, Hobby, Knaus, Laika, Silverdream, LMC, Poessl, Timor, Tabbert und der Trigano-Gruppe.

Auf der Showbühne in Halle 4 stellt sich unter anderem auch Mobil.Reisen.net vor, das neue Internet-Portal von DoldeMedien. Experten des ADAC stellen Reisen vor und geben Tipps für den mobilen Freizeitspaß.

Wer mit dem Reisemobil zur Messe kommt, findet einen ausgewiesenen Stellplatz für 5 Euro pro Tag direkt auf dem Messegelände – ohne Strom. Ein letztes Schmankerl: Inhaber der Camper Money Card sowie ADAC-Mitglieder zahlen fürs MesseTicket 5 statt 6 Euro. Infos zur Messe im Internet: www.horizont-karlsruhe.de.

EINTRITTSKARTEN ZU GEWINNEN

Exklusiv verlost REISEMOBIL INTERNATIONAL zehnmal zwei Eintrittskarten zur Messe Horizonte in Karlsruhe. Bitte beantworten Sie dazu die folgende Frage:

Wie heißt das neue Internet-Portal von DoldeMedien?

Bitte schicke Sie die Lösung per Postkarte an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort „Messe Horizonte“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail an raetsel@dolde.de. Einsendeschluss ist der 2. November 2006. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Viel Glück – und viel Spaß in Karlsruhe.



Immer am Ball: Reisemobilhersteller Fendt-Caravan, Mertingen, hat für die Saison 2006/2007 erstmals das Sponsoring für die Basketballer des TSV Nördlingen übernommen. Beide Mannschaften des Vereins spielen in der zweiten Bundesliga.

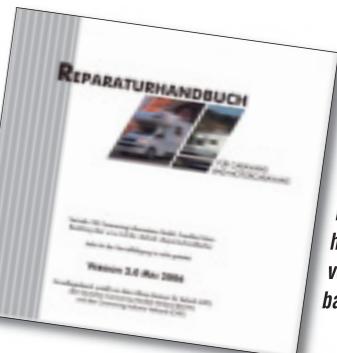
Reparaturhandbuch

Technisches Wissen auf einer Scheibe

Hilfe bei der Begutachtung, Ermittlung und Behebung von Schäden verspricht das „Reparaturhandbuch für Caravans und Reisemobile“ auf CD-ROM. Es ist unabhängig von Hersteller und Typ und vom technischen Ausschuss des Herstellerverbands CIVD, dem Allianz-Zentrum für Tech-

nik (AZT) und dem Händlerverband DCHV gemeinsam erstellt worden. Die CD erleichtert Kfz-Profis den Zugriff auf Informationen. Kfz-Werkstätten profitieren von den Beschreibungen in Wort und Bild zu Reparaturtechniken am Aufbau, Hinweisen für die Elektroinstallation, die Flüssiggasanlage und Vor-

gabzeiten für die Dauer der Arbeiten. Für Sachverständige und Versicherungen sind vor allem die umfangreichen Kostenaufstellungen zu Ersatzteilpreisen und Arbeitsaufwand relevant. Das Reparaturhandbuch kostet



Vermittelt technische Tricks: Reparaturhandbuch auf CD-ROM, herausgegeben vom Herstellerverband CIVD.

im Erstbezug 116 Euro und ist im Internet zu bestellen: www.civd.de. Abonnenten erhalten für 29 Euro ein jährliches Update.

kurz & knapp**In B-Klasse zum Konzert**

Hymer-rent unterstützt die Konzerttournee „Try to remember“ von Marshall & Alexander mit einem Hymermobil B 644. Bei über 100 Konzerten mit voraussichtlich mehr als einer Million Besuchern in Deutschland, der Schweiz und Österreich dient das Fahrzeug von September 2006 bis Mai 2007 dem Tourmanagement als mobiles Büro und luxuriöse Unterkunft. Der aktuelle Tourplan findet sich im Internet: www_marshall-alexander.de sowie www_semmel.de.

Knolls neue Marken

Knoll Caravaning in Laubach, Hessen, handelt nun mit Fahrzeugen von TEC sowie Niesman + Bischoff. Am 28. und 29. Oktober 2006 steigt hier wieder die traditionelle Herbstmesse mit Oktoberfest. Tel.: 06405/50250, Internet: www_knoll-caravaning.de.

Neues Verkehrszeichen

Wegen des zu erwartenden Anstiegs der Zulassungszahlen Erdgasgetriebener Fahrzeuge hat das Bundesverkehrsministerium das internationale Verkehrszeichen für Erdgastankstellen nun auch in Deutschland freigegeben.

**20 Jahre Campmobil**

Mit einer großen Hausmesse feiert Campmobil, Ibbenbüren-Dickenberg, am 4. und 5. November 2006 sein 20-jähriges Bestehen. Tel.: 05451/13795, Internet: www_campmobil.de.

Güma baut an

Güma Wohnmobile, Mannheim, erweitert seine Firma um eine 500 Quadratmeter große Halle. Knüller ist eine vollautomatische Wohnmobil-Waschanlage. Der Umbau soll bis Jahresende abgeschlossen sein. Bis dahin locken Sonderangebote und ein großer Zubehör-Abverkauf. Tel.: 0621/471069, Internet: www_guema-caravan.de.



Beliebtes Ziel auf der Leipziger TC: Messestand von Hobby, diesmal mit der Schau von Mobil Reisen.net.

TC Leipzig**Mobil Reisen.net mit dabei**

In einer gemeinsamen Aktion stellen Reisemobilhersteller Hobby und die Campingplatzkette Regenbogen AG auf der Leipziger Messe Mobil Reisen.net vor. Die wichtigste Messe für die mobile Freizeit in Ostdeutschland öffnet vom 22. bis 26. November 2006.

Die neue Internet-Plattform des Stuttgarter Dolde-Medien Verlags, in dem auch

REISEMOBIL INTERNATIONAL erscheint, soll stetig zu einer interaktiven Karte für Freunde der mobilen Freizeit wachsen – dank der Mithilfe interessierter Nutzer weltweit. Hobby und die Regenbogen AG zeigen zum Beispiel ihre eigenen Stützpunkte – und mehr. Zu sehen ist die Präsentation am Stand von Hobby, Halle 1, D01.

Von Kreta zum Caravan Salon**Griechische Gruppenreise**

Durch ihre knallblauen T-Shirts fielen einige Besucher des Düsseldorfer Caravan Salons auf dem Hobby-Stand in Halle 9 auf. Mit diesen bedruckten T-Shirts machten 25 griechische Caravaning-Fans aus Thessaloniki, Korinth, Athen und sogar von der Insel Kreta auf sich aufmerksam: Sie waren neugierig auf die Neuheiten der weltgrößten Messe für die mobile Freizeit. Ihre Gruppenreise zum Caravan Salon hatte Hobby-Händler Alexandros Zampetas aus Thessaloniki nach 2005 schon zum zweiten Mal organisiert.

Der Griechenland-Importeur von Caravans und Reisemobilen der Firmen Hobby und Fendt und zugleich Service-Partner von Thetford, Dometic, dwt Zelte und Frankana wollte seinen Kunden auf dem Caravan Salon zeigen, welch attraktive Angebote der mitteleuropäische Caravaning-Markt bereithält.

„Hier sehen wir, welche Qualität möglich ist, was hochwertige Fahrzeuge sind. Und Reisemobile sind bei uns populär, seit die Luxussteuer spürbar ermäßigt wurde“, erklärt Zampetas seine ungewöhnliche Maßnahme der Kundenbindung.



Auffällig dank T-Shirt: Griechische Reisemobil-Fans kamen auf Initiative ihres Händlers als Gruppe zum Caravan Salon nach Düsseldorf.

Foto: Christina Kalligiani



Preis-Rätsel

Die Marano-Serie ist die preiswerteste Art, Bürstner zu fahren. Kommt im **neuen t 640** deshalb Billig-Feeling auf?

Von Heiko Paul (Text) und Bernd Hanselmann (Fotos)

Dezent nur hat Bürstner mit dem Wechsel auf den neuen Fiat Ducato seine Einsteiger-Baureihe Marano überarbeitet und um einen Grundriss erweitert, der im sonstigen Bürstner-Programm überaus beliebt ist. Marano t 640 heißt der neue Teilintegrierte. Darin stehen Winkelküche und längs eingebautes Heckbett auf der linken Fahrzeugeite, Kühlschrank, Kleiderschrank und Bad auf der rechten. Eine Zwei-Personen-Crew wird mit angenehm viel Platz verwöhnt.

Kein Wunder, ist der t 640 mit 6,79 Meter doch deutlich das längste der vier Marano-Modelle. Am kürzesten ist der Marano t 580 mit nur 6,14 Meter Länge. Alle Teilintegrierten dieser Baureihe gelten als Zwei-Personen-Fahrzeuge, wenngleich der t 580 ebenso wie sein großer Bruder, der Testkandidat t 640, mit einer umbaubaren Sitzgruppe noch ein zusätzliches Einzelbett bietet.

Basis des 2,30 Meter breiten und 2,85 Meter hohen Teilintegrierten ist der Fiat Ducato mit original Flachbodenchassis. Die günstigste Variante des t 640 auf Ducato-Light-Chassis kostet 42.000 Euro, das Testfahrzeug, ein 3,5-Tonner mit spezieller Lackierung, dem Marano Paket, Fahrerhausklimaanlage und dem 157 PS (115 kW) starken 3-Liter-Turbodiesel liegt bei knapp 50.000 Euro. Wer das Maxi-Chassis möchte, um auflasten zu können, muss noch einmal gut 2.000 Euro drauflegen.

Bürstner bleibt beim Marano seiner Linie treu, was Bauweise und Optik betrifft", sagt Karosseriebaumeister Rudi Stahl, der den Wohnaufbau beurteilt. Die Kabine besteht aus 30 Millimeter dickem, mit Holzrahmen verstärktem Alu-Sandwich und ist mit Styropor isoliert – traditionell, aber

bewährt. „Auffällig sind die neuen Alu-Schürzen des Modelljahrgangs 2007. Alu-Streben stabilisieren sie.“ Sauber verfügt seien die Übergänge zwischen Fahrerhaus und den Kunststoffelementen, „auch die Alu-Schürze ringsum sitzt einwandfrei, ebenso Aufbautür und Klappen.“

Allerdings wünscht sich der Profi-tester mehr Liebe zum Detail. „Auf der silbernen Karosserie verschiedene weiße Anbauteile – das passt nicht.“ Genauso sei es mit der Dicht- und Klebe-masse, die auf die Farbe abgestimmt sein sollte.

Zudem kritisiert der Karosserie-baumeister das Fehlen einer Einstiegsstufe: „Ohne sie sind es 46 Zentimeter zum ersten innen liegenden Tritt, das ist eindeutig zu viel.“

Bessere Abdichtung wünscht sich Stahl beim Gehäuse der Toilette. Sollte hier beim Rausnehmen der Kassette etwas daneben gehen, kann diese Flüssigkeit ins Mobil geraten. „Deshalb ist großflächig der Einsatz von Dich-tungsmasse notwendig.“

Das Heck des Marano ist Rudi Stahl zu konservativ geraten, trotz der üppig vorhandenen Applikationen: Er wünscht sich hier eine stärkere Abgrenzung zu den Wohnwagen der Marke.

Die Abschlussleiste am Heck, die beide Längstraversen verbindet, gefällt dem Profi-tester gar nicht. Sie ist in Form eines offenen L ausgeführt. „Die-se Form lädt geradezu dazu ein, an einer Böschung oder an Steinen hängen zu bleiben.“ Stahl wünscht sich hier als Abschluss ein Vierkantrohr, am besten an einem nach oben hin verjüngten Längsträger: „Wegen des Böschungswinkels muss das Ganze mit einer sta-bilen Quertraverse verbunden sein, die beim Aufsetzen das Heck schützt und nicht einhakt.“ ▶



Wer möchte, kann die Tischplatte erweitern, so dass auch von der Person auf dem Einzelsitz der Tisch gut zu erreichen ist.



Rudi Stahl

Chic und interessant", bezeichnet Schreinermeister Alfred Kiess die Inneneinrichtung des Marano. „Sie wirkt wie aus einem Guss", lautet sein Urteil. „Dafür verantwortlich sind große, ruhige Flächen ohne Schnickschnack und Farbwiederholungen.“ Als Beispiel nennt Kiess die mit beigem Leder überzogene Ablage über dem Fahrerhaus. Mit dem

selben Material sind Teile der Rückenlehne der Sitzgruppe kaschiert. „Diese Farbe findet sich auch an den Vorhängen wieder.“

Gut gefällt dem Schreinermeister, dass Bürstner nirgends überkragende Umleimer einsetzt. Überall finden sich bündige Maschinenumleimer, die zudem beispielsweise an den Schubladen-Kanten viel besser schützen als ein einfacher Folienüberzug. Dazu stabile Beschläge und Bänder und wie an der Lamellentür zum Badezimmer ein pfiffiges Drehschloss. Schreinermeister Kiess geht davon aus, dass alles Material langsam Reisemobileinsatz gerecht wird: „Die Schubladen der Küche laufen gut, der Lattenrost ist geteilt und das zu öffnende Element hält ein Stoßdämpfer“, zählt Kiess weitere lobenswerte Details auf. „Das Bad ist ohne Schnickschnack einge-

richtet, aber durchaus funktional“, sagt er. Eine besonders schöne Einheit ist für ihn die Kombination Waschbecken mit Unterschrank, der über Eck angebrachte Spiegel und darüber abschließend der Baldachin.

Natürlich findet auch Kiess Anlass zu Kritik: Allzu große, unterschiedliche Spaltmaße an den Klappen, deren Linien bei weitem nicht parallel verlaufen, oder die vorgesetzte Platte am



Alfred Kiess

Eingang, in die das Bedienpanel eingelassen ist, gefallen ihm nicht. „Diese Platte ist viel zu klobig“, sagt der Schreinermeister.

Wie schon Alfred Kiess ist auch Profitesterin Monika Schumacher von der großzügigen Geräumigkeit im Marano angetan. Sie beurteilt die Wohnqualität und bemerkt sofort, dass man an der Winkelküche gut aneinander vorbeikommt, ohne sich anzumüllen. Dieser Bereich biete sich sogar zum Umziehen an.

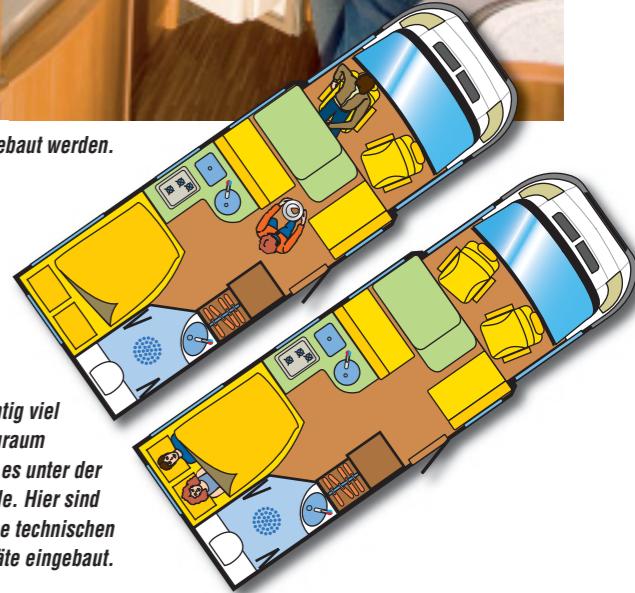
Gut gefällt Monika Schumacher das lang gestreckte Bad mit den zwei Klapptüren. Eine schottet die Thetford-Toilette und daneben den flachen Schrank ab, die andere verhindert, dass das Waschbecken vorn neben der Eingangstür samt Spiegel und Unterschrank beim Duschen voll gespritzt wird.



Der Kühlschrank steht gegenüber der Küchenzeile. Somit können auch größere Kühlschränke eingebaut werden.



Richtig viel Stauraum gibt es unter der Spüle. Hier sind keine technischen Geräte eingebaut.



Einen solch effektiven Spritzschutz indes vermisst sie zwischen Bett und Küche. „Die Abtrennung ist deutlich zu niedrig. Obendrein hat die Glasabdeckung nach hinten ihre Macken: Ist sie zum Kochen offen, verdeckt sie teilweise das zweistöckige Gewürzbord.“

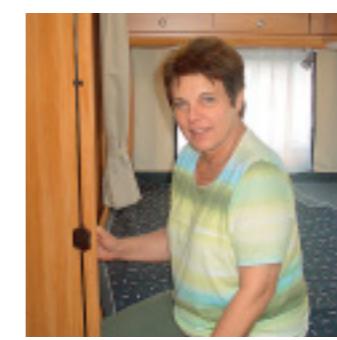
Die Profitesterin hadert auch etwas mit der Einteilung der Küchenarbeitsplatte: Eine großzügige Arbeitsfläche entstehe nur bei abgedecktem Waschbecken. Zudem gebe es keine richtige Abstellfläche. „Die sicherlich gut gemeinte Abtropffläche empfinde ich als überflüssig.“

Dagegen lobt sie die Schubladen unter dem Kocher. Den ersten Auszug als Arbeitsflächenersatz zu verwenden, sei kaum praktikabel, weil er zu

tief unten angebracht ist. „Die anderen Schubladen sind allerdings hervorragend. Sie laufen gut und sind stabil“. Erstklassig ist auch das Raumangebot im Schrank unter der Spüle.

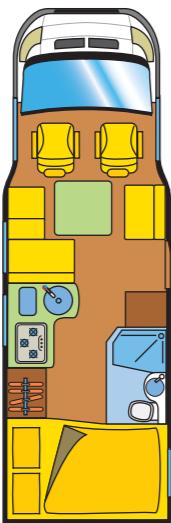
Während Monika Schumacher den raumhohen Kleiderschrank als üppig bezeichnet, ist sie mit den Bettenmaßen nicht zufrieden. „Für zwei Erwachsene sind 196 mal 130/110 Zentimeter zu wenig.“

Dafür bekommt der Tisch ein dickes Lob: „Der hat eine angenehme Größe und lässt sich völlig problemlos um 45 Zentimeter verlängern.“ Damit haben auch Personen auf dem Einzelsitz guten Zugriff. ►



Monika Schumacher

Die Konkurrenten



Hymer Tramp 664 SL

Basisfahrzeug: Fiat Ducato mit 116 kW (157 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Gewicht mit Aufbau im fahrbar. Zustand: 3.110 kg. Außenmaße (L x B x H): 714 x 235 x 275 cm, Radstand: 380 cm. Anhängelast: gebremst: noch keine Angaben, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise 35 mm stark mit Isolierung aus Pual-Schaum, Boden: 46-mm mit Isolierung aus Pual-Schaum, Innenboden mit PVC-Belag.

Grundpreis: 54.320 Euro.

Vorgestellt in RM 8/2006

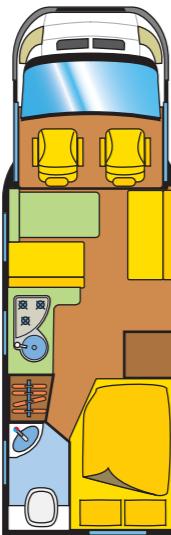
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 468 x 218 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mitt 208 x 128/68, Heckbett: 206 x 144/127 cm.

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

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

Grundpreis: 54.320 Euro.

Vorgestellt in RM 8/2006



Dethleffs T 6501 B

Basisfahrzeug: Fiat Ducato mit 116 kW (157 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrbar. Zustand: 3.000 kg. Außenmaße (L x B x H): 698 x 233 x 267 cm, Radstand: 380 cm. Anhängelast: gebremst: noch keine Angaben, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 34 mm Alu-Sandwichbauweise mit Isolierung aus Styropor, Boden: 41 mm-Boden, Isolierung aus Styropor, Innenboden mit PVC-Belag.

Grundpreis: 45.491 Euro.

Vorgestellt in RM 8/2006

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 445 x 220 x 199 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 212 x 127/107 cm, Heckbett: 202 x 136/102 cm.

Fillmengen: Kraftstoff: 90 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 90 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlenschrank: 175 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah Gel.

Grundpreis: 45.491 Euro.

Vorgestellt in RM 8/2006



X-Dream 526 G

Basisfahrzeug: Fiat Ducato mit 96kW (130 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrbar. Zustand: keine Angabe. Außenmaße (L x B x H): 716 x 232 x 275 cm, Radstand: 403,5 cm. Anhängelast: gebremst: noch keine Angaben, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Gfk-Sandwichbauweise 32 mm stark mit Isolierung aus PU-Schaum. Boden 70 mm, Isolierung aus PU-Schaum, Innenboden mit PVC-Belag.

Grundpreis: 54.650 Euro.

Vorgestellt in RM 8/2006

Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato mit original Flachbodenchassis

Motor: Multijet Vierzylinder Turbodiesel 3.000 cm³, Leistung 116 kW (157 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 1.700 bis 2.500/min. Schadstoffmarke Euro 4, Batterie 110 Ah, lichtmaschine 140 A, Kraftübertragung: Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

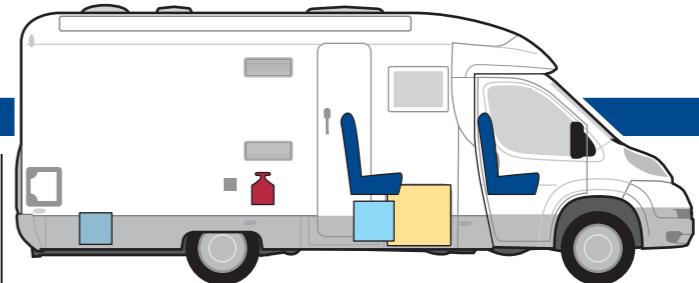
Fahrwerk: vorne: McPherson Federbeine mit Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Blattfeder. Bremsen: vorne Scheiben, hinten Scheiben. Reifengröße: 215/70 R 15

Fillmengen: Kraftstoff 90 l, Frischwasser 120 l, Abwasser 90 l, Boiler 12,5 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrbereitem Zustand laut Hersteller: 2.970 kg, Außenmaße (L x B x H): 679 x 230 x 285 cm, Radstand 380 cm, Spurweite vorn 181 cm, hinten 191 cm. Anhängelast: gebremst: 750 kg, ungebremst: noch keine Angaben.

Aufbau: Dach und Wände: 30 mm Alu-Sandwich, Holzrahmen verstärkt, Außen Alublech 0,8 mm, Kern 26 mm Styropor, Innen 3 mm Sperrholz. Boden 41 mm, außen und innen jeweils 5 mm Sperrholz, Kern 30 mm Styropor, Fußboden 1 mm PVC-Belag. 5 vorgehängte Fenster Polyplastik, Riegel ohne Sperrknöpfe. 1 Heki, 2 Dachhauben, eine davon im Bad, eine über Heckbett, Aufbautür 190 x 49 cm, ohne Fenster.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 450 x 219 x 195 cm, Möbel Sperrholz foliert, stabile Feder-Metallauflsteller, Push-Locks. Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt 4. Bettenmaße: Heckbett 196 x 130/110 cm, Nasszelle (B x H x T) 160/112 x 192 x 70 cm, davon Dusche 60 x 192 x 70 cm, Kleiderschrank (B x H x T) 52 x 181 x 40 cm, Küchenblock (B x H x T) 102/47 x 92 x 53/100 cm



Bordtechnik

Heizung: Truma C 4002 2 Ausströmer an Sitzgruppe, 1 x bei Eingang, 1 x Küche, 1 x vor Bad, 1 x im Bad.

Boiler integriert 12,5 Liter.

Herd 3-flammig Cramer, ohne elektr. Zündung

Kühlschrank Dometic 104 l

Elektrik: Ladegerät Schaudt 18 A mit Sicherungen und Batterietrennschalter, Bordbatterie 90 Ah, 12-/230-V-Steckdosen 3/2.

Leuchten: 1 Flächenleuchte über Sitzgruppe und zwei 12-Volt-Leuchten, verschiebbar, 3 Spots über Küche, zwei 12-Volt-Leuchten über Kopfende Bett, verschiebbar, 2 Spots über Waschbecken Bad in Baldachin.



Messergebnisse

Beschleunigung
0-50 km/h 6,2 s
0-80 km/h 11,9 s
0-100 km/h 17,2 s

Elastizität
50-80 km/h 5,6 s
50-100 km/h 10,3 s

Höchstgeschwindigkeit
(laut Kfz-Schein): 147 km/h

Wendekreis 14,2 m



Testverbrauch

11,9 l/100 km

Kosten
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

feste Kosten: 88,51 Ct/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)

Variable Kosten: 26,16 Ct/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)

Gesamtkosten: 114,67 Ct/km

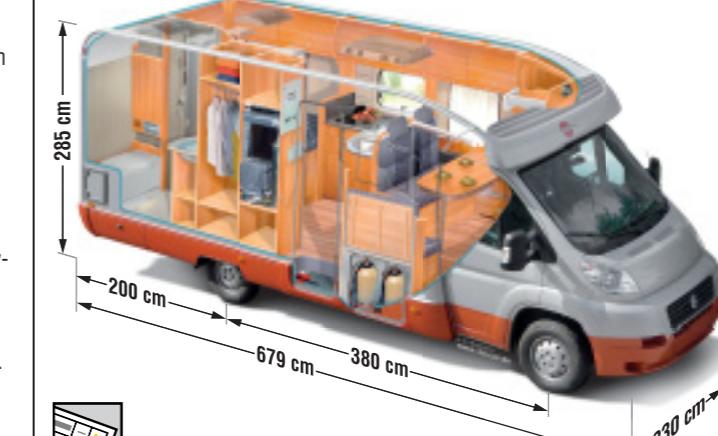


Preise

Grundpreis: 46.017 Euro mit 3.0 JTD Motor

Testwagenpreis: 50.266 Euro

Vergleichspreis: 46.017 Euro
REISEMOBIL Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe



Ausstattung Testfahrzeug

Ducato light	Serie
ABS	Serie
ASR	162 Euro
Motor 115 kW (157 PS)	2.900 Euro
Paket Marano bestehend aus Fahrerhausverdunklung, Heizung Truma C 6002, Pilotensitze drehbar, Taschenfederkernmatratze	803 Euro
Klimaanlage Fahrerhaus	1.450 Euro
Lackierung Marano Fire	950 Euro
Frontspoiler in Schürzenfarbe	Serie
Polster Malaga	Serie
Stützen Heck	252 Euro
Wärmeschutzverglasung	
Fahrerhaus	Serie
Wegfahrsperre elektronisch	Serie
Markise 3,5 m	632 Euro



Goetz Locher

Die Ausleuchtung des Bürstner Marano t 640 ist mit der Flächenleuchte über dem Tisch und den einzelnen, teilweise verschiebbaren Spots gut gelöst", findet Elektromeister Götz Locher, der die Elektroinstallation bewertet. Die einzelnen Wohnbereiche sieht er gut versorgt. Schade sei nur, dass es keine Lampe im Kleiderschrank und ebenso wenig eine Vorzelteuchte gebe.

Ausreichend bedient wird der Reisemobilist im Marano mit 12- und 230-Volt-Steckdosen, wenngleich der Elektromeister kritisiert: „Eine Kombination befindet sich direkt über dem Herd und ist damit massiv

der Feuchtigkeit ausgesetzt, die beim Kochen entsteht.“

Die Wohnraumbatterie in einem speziellen Fach lässt sich von außen über die Seitenschürzen gut erreichen, das Batterieladegerät befindet sich unter dem Fahrersitz und ist über eine abklippbare Kunststoffblende zugänglich. „Alles in allem entspricht die elektrische Anlage sicherlich dem Stand der Technik, ich vermisste aber ein durchgängiges Beleuchtungskonzept“, resümiert Götz Locher.

Die Wasserversorgung stellt eine Tauchpumpe sicher, der 120 Liter fassende Frisch-



Heinz Dieter Ruthardt

Direkt neben dem Bett der Eingang zur Nasszelle, die eine Schiebetür aus Lamellen verschließt. Den hochklappbaren Rost hält ein Stoßdämpfer.



wassertank ist in der Sitzbank montiert, die Frischwasserseite damit gut gelöst“, sagt Heinz Dieter Ruthardt. Zudem entsprechen die Wasserhähne der in dieser Preisklasse gebräuchlichen Qualität.

Der 90 Liter fassende Abwassertank ist unter dem Fahrzeugsboden aufgehängt und isoliert, „aber die letzte Konsequenz hat sicherlich gefehlt“, stellt Ruthardt fest: „Der Zuleitung wie der Leitung zum Ablasshahn fehlt die Isolierung, ebenso dem Ventil selbst. Die Wintertauglichkeit ist damit deutlich eingeschränkt, scheint

aber auch kein Entwicklungsziel gewesen zu sein“, meint der Fachmann angesichts der Konstruktion.

Die Truma C-Heizung sitzt unterm Bett, das elektrisch geregelte Ventil ist über einen kreisrunden Ausschnitt vom Stauraum aus zugänglich. „Umständlich, aber machbar“, findet Ruthardt. Das treffe auch auf die Gasabsperrhähne zu. Sie sind unter der Matratze über eine Klappe im Bettunterschrank zu erreichen. „Ebenfalls sehr umständlich“, meint er.

Zudem wünscht er sich eine bessere Fixierung der ►

Zwei Klapptüren halten in der Nasszelle die Feuchtigkeit von den Möbeln fern.



Intelligente Konstruktion: Unter dem Bad besteht die Möglichkeit, lange Gegenstände durchzuladen.



Gasleitungen. Die Abstände zwischen den einzelnen Schellen sind ihm teilweise zu lang.

Bürstner verwendet beim Marano das originale Fiat-Flachboden-Fahrgestell und setzt noch einen Hilfsrahmen darüber", stellt Dekra-Sachverständiger Gerd Sartor fest, als er den Unterboden betrachtet. „Der Boden wirkt aufgeräumt, ist gut versiegelt, entweder lackiert oder verzinkt – da dürfte so schnell nichts passieren.“

Auffällig ist für den Dekra-Mann, dass der Zwischenrahmen auf Höhe der Sitzbank auf der linken Seite mit drei Haltebügeln am Flachboden befestigt ist, auf der Gegenseite jedoch nur mit einem. Er führt dies auf die erhöhten Zugkräfte zurück, die durch den Gurt-Bock entstehen kön-

nen. „Dennoch würde mir eine symmetrische Anbindung, also auch auf der Gegenseite noch zwei Bügel, mehr zusagen.“

Besser geschützt sollten Sartors Meinung nach auch einige Steckverbindungen sein, etwa an den Kabeln zu den Rückleuchten oder den seitlichen Leuchten an den Schürzen: „Sind die Salznebel ausgesetzt, gibt es möglicherweise schnell Fehlfunktionen.“

Im neuen Fiat Ducato zu fahren macht richtig Spaß, vor allem, wenn der 157 PS (116 kW) starke Motor für Vortrieb sorgt. Enorm, zu welchen Fahrleistungen der knapp sieben Meter lange Marano fähig ist. Neben der puren Höchstleistung zeichnet den Motor vor allem das hohe Drehmoment aus. Das erlaubt, schaltfaul zu fahren und trotzdem zügig unterwegs zu sein.

Solches Potenzial verlockt zu flotter Fahrweise, vor allem auch, weil der neue Motor deutlich leiser als sein Vorgänger agiert, das Fahrwerk ansprechend komfortabel ist und von den Möbeln kaum Quietschen oder Knarzen zu vernehmen ist. Der Testverbrauch lag bei 11,9 Liter Diesel für 100 Kilometer, angesichts der Fahrleistungen



Bei geöffneten Klapptüren im Bad erscheint der Raum beeindruckend groß.

ein akzeptabler Wert. Allerdings genehmigt sich der Marano bei schneller Autobahnfahrt locker einen Liter mehr, bei verhaltener Fahrweise sind auch elf Liter möglich.

Der Sitzkomfort auf den originalen Fiat-Sitzen ist gut. Trotz der Drehkonsolen bleibt die Sitzfläche niedrig genug, so dass auch große Fahrer nicht auf die obere Fensterkante schauen. Hilfreich ist dabei die Verstellbarkeit des Lenkrads in der Höhe.

Unbefriedigend ist, dass trotz der guten Sitzposition nachträgliche Einbauten die Sichtwinkel verändern. Einmal ist es die obere Führungsschiene der Frontscheibenverdunklung, die zwar die Sicht nicht einschränkt, aber störend wirkt. Gravierender jedoch ist die Beschränkung des Blicks auf den linken Außenspiegel durch den Rahmen der Faltrollen. Wer den Sitz weit zurückgestellt hat,

sieht den Spiegel noch maximal zur Hälfte, keine gute Lösung also.

Problemlos als 3,5-Tonner lässt sich der große Marano fahren, wenn zwei Personen an Bord sind, und dafür ist das Fahrzeug schließlich auch konzipiert. Wer ganz sicher gehen möchte, wählt das Maxi-Chassis, um notfalls auflasten zu können.

42.000 Euro kostet der günstigste Marano t 640. Das Testfahrzeug lag bei knapp 50.000 Euro und ist damit kein Sonderangebot mehr. Die Kunden erhalten dafür aber einen reellen Gegenwert: Eine ausgezeichnete Basis, eine bewährte Wohnkabine und einen schönen Innenausbau. Allerdings finden sich auch Schwächen, die entweder zu beheben oder zu verzeihen sind. Eines kommt im Marano t 640 jedenfalls nie auf: das Gefühl, in einem Billig-Mobil zu sitzen. ►



Gerd Sartor



Die gut gepolsterten Kopfstützen lassen sich in der Höhe verstetzen.



Besonders stabile Scharniere haben die Klappen im Wohnraum.



Leicht zu bedienen ist die Sicherung der Tischverlängerung.



Optisch wenig ansprechendes Panel und gut drehbare Aufhängung für den Flachbildschirm.



Die Polster rutschen ohne Sicherung weg.



Viel zu hoher Einstieg ohne elektrische Trittstufe.



Der Rahmen der Verdunklung verdeckt den Außenspiegel.



Mein Fazit



Der neue Bürstner Marano t 640 ist ein klassischer Teilintegriert, der seinen Besitzern viel Lebensraum bietet. Der Grundriss mit dem längs angeordneten Doppelbett kommt bei vielen gut an, trotz der begrenzten Bettbreite. Eine interessante Lösung findet sich im Bad: Die Dusche ist zentral angeordnet und sowohl nach vorne als auch nach hinten zum WC durch faltbare Plexiglas-Wände abzutrennen. Bei geöffneten Trennwänden ist das Bad damit richtig schön groß. Bei der Konstruktion des Marano sind noch viel mehr gute Ideen eingeflossen, wie etwa der an einer Stange drehbare Flachbildschirm – er kann sowohl vom Bett als auch von der Sitzgruppe aus betrachtet werden. Da wundert es dann schon, dass Steckdosen direkt über dem Dreiflamm-Kocher angebracht sind oder die Lehne der Halbdinette für ein bequemes Sitzen viel zu steil ist.

Heiko Paul

Bewertung

Fahrkomfort

Sitzen: Drehbare Seriensitze, Gurte in der Höhe verstetzen, gute Sitzposition, Sitze in der Höhe verstetzen



Fahrzeugbedienung: Leichtgängige Schaltung, geringe Lenkkräfte, gute Rundung der Schalter.



Fahren: Guter Komfort, einwandfreies Handling, kraftvoller Motor. Sicht auf linken Außenspiegel eingeschränkt.



Wohnaufbau

Karosserie: Alu-Sandwich, durch Holzrahmen verstetzt, Styropor-Isolierung, Alu-Schürzen, zu hoher Einstieg.



Türen, Klappen, Fenster: Gut eingepasste Aufbautür, vorgehängte Fenster, Schlosser ohne Arretierung.



Stauraumangebot: Gutes Stauvolumen im Wohnbereich, Durchschnitt unter Heckbett.



Innenausbau

Möbelbau: Gut verarbeitete, maschinell gefertigte Möbel, Lamellen-Schiebetür im Bad mit guter Schließfunktion.



Betten: Beschränktes Bettenmaß, hochwertiger Lattenrost und bequeme, abklappbare Matratze.



Küche: Winkelküche mit großzügigem Stauraum, ungünstige Aufteilung der Arbeitsoberfläche.



Waschraum/Bad: Bad mit abtrennbarer Dusche, gelungene Raumauflösung, ausreichend Stauraum.



Sitzgruppe: Halbdinette mit sehr steiler Lehne, knappe Größe, drehbare Frontsitze, separater Einzelsitz.



Geräte/Installation

Gas: Stabiler Gasflaschenkasten, verdeckte Absperrhähne, lange Leitungswege zwischen den Befestigungspunkten.



Wasser: Tauchpumpe mit guter Leistung, akzeptable Waschhähne, Abwasseranlage nicht frostsicher.



Elektrik: 90 Ah Aufbaubatterie in separatem Außenfach, Ladegerät 18 A mit Sicherungen unter Ladegerät.



Heizung: Truma C 6002, gleichmäßige Verteilung der Ausströmer, integrierter Boiler 12,5 l.



Fahrzeugtechnik

Sicherheitsausstattung: Fahrerairbag, ABS, ASR Aufpreis, elektronische Bremskraftverteilung.



Zuladung: Akzeptable Zuladung bei zwei Reisenden, auch drei Reisende möglich.



Chassis: Fiat Ducato Flachboden mit 3,5 Tonnen, Anbindung des Wohnraums über zusätzlichen Rahmen.



Betriebskosten

Pflege/Wartung: Gut zugängliche Einfüllstutzen für Betriebsflüssigkeiten, Wartungsintervalle 30.000 km.



Preis/Leistung: Günstiger Grundpreis, Aufpreispakete, robuster Wohnraum, sauber gefertigte Inneneinrichtung.



Gesamtergebnis in der Kategorie
Teilintegrierte über 40.000 Euro



Maximal 100 Sterne möglich



Ein Van für alle Fälle

Ein Pkw für fünf, ein Reisemobil für vier und ein Transporter mit satt Platz – wie hat sich der **Allrounder Adria 3 Way Space** im Dauertest der Redaktion bewährt?

Das kann sich sehen lassen. Fast 25.000 Kilometer hat das knapp 4,80 Meter lange Mobil innerhalb eines halben Jahres in Diensten der Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL zurückgelegt. Dabei durchlief der kompakte Kastenwagen zahlreiche Stationen: Die Bandbreite reichte von zügig gefahrenen, langen Autobahnstrecken bis hin zum innerstädtischen Kurz-

streckenverkehr, von einzelnen Übernachtungen bis zur Benutzung durch Familien, und das nicht nur bei Sonnenschein.

Ein Fahrzeug wie dieses lebt zum Großteil von der Basis. Und da hat der 3 Way Space auf Renault Trafic einiges zu bieten. Das Testfahrzeug ist mit der noch Anfang des Jahres erhältlichen Top-Motorisierung, dem 2,5-Liter-dCi-Motor,

ausgerüstet. Der leistet 99 kW (135 PS). Mittlerweile hat diese Maschine eine aktualisierte Variante ersetzt, ebenfalls mit 2,5 Liter Hubraum, dafür aber mit einer Leistung von 107 kW (146 PS). Dieser neue Motor verfügt dann serienmäßig über einen Dieselpartikelfilter.

Klar, eine Leistungsspritze ist natürlich in jedem Fahrzeug angenehm – reell gesehen

mangelt es dem Trafic mit seinen 135 PS natürlich überhaupt nicht an Leistung: Der Adria schwingt sich zu Fahrleistungen auf, die für zügiges Reisen allemal ausreichen.

Ein gutes Beispiel ist dafür die Höchstgeschwindigkeit. 163 km/h gibt die Zulassungsberecheinigung als Top-Speed an, laut Tacho überbietet der 3 Way Space dies aber um gut



Anfangs knarzte die große Schiebetür während der Fahrt, zum Testende nicht mehr.

20 km/h. Und dabei wird der Motor nicht einmal übermäßig laut. Offenbar ist das Aggregat, das ansonsten eher als rauer Geselle gilt, im Adria sehr gut gedämmt.

Der Durchschnittsverbrauch über die 25.000 Kilometer lag bei 12,2 Liter Diesel, ein Zeichen dafür, dass von der Motorleistung kräftig Gebrauch gemacht wurde. Sanftes Drehen belohnt der Renault mit Verbrauchswerten von rund 10 Litern – angesichts der Tatsache, dass bei Bedarf richtig Leistung abgerufen werden kann, ein günstiger Wert.

War der Motor des 3 Way Space ein Quell der Freude, so schieden sich am Getriebe die Geister. Eingebaut ist das automatisierte Quickshift-Sextgang-Getriebe. Es basiert auf der manuellen Schaltbox, welche die Kraft auf die Vorderräder überträgt.

Nahezu alle Fahrer bezeichnen das für einen Aufpreis von gut 1.000 Euro lieferbare Getriebe als gewöhnungs-

bedürftig. Habe man seinen Fahrstil aber angepasst, sei es eine prima Sache. Die weitestgehende Aussage: „Es macht sogar richtig Spaß.“

Es gibt kein Kupplungspedal, ein Computer regelt und überwacht die Schaltvorgänge: Der Gangwechsel erfolgt elektrohydraulisch mit Hilfe von Stellmotoren. Damit die elektronische Steuerung alle Informationen erhält, ist sie unter anderem mit dem Gangwahlhebel, dem Mode-Schalter, dem Bremspedal-Schalter und der Motorsteuerung vernetzt. Dank Computer soll der Kraftstoffverbrauch spürbar niedriger liegen als ohne das automatisierte Getriebe.

Das Prozedere, um loszufahren, ist schnell verinnerlicht. Zum Starten tritt der Fahrer aufs Bremspedal und dreht am Zündschlüssel. Ob die Fahrt zuvor im Vor- oder Rückwärtsgang geendet hat, spielt dabei keine Rolle. Dann drückt der Fahrer den Schalt- hebel nach vorn. Ohne dass ▶



Gänge-Wahl über den Joy-Stick. Kein Problem mit dem Quickshift-Getriebe.



Die Adria-Küchenzeile wird von einem großen Brett abgedeckt, das geöffnet den Spritzschutz zum Fenster hin darstellt, allerdings auch Licht nimmt.



Pluspunkte gab's für die Spielwiese unten und die Lüftung im aufgestellten Dach.



der Fahrer Gas gibt, setzt sich das Fahrzeug ganz langsam in Bewegung, wie ein Fahrzeug mit Wandlerautomatik. Renault erreicht diesen Effekt, der auch im Rückwärtsgang funktioniert,

durch eine schleifende Kupplung. Besonders beim Einparken oder dem Annähern an ein Hindernis eine tolle Sache. Dafür gab's von allen Testern richtig viel Lob.

Doch das Getriebe bescherte der Testcrew anderen, weitaus größeren Ärger, ohne dass dafür letztendlich Renault eine Ursache fand. Bei hohen Außentemperaturen und nach langer Fahrt ließ sich der Rückwärtsgang nicht mehr einlegen – unangenehm, wenn der Adria entsprechend geparkt war. Selbst die bei einem Vorfall in Frankreich gerufene Renault-Assistance wusste nicht weiter und konnte nicht erklären, warum nach einer gewissen Zeit alles wieder funktionierte.

Reibungslos indes ging es im Innenraum des 3 Way Space zu: Die beiden Sitze im Fahrerhaus lassen sich drehen und damit in den Wohnraum integrieren. Weiter hinten befindet sich eine verschiebbare Sitzbank, die dank Dreipunktgurten drei Passagieren einen sicheren Platz bietet und bei Bedarf mit wenigen Handgriffen auszubauen ist.

Ganz wichtig: Obendrein lässt sich die Bank ohne großen Aufwand zum Doppelbett ausklappen – das Handling ist recht einfach. In der großen Schublade unter dem Sitz finden sich unter anderem Anschlusskabel, Kabeltrommel, Verbandkasten, Warndreieck und Warnwesten. Alles ist während der Fahrt sicher aufgehoben, nichts kullert durchs Mobil.

Die Küche auf der Fahrerseite mit Zweiflamm-Kocher, dem Spülbecken mit dem kleinen Wasserhahn und dem 45-Liter-Kompressor-Kühlschrank reicht den Ansprüchen einer Zweierbesatzung aus. Sind vier Personen unterwegs, wird es sogar bei Kurzeinsätzen eng.

Allein schon schwierig ist, das Geschirr unterzubringen, schließlich gibt es nur zwei Schubladen und einen Unterschrank im Küchenblock. Und der ist auch noch schwer zu erreichen: Teilweise blockiert ihn die Sitzbank. Als angenehm empfinden alle Tester, dass den gesamten Küchenbereich ein aufstellbares Brett abdeckt.

Bei hochgestelltem Dach ergibt sich ein angenehmes



Die Kühlleistung des kleinen Kompressorkühlschranks war einwandfrei.

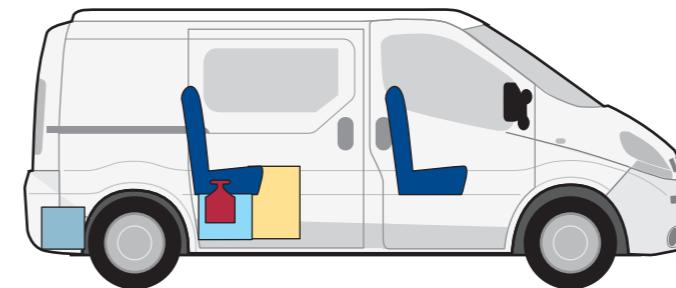
Einmal unterwegs, wählt der Fahrer den Automatik- oder Manuell-Modus, indem er den Schalthebel nach links drückt. Per Knopfdruck am Armaturenbrett aktiviert er zudem Last-, Anhänger- oder Wintermodus.

Dass Letzterer durchaus funktioniert, zeigte sich bei einem Reisemobiltreffen. Da war der Adria das einzige Freizeitfahrzeug, das nicht mit dem Traktor aus der nassen Wiese gezogen werden musste.

So bleibt unterm Strich an

diesem Bauteil nur ein einziger

Kritikpunkt, der, solange das Getriebe einwandfrei funktionierte, negativ auffiel: Es dauerte eigentlich allen Testern zu lange, bis der Renault, etwa beim Einfädeln auf der Autobahn oder Einbiegen in eine Hauptstraße, Fahrt aufnahm – so als ob das Getriebe erst ein bisschen überlegen musste, was denn nun zu tun sei.



LADETISSPS

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	2.790 kg	1.550 kg	1.650 kg
Grundgewicht (gewogen)	2.270 kg	1.240 kg	1.030 kg
Fahrer	75 kg	49 kg	26 kg
+ 100% Frischwasser (40 l)	40 kg	8 kg	119 kg
+ 100% Gas (5 kg/l)	10 kg	3 kg	7 kg
+ Boiler/Toilette	–	–	–
Leergewicht (StVZO)	2.395 kg	1.300 kg	1.095 kg
+ Beifahrer	75 kg	49 kg	26 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	30 kg	120 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	4/8 kg	16/32 kg
+ 10 kg/Meter Länge	48 kg	10 kg	38 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	2.538 kg	1.363 kg	1.175 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	252 kg	187 kg	475 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	2.708 kg	1.397 kg	1.311 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	82 kg	153 kg	339 kg

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

Der Adria 3Way Space ist ein ausgebauter Kastenwagen auf der Basis des Renault Trafic mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2.790 Kilogramm. Ist das Mobil mit zwei Personen besetzt und nach der Norm 1646-2 beladen, verbleibt noch eine zusätzliche Kapazität von 252 Kilogramm, bei vier Reisenden sind es immer noch 82 Kilogramm. Dies sind für ein solch superkompaktes Mobil sehr gute Werte.

Raumgefühl. Das Hantieren, etwa beim Kochen, geht dann problemlos vonstatten. Sobald allerdings starker Wind bläst und die Temperaturen sinken, wird es schnell kalt und un-

gemütlich. Eine Heizung wäre selbst für die Übergangszeit wünschenswert.

Zum Glück konnte Nasse dem aufgeklappten Dach wenig anhaben. So hielt ►



Vorsicht: Ist der Zeltstoff nicht sauber eingelegt, kann er bei hohen Geschwindigkeiten ins Fahrerhaus gedrückt werden.



Dauereinsatz: Auch das DoldeMedien-Fernsehteam nutzte den Adria gerne. Das Panel ist übersichtlich und lässt sich einfach bedienen, Batterie und Ladegerät sind in einem separaten Fach untergebracht.

der Zeltstoff selbst nach vier Tagen Dauerregen und Sturm dem Wasser stand. Nur durch die Reißverschlüsse drückten ab und zu ein paar Tropfen ins Innere.

Als erstaunlich bequem erwies sich die Matratze des Dachbetts. Ein Kritikpunkt eines Paares jedoch war die auf 150

Kilogramm limitierte Nutzlast des oberen Schlafgemachs.

Ein Tester mit Rückenleiden kam auf eine ganz besondere Idee: Weil das untere Bett recht hart ist, legte er die Matratze des oberen Bettes auf die umgeklappte Sitzbank und konnte so vier Nächte lang ohne Beschwerden gut schlafen.

Probleme bereitete beim Aufstelldach anfangs die umlaufende Dichtung: Beim Hochstellen fiel sie regelmäßig ab. Dieses Manko jedoch ließ sich mit einer neuen Dichtungslippe ringsum beheben.

Ein gefährlicheres Übel stellte sich gelegentlich ein – und das bei hohem Tempo: Manchmal drückte sich schlagartig das vordere Stoffteil ins Mobil und riss sogar dabei die Persenning von den Knöpfen. Die hing dann für einen Moment vor den Augen des Fahrers, der dem rechten Fahrherrnrand zustrebte.

Dort nämlich ließ sich im Stand die Ursache dieser Panne eigenhändig beheben. Das Dach musste dazu geöffnet und dann äußerst sorgfältig wieder geschlossen werden. Dabei kam es darauf an, die Zeltbahn komplett und sehr sorgfältig ins Wageninnere zu falten. War die vordere Stoffbahn vollstän-

dig innen und sauber aufgerollt hinter der Persenning fixiert, war das Risiko der hereingedrückten Zeltbahn behoben.

Grund: Sobald sich unter der vorderen Lippe des geschlossenen Daches Stoff knubbeln, liegt es nicht in voller Breite plan auf. Dann findet der Fahrtwind einen Angriffspunkt – so lange, bis die Zeltbahn nachgibt. Das Ganze kündigte sich übrigens mit lauten Windgeräuschen an.

Weit weniger dramatisch, aber immerhin als lästig empfand das Testteam das Problem mit den Vorhängen: Die glitten teilweise aus den Schienen und fielen zu Boden. Vor allem die beiden Vorhänge an den Türen zum Fahrerhaus sorgten für Verdruss. Ihre Alu-Schienen gaben nach, rutschten aus den Schellen, und die Vorhänge fielen zu Boden. Weil sie ohnehin die Gurte verdecken und beim Anschallen stören, fanden sie als erste den Weg ins Regal.

Doch all dies blieben, neben zwei abgefallenen Kunststoffkanten, die wieder anzukleben waren, die einzigen Verschleißerscheinungen während der 25.000 Kilometer. Zu erwähnen seien lediglich noch ein paar Muttern an Stützstangen des hinteren Betteils, die es unten abgeschüttelt hatte. Adria sollte sie durch selbst sichernende Muttern ersetzen.

Eine richtig gute Bilanz also, schließlich unterschied sich der Adria 3 Way Space nach Testende kaum von einem Neuwagen. Die wenigen Mängel, die aufgetreten waren, wurden beseitigt oder ließen sich leicht beheben.

Die einzige unangenehme Konstante: Selbst zum Testende war nicht klar, was zu den Aussetzern des Getriebes geführt hatte. Das Versöhnliche daran: Es funktionierte zum Testende wieder einwandfrei. Der Adria 3 Way Space hat also durchaus das Zeug zum Allrounder – und das auch auf weiten Strecken bei hartem Einsatz wie in der Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Heiko Paul

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug:

Renault Trafic 2,5 dCi

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.790 kg. Außenmaße (L x B x H): 478 x 190 x 196 cm. Radstand: 310 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach Gfk, Wände und Boden Stahlblech

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 220 x 170 x 138 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 5/0, davon mit Dreipunktgurt: 5; Bettenmaße: Dachbett 190 x 133 cm, Sitzgruppe 198 x 120 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 90 l, Frischwasser: 40 l, Abwasser: 40 l, Gasvorrat: 1 x 5 kg.

Serienausstattung: Herd: 2-Flamm-Kocher, Kühlschrank: 40 l Kompressor, Zusatzbatterien: 85 Ah.

Testverbrauch: 12,2 l/100 km

Grundpreis: 34.890 Euro.

Testwagenpreis: 40.527 Euro.

Vergleichspreis: 36.053 Euro

REISEMOBIL (Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Zulassungsbescheinigung Teil 2, Übergabe)

Alle Angaben laut Hersteller

So groß, der Kleine

Er sollte eingestellt werden, doch nun erstrahlt er **in neuem Glanz**: Der Concorde Compact lebt weiter – schöner denn je.

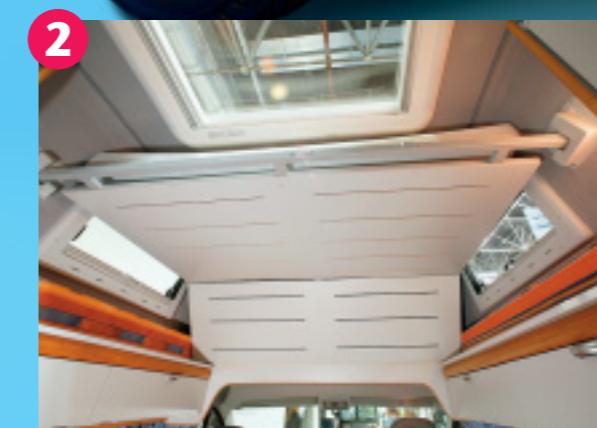
Es hätte das verflixte 13. Jahr werden können, doch nun ist alles gut: Drohte dem Concorde Compact zu dieser Saison noch das Aus, steigt er nunmehr wie Phönix aus der Asche. Auf dem Caravan Salon präsentierte Concorde sein Nesthäkchen in einem neuen Kleid. Selbst wenn den jetzt sehr schönen Kleinen der Concorde-Schriftzug und die Applikationen zieren: Der Compact ist kein Concorde-eigenes Produkt, denn er entsteht nicht im Stammwerk in Aschbach, sondern wie seit Jahren als Auftragsproduktion bei einem deutschen Hersteller.

Der Qualität des seit 1994 unverändert produzierten Campingbusses tut das keinen Abbruch, denn Concorde war klug beraten, das Erfolgsmodell nicht neu zu erfinden, sondern behutsam zu verändern. So erfreut sich der Kompakte nun an frischeren Farben und modernen Schichtstoffen, ohne auf die alten Stärken des Compact verzichten zu müssen. Eine davon: das sehr gute Raumgefühl. Im Innern des 5,41 Meter langen Mini-Concorde befällt einen nicht das Gefühl, in einem überfüllten Aufzug zu stecken. Das Angebot an Schubfächern, Hängeschränken, kleinen Apothekerauszügen, Taschen und Ablagen (sie verdienen diesen Namen) sollte selbst Gepäckhamsterern ausreichen. Freuen dürfen sich Kunden auch in Zukunft über die hohe Möbelqualität und die Tatsache, dass sich Sperrholz unter den Schichtmaterialien befindet, nicht Pressspan. Zusätzliche

Thomas Seidelmann



Nur 5,41 Meter lang, aber selbst ohne Fahrerhausintegration ein Raumwunder – der Concorde Compact legt die Latte in der Kompaktklasse hoch.



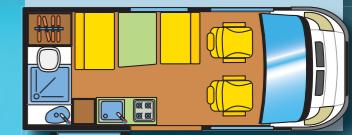
Die Länge macht's: 2,10 mal 1,70 Meter misst das Hochbett. Den Blick in die Sterne gibt es übrigens gratis.



Potts-Blitz: Die Toiletten-Kassette ist ganz einfach über die Hecktür zu erreichen. Unten das ausziehbare Staufach.



Für Jäger und Sammler: Ablagen, Ober- und Hängeschränke, Schubladen und Taschen nehmen Unmengen.



Technische Daten
Concorde Compact
Preis: 49.900 Euro
Anzahl der Grundrisse: 1
Länge: 451 cm
Breite: 206 cm
Höhe: 307 cm
Sitzplätze mit Dreipunktgurt: 4
Schlafplätze: 4
Zul. Gesamtgewicht: 3.300 kg
Basis: Fiat Ducato 2,3 l JTD, 88 kW/120 PS, Rußpartikelfilter, Euro 4.
Serienausstattung: Doppelschichtiges GfK-Hochdach mit 20 mm dicker PU-Schaum-Isolierung, Wandisolierung 40 mm, Bodenisolierung 20 mm, Heizung Truma C 4002, Möbel aus Pappelsperrholz mit kratzfester Schichtstoffoberfläche, Bettenmaße 210 x 170 cm (Hochbett) und 194 x 90/80 cm (Umbaubett), Frisch- und Abwassertank je 100 l, Gel-Batterie 80 Ah, Gasflasche 1 x 11 oder 2 x 5 kg.

Kurz gesagt

Auch wenn der Compact nicht von Concorde gefertigt wird: Er ist einer der Besten seiner Zunft. Der Möbelbau ohne Pressspan überzeugt genauso wie die voll reisetaugliche Ausstattung und der pragmatische Grundriss, in dem sogar eine vollwertige Viererdinette Platz findet. Mehr als ein Geheimtipp und eine echte Konkurrenz zu VW California und Mercedes-Benz Marco Polo.



Technische Daten

Weinsberg Imperiale V
Preis: ab 37.730 Euro
Anzahl der Grundrisse: bislang 1
Länge: 599 cm
Breite: 219 cm
Höhe: 270 cm
Sitzplätze mit Dreipunktgurt: 4
Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg
Basis: Fiat Ducato 2,2 l JTD 100 PS, Fiat Ducato 2,3 l JTD 130 PS, Fiat Ducato JTD 116 kW (157 PS)

Serienausstattung: ABS, Fahrrerairbag, elektronische Wegfahrsperre, elektrische Fensterheber, Kühlschrank 90 Liter, 85 Ah Wohnraumbatterie Gel, 100 Liter Frisch- und 80 Liter Abwasser, Truma 4002-Heizung mit integriertem Boiler.

Alle Angaben laut Hersteller

Einer für alles

Ein citytaugliches Reisemobil, ein **Two-in-One-Freizeitfahrzeug**, stellt Weinsberg mit dem Imperiale V vor.

Der Traum vieler Reisemobilisten: das Two-in-One-Freizeitfahrzeug, das Wohnkomfort und Stauraumflexibilität bietet, gleichzeitig aber auch wendig genug ist für Städtereisen und komplizierte Parkmanöver in der City. Mit dem Teilintegrierten Imperiale V bringt Weinsberg ein attraktiv designetes Kompaktmobil auf den Markt, das bei einer Aufbaulänge von knapp sechs Metern eine großzügige Garagenlösung berücksichtigt und trotz anspruchsvollem Ausbau deutlich unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bleibt. Solche Vorteile machen den Weinsberg-Van zum alltagstauglichen Freizeitfahrzeug.

Der kompakte teilintegrierte Aufbau auf dem neuen Fiat-Ducato-Chassis erforderte allerdings einen intelligenten Ansatz bei der Wahl der geeigneten Möbelproportionen. Großen Wert legten die Designer auf die Integration der Fahrerhaussitze in den Sitzgruppenbereich. Die variable Halbdinette mit verlängerbarem Tisch bietet ausreichend Platz für vier Personen. Das ins Cockpit integrierte Glasdach sorgt für angenehme Raumweite.

Gelingen ist auch die Lösung im Fahrzeug-Heck: Das Doppelbett lässt sich über eine



extra Treppe leicht erreichen, die darunter liegende Garage trennt den gesamten Schlaf-, Ankleide- und Badbereich vom Wohnraum ab. Wird mehr Raumöffnung gewünscht, fungiert die Vario-Jalousie einfach als Badezimmertür.

Die variable Jalousietür trennt den gesamten Schlaf-, Ankleide- und Badbereich vom Wohnraum ab. Wird mehr Raumöffnung gewünscht, fungiert die Vario-Jalousie einfach als Badezimmertür.

Ein drehbares Waschbecken schafft auch im neu entwickelten Toilettenraum mehr

Bewegungsfreiheit – je nach Bedarf. Auf die Fahrzeugdimension abgestimmt ist natürlich

die kompakte Küchenzeile mit der runden Spüle, dem Dreiflamm-Kocher, dem integrierten 90-Liter-Kühlschrank und den Dachstaukästen. *Heiko Paul*



Schwestermodell



Knaus und Weinsberg versuchen, obwohl sie unter einem Dach sitzen, alternative Modelle anzubieten. Nicht so beim Weinsberg Imperiale V. Das Schwestermodell von Knaus ist baugleich und heißt Knaus Van Ti.



Neue Technik

Challenger wagt sich mit dem **Integrierten Elitis** in einen hart umkämpften Markt und lässt sein Flaggschiff bei Eura Mobil produzieren.

Das Gesicht des neuen Challenger Elitis beeindruckt. Die gewaltige Frontscheibe ist elegant gebogen und verspricht den Reisenden einen fantastischen Ausblick – wer da an einen schönen Stellplatz mit Aussicht denkt, der möchte am liebsten gleich mit dem Elitis starten. Doch die ersten Modelle des Doppelbodenfahrzeugs wird es kaum vor Jahreswechsel geben. Die neuen Mobile laufen ebenso wie der Terresta-Integrierte von Eura Mobil von den Bändern der Sprendlinger Firma.

Der Elitis profitiert von der neuen Fertigungstechnik, die bei Eura Mobil Einzug gefunden hat. Spezielle Aluprofile halten die GfK-Sandwichwände zusammen, moderne Klebeanlagen verbinden sie zu einer besonders steifen Karosse.

Den Challenger Elitis wird es in drei Längen geben. Der Elitis 3010 ist mit 5,95 Metern Länge besonders kompakt, bietet aber dennoch ein großzügiges Raumgefühl. Der Trick bei der Sache: Das einzige Bett im Elitis 3010 ist das Hub-

bett, ein weiteres Festbett ist nicht eingebaut, was natürlich Raum schafft. Challenger gibt für dieses Hubbett Maße von 195 mal 160 Zentimeter an. Es ist also durchaus als Schlafstätte für zwei Personen geeignet.

Der Elitis 3050 ist 6,95 Meter lang, der 3060 misst 6,99 Meter. Sie unterscheiden sich vor allem durch die Anordnung des Heckbetts. Im kürzeren Mobil ist es quer eingebaut, im längeren der Länge nach mit dem Bad direkt daneben. Serie bei allen drei Modellen ist das Fiat Ducato 3,5 Tonnen Chassis, als Option ist bei den größeren der 4-Tonner erhältlich.

Challenger legt Wert auf gute Ausstattung des Doppelboden-Mobils, auch was die Sicherheit anbelangt. Neben ABS sind sogar Airbags Serie, für Fahrer und Beifahrer – bei Integrierten keine Selbstverständlichkeit.

Ebenfalls in Serie eingebaut sein werden die verbreiterte Heckspur mit Drehstabfederung, eine Fahrerhaustür, eine Fahrerhausklimaanlage, eine Heki-3-Dachhaube und ein 175 Liter fassender Kühlschrank mit automatischer Energiewahl.

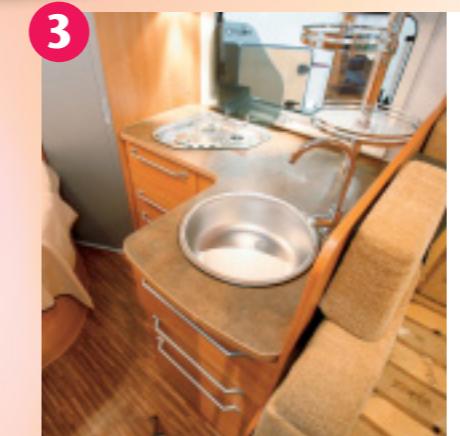
Heiko Paul



Der großzügige Innenraum ist in warmen Holztönen gehalten. Die Frontsitze lassen sich problemlos drehen. Serienmäßig ist die Fahrerhaustür.



Ein französisches Bett längs im Heck. Davor steht ein üppiger Kühlschrank, das Bad verschließt eine Schiebetür.



Viele Schubladen in der Küche. Hier fehlt es weder an Kochflammen noch an Arbeitsfläche. Dank des hohen Wasserhahns lassen sich auch große Töpfe füllen.



Wuchtige GFK-Verblendungen dominieren das Heck des Challenger. Das neue Mobil besitzt einen Doppelboden, in den auch die Wassertanks montiert werden.

Technische Daten

Challenger Elitis 3060

Preis: von 55.990 Euro (Elitis 3010) bis 64.990 Euro (Elitis 3060 4-Tonner)

Anzahl der Grundrisse: 3

Länge: 695 cm

Breite: 230 cm

Höhe: 299 cm

Sitzplätze mit Dreipunktgurt: 4

Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg oder 4.000 kg.

Basis: Fiat Ducato mit 2,2 l 81 kW (110 PS), 2,3 l 95 kW (130 PS) 116 kW (157 PS)

Serienausstattung: ABS, Doppelairbag, Fahrerhausklima, Wegfahrsperre, Doppelboden, beheizte Tanks, 175-l-Kühlschrank AES, Heki 3, höhenverstellbare Frontsitze mit integrierten Sicherheitsgurten.

Kurz gesagt

Der Challenger Elitis ist ein schicker Integrierter, gefertigt mit modernster Technologie. Interessante Grundrisse machen ihn zu einem ernsthaften Gegner für viele Etablierte.



Schwestermodell



Der Chausson Alteo ist baugleich mit dem Challenger Elitis. Es gibt ebenfalls drei Modelle. Der Alteo 159 ist 5,95 Meter lang, der Alteo 259 misst 6,95 Meter und der Alteo 359 6,99 Meter. Die Grundrisse entsprechen ebenfalls den Schwestermodellen. Dasselbe gilt bei den Preisen. Sie beginnen bei 55.990 Euro. Alteo und Elitis unterscheiden sich vor allem im Außenlook und in den Polsterfarben.

Neue Allradler auf der IAA

Überraschung in Hannover: **Ford** bietet seine Transit-Palette mit Allradantrieb an und nimmt prompt die Auszeichnung **Van of the Year** mit nach Köln.

Dass Iveco in Hannover den Allrad-Daily präsentieren würde, war schon lange bekannt (wir berichteten schon mehrfach darüber). Auch dass der österreichische Spezialist Achleitner seine Allrad-Umbauten des Mercedes Sprinters, VW Crafters und Iveco Dailys zeigen würde, wurde allgemein erwartet. Genauso wie die offizielle Mercedes-4x4-Variante des Sprinters sowie dessen geländegängiger Allradumbau vom Spezialisten Iglhaut. Dass aber Ford den Transit in Hannover ebenfalls mit Allradantrieb präsentieren würde, das war nur wenigen Eingeweihten bekannt.

Die Belohnung für diesen Einsatz konnte Ford noch in Hannover in Empfang nehmen: Eine internationale Jury kürt die Transit-Familie zum Van of the Year 2007.

Die Markteinführung des neuen Ford Transit AWD (All Wheel Drive) in Deutschland ist für das Frühjahr 2007 geplant. Es wird ihn für alle Karosserie-Varianten (Kastenwagen, Kombi, Bus, Pritschenwagen und Fahrgestelle), für alle drei Radstände und Dächer sowie in Kombination mit Einzel- und Doppelkabine geben. Der 4x4-Transit basiert auf dem Grundmodell mit Heckantrieb und hinterer Einzelbereifung. Als Antriebsquelle ist zunächst der 2,4-Liter-TDCI-Dieselmotor mit 103 kW (140 PS) vorgesehen.

Das AWD-System im neuen Ford Transit arbeitet automatisch und rein mechanisch.



Crafter Atacama

Wahnsinns-Optik

Für einen spektakulären Auftritt sorgten Volkswagen und Allradspezialist Achleitner, deren gemeinsame Studie mit U-förmigen Seitenscheiben und reichlich Aluminium glänzte. Den Antrieb des Crafter Atacama, einer Mischung zwischen Nutzfahrzeug und Offroader, übernimmt ein 2,5-Liter-Turbodiesel mit 120 kW (164 PS), die Kraftübertragung verantwortet ein Sechsganggetriebe. Dank seiner Unterst-

zung, seinen kräftig ausmodellierten Radläufen und seiner robusten Beplankung ist der Atacama für den Geländeritt prädestiniert. Im Innenraum kann der Keil in den Scheiben zur Befestigung für Interieur wie Stau- oder Ablagemöglichkeiten oder eine erhöhte Schlafstelle dienen, während außen die U-förmig gestaltete Dachreling mit integrierter Box eine moderne Interpretation eines Trägersystems darstellt.



Fotos: Böttger, Werk

Der Blick mit dem Spiegel unter den Ford Transit: Deutlich sind die Elemente des Allrad-Antriebs zu erkennen.

Es zweigt im Bedarfsfall überschüssige Kraft von der Getriebe-Hauptwelle ab und überträgt diese auf die Vorderräder. Dazu sitzt auf den Innenseiten der vorderen Antriebswellen je ein Vorgelegegehäuse, das jeweils eine mechanische

Lamellenkupplung mit hydraulischem Freilaufmechanismus und eine Ölpumpe beherbergt. Unter Normalbedingung fährt der Transit mit Hinterradantrieb. Bei minimalen Drehzahlunterschieden zwischen Vorder- und Hinterachse, beispielsweise bei Kurvenfahrt, laufen die Pumpe an und fördern geringe Mengen Öl in die Kupplungen, ohne diese jedoch zu schließen.

Erst bei starkem Schlupf an den Hinterrädern, etwa auf Eis, Schnee oder Schotter, aktiviert der hydraulische Drehmomentsensor aufgrund der gemessenen Drehzahl-Differenzen zwischen Hinter- und Vorderachse die Lamellenkupplungen über die Ölpumpen. So wird je nach Stärke des Schlupfes stufenlos ein Kraftschluss hergestellt und eine mögliche Übersteuertendenz in neutrales, gut beherrschbares Handling verwandelt.

Auf eine andere Art sind die 4x4-Varianten des Sprinters konzipiert, die Mercedes-Benz mit der österreichischen Firma Oberaigner entwickelt hat. Statt eines automatisch zugeschalteten Vorderachsgetriebs handelt es sich beim Sprinter um einen permanenten Allradantrieb, der in diesem Fall die Kraft im Verhältnis 35:65 auf Vorder- und Hinterachse verteilt. Für die Sperrung der Achsen setzt Mercedes-Benz nicht auf mechanische Differenzialsperren sondern auf das Elektronische Traktionssystem 4ETS, das auf zwei Ebenen arbeitet. Verlieren ein oder mehrere Räder die Traktion, werden sie zum einen automatisch in kurzen Intervallen abgebremst. Gleichzeitig leitet das System mehr Drehmoment zu den Rädern, die noch über ausreichend Haftung verfügen.

Mercedes-Benz bietet den 4x4-Sprinter in allen Karosserie-, Längen- und Gewichtsvarianten an. Als Antriebsquellen sind die Vier- und Sechszylinder. Seine Umbauten sind

VDA-Design-Award

Das Fahrerhaus als Stadtauto

Im Rahmenprogramm der IAA Nutzfahrzeuge präsentierte der Verband der Automobilindustrie (VDA) in Hannover die Arbeiten für den VDA-Design-Award zum Thema Future Road Transport 2020. Ging es dabei in erster Linie um die zukünftige Gestaltung der Nutzfahrzeuge, so waren doch auch Arbeiten zu sehen, die den Bereich Reisemobil beeinflussen könnten.

Wie zum Beispiel der Entwurf von Bogustaw Paruch, einem Studenten der Academy of Fine Arts in Wrocław. Sein Ulisses genanntes Fahrzeug gliedert sich in zwei Einheiten: die Fahrerkabine ist so gestaltet, dass sie als eigenständiges Stadtauto unterwegs sein kann, angedockt an der Hauptkonstruktion jedoch zum – höhenverschiebbaren – Steuerelement des Gesamtfahrzeugs wird. Der Transportcontainer seinerseits, im Reisemobil die Wohneinheit, kann abgesetzt und unabhängig vom Trägerfahrzeug beladen, bewohnt oder einfach nur abgestellt werden.



Der Oberaigner-Sprinter (rechts) sowie das Iglhaut-Fahrzeug mit den Schaltern zur Sperrung der Achsen.

der-CDI-Motoren mit 80 kW (109 PS), 110 kW (150 PS) und 135 kW (184 PS) vorgesehen. Verbunden sind sie mit dem serienmäßigen Sechsgang-Getriebe oder der Fünfgang-Wandler-Automatik.

Wer besonders geländetaugliche Fahrzeuge sucht, der wird bei Mercedes-Händler Iglhaut aus Marktbreit fündig, der seit mehr als zwanzig Jahren Mercedes-Transporter zu ernsthaften Gelände- und Rallyefahrzeugen umbaut. Wegen der Baugleichheit bietet er seine Umbauten naturgemäß nun auch für den Crafter an. Iglhaut verwendet, wo immer es geht, Bauteile aus den Mercedes-Ersatzteil-Katalogen. Seine Umbauten sind

von Mercedes-Benz freigegeben, was den Vorteil der vollen Werksgarantie beinhaltet. Alle Umbauteile sind weltweit über die Mercedes-Benz-Händlerorganisation erhältlich.

Basis des Iglhaut-Umbaus ist ein selbst entwickelter, permanenter Allradantrieb mit Untersetzung und Zentral-Differenzialsperre. Zuschaltbar sind ebenfalls zu 100 Prozent zu-



packende Vorder- und Hinterachs-Differenzialsperren. Zusätzlich baut Iglhaut nach Bedarf das gesamte Fahrwerk um, hebt die Karosserie zur Erhöhung der Bodenfreiheit kräftig an.

Ab nächstem Jahr will er seine Umbauten auch für die Varianten mit Automatik-Getriebe fertig haben.

Frank Böttger

Rondo im XL-Format

Außergewöhnlich: CS-Reisemobile bietet einen sieben Meter langen Kastenwagen an.

Der Rondo XL basiert auf dem Mercedes-Sprinter mit 432,5 Zentimeter Radstand. Die Außenlänge: 6,94 Meter bei einer Breite von 2,02 Meter. 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 Serienstandard. CS liefert den Rondo XL in einer speziellen Fahrwerksvariante mit verstärkten Stabilisatoren und verstärkten Stoßdämpfern.

Der Rondo XL bietet ein 146 Zentimeter breites und 195 Zentimeter langes Heckbett, ausgestattet mit Lattenrost und Kaltschaummatratze. Diese Maße erreicht CS durch Gfk-Formteile, die in die hinteren Fensterausschnitte eingesetzt werden. Der Platz unterhalb des Heckbettes, 179 breit, 140 tief



und 85 Zentimeter hoch, steht als Stauraum zur Verfügung. Über diesen großen Stauraum ist eine Durchlademöglichkeit im Podest mit einer Länge von 300 Zentimetern erreichbar. Im beheizten Doppelboden lagern noch

Frisch- und Abwassertanks mit einem Fassungsvermögen von 150 beziehungsweise 100 Liter sowie eine Gel-Bordbatterie mit einer Kapazität von 235 Ah.

Auf dem Doppelboden im mittleren Teil des Fahrzeugs befinden sich rechts Kleiderschrank und Küchenblock so-

wie links die Nasszelle und weitere Stauschränke.

Bei der Konstruktion der Nasszelle ist das als Schublade ausgeführte Waschbecken aus dem Modell Rondo übernommen. Es kann bei Bedarf oberhalb der Kassettentoilette herausgezogen werden. Auf der rechten Fahrzeugseite, gegenüber der Nasszelle, ist der Kleiderschrank eingebaut, daneben die Küche mit integriertem, 110 Liter fassendem Kompressorkühlschrank, Auszügen und Staufächern.

Der Möbelbau besteht, wie von CS gewohnt, aus 15 Millimeter starkem Pappelsperrholz mit HPL-Beschichtung, immer mit Massivholzleisten verarbeitet. Bedingt durch drei Standarddekors und eine Vielzahl von Varianten in Hinblick auf Tisch und Arbeitsplatte besteht die Möglichkeit, sich sein ganz individuelles Fahrzeug zu gestalten. Den Rondo XL gibt es ab 58.900 Euro.

gam



Reichlich Platz unter dem Heckbett. Von hinten kann sogar ein Surfboard unters Podest geschoben werden.



Bettspiele

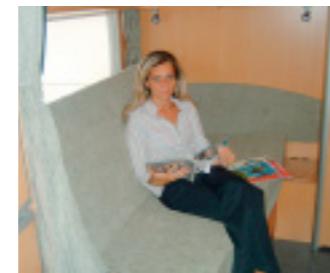
Die bekannten **drei Kreos-Teilintegrierten** hat Laika überarbeitet und durch einen weiteren Grundriss ergänzt.

Kreos 3018 heißt der Neue – mit innovativem Grundriss. Das Reisemobil ist 7,20 Meter lang und wie alle anderen Kreos-Teilintegrierten auf Fiat Ducato mit Al-Ko-Rahmen aufgebaut. Das Mobil hat vorne eine Halbdinette mit Seitensofa und drehbare Frontsitze.

Im Heck befindet sich quer eingebaut das Bad sowie davor das Längsbett. Besonders daran: der Umbau des Betts zum Sofa. Es genügt, den Bereich der Liegefläche hinten an der Wand hochzuziehen. Daraus entsteht dann die Lehne. Der vordere Bereich des Betts rutscht automatisch zurück, das Sofa ist perfekt. Zweiter Vorteil: Der Umbau schafft Platz vor der Küche und dem Kleiderschrank. Der Kreos 3018 hat einen von außen zugänglichen, hohen

Stauraum, der sich besonders für Ski und andere lange Gegenstände anbietet.

Der bereits bekannte Kreos



Das Heckbett im Kreos 3018, zum gemütlichen Sofa umgebaut. Die beiden Einzelbetten im Kreos 3009 lassen sich zum Doppelbett zu erweitern.

3009 wird durch größere Stauräume praxisgerechter. Unter den Einzelbetten beispielsweise soll auch ein Fahrrad Platz finden. Als Option besteht zudem die Möglichkeit, die Einzelbetten in ein Doppelbett umzubauen.

Die Laika-Teilintegrierten gibt es ab 55.550 Euro. Sie sind serienmäßig mit dem 116 kW (130 PS) Turbo-Dieselmotor ausgestattet. **Heiko Paul**

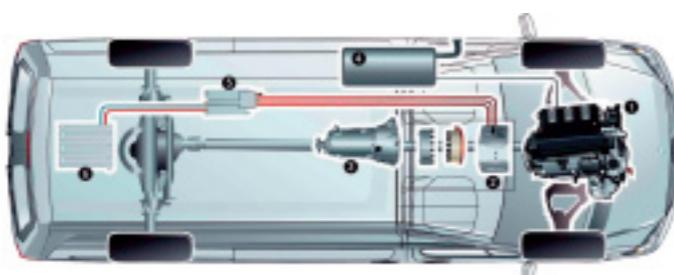
Die Kraft der zwei Herzen

FedEx Express, weltweit größtes Express-Luftfrachtunternehmen, hat den ersten **Sprinter mit Hybridantrieb** in Dienst gestellt.

Der Mercedes-Benz Hybrid-Sprinter ist der erste Transporter mit Hybridtechnologie, der europaweit im harten Kundenalltag erprobt wird. Die Ergebnisse dieser Erprobung liefern den Entwicklungsabteilungen wertvolle Hinweise und beschleunigen die Bemühungen, diese Technik zur Serienreife zu bringen.

Der Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI wird durch einen 115-kW-Dieselmotor mit Direkteinspritzung und einem Elektromotor mit 70 kW Leistung in Kombination ange-

trieben. Der Elektromotor wird zwischen dem Verbrennungsmotor und dem Automatikgetriebe angeordnet. Er bezieht einerseits seine Energie aus einer



1 Verbrennungsmotor 2 Elektromotor 3 Automatikgetriebe
4 Diesel-Kraftstoffbehälter 5 Steuer-/Leistungselektronik 6 Batterie

auflädt. Darüber hinaus können die Batterien aber auch im Stand an einer Steckdose aufgeladen werden.

Im reinen Elektrobetrieb erzielt das Hybridfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen eine Reichweite von bis zu 30 Kilometer. Der Sprinter lässt sich hierbei außerordentlich leise und völlig emissionsfrei bewegen – ein großer Vorteil in sensiblen Bereichen wie Fußgängerzonen oder Hallen. Die Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 15 kWh ist unterflur angebracht und beeinträchtigt nicht den Laderraum. Wird die volle Leistung durch Durchtreten des Gaspedals dem Antriebsstrang abverlangt, arbeiten beide Motoren gemeinsam. **pau**

Eine Legende kehrt zurück

Heku legt den **Car-Camp** nach langer Pause wieder auf.



Fotos: Hanselmann

Auf dem Campingplatz steht das fahrbare Heim auch allein, der Astra kann also separat genutzt werden.

Die Anhängewohnheit ist 4,45 Meter lang und 1,92 Meter breit. Immerhin bietet sie zwei feste Schlafplätze im

Alkoven und

zwei weitere

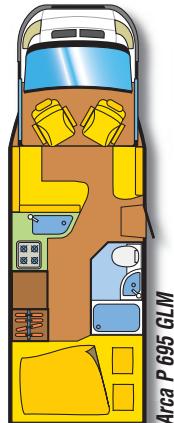
durch die umbaubare Sitzgruppe.

Weil das ganze Fahrzeug als Einheit gilt, fallen laut Hersteller für den Zusatz keine Steuer oder Versicherung an.

Geschlafen wird im Heku Car-Camp entweder an der umgebauten Sitzgruppe oder im vorderen Teil über dem Pkw. Küche und WC fallen sehr kompakt aus.

Ohne den Opel Astra kostet der Car-Camp mit allen Befestigungsteilen 22.450 Euro.

Heiko Paul



Arca P 695 GLM

Fotos: Hanselmann

Schicke Formen

Arca hat sich vom neuen Ducato inspirieren lassen und den flotten **Teilintegrierten P 695 GLM** auf die Räder gestellt.

Knapp sieben Meter lang und in bewährter Arca-Manier aufgebaut ist der neue Teilintegrierte Arca P 695 GLM auf Fiat Ducato. Der Wohnaufbau besteht aus einem hochwertigen Sandwich-Material mit doppelter Außenschicht und PU-Schaum-Isolierung. Alu-Fiber-Komposite ist der Sprachgebrauch von Arca, was bedeutet, dass eine ein Millimeter starke Glasfaser-Kunststoff-Schicht die Aluminium-Außenhaut von innen stützt. Durch diesen Verbundwerkstoff ist die Außenhaut sehr steif und soll auch Hagel viel besser widerstehen als Alu-Oberflächen ohne diesen Zusatz.

Weiter fallen am Arca viele Gfk-Teile auf wie etwa die Haube über dem Fahrerhaus, die breiten, dunkel gehaltenen Kantenleisten oder die Heckstoßstange, die sehr genau gearbeitet sind. Dasselbe gilt für Gfk-Teile im Innenraum, etwa im Bad oder die Arbeitsfläche der Winkelküche, die bei Arca selbst gefertigt werden.

Der Anspruch an Qualität und Bequemlichkeit wird bei vielen Details sichtbar: In den Betten finden sich Latex-Matratzen mit Sommer- und Winterseite, die mit einem Lattenrost unterlegt sind. Oder die Küche: Der Herd hat vier Brennstellen, eine Warmhalteplatte und einen Backofen. Die Spüle ist in die Gfk-Oberfläche eingelassen, der Auslauf verfügt über ein Rückständesieb und das Holzhackbrett dient als Spülbeckenabdeckung. Der in den Schrank links daneben ausgelagerte Kühlschrank fasst 160 Liter.

Doppelboden und Heckgarage sind beheizt, wodurch der P 695 GLM auch zum Wintercamping geeignet sein dürfte.

Zwei Teilintegrierte gibt es im Arca-Programm. Einmal den P 674 LSX auf Renault Master mit längs eingebautem Doppelbett mit der 120-PS-Maschine für 56.432 Euro, oder den hier vorgestellten P 695 GLM auf Fiat Ducato mit 130 PS. Er kostet 57.897 Euro. *Heiko Paul*



Genau gearbeitet sind Gfk-Teile wie Waschbecken und Duschtasse. Haushaltssähnliche Qualität hat auch die Tür zum Badezimmer. Spüle und Arbeitsoberfläche bestehen aus einem Gfk-Formteil. Der Boden der Heckgarage ist mit Alu-Riffelblech ausgekleidet.



Neuheiten von der IAA-Nutzfahrzeuge**Mehr Komfort und Sicherheit**

Für Transporter präsentierte Continental in diesem Jahr gleich zwei Neuheiten auf der IAA-Nutzfahrzeuge in Hannover: den Transporterreifen Vanco 2 und eine Hinterachs-Gas-Feder-Dämpfung für Fahrzeuge der 3,5-Tonnen-Klasse.

Ein Pneu für Sprinter und Crafter

Entwickelt ist der Vanco 2 für die aktuellen Transporter, speziell den Mercedes-Benz Sprinter und den VW Crafter, auf denen der Pneu bereits ab Werk verbaut ist. Continental verspricht mehr Laufleistung, höhere Sicherheit und bessere Fahreigenschaften.

Für eine ausgewogene Verteilung des Bodendrucks, gleichmäßigen Abrieb, kürzere Bremswege und höhere Lebenserwartung weist der Reifen gegenüber seinem Vorgänger eine flachere Kontur mit breiter Profilauslegung sowie neuartiger Lamellierung der Profilblöcke auf. Zudem basiert Vanco 2 auf einer neuen Laufstreifen-Gummimischung. Seine umlaufenden Profilbänder sorgen für gute Stabilität beim Bremsen, die breiten, umlaufenden Rillen reduzieren Aquaplaning-Neigung deutlich. Robustheit lässt sich auf Scheuerleisten an den Flanken zurückführen, bessere Traktion auf weichem Untergrund auf eine Traktions-Offshoulder.



Der Vanco 2 soll das zukünftige Aushängeschild von Continental im Reifensegment werden.

an jede andere Luftfederung. Neu am Conti-System ist, dass es darüber hinaus die Dämpfung der Zuladung anpasst, so dass für das Fahrzeug jederzeit eine ideale Feder-Dämpfer-Konfiguration bereit steht.

Mit den neuen, unterflur montierten Modulen verspricht Continental sicheres Fahrverhalten in allen Beladungszuständen und darüber hinaus mehr verfügbaren Bau- oder Laderaum im Innern der Transporter. Dazu kommt die Möglichkeit, nach Belieben das Heck abzusenken oder – etwa für Fährenauffahrten – anzuheben.

Info-Tel.: 0511/93801, Internet: www.conti.de.

**Schutzplane****Graukäppchen**

Die Dachschutzplane von Hindermann soll die Lebensdauer von Reisemobilen verlängern. Sie schützt das Dach vor Regen, Schnee sowie Schmutz und verhindert, dass sich Moos bildet. Die graue Farbe des atmungsaktiven Materials namens Tyvek reflektiert Licht und schützt so Dichtungen vor schädlichen UV-Anteilen des Sonnenlichts. Verglichen mit dem weißen Vorgängermodell, dessen Material nur halb so dick war,

fällt Schmutz deutlich weniger auf. Die mitgelieferten Abstandsprofile aus PE-Schaum unterlüften die Plane und verhindern Hagelschäden.

Die Dachschutzplane wird über Ösen abgespannt und wiegt weniger als 200 Gramm pro Quadratmeter. Sie ist drei Meter breit, in verschiedenen Längen von vier bis acht Meter lieferbar und kostet ab 192 Euro.

Info-Tel.: 05250/98570, Internet: www.hindermann.de.



Die Eigenschaften der Gas-Feder-Dämpfer-Module passen sich automatisch Beladung an.

Ganz in Weiß



*Was in punkto Design und Ausstattung derzeit geht, zeigt VW mit der **Studie „no limit“**.*

Auf zu neuen Ufern zieht es Volkswagen mit dem California „no limit“. Der Name der Designstudie ist Programm und signalisiert grenzenlose Möglichkeiten. Diesen Anspruch unterstreichen die Wolfsburger zunächst optisch mit einer hochwertigen, schneeweißen Speziallackierung. Der Clou: Auch der Faltenbalg des Aufstelldachs ist farblich in Weiß darauf abgestimmt. So bleibt das Aufsehen erregende Outfit des no limit auch im Campingbetrieb erhalten. Innen hält die VW-Studie, was sie von außen verspricht. Sämtliche Möbel sind ebenfalls weiß und obendrein mit einem speziellen Klavierlack versehen, der den Flächen eine ungewöhnliche Tiefe verleiht. Die Flanken der



Frontsitze und der Rückbank sind braun, die Mittelbahnen weiß. Der Boden, die Sitzkonsole und die Lehnenrücken estrahlen in edlem Anthrazit.

Keine Grenzen scheint der no limit im Bereich technischer Features zu kennen.

Gleich drei Monitore visualisieren die Daten des eingebauten Mac-Mini-Rechners. Über die Fernbedienung navigiert der Camper im Menü und wählt seine Lieblingsmusik, Urlaubsfotos oder einen Film aus. Der DVB-T-Empfänger macht unter-

wegs fernsehen möglich. Mit Hilfe der W-Lan-Technologie lassen sich Musik, Fotos und Filme von zu Hause auf den Rechner im California laden. Und ins grenzenlose Internet kann man damit auf Tour natürlich auch. *Juan J. Gamero*



Einfach nur edel: Innen wie außen wirkt die Designstudie von VW überaus elegant. Farbliche Harmonie und hochwertige Materialien werten den California ungemein auf. Einige dieser Ausstattungsfeatures könnten laut Volkswagen auch in die Serienproduktion des California einfließen.

Fotos: Hanselmann

Möbelmodule

Verwandlungskünstler

Die hinteren Sitze oder die Sitzbank raus und nach eigenen Wünschen angefertigte Module rein – fertig ist das Reisemobil. So einfach soll das mit den Campingmöbeln Mavarimo von Klan Reisemobile gehen. Die basieren auf einem 58 Zentimeter hohen Grundmodul. Das findet Halt in der Systemschiene einer Großraumlimousine wie T5, Viano oder Trafic und lässt sich nach oben erweitern.

Oberfläche und Farbe der Module sind frei wählbar. Statt Kunststoff, Echtholz oder Alu

wäre gar eine Front in Bambus denkbar. Alle Module sind 45,5 Zentimeter breit und einen halben Meter tief. Das Grundmodul kostet mit einer Tür und Einlegeboden 670, mit zwei Schubladen 850 Euro. Fürs Waschmodul mit Becken sowie Frisch- und Abwassertank werden 1.100 Euro fällig. Das Kühlmodul samt Kompressor-kühlschrank von Waeco schlägt mit 1.390 Euro zu Buche. Tel.: 08041/7939880, Internet: www.klan-reisemobile.de.



Mit den Möbelmodulen von Mavarimo ist der Umbau einer Großraumlimousine in ein Reisemobil in kurzer Zeit erledigt.

Ordnungssystem

Verstauen nach Plan

Die so genannten Utilities von Brandrup verschaffen Besitzern von Kastenwagen zusätzlichen Stauraum auf der Rückseite der Rückenlehnen von Fahrer- und Beifahrersitz. Das Design der Taschen entspricht den Fahrzeugmodellen Viano Marco Polo, Sprinter James Cook oder den Versionen Multivan oder California des VW T4 oder T5.

Während Brandrup die Ordnungssysteme für die Fahrzeuge von Mercedes-Benz aus Kunstleder fertigt, verwendet das bayerische Unternehmen für VW original Stoffe. Die Fixierung der Utilities erfolgt oben über die Kopfstütze. Unten greifen Haken in Verkleidungsformteile, Riemen umschlingen die Armlehnen. Die Utilities für die Sitze kosten ab 80 Euro. Tel.: 08555/40710, Internet: www.brandrup.de.



Hochdach

Ergonomische Innenhöhe

Für VW T5 mit kurzem wie langem Radstand bietet Reimo neuerdings das Hochdach Ergoline an. Es erhöht den Innenraum um 73 Zentimeter auf mehr als zwei Meter. Die Schale besteht aus GFK und besitzt die klassische Dachform mit einer glatten Oberfläche außen. Die Version für T5 mit langem Radstand eignet sich, um zusätzlich ein Hochdachbett zu montieren.

Das Hochdach Ergoline kostet samt Teilegutachten ab 1.000 Euro. Eine optionale Innenverkleidung aus grauem Velours erzeugt ein wohnliches Ambiente und eine zusätzliche 20 Millimeter starke Isolation. Komplett mit dem erforderlichen Montagematerial kostet sie weitere 800 Euro. Tel.: 06103/400521, Internet: www.reimo.de.



Alu-Line hat seine Radträger an die neuen Fahrzeugmodelle angepasst.

Heckträger

Hoch- oder Tieflader

Für die aktuellen Sprinter und Crafter führt Alu-Line aus Bad Saulgau passende Heckträger im Sortiment. Die Modelle der EuroCarry-Serie wiegen 15 und tragen 60 Kilogramm, verteilt auf bis zu vier Fahrräder. Ihr Rahmen besteht aus pulverbeschichteten, 42 Millimeter dicken Aluminiumrohren.

Die Träger passen an die Beschläge der Hecktüren, die sich damit immer noch öffnen lassen. Der Teil mit den Schienen lässt sich in zwei Höhen

anbringen: EasyCarry als Hoch- oder Tieflader – mit Vor- und Nachteilen. Während im ersten Fall die Räder auf eine Höhe von 1,30 Meter gewuchtet werden müssen, benötigt der Kastenwagen mit dem Tieflader ein zweites Kennzeichen und einen zusätzlichen Rückleuchtenansatz. Letzterer setzt eine 13-polige Steckdose voraus. Der Heckträger EuroCarry kostet solo 587, mit Rückleuchtenträger 667 Euro. Tel.: 07581/48840, Internet: www.alu-line.de.

Ums liebe Geld...

...dreht sich vieles, wenn das **Mobil auf Raten** gekauft werden soll. Einige Finanzierungsmodelle.



Bei den Banken kommt Bewegung ins Spiel. Vorbei die Zeiten unnahbarer Geldinstitute, vorbei die Zukunft stolzer Banker, die Kunden mit Peanuts nur belächelten. Zu wichtig ist der Markt an Freizeitfahrzeugen geworden, als dass ihn eine Bank außer Acht lassen könnte. In der Folge herrscht hier kräftiger Wettbewerb zwischen Hausbank und diversen Spezialanbietern von Finanzie-

rungen: der Reisemobilist als stark umworbener, weil exzenter Kunde.

Direkt mit dem Käufer

Diese Klientel will neuerdings auch die DIF-Bank (Deutsche Investitions Finanz GmbH) versorgen – und zwar auf direktem Weg. Bisher bediente sie, ohne Kundenkontakt zu haben, 500 Händler von Freizeitfahrzeugen. Nun bietet die Bank, die zur Deutschen Leasing Gruppe in Bad Homburg gehört, „neben der Einkaufsfinanzierung für Händler auch die Absatzfinanzierung für

Freizeitmobilisten an“, erklärt Geschäftsführer Michael Sonnenstatter. Diese neue Dienstleistung hat das Kreditinstitut zum Caravan Salon offiziell am Markt eingeführt – „nach erfolgreicher Pilotphase“.

Die DIF-Bank finanziert neue wie gebrauchte Fahrzeuge zu gleichen Zinskonditionen. Aktuell liegen sie bei 5,49 Prozent mit einer Laufzeit von bis zu 120 Monaten. Die Raten lassen sich variabel gestalten und damit auch die Höhe der Abschlussrate. Doch nur selten läuft ein Kredit tatsächlich zehn Jahre lang. Uwe Gericke, Teamleiter Marktbereich Freizeitfahrzeuge, weiß: „Etwa 70 Prozent der Kunden bezahlen ihn deutlich eher zurück.“

Die effektive Laufzeit liegt meist bei fünf bis sechs Jahren.“

180 Monate abstottern

Vor demselben Hintergrund schnürt die Readybank mit Sitz in Berlin ein noch langfristigeres Finanzierungspaket. Das Kreditinstitut ist im März 2006 noch als abc Privatkunden Bank von der WestLB AG übernommen worden. Es wird ab Anfang 2007 offizieller Partner von Payback, Europas größtem Bonusprogramm.



**Neinsager gibt's genug.
Wir sagen Ja!**

Kleine Raten, große Mobile.
mobiler credit. Für Ihr rollendes Heim.
Wirtschaftliche Raten
189,- €

Die Kreditbank.
Die Privatkundenbank
ist Ihr sicherer Partner.
Gute Rendite und konkurrenzlos.

Geschäftsbericht 2004/2005
Finanzierung, Flexibilität, Profitabilität.

Die beste Verbindung
für Ihren Erfolg
Dank einer finanziellen Basis

Hobby concept

Neu ist ein Finanzierungsplan, der Laufzeiten bis zu 180 Monaten vorsieht bei 6,9 Prozent effektivem Jahreszins. Mit der Laufzeit von bis zu 15 Jahren will die Bank dem Kunden eine größere Planungssicherheit einräumen. Weitere Pluspunkte: „Der Käufer hat mehr Budget zur Verfügung, das er dann für ein höherwertiges Mobil einsetzen kann“, erläutert Bernhard Schroder, Leiter Vertrieb Automotive bei der Readybank, „außerdem fallen die monatlichen Raten niedriger aus.“

Eine Gefahr sieht Schroder nicht darin, sich eine solch lang angelegte Finanzierung ans Bein zu binden: Jederzeit könne der Kredit ohne Verluste ausgelöst werden. Auch Sondertilgungen seien jederzeit möglich, etwa dann, wenn eine Lebensversicherung fällig werde. „Ohnehin, so sagen unsere Erfahrungen, lösen die meisten Kunden ihren Kredit nach 60 bis 65 Monaten ab.“

Dass sehr viele Käufer eines neuen Reisemobils Kredite beanspruchen, weiß auch Jan Welsch, Geschäftsführer der Readybank: „Etwa 80 Prozent neuer Reisemobile zur privaten Nutzung sind über eine Bank finanziert.“ Dabei sei praktisch kein Risiko vorhanden: „Unsere Kunden sind finanziell gut gesattelt, niemand, der baden gehen kann.“

Europcar Bank
Finanzieren, Leasen, Verkaufen.

Lieber anreisen als warten.
Die vorranginge Art der Finanzierung.

**Der Partner
für Ihre
mobile
Zukunft.**

Hobby concept

Kürzere Laufzeiten

Das wissen auch andere Banker – halten aber andere Offerten bereit. Auf einen Kredit-Zeitrahmen bis zu 96 Monate setzt die Europcar Bank, die ab dem 1. November 2006 Auto Europa Bank heißt. Die Umbenennung folgt dem Verkauf des Kreditinstituts an die französische Investmentgruppe Eurazeo.

Klaus-Dieter Schürmann, Mitglied des Vorstands der bislang zuständigen Volkswagen Financial Services AG, sieht sich in der Finanzierungspolitik seiner Bank bestätigt: Immerhin habe die Europcar Bank vom Deutschen Caravaning Handels-Verband auf dem Caravan Salon den Lieferanten- und Partnerschafts-Oscar Lupo 2006 in der Kategorie Dienstleistungen überreicht bekommen. „Dies unterstreicht die große Zufriedenheit der Handelspartner.“

Nahtlos übernimmt die Auto Europa Bank die Aufgaben der Europcar Bank und bleibt in 35 Ländern operativ tätig. Dazu gehört auch, künftig weiter mit den verschwisterten Reisemobilherstellern Hobby und Fendt-Caravan zu kooperieren.

Dabei offeriert die Bank zwei Arten der Finanzierung: Die klassische sieht eine Laufzeit zwischen 12 und 96 Monaten vor, in denen sich die Monatsraten bis zum Schluss nicht ändern. Die flexible Finanzierung indes läuft über eine Zeit von elf bis 71 Monaten mit relativ niedrigen Monatsraten, allerdings bei entsprechend höherer Schlussrate.

Für diese Hürde sieht das Konzept drei Lösungen vor: Sich umzubewegen ist in. Auch die CC-Bank, Marktführer bei der Finanzierung in der Caravaning-Branche mit Kontakt zu quasi allen Marken von Adria bis Wilk, trägt einen neuen Namen: Santander Consumer Bank AG. So dokumentiert das



1. Der Kunde gibt sein Hobby- oder Fendt-Reisemobil an den Händler zurück. Der übernimmt die Schlussrate, der Kunde kann sich ein neues Mobil kaufen.
2. Der Kunde schließt einen neuen Vertrag ab, um die Schlussrate zu finanzieren.
3. Der Kunde bezahlt die Schlussrate.

Flexibel sein

Sich umzubewegen ist in. Auch die CC-Bank, Marktführer bei der Finanzierung in der Caravaning-Branche mit Kontakt zu quasi allen Marken von Adria bis Wilk,

Haus seine langjährige Zugehörigkeit zur spanischen Grupo Santander. Die stellt mit Banco Santander nach Börsenwert die größte Bank der Eurozone und zählt weltweit zu den wichtigsten Finanzinstituten.

Für Käufer eines Reisemobils hält diese Bank Standardfinanzierungen mit bis zu 120 Monaten Laufzeit bereit. „Au-

Creditplus

MEHR VERKAUFS
MEHR UMWELT,
MEHR ERGONOMIE

Ihr Partner für
Absatzfinanzierung



toflex" indes, „die Finanzierung zum Selberlenken“ ist weitaus flexibler. Die Höhe der Raten bestimmt der Kunde selbst, er kann sie sogar monatlich ändern. Bei einer garantierten monatlichen Mindestrate läuft dieser Kredit bis zu 84 Monate.

Sondertilgungen und Ablösungen sind jederzeit möglich. Sogar der Zinssatz ist variabel und orientiert sich am aktuellen Geldmarktzins auf Basis des 3-Monats-Euribors. Das ist jener Zinssatz, den europäische Banken beim Handel untereinander berechnen.

So viel Flexibilität wird belohnt: Zum zweiten Mal ist die CC-Bank Ende August bei einer Händlerumfrage des Brancheninformationsdienstes „markt

intern“ mit der Note 1,27 zur „Besten Autobank 2005/2006“ gewählt worden.

Andreas Finkenberg, Vorsitzender, freut sich „Jeder weiß, dass das Erreichen eines Titels sehr schwer, aber die Titelverteidigung noch viel schwerer ist.“

Bonbon Mehrwertsteuer

Die beschlossene Erhöhung der Mehrwertsteuer ab Januar 2007 auf 19 Prozent hat die Creditplus Bank, Offenbach, genutzt. Cristall, Mitglied der Tirus-Gruppe und damit zugehörig zu einem der größten Hersteller von Freizeitfahrzeugen in Europa, hatte zusammen mit dem Geldinstitut eine Sonderfinanzierung für den Caravan Salon entwickelt.

Freizeitfahrzeuge von Cristall, gekauft auf der Messe und finanziert von der Creditplus Bank, werden zwar erst 2007 ausgeliefert. „Doch die Differenz von drei Prozent zwischen der derzeitigen und künftigen Mehrwertsteuer wird den Käufern erstattet. Dazu wird der effektive Jahreszins subventioniert und macht

zum Beispiel bei einer Laufzeit von 60 Monaten 3,81 Prozent aus, erklärt Hans-Jürgen Keller, verantwortlich für den Bereich Caravan bei der Bank, die zur französischen Crédit Agricole-Gruppe zählt.

Die Aktion läuft voraussichtlich noch bis zu Beginn der neuen Mehrwertsteuer. Ziel ist außer dem Kaufanreiz für die Kunden, das Reisemobilgeschäft als zusätzliches Standbein neben Auto und Zweirad zu etablieren. Folgerichtig ist die Bank auch mit der französischen Reisemobilmarke Pilote eine Kooperation eingegangen.

Bewegung fürs Geschäft

Dass der Reisemobilist von Banken stark umworben ist, zeigen nicht nur die hier dargestellten Offerten. Auf Messen wie bei Händlern unterbreiten weitere Kreditinstitute den potenziellen Kunden ihre Angebote.

So wirbt zum Beispiel die Bank bluekredit, Wolfsburg,

mit der „kleinsten Rate in Deutschland“ und damit verbundenen langen Laufzeiten. Die DSB Bank aus Düsseldorf stellt sich vor als „Kredit-Experte schlechthin“.

Wer also sein neues Reisemobil finanzieren möchte, dürfte seine persönlichen Konditionen nach eingehender Prüfung der eigenen finanziellen Mittel durchaus finden. Und nicht vergessen: Jeder Kunde, der ein Reisemobil kaufen möchte, gehört für die Banken zu einer hart umworbenen Zielgruppe. *Claus-Georg Petri*

Kredit genehmigt?

Darüber, ob ein Kunde einen Kredit für sein Fahrzeug bekommt, entscheidet nicht der Sachbearbeiter der jeweiligen Bank. Hier sprechen nackte Fakten eine klare Sprache, eingespeist in einen Computer: Scoring heißt dieses Verfahren auf Neudeutsch.

Dabei gibt der Banker online einige Eckdaten des Kunden ein. Dazu gehören eine aktuelle Verdienstbescheinigung sowie die Höhe des Eigenanteils, den der Kunde für sein auserkorenes Fahrzeug aufbringen will oder kann.

Innerhalb von Sekunden gibt der zentrale Computer Antwort und zeigt in Form einer Ampel, ob der Kredit gewährt wird oder nicht:

Grün: Kredit geht okay.

Gelb: Da muss der Banker noch mal nachhaken.

Rot: Sorry, Kredit wird nicht gewährt.



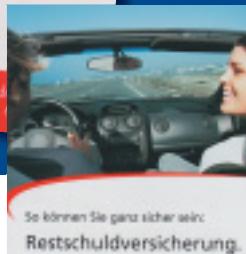
AutoFlex, die Finanzierung zum Selberlenken.

Hinter dem Horizont... mit uns werden Träume bez.

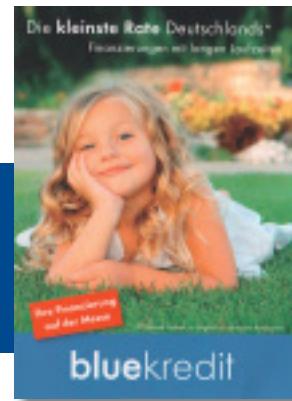
AutoFlex

Santander Consumer

U.S. Bank



So können Sie ganz sicher sein: Restschuldversicherung.



bluekredit

Das billige Dutzend

Viele Familien oder Paare suchen den Einstieg in die mobile Welt, können ihn aber nicht bezahlen. Oder vielleicht doch?

REISEMOBIL INTERNATIONAL stellt zwölf preisgünstige Alkovenmobile vor.

Das Problem ist erkannt: Seit Jahren schon reklamieren Hersteller von Reisemobilen, dass Familien und Paare vor allem jungen Alters sich eher dem Wohnwagen zuwenden als dem Motorcaravan. Das dürfte nicht daran liegen, dass Familien oder Young Agers keine Lust haben, sich ein Reisemobil zuzulegen. Vielmehr könnte sie der Preis abschrecken: Aktuell kostet ein neu in Deutschland zugelassenes Reisemobil durchschnittlich 52.000 Euro – zu viel für einen schmalen Geldbeutel.

Dabei sagt dieser Durchschnittspreis auch aus, dass es preisgünstigere Reisemobile geben muss. REISEMOBIL INTERNATIONAL durchforstete deshalb die neuesten Kataloge aller bekannten Hersteller. Gesucht waren Alkovenmobile bis 35.000 Euro, also durchaus bezahlbare Fahrzeuge.

Diese finanzielle Grenze hat die Redaktion zwar willkürlich gezogen. Sie markiert aber, das belegen unzählige Gespräche, eine Schallmauer: Bis zu dieser Summe sind Familien oder Einsteiger-Paare offenbar bereit, über den Kauf eines neuen Reisemobils nachzudenken.

Zu den Grundpreisen der Fahrzeuge kommen, und dieser

Aspekt muss dringend berücksichtigt werden, Zusatzkosten. Die werden auf den zuerst ausgewiesenen Preis aufgeschlagen. Zu solchen Posten gehören:

- Überführung
- Zulassungsbescheinigung II
- Gasprüfung.

Da die Preise dafür stark differieren, nennt sie REISEMOBIL INTERNATIONAL zwar für die zwölf Beispiele. Sie fließen jedoch nicht in die Summe ein. Ein hier genanntes Reisemobil kann deshalb also wegen der Zusatzkosten durchaus die 35.000-Euro-Grenze überschreiten.

Weiterhin erschweren wichtige Kaufkriterien die Vergleichbarkeit: Verfügt das preisgünstige Mobil über ein Chassis, das genügend Spielraum für praxisgerechte Zuladung lässt? So bieten einige Hersteller die besonders günstigen Reisemobile auf Fiat Ducato als Dreitonner an. Probleme mit der Zuladung, besonders

für Familien, könnten die Folge sein. Als 3,2-, 3,3- oder 3,5-Tonner liegen die sonst identischen Fahrzeuge teilweise allerdings über der Preis-Marke von 35.000 Euro.

Ebenso spielt der lieferbare Motor eine Rolle: Zwar reicht der 2,2-Liter-Diesel mit 74 kW (100 PS) aus, um die vergleichsweise kleinen und leichten Reisemobile ans Ziel zu bringen. Wer jedoch ein stärkeres Triebwerk möchte, muss tiefer in die Tasche greifen – und sprengt unter Umständen die 35.000-Euro-Grenze.

Welche Marken und Modelle stehen angesichts der hier genannten Kriterien in der diesjährigen Saison bis 35.000 Euro bereit? Was bekommt der Käufer für sein Geld? Kann er für relativ kleines Geld Großes erwarten?

Einiges vorweg: Ganz ohne Abstriche geht es in der anvisierten Preisklasse nicht. Dennoch mangelt es keinem der ausgewählten zwölf Fahrzeuge an einem Mindestmaß an Komfort und praxistauglicher Ausstattung. Obendrein ist der optische Auftritt durchaus zeitgemäß. Schließlich basieren die Alkovenmobile auf den jüngst von den Herstellern neu vorgestellten Chassis Fiat Ducato und Ford Transit.

Und noch etwas: Wer ganz billig fahren möchte, kommt gegenwärtig schon ab 25.000 Euro zum neuen Reisemobil – allerdings mit altem Chassis. Einige Händler ohnehin preisgünstiger Marken bieten Ihre „neuen Alten“ teilweise zu Schleuderpreisen an. Solange der Vorrat reicht.

Juan J. Gamero/Mathias Piontek



Volks-Mobil A 600

28.999,-



Einer für alle

Reisemobil-Discounter Palmowski aus Bielefeld lässt ein eigenes Volks-Mobil produzieren. Der Händler gibt seinem 5,8 Meter langen A 600 auf Fiat Ducato 30 ein Zubehörpaket mit auf den Weg, das es in sich hat. So bekommt der in Italien gefertigte A 600 unter anderem serienmäßig eine Sat-Antenne mit Gelenkmast und Digitalreceiver mit auf den Weg, Markise, Fahrradhalterung und Tresor. Außerdem stattet Palmowski das Mobil mit einem 15-Zoll-TFT-Bildschirm, Gaswarngerät und Thermomatten aus. Die Ducato-Basis erstrahlt in beiger Metalliclackierung und wird von der 2,2-Liter-Maschine mit 100 PS angetrieben.

Fazit

Unschlagbarer Preis trotz sehr viel Ausstattung. Allerdings summieren sich die Zusatzkosten auf immerhin 1.590 Euro. Zudem hat das Alkovenmobil ein zulässiges Gesamtgewicht von nur 3.000 Kilogramm. Eine Auflastung auf 3,2 Tonnen beim Einbau von Zusatzfedern ist aber für 499 Euro Aufpreis möglich.



Roller Team Sirio 590

29.290,-

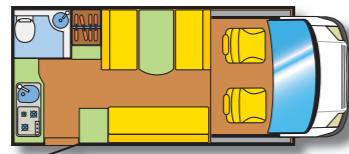


Brüderlich

Zum selben Mutterkonzern Trigano gehörend, unterscheidet sich der Sirio 590 vom baugleichen C.I. Carioca 590 nur in punkto Außendesign und Polsterauswahl – genau wie der Roller Team Sirio 599 vom C.I. Carioca 599 (siehe unten). Ansonsten besitzen sie dieselbe Raumauflistung und Ausstattung.

Fazit

Baugleich wie C.I. Carioca. Modifizierte Optik und andere Polster-Auswahl. 3,5 Tonnen-Chassis. Rund 1.200 Euro Zusatzkosten.



C.I. Carioca 599

29.590,-

Familien-Freund

Für preisbewusste, mobile Familien konzipiert C.I. aus Italien seinen 6,13 Meter langen Carioca 599. Als Basis dient dem 3,5-Tonner der Ford Transit FT 350 mit Flachbodenchassis und 2,2-Liter-Turbodiesel mit 80 kW (110 PS).

Auf die Bedürfnisse einer mehrköpfigen Bordcrew ausgelegt, stattet C.I. den Carioca 599 mit quer angeordneten, 216 mal 75 Zentimeter großen Etagenbetten im Heck aus. Das untere lässt sich hochklappen. Damit wird aus dem Heckstauraum eine voluminöse Garage.

Typisch Italiener, verzichtet der Carioca nicht auf ein großes Längsbett mit separater Duschkabine. Und auch die gegenüber positionierte Längsküche ist so großzügig dimensioniert,

dass sich bequem daran kochen lässt. Für die gemütliche Runde stehen im Bug eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen und eine kleine Einzel-Längssitzbank bereit. Das Alkovenbett misst 216 mal 145 Zentimeter.

Zum Grundpreis von 29.290 Euro bietet C.I. den 6,18 Meter langen Carioca



Joint Z 330

29.370,-



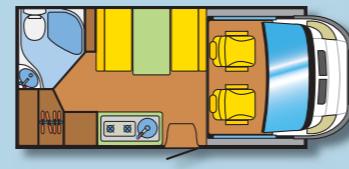
Hübscher Spanier

Auf Fiat Ducato 30 mit 2,2-Liter Multijet-Turbodiesel und 74 kW (100 PS) Leistung rollt der 5,59 Meter lange Joint Z 330 vom Produktionsband im spanischen Zaragoza. Die Basis des Dreitonners ist serienmäßig mit elektrischen Fensterhebern und Zentralverriegelung, ABS und Fahrerairbag versehen. Die glattwandige, 32 Millimeter dicke GfK-Kabine (Boden 70 Millimeter) wirkt zeitgemäß.

Beige-blaue Polster und modern gestylte, hellbraune Möbel pepfen das Interieur auf. Das Alkovenbett ist 150 Zentimeter breit. Aus der Vierersitzgruppe im Parterre lässt sich ein zusätzliches Bett für zwei bauen. Die Längsküche ist mit einem eingelassenen Zweiflammkocher von

Fazit

Optisch auf der Höhe der Zeit, bietet der Joint Z 330 modische Möbel, einen klar gegliederten Grundriss und eine praxisgerechte Ausstattung. Einziger Makel: Das Dreitonner-Chassis hat wenig Zuladungsreserven. Für 490 Euro Aufpreis gibt es Zusatzfedern samt Einbau und die Auflastung auf 3,3 Tonnen. Zusatzkosten: 1.390 Euro.

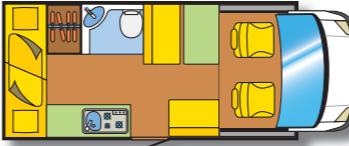


590 auf gleicher Basis an. Der Grundriss setzt sich hier aus einer Viererdinette und einer großen Längssitzbank im Bug zusammen. Gekocht wird an der großen

Fazit

Zeitgemäße Optik verbinden die Carioca-Modelle mit einem großzügigen Grundriss für mobile Familien. 3,5-Tonnen-Chassis. Rund 1.200 Euro Zusatzkosten.

Familientauglich: Der Carioca 599 besitzt vollwertige Stockbetten im Heck.



Miller Winnipeg

29.900,-



Das Mehrwertmobil

Mit einer Gesamtlänge von 5,73 Metern gehört der ab 29.900 Euro teure Miller Winnipeg aus Italien zu den kompakten Alkovenmodellen unter den Schnäppchen. Zu diesem Preis baut er auf Fiat Ducato 30

mit 74 kW (100 PS) Leistung auf. Dach und Wände sind aus GfK, die Rahmenfenster von Seitz. Geheizt wird mit der Truma 3002, der Kühlenschrank fasst 100 Liter. Ein umfangreiches Ausstattungspaket, das unter



anderem eine Markise, Fahreradhalter, Radio mit CD-Player, Truma Duomatic Plus und Gaswarner umfasst, ist Serie.

Innen laden im Bug Viererdinette und Längssitzbank zum Sitzen und Klönen ein. Im Heck stehen eine kompakte Längsküche mit Dreiflammkocher und ein Bad mit separater Dusche.

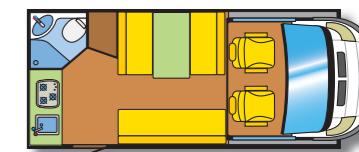
6,58 Meter lang ist der ab 34.900 Euro teure Miller Illinois, der auf Fiat Ducato 35 mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und ebenfalls mit

74 kW (100 PS) Leistung vom Band rollt. Auch er ist mit dem umfangreichen Serien-Zusatzpaket ausgerüstet.

Den Insassen stehen innen zwei quer im Heck eingebaute Etagenbetten zur Verfügung. Dazu gibt es eine große Längsküche, ein Längsbett mit separater Duschkabine sowie eine Viererdinette im Bug.

Fazit

Der Miller Winnipeg ist kompakt und wirkt modern. Das Alkovenmobil verfügt über eine sehr gute Ausstattung. Als 3,3-Tonner werden nochmal 750 Euro zusätzlich fällig, mit 130-PS-Maschine und auf Ducato 33 sind es 2.500 Euro. Die Zusatzkosten belaufen sich auf 1.390 Euro.



Orangecamp von Brinkmann **29.990,-**



Volles Programm

Orangecamp heißen die Alkoven-Mobile, die Reisemobilhändler Brinkmann aus Braunschweig in der Nähe von Mailand fertigen lässt. Gleich mehrere Typen fallen unter die magische Grenze von 35.000 Euro. So gibt es den 5,86 Meter langen Typ 1 bereits ab 29.999 Euro. Der Typ 2 beginnt bei 32.999 Euro, und auch Typ 4 und 5, beide etwas über sieben Meter lang, liegen mit jeweils 34.999 Euro knapp unter der gesetzten Grenze.

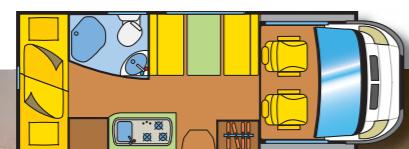
Allen Fahrzeugen gemeinsam sind der Aufbau aus GFK und eine ausgesprochen umfangreiche Ausstattung. Dazu gehören unter anderem Fahrradträger, Rückfahrkamera, Gaswarner und Sat-Anlage mit 15-Zoll-Flachbildfernseher.

Der Orangecamp Typ 2 verfügt über zwei Etagenbetten im Heck mit einer Garage unter dem unteren, klappbaren Bett. Die Seitendinette bietet vier Personen Platz. Helle Möbelfronten schaffen in



Fazit

Brinkmann liefert dem Kunden mit seinen Orangecamps einfache Reisemobile mit aktueller Technik und sehr guter Ausstattung. Auch mit dem höheren Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm bleibt das Fahrzeug unterhalb der gesetzten Grenze von 35.000 Euro. Die Zusatzkosten betragen 1.550 Euro.



Rimor Katamarano **29.990,-**



Vierfach günstig

Gleich vier Alkovenmodelle unterhalb der 35.000-Euro-Grenze hält der italienische Hersteller Rimor bereit. Auf Ford Transit FT 350 mit Flachboden-chassis aufgebaut, sind Doppel-airbag, ABS, EBD, Tempomat und Bordcomputer Serie. Die Basismotorisierung verfügt über 80 kW (110 PS) Leistung.

mal 140 Zentimeter großen Heckbett samt darunter liegender Garage auf. Vorn im Bug stehen eine Halbdinette und eine kleine Längsitzbank.

Vierer- und Zweierdinette bietet vorn der 7,17 Meter lange und 34.990 Euro teure Katamarano 6. Zulassung für alle: sechs Personen.

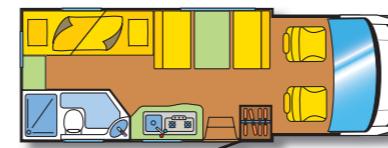


Der 6,46 Meter lange Kata-marano 1 besitzt 205 mal 72 Zentimeter lange, längs einge-baute Etagenbetten im Heck. Der gleichlange Katamarano 3 verfügt über ein längs angeordnetes, 205 mal 128 Zenti-meter großes Festbett im Heck. Dazu gibt es in beiden Modellen eine Viererdinette, Längsküche und ein Heckbad mit separater Duschkabine.

Der 6,62 Meter lange und 30.390 Euro teure Katamarano 8 trumpt mit einem quer und erhöht montierten, 210

Fazit

Ganz schön vielfältig, was Rimor da im Billig-Sektor auf die Räder stellt. Faire Preise und viel Auswahl für mehrköpfige Familien. Die Zusatzkosten erhöhen die Preise um 1.290 Euro.



Mc Louis Lagan **32.300,-**



Kleiner Italiener

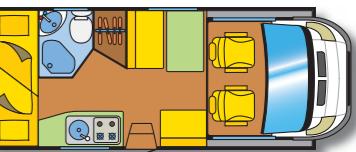
Ab 32.300 Euro ist der 5,77 Meter lange Mc Louis Lagan 210 auf Fiat Ducato 30 mit 74 kW (100 PS) Leistung zu haben. Trotz kompakter Maße

bleibt in seinem Inneren Platz für einen großzügigen Wohntrakt im Bug, der sich aus einer Viererdinette und einer Längs-sitzbank zusammensetzt. Im



Heck stehen eine kompakte Bordküche und ein Bad mit separater Dusche.

6,05 Meter misst der ab 33.400 Euro teure Lagan 212. Quer angeordnete, 220 mal 77 Zentimeter große Etagenbetten im Heck gehören hier zur Ausstattung. Durch das Hochklappen der unteren Liegestatt lässt sich das Volumen des darunter liegenden Stauraums verdoppeln. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt drei Tonnen.



Fazit
Die Lagan-Serie rollt auf dem Dreitonnen-Chassis vom Band. Als 3,3-Tonner und mit 95-kW-(130-PS)-Maschine kommen noch einmal 3.000 Euro Aufpreis hinzu. Die Zusatzkosten betragen insgesamt 900 Euro.

Chausson Flash

33.790,-



Blitz aus Frankreich

Flash, zudeutsch Blitz, nennt Chausson seine Alkoven-Serie in GFK-Bauweise für den schmalen Geldbeutel. Zwei Modelle mit je zwei Motorisierungen liegen unter der Preisgrenze von 35.000 Euro und haben 110 PS als Basis. Chausson baut bei beiden Fahrzeugen auf den neuen Ford Transit 350 M.

Den Einstieg bildet der 5,99 Meter lange Flash S3 mit 110 PS für 33.790 Euro. Der gleichlange Flash 01 kostet bei gleicher Motorisierung 200 Euro mehr. Für einen Aufpreis von 1.000 Euro schieben in beiden Fahrzeugen 130 PS die Fuhre an. Der Flash 01 und der Flash S3 haben ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm.

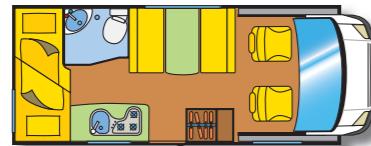
Der Flash 01 verdeckt unter dem Doppelbett im Heck eine Heckgarage, die allerlei Sperriges aufnimmt. Für Familien eignet sich aber insbesondere der Flash S3, der über Stockbetten im Heck und eine vollwertige Mitteldinette für vier Personen verfügt. Die Liegefläche im Alkoven des Flash S3 ist mit 2,17 mal 1,55 Metern großzüig bemessen. Drei Polstervarianten stehen dem Kunden zur Auswahl. Alle harmonieren gut mit den warmen Farbtönen des Holzdekors.



Fazit

Mit den Modellen Flash 01 und Flash S3 erhält der Kunde zwei moderne Fahrzeuge mit Standardmotorisierung unter 35.000 Euro.

Die Kraftstoffheizung gehört zu den Stärken der Fahrzeuge. Das Gesamtgewicht liegt bei 3.500 Kilogramm. Die Überführung schlägt mit etwa 800 Euro zu Buche, hinzu kommen 297 Euro für Kfz-Brief und TÜV.



Challenger Genesis

33.790,-

Solider Einstieg

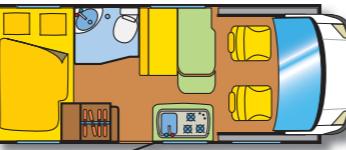
Genesis heißen bei Challenger die Alkoven-Reisemobile, die unter der gesetzten Grenze von 35.000 Euro bleiben. Wie beim Chausson Flash rollen auch die Fahrzeuge dieser Baureihe auf dem Ford Chassis. Und auch hier dient der 2,2 Liter Motor mit 110 PS als Basismotor. Challenger bietet beide Fahrzeuge für einen Aufpreis von 1.000 Euro mit 130 PS an.

Der Aufbau des 5,99 Meter langen Genesis 31 besteht aus GfK. Den Innenraum prägt das große Heckbett, unter dem sich eine Heckgarage befindet. So gibt es keine Probleme beim Verstauen der Urlaubsutensilien. Vor dem Heckbett steht der Kleiderschrank gegenüber der Nasszelle. Die Tischplatte der Mitteldinette lässt sich verlängern, so finden vier Personen Platz zum Essen. Je nach Stoffdesign kombiniert Challenger die hellen Möbelfronten mit roten, blauen oder erdfarbenen Polstern.

Im Fahrerabteil machen elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel, höhenverstellbare Sitze und ein Tempomat

Fazit

Die Verwandtschaft der Fahrzeuge der Genesis-Baureihe zu denen der Flash-Baureihe von Chausson lässt sich nicht leugnen. Beide Serien sind technisch identisch, unterscheiden sich lediglich beim Innen- und Außendesign. Hier entscheidet der persönliche Geschmack des Kunden. Die Überführungskosten liegen bei etwa 800 Euro. Hinzu kommen noch 297 Euro für TÜV und Bereitstellung.



Elnagh Baron

34.390,-



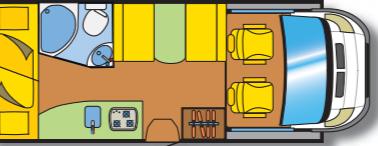
Der kleine Lord

Elnagh hat all seine Modellreihen mit Adelstiteln belegt. So nennt sich die Einsteigerbaureihe Baron, und das kleinste Alkoven-Modell, der Baron 37, fällt mit 34.390 Euro unter die Preisgrenze dieser Übersicht. Elnagh baut das Fahrzeug auf dem neuen Fiat Ducato 33 L 100 Multijet auf.

Der Baron 37 hat einen GfK-Aufbau und ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.300 Kilogramm. Er bietet auf einer Außenlänge von 6,43 Metern zwei Etagenbetten im Heck und eine Mitteldinette für vier Personen. Das untere Etagenbett ist klappbar, darunter befindet sich eine Heckgarage, zugänglich von zwei Seiten. Die Liegefläche im Alkoven misst 2,15 mal 1,45 Meter. Als Heizung kommt eine Truma 3002 mit Umluftanlage zum Einsatz. Elnagh verwendet helles Holzdekor und kombiniert dies im Baron mit blau gestreiften Polstern.

Fazit

Der Baron 37 kommt mit 34.390 Euro dem gesetzten Preislimit von 35.000 Euro recht nahe. Das Fahrzeug ist sechseinhalb Meter lang, bei einem Gesamtgewicht von 3.300 Kilogramm. Praktisch ist die Heckgarage, die durch Hochklappen des Etagenbetts entsteht. An Zusatzkosten fallen abhängig vom Standort des Händlers Zusatzkosten bis zu 1.290 Euro an. In diesem Preis inbegriffen ist neben den üblichen Kosten der Einbau einer Bordbatterie mit einer Kapazität von mindestens 90 Amperestunden.



Knaus Sport Traveller 500 D **34.500,-**



Schicker Bayer

Die Niederbayern machen auf frankophil: Knaus setzt den 5,68 Meter langen Sport Traveller 500 D auf den Renault Master 2,5 dCi mit 74 kW (100 PS) Leistung. Zur Ausstattung gehören ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, Fahrer-Airbag und verstärkte Hinterradfederung sowie Campingbereifung.

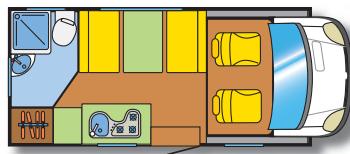
Auch die jugendlich-elegante Inneneinrichtung mit hellbraunen Möbeln in Kirschholz-Dekor und peppigen Polstern versprüht französischen Charme. Viel Platz zum Schlafen bietet das 200 mal 160 Zentimeter große Alkovenbett des Sport Traveller 500 D. Eine zum 189 mal 122 Zentimeter großen Zusatzbett umbaubare Viererdinette stellt das mobile Wohnzimmer des Alkovenmobilis. Gekocht wird an der Längsküche, ausgestattet mit eingelassenem Dreiflammkocher, Edelstahlspülle und 105-Liter-Kühlschrank. Prunkstück des 3,5-Tonners ist das über die gesamte Fahrzeugbreite laufende Heckbad. Eine separate Duschkabine, drehbare Kassettentoilette so-

wie der Eckwaschtisch und viel Bewegungsraum sorgen hier für komfortablen Sanitärgenuss.



Fazit

Ein schickes und solide gefertigtes Schnäppchen aus gutem Hause, angesiedelt am oberen Ende der Preisskala. Das Mobil ist für maximal vier Personen konzipiert. Guter Wiederverkaufswert. Gut ausgebautes Servicenetz. Versteckte Zusatzkosten: rund 500 Euro.



Wunschprogramm zu jeder Zeit

Laden Sie sich **aus dem Internet** Ihre Lieblings-Radiosendung auf Ihren MP3-Player. Auch unterwegs im Reisemobil.

Gehören auch Sie zu den Menschen, die sich unterwegs gern interessante Sendungen im Radio anhören? Egal, ob politische Sendung, Diskussion, Kultur und Wirtschaft oder Informationen über Reiseländer: Die Zahl der Zuhörer steigt stetig. Radiosender haben das erkannt und stellen sich auf diese wachsende Hörergemeinde ein.

Wer auch im Reisemobil unabhängig von Zeit und Raum bleiben, seine Lieblingssendung aber nicht verpassen will, abonniert sie einfach, lädt sie aus dem Internet und speichert sie auf einen MP3-Player. Das Zauberwort für diesen Service heißt Podcasting.

Das bietet Podcasting

Beim Podcasting handelt es sich um einen Trend der weltweiten Netzgemeinde. Das Wort setzt sich zusammen aus „broadcasting“ (englisch: Rundfunkübertragung) und „iPod“, dem Namen des weit verbreiteten

MP3-Players von Apple. Die im Sommer 2004 erstmals eingesetzte Technik bietet eine Art kostenfreies Abo für Audiodateien (Fachterminus: Episoden) im Internet. Eine spezielle Software informiert den Abonnenten automatisch, sobald eine neue Episode bereitsteht. Die lädt er sich dann auf seinen MP3-Player.

Fast alle namhaften Rundfunkanstalten in Deutschland bieten ausgewählte Sendungen als Podcast an. Einen guten Überblick über das Angebot deutscher Sender enthält die Homepage der ARD (www.ard.de). Das Angebot reicht von Satire (WDR) über Minihörspiele (BR) für zwischendurch bis hin zu Aktuellem aus Forschung und Wissenschaft (SWR2).

Sogar Zeitschriften bedienen sich des neuen Mediums und machen ausgewählte Beiträge hörbar. So löste das Magazin Geo einen wahren Run

auf seine Homepage aus, als es erstmals Reiseberichte aus aller Welt als Podcast veröffentlichte.

Professionelle Podcasts machen jedoch nur einen kleinen Teil der weltweit verfügbaren Beiträge aus. Schnell haben Privateute das neue Medium entdeckt, produzieren ihre eigenen Sendungen und stellen sie als kostenloses Podcast ins Internet. Offensichtlich macht das immer mehr Menschen Spaß: Apple gibt an, auf seinem Portal schon mehr als 35.000 Podcasts zu listen.

Viele private Podcasts stehen inhaltlich und technisch den professionellen Sendungen in nichts nach und sind hörenswert. Darunter gibt es solche, die bei Podcast-Fans Kultstatus genießen.

Egal, für welches Thema Sie sich interessieren: Es lohnt sich, einmal das Web nach entsprechenden Podcasts zu durchsuchen. Eine gute Hilfe dabei bietet das deutsche Portal www.dopcast.de. Bequem sind hier Podcasts aus verschiedenen Rubriken auszuwählen. Darunter findet sich auch einiges zum Thema Reisen.

Der Podcatcher hilft

Grundsätzlich lassen sich die meisten Podcasts direkt runterladen. Oft ist dies mit „MP3 Download“ gekennzeichnet. Der direkte Download hat dann Sinn, wenn nur Interesse an einzelnen Episoden besteht.

Der bequemere Weg führt über das Abonnement. Jeder

Podcasting im Internet

www.podcast.de: Idealer Start, deutschsprachig, umfangreich und aktuell.

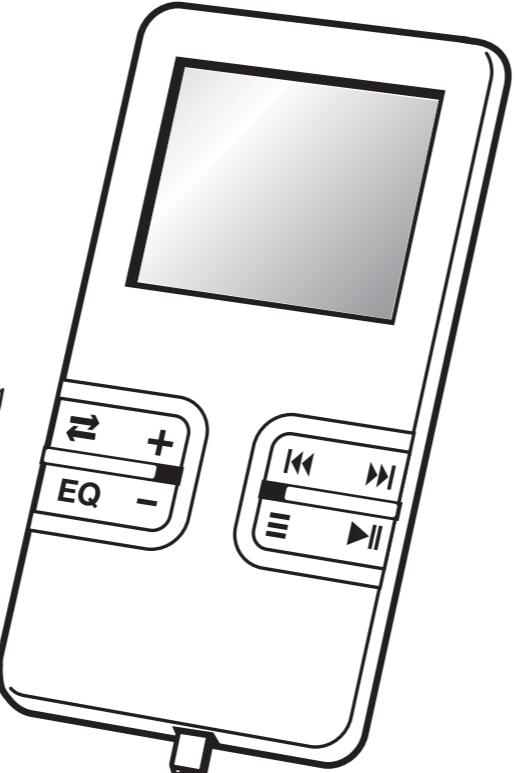
www.dopcast.de: Enthält eine Sammlung meist deutschsprachiger Podcasts. Zu finden sind auch Links zum Download von Podcatcher Software.

www.ard.de: Homepage der ARD. Hier finden Sie das Angebot aller deutschen Rundfunkanstalten zum Thema Podcasting.

www.podcast.net: Tausende von Podcasts aus aller Welt, hauptsächlich in Englisch.

MP3 fürs Autoradio

www.dension.de: Adapter „Ice-Link“ von Dension.
www.dnt.de: Interface (Sender) „MusicFly“ von dnt.
www.belkin.de: Interface (Sender) „TuneCast“ von Belkin.
www.monstercable.com: Interface (Sender) „iCarPlay“ (nur für den Apple iPod geeignet) von Monster.



Podcast ist mit einer so genannten RSS-Feed Adresse versehen (etwa <http://reisecast.podspot.de/rss> für „Das Reiseportal“, ein Podcast, der Beiträge aus aller Welt anbietet). Eine RSS-Adresse ermöglicht, die Podcasts mit einer speziellen Software, dem Podcatcher, im Online-Programm automatisch zu empfangen.

Im Podcatcher-Programm gibt es einen Menüpunkt, in dem der User einfach die Adressen seiner Lieblingspodcasts einträgt, den Rest übernimmt das Programm. Der Podcast-Hörer hat somit immer die aktuelle Ausgabe seines Lieblingsprogramms zur Hand. Wird der MP3-Player an den Computer angeschlossen – das gilt auch für das Notebook im Reisemobil

– kann sogar der automatische Abgleich erfolgen, also das Laden der neuesten und Löschen älterer Dateien.

Podcatcher lassen sich kostenlos vom Internet runterladen und sind schnell und kinderleicht installiert. Auf der bereits erwähnten Dopcast-Homepage finden Sie eine Auswahl an Podcatcher-Software.

Besitzer eines Apple iPods brauchen sich nicht auf die Suche zu begeben: Die im Lieferprogramm enthaltene Software iTunes (ab Version 4.9) enthält einen sehr gut ausgestatteten Podcatcher.

Podcasts im Reisemobil

Klein, handlich und leicht präsentieren sich MP3-Player. Sie sind idealer Begleiter für

Flink im Hintergrund: Podcatcher verwalten Ihre Abonnements. Sie haben stets die aktuelle Version Ihrer Lieblingssendung auf dem Rechner.

Hier wird der Nutzer schnell fündig: Homepage von Dopcast. Podcasts lassen sich nach Themen ordnen.



Sport und Freizeit. Doch was tun, wenn man den Lieblingspodcast unterwegs gern über die Lautsprecher des HiFi-Boardsystems hören möchte? Wie lässt sich der Musikplayer hier anschließen?

Auch das ist kein Problem. Je nach Autoradio bieten sich unterschiedliche Lösungen an. Fein raus ist, wer über ein modernes Autoradio mit einem Line-in-Eingang an der Vorderseite verfügt. Hier brauchen Sie nur mit einem entsprechenden Kabel den Eingang mit der Kopfhörerbuchse des MP3-Players zu verbinden. Fertig.

Für Radios mit CD-Wechselseitersteuerung gibt es spezielle Bausätze (zum Beispiel Ice-Link von Dension), die Anschluss und Steuerung eines MP3-

Players über das Radio ermöglichen. Eine komfortable, allerdings recht kostspielige Lösung.

Es geht aber auch billiger, vor allem wenn in Ihrem Wohnmobil noch ein Radio mit Kassettensteuerung eingebaut ist. Für diese Geräte gibt es in fast jedem Elektronikmarkt einen Kassetten-Adapter. Der sieht aus wie eine gewöhnliche Kassette, jedoch ohne Magnetband, dafür mit einem Kabel, das an der Seite herausragt. Schieben Sie die Kassette wie gewohnt ein und verbinden Sie das Kabel mit der Kopfhörerbuchse des MP3-Players, fertig. Diese Lösung ist simpel und obendrein mit einem Preis von 10 Euro günstig. Der Klang ist passabel.

Besser und noch eleganter ist die Methode, die Podcast-Episoden per Funk in bestechender Klangqualität direkt ins Radio zu senden. Dazu wählen Sie eine freie Frequenz im UKW-Band aus. Diese Art der Übertragung ist erst seit Anfang 2006 in Deutschland erlaubt. Das Radio gibt dabei die Episoden wieder, ganz so, als würde es einen regulären Radiosender empfangen. Ein Funk-Transmitter kostet zwischen 30 und 50 Euro.

Manfred Heinrich

Podcast-Schmankerl zum Thema Reise

www.geo.de/GEO/reisen: Tolle Reiseberichte aus aller Welt, nützliche Reisetipps.

klaus.brantl.net: „net untermaln, der BergwanderPodcast“

reisen.wanhoff.de: Wanhoffs Reisen, ferne Welten und manchmal nahe. Berichte, Geschichten, Tipps.

www.podcast.com: Killians Podcast, allerlei aus Japan. Dieser Podcast genießt Kultstatus.

www.mallorcamix.de: Alles über die beliebte Ferieninsel.

www.avigo.de: Der Internet-Reiseanbieter Avigo stellt erste Reiseinformationen als Podcast bereit.

www.themenpark-radio.de: Aktuelles aus den Freizeitparks in Deutschland und Europa.

Sicher reisen

Tipps der Polizei

**Unbewachte
Stellplätze**

Folgende Maßnahmen sollten Wohnmobilfahrer auf unbewachten Stellplätzen ergreifen:

- 1 Die Stützen am Fahrzeug nicht absenken. Das Fahrzeug so abstellen, dass in Notsituationen sofort ohne Rangieren abgefahren werden kann.
 - 2 Fahrzeugschlüssel griffbereit am Schlafplatz ablegen.
 - 3 Keine Gurte oder Verriegelungen zur Fixierung der Fahrerhaustüren zwischen den Türgriffen benutzen. Sie können sonst in Notlagen nicht auf dem Fahrersitz Platz nehmen.
 - 4 Wenn jemand draußen am Mobil hantiert, sollte in jedem Fall einer Konfrontation aus dem Wege gegangen werden. Meist suchen die potenziellen Täter schon das Weite, wenn sich im Fahrzeug etwas regt.
 - 5 Schlagen Sie Alarm! Sie können zum Beispiel mit einer kostengünstigen Druckluftfanfare Ihre Stellplatznachbarn alarmieren oder andere Personen zur Hilfe herbeirufen.
- Quelle: Polizeipräsidium München, Kriminalpolizeiliche Beratungsstelle

Wildunfälle

Ein Reh kommt selten allein

Herbstzeit bedeutet Unfallzeit: Schlechte Sichtverhältnisse, glitschige Straßen und Wildwechsel gefährden den Verkehr. Allein im vergangenen Jahr starben zwölf Menschen bei Wildunfällen, knapp 2.300 wurden verletzt. Wer bei eingeschränkter Sicht den Fuß vom Gas nimmt, verringert das Risiko eines Unfalls mit Reh oder Wildschwein.

„Besonders nach Wildwechsel-Schildern gilt: Langsam fahren und auf die Fahrbahn rändern achten“, sagt Hans-Ulrich Sander, Kraftfahrtexperte der TÜV Rheinland Group. „Befinden sich Tiere auf der Fahrbahn, heißt es: Umsichtig bremsen, abblenden und hupen. Außerdem sollten Autofahrer stets mit mehreren Tieren aus einem Rudel rechnen.“

Ein Zusammenstoß mit den Tieren kann fatale Folgen haben: Schon bei 50 km/h entwickelt ein 20 Kilogramm leichtes Reh ein Aufprallgewicht von knapp einer halben Tonne. Das entspricht dem Gewicht eines Pferdes. Trotzdem: Besteht das Risiko, den



Foto: ADAC

Gegenverkehr zu gefährden, im Straßengraben zu landen oder gegen einen Baum zu prallen – auf keinen Fall versuchen, dem Wild auszuweichen.

Fahrer müssen einen Wildunfall nach dem Sichern der Gefahrenstelle sofort der nächsten Polizei- oder Forstdienststelle melden. Nur mit einer schriftlichen Bestätigung der zuständigen Behörde leisten die Versicherungen Schadensersatz. Auch ein Foto der Unfallstelle hilft, Ansprüche auf Schadensersatz zu untermauern.

Wurde bei einer Kollision Raubwild getötet, gilt besondere Vorsicht. Wer Tiere wie Marder oder Füchse anfasst, sollte unbedingt Schutzhandschuhe tragen. Nur so lässt sich garantieren, dass sich Tollwut und Fuchsbantwurm nicht übertragen.

Die Reisemobil Union kämpft

Keine Rundfunkgebühr für Reisemobile

Seit nunmehr zwei Jahren versucht die Reisemobil Union (RU, www.reisemobil-union.de) die Widersprüche zwischen Merkblatt 4 der Gebühreneinzugszentrale (GEZ) und dem Rundfunkgebührenstaatsvertrag zu klären. Anfangs ging die GEZ noch von einer generellen Gebührenpflicht für Radio-/Fernsehgeräte in Reisemobilen aus. Dann relativierte sie ihren Standpunkt und wollte eine Gebührenpflicht von der Einbaulage (Fahrerraum oder Wohnbereich) der Geräte abhängig machen.

Nach einem lang anhaltenden Schriftverkehr mit der Reisemobil-Union mit Hinweisen auf die Gesetzgebung ist die GEZ nun von ihrer bisherigen Rechtsauffassung abgerückt. Erstmalig mit Schreiben vom 1. Juni 2006 erkannte die GEZ an, dass Reisemobile auch zu den Kraftfahrzeugen zählen, für die der Rundfunkgebührenstaatsvertrag mit § 5 gilt. Allerdings möchte die GEZ die Gültigkeit des Vertrags für diejenigen Reisemobile außer Kraft setzen, die stationär aufgestellt sind, etwa auf einem Campingplatz.

Der Auftritt mutet schon eigenartig an: Die GEZ erweckt durch ihre ständig wiederkehrenden und eigenwilligen Interpretationen



Reisemobil Union e.V.
www.reisemobil-union.de

Startseite

Änderung der Besteuerung von Reisemobilen
Um Reisemobile leichter
Besteuert am Wohnbereich statt am Fahrerraum

Europäische Feinstaubverordnung
Hier finden Sie viele Informationen

Wettbewerb und Qualität
Zum Antritt der Reisemobile

des Rundfunkgebührenstaatsvertrages den Eindruck, ihre Rechtsauffassung habe Gesetzescharakter. Dabei hat die GEZ lediglich exekutive Aufgaben: Sie muss den zwischen den Bundesländern und (öffentlicht-rechtlichen) Landesrundfunkanstalten vereinbarten Rundfunkgebührenstaatsvertrag umsetzen.

Auch wenn das Ergebnis dieser zweijährigen Auseinandersetzung nicht alle Reisemobilfahrer ganz befriedigen kann, so ist ein wichtiger Schritt hin zur völligen Gebührenfreiheit für Wohnmobile getan.

JK



Axel Schulz im Werbe-Ring Der ehemalige Profi-Boxer schwingt für VW Nutzfahrzeuge die Fäuste. Mit der Aktion „Mehr wert statt teurer“ bietet VWN seit 15. September den Transporter als Kombi oder Kastenwagen zum Vorteilspreis an – zum Beispiel als Basis für ein selbst ausgebautes Reisemobil.

?

Herr Sprenger, hat sich das Geschäft für Sie und Ihre bundesweite Vermietkette in dieser Saison gelohnt?

!

Ja, durch die Fußball-WM waren wir im Juni/Juli nahezu ausgebucht. Dabei haben wir auch die Wünsche von Gruppen, etwa Firmen oder ausländische Gruppen, bedienen können, weil wir dank unserer Organisationsstruktur die gebuchten Fahrzeuge mit Sicherheit besorgen.

?

Was waren die am meisten gefragten Reisemobile?

!

Der Trend geht – wie im Handel – weg von zu viel Luxus hin zu kompakten Reisemobilen für zwei Personen. Die günstigen Kastenwagen-Modelle auf Fiat, Citroën und Peugeot kommen bei den Mietern gut an.

?

Wie lange mieten Ihre Kunden ein Reisemobil?

!

Auch da verschiebt sich einiges: Früher waren es drei bis vier Wochen, heute sind es mehrere Perioden im Jahr von nur 14 Tagen.

?

Die Ferien sind vorbei. Um wie viel ist es nun günstiger, ein Reisemobil zu mieten?

!

Nach der Hauptsaison, und das sind die Schulferien, wollen wir unsere Vermietflotte abverkaufen. In dieser Zeit sinkt der Mietpreis um 25 Prozent unter den der Ferien.

?

Wie gut läuft der Abverkauf?

!

Interessanterweise kaufen die Kunden bewährte Reisemobile auf den alten Chassis. Das liegt vielleicht auch an dem etwas unübersichtlichen Angebot des Caravan Salons.

?

Sie und Ihre bundesweit aktive Vermietkette für Kunden bereit, die im Herbst verreisen wollen?



Interview mit Michael Sprenger

Mietmobile mit 25% Rabatt

Der Projektleiter Vermietung der Kette

www.travel-car.com

gibt Tipps für Miet-Schnäppchen im Herbst.

!

Wir nutzen Buchungslücken: Je kürzer die Lücke, desto höher der Nachlass. Mietet jemand nur drei Tage lang, bezahlt er gerade mal 30 Prozent des offiziellen Mietpreises. Im Herbst starten wir zudem die Aktion Goldener Oktober: 21 Tage fahren, 18 bezahlen.

?

Welche Tricks gibt es für Kunden, um den Mietpreis so niedrig wie möglich zu halten?

!

Wir bieten Fahr- und Sparpreise wie andere Vermieter auch. Die gelten für Mobile, die älter sind als zwei Jahre: Ist ein solches Fahrzeug gebucht, aber zum Beispiel schon verkauft, bekommt der Kunde ein kostenloses Upgrade, also ein neueres Mobil zum selben günstigen Preis wie das alte.

?

Haben Sie noch einen Vermieter-Geheimtipp auf Lager?

Neues Mietportal

www.erento.com ist mit über 640.000 Mietartikeln der größte Mietmarktplatz im Internet. Fahrzeuge, eine Hüpfburg oder Gartengeräte, selbst einen Formel-1-Simulator kann man hier preiswert und unkompliziert mieten.

Nun hat es das Unternehmen auch auf Reisemobilisten abgesehen: Bei erento kann der Kunde unter mehr als 2.500 Reisemobilen wählen. Eine Umfrage unter 1.000 Mietern auf erento.com ergab, dass 64 Prozent der Mieter zuerst ein Wohnmobil mieten, bevor sie eine Kaufentscheidung treffen.



Schilder-Lexikon (Teil 3)

Blink mal wieder

Viele Kraftfahrer, und dazu gehören auch Reisemobilisten, glauben offenbar, sie müssten ihr Blinken teuer bezahlen. Deshalb geben sie nur äußerst spärlich mit dem Blinker an, wenn sie irgendwo abbiegen.

Besonders an Autobahnabfahrten fällt das auf. Bevor es aus der Ausfahrt raus geht, leuchtet das rechte Blinkerbirnchen manchmal gerade ein einziges Mal auf. Das dauert ungefähr doppelt so lang wie ein Wimpernschlag. Und genau diesen Mini-Moment sollen alle anderen Kraftfahrer drum herum mitkriegen. Beim besten Willen: Das ist zu viel verlangt.

Viele Fahrschulen lehren deshalb, auf der Autobahn den Blinker an der 300-Meter-Bake vor der Ausfahrt zu setzen. Dann hat der nachfolgende Verkehr reichlich Gelegenheit, den geplanten Richtungswechsel zu registrieren und entsprechend zu reagieren. An dieser Stelle wie an vielen anderen im Straßenverkehr sollte deshalb gelten: Blink mal wieder. Und das Beste daran – es kostet nichts, ehrlich.



2



3



1



4



5

Umfrage:

Was ist wichtig im Innenraum?

„Ecken müssen rund sein“

REISEMOBIL INTERNATIONAL fragte

Besucher des Caravan Salons:

Worauf schauen Sie zuerst, wenn Sie sich für ein Reisemobil interessieren?

„Mich interessiert ganz besonders, wie praktisch die Küche ist“, sagt **Nelly Falk** 1 aus Beverstedt bei Cuxhaven, die sich mit ihrem Mann **Meinhard** „die vielen neuen schönen Autos“ auf der Messe anschaut. „Ich will keine große Ablagefläche vor dem Kocher, weil ich dann so weit hinübergreifen muss. Die Staufächer für Töpfe und Pfannen sind oft auch viel zu klein. Dagegen reicht mir ein normaler großer Kühl schrank, ein Gefrierfach sollte er aber schon haben.“

Alfred Lauer 2 aus Contwig bei Zweibrücken:

„Ich gehe gleich immer durch zum Fahrersitz. Ich muss bequem hinter dem Lenkrad sitzen können. Alles andere kommt erst danach. Der neue Sprinter gefällt mir da zum Beispiel viel besser als der alte.“

Bego Schulz 3 aus Essen: „Die Betten. Wenn ich die immer umbauen muss, ist das schon mal nichts. Stauraum spielt eine große Rolle. Und meine Frau sagt immer, wir brauchen einen großen Kühlschrank.“

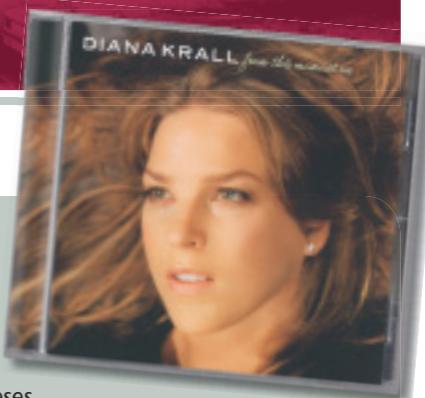
Brigitte Knuppertz 4 aus Hückelhoven und ihr Mann haben sich auf dem

Caravan Salon einen Dethleffs Esprit bestellt: „Wichtig ist für mich der Platz zum Wohnen, denn ich bin auch mal einige Wochen lang unterwegs.“

Petra Strelau 5 aus Berlin sind die Rundungen wichtig: „Die müssen stimmen. Ecken im Wohnraum finde ich absurd, Ecken müssen rund sein.“ Schließlich müsste sich der Innenraum dem menschlichen Körper anpassen, und der habe nun mal keine Ecken. Und noch etwas: „Schön ist, wenn auch außen Rundungen zu sehen sind.“

Roll over Alkoven – Musik für unterwegs

**Diana Krall:
From this Moment on**



Wer's gern jazzig mag, der steht auch auf Musik von Diana Krall. Ihr zehntes Album „From this Moment on“, erschienen im September 2006, spiegelt nach eigenen Worten ihren inneren Zustand wider. Demnach muss es der 37-jährigen Kanadierin prima gehen.

Ihre Ehe mit dem britischen Musiker und Komponisten Elvis Costello dürfte dem Klang ihrer zwölf Titel zufolge sehr harmonisch verlaufen, da kommt die anstehende Geburt ihres ersten Sohnes im Dezember gerade recht. Geradezu wie der

knackige Aufbruch in dieses private Glück hört sich der Titelsong an – und fällt damit beinahe ein bisschen heraus aus der Palette. Zunächst deutlich ruhiger gibt sich die Sängerin und Pianistin bei „It could happen to You“, bis auch hier die Bläser den Ton angeben. „Isn't it a lovely Day“ wie „How insensitive“ indes grooven vor sich hin und lassen nur eine verräucherte Kneipe vermissen. Die muss dass reisemobile Bar ersetzen.

Das Mixtum aus dem Zusammenspiel von Diana Krall mit dem Clayton/Hamilton

Jazz Orchestra oder ihrem eigenen Quartett macht die Würze dieser scharfen Scheibe aus. Je nach Stimmung und Temperament passt die Musik zu einem schönen Abend mit einem guten Buch oder besagter Zusammenkunft mit einem kräftigen Schluck – beides durchaus geeignet als Abwechslung zum Relaxen im Urlaub. Wer das auch so sieht, der freut sich besondes über den Titel „The Boulevard of broken Dreams“: Der wertet die Special Limited Edition als Bonus-Track auf.

**Meine Lieblingsseiten
im Internet**

Opa und Oma tun es, Vater und Mutter, Bruder und Schwester, Kind und Kegel: wandern.

Über 400.000 Kilometer markierte Wanderwege gibt es in Deutschland, dem Land der Wanderweltmeister. Wandern ist nicht mehr langweilig und bieder, sondern chic und modern. Doch wo wandert es sich besonders komfortabel? Ich hole mir die Informationen aktuell aus dem Internet, denn dort gibt es die beiden wunderbarsten Seiten für Wanderer:

www.wanderbares-deutschland.de und www.wandermagazin.de.

Wanderbares Deutschland ist das Portal des deutschen Wanderverbandes mit einer beeindruckenden Informationsfülle und Informationsgenauigkeit. Einfach perfekt für die Vorbereitung der kleinen oder großen Flatter. Ebenfalls auf höchstem Niveau ist der Online-Auftritt des Wandermagazins. Chefredakteur Michael Sänger, Hauptautor des Sonderhefts „Wanderbares Deutschland“ in REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2006, und sein Team schaffen es also nicht nur mit dem gedruckten Wandermagazin, Lust auf den Urlaub per pedes zu machen.

Und wenn ich dann noch wissen möchte, was ich entlang des Weges an Sehenswürdigkeiten (oder gerne auch schönen Kneipen) finden kann, schaue ich auf www.mobilit-reisen.net vorbei.



Thomas Seidelmann,
Chefredakteur

Die T-Stunde



Wenn T als Kürzel für **Teilintegrierte** akzeptiert ist, so liegt das besonders an der gleichnamigen Baureihe **von Bürstner**.

Schon Ende der 90er, als der Trend zum Teilintegrierten in Deutschland noch als Modescheinung des französischen Marktes abgetan wurde, setzte Bürstner voll auf die Mobile mit Kappe. Bürstner besetzte die Nische konsequent und hat sich bis heute eine Sonderstellung

unter den Teilintegriertenanbietern bewahrt. Durchdachte Grundriss-Layouts und mutige Schritte bei der Technik waren lange Zeit der Garant für den Erfolg der Fahrzeuge geblieben. Besonders im Teilintegrierten-Mutterland Frankreich punktet Bürstner mit seinen „capuci-

nes“ und hat dort mittlerweile die Marktführerschaft inne. Kein Wunder, gelten die T aus Kehl doch als besonders attraktiv, besonders des Preis-Leistungs-Verhältnisses wegen.

Lange Zeit fuhren die T-Modelle auf Fiat Ducato oder den nahezu baugleichen Kolle-

gen von Citroën oder Peugeot. Zur Saison 2004 überraschte Bürstner dann mit einem T-Modell auf Basis des Mercedes Sprinter, dem T-Star zum Kampfpreis von knapp 52.000 Euro, der allerdings nicht den erhofften Erfolg brachte.

Umso besser verlief der Versuch Bürstners mit dem Delfin, einem Teilintegrierten auf Basis des Renault Master. Zunächst nur zögerlich angenommen, wurde der Delfin besonders als Edelvariante Performance ein Verkaufshit, wahrscheinlich der erfolgreichste Teilintegrierte auf Renault überhaupt.

Auch wenn die Konkurrenz mittlerweile aufgeholt hat: Wer an Teilintegrierte denkt, der meint Bürstner. Und wer Bürstner meint, der denkt an Teilintegrierte.

Thomas Seidelmann

Dort finden Sie gebrauchte T-Modelle

Die T-Modelle, die seit kurzem die Namen Solano oder Marano tragen, gehören zu den beliebtesten Teilintegrierten überhaupt. Das Gebrauchtangebot ist – selbst wenn man die Teilintegriertenmodelle auf Renault-Basis (Delfin, Delfin Performance) weglässt – enorm groß. Auf den folgenden Seiten gab es Ende September Offeren für den T (nur Teilintegrierten-Baureihen auf Fiat und Mercedes berücksichtigt):

www.autoanzeigen.de (9)
www.autoscout24.de (54)
www.buerstner.de (26)
www.mobile.de (94)
www.reisemobil-international.de (34)

Schwacke-Preise für Bürstners T-Modelle

Bürstner T-Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)											
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
T 590 (Fiat, 109 PS)		31.000	29.000									
T 590 (Fiat, 127 PS)		32.800	30.650									
T 585 (Fiat, 127 PS)	28.900	26.950	24.800									
T 600 (Fiat, 127 PS)			29.550	28.550	27.400	26.400						
T 604 (Fiat/Peug./Citr. 85 PS)								18.450	15.800	13.750	11.950	10.250
T 605 (Fiat, 127 PS)	32.200	30.000	27.850	26.200								
T 690 Avant. (Fiat, 127 PS)		43.250	40.400	37.800								
T-Star 680 (Mercedes, 129 PS)			33.400	31.350								
T-Star 695 (Mercedes, 156 PS)	40.600	38.250										
T-Star 710 (Mercedes, 156 PS)	40.400	38.300										

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen in der Regel etwas höher als bei Schwacke. Wichtig für den Preis ist die Ausstattung, die sich auch wertmindernd auswirken kann. Weitere Informationen im Internet unter www.schwacke.de.



B – Bestseller mit Bestnoten

25 Jahre ist die **B-Klasse** bereits alt, doch noch immer quickebendig. Wer an den Kauf eines gebrauchten Integrierten denkt, kommt an diesem Mobil kaum vorbei – muss aber tief in die Tasche greifen.

Auf Bewährung draußen – genau das traf auf die erste B-Klasse zu, denn sie musste sich hausinterner Konkurrenz erwehren. Hymer teilte seine Reisemobile mit Mercedes-Chassis Ende der 70er Jahre in zwei Baureihen auf und gab erst später eigenständige Bezeichnungen: Die Topmodelle mit Stern vorne und Dach aus doppelschaligem GfK darüber sowie einem braunen Zierstreifen entlang der Flanke hießen fortan S-Klasse. Die anderen Modelle trugen weiter das Hypermobil-Dach mit Knick hinter dem abgesenkten Bug, die Ausstattung war S-Klasse light und glich dem des Hypermobils auf Bedford-Transporter.

Dass aus dieser Sparversion das meistverkaufte Reisemobil Europas werden könnte, dachte damals wohl nicht einmal Erwin Hymer, der Vater der Basis-Klasse, kurz: der B-Klasse. 1981 trat der bis heute erfolgreichste Spross der Firma Hymer erstmals ins Rampenlicht, zwei Modelle gab es damals nur, während die S-Klasse in fünf Varianten zu glänzen wusste. Doch schnell überholte das vermeintlich hässliche Entchen den schönen Schwan, die Welt redete B, vor allem die Welt der Integrierten.

Daran hat sich bis heute nichts geändert: Die B-Klasse hat sich nicht nur öfter verkauft

als jeder andere Integrierte, sie ist längst zum Synonym für Integrierte geworden.

Das Hypermobil 540, die kleine B-Klasse mit 5,60 Metern Länge, startet als 2,8-Tonner, der große Bruder 650 (Länge 6,60 Meter) mit 3,2 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Ein 85-PS-Benzinmotor oder der aufpreispflichtige Diesel mit 65 PS sind bei den ersten B-Klasse-Modellen Garant für bedächtige Urlaubsfahrten.

Nicht billig, aber preiswert ist die B-Klasse schon damals: 61.860 Mark kostet das Hypermobil 540, 5.000 Mark weniger als die S-Klasse.

1983 darf sich Ford für wenige Jahre als Lieferant der B-Klasse-Chassis etablieren, ein Jahr später auch Fiat. Die Italiener sollen erst viel später ein Garant für den Erfolg der B-Klasse werden, nämlich 1987, als Hymer Mercedes nur noch in der S-Klasse fahren lässt. Fortan gibt es für viele Jahre ausschließlich

den Ducato als Basisfahrzeug.

1991 führt Hymer für die B-Klasse eine Wandaufbautechnik ein,

die sich von Anfang an bereits bei der Dachkonstruktion bewährt hat: die PUAL-Technik.

Unter der Aluminium-Außenhaut (AL) befindet sich ein geschäumtes Polyurethan-Dach (PU).

Es sorgt für mehr Stabilität und deutlich bessere Isolationswerte.

Die B-Klasse schreibt in den Folgejahren stets neue Erfolgsgeschichten. Mit dem neuen Ducato kommt 1994 eine völlig neue B-Klasse auf den Markt, mittlerweile schon mit acht Modellen. Servolenkung und beheizter Abwassertank gehören nun zum Serienstandard.

Drei Jahre später wird der

Bestseller schon wieder geliftet,

mit dem neuen Mercedes Sprinter

fährt auch eine B-Klasse als

Starline-Version wieder mit Stern

durch die Lande.

Doch Hymer will mehr, vor allem noch mehr Marktanteile: So wundert es nicht, dass 1997

Schwacke-Preise für die Hyermobil B-Klasse

Hyermobil B-Klasse	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)											
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
B 504 (110 PS)	39.850	36.500	34.000									
B 504 (146 PS)	42.750	39.200										
B 514 (110 PS)	40.900	37.750	35.150									
B 514 (146 PS)	43.800	40.350										
B 524 (122 PS)							30.200	28.950	26.150	23.400		
B 524 EGR (Auto., 127 PS)			35.350	34.750	33.450							
B 534/544/564/574 (115 PS)										18.850	16.150	14.100
B 534 (122 PS)					30.200	28.950	26.150	23.400				
B 544 (127 PS)			32.300	31.700	30.500	29.700						
B 584 (115 PS)								22.600	19.650	17.350	15.500	13.350
B 634 (110 PS)	43.300	39.950	37.300	36.150								
B 644/654 (122 PS)					34.300	32.950	29.700	26.100				
B 674 (127 PS)	46.800	42.750	39.900									
B 694 (122 PS)						40.250	38.650	34.750	30.500			
B 754 (127 PS)			45.050	43.150	41.700	40.000						

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. Das gilt für die B-Klasse ganz besonders! 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.

Dort finden Sie derzeit gebrauchte B-Klasse-Reisemobile

Zur Saison 2002 erhielten der B-Starline und die B-Klasse neue Grundrisse. Die B-Klasse ist Europas erfolgreichstes Reisemobil und deshalb auch im Gebrauchsmarkt entsprechend oft vertreten. Wer nicht direkt beim Fachhändler fündig wird, findet im Internet eine riesige Auswahl, die größte auf der Hymer-Website und im Online-Gebrauchsmarkt von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Auf den folgenden Seiten gab es Ende September Offerten:

- www.autoanzeigen.de (15)
- www.autoscout24.de (63)
- www.ebay.de (10)
- www.hymer.com (ca. 350)
- www.mobile.de (59)
- www.reisemobil-international.de (111)



Zur Saison 2002 erhielten der B-Starline und die B-Klasse neue Grundrisse.



Trotz der schönen Bilder: Ein Familienmobil ist die B-Klasse leider nie geworden. Das liegt am hohen Preis und dem geringen Wertverlust.

Von Lesern für Leser

Tipps zur Hymer B-Klasse

Frank Schneider, Helmstadt: „Mein Favorit unter den B-Klasse-Modellen ist der 644 EGR mit Automatik. Das Al-Ko-Chassis garantiert hervorragende Fahreigenschaften, die Automatik des Fiat hat mit den 127 PS des Motors einen sehr guten Partner.“

Klaus Römer, Rostock: „Alle reden von der B-Klasse. Die ist aber selbst gebraucht noch sehr teuer. Ich fand mein Wunschmobil in der preislich attraktiveren B-Classic-Linie von Hymer. Mein Modell 544 war als Classic-Version fast achttausend Euro günstiger als das ebenfalls gebrauchte B-Klasse-Pendant.“

eine abgespeckte B-Klasse das Licht der Welt erblickt, der B-Classic. Zunächst als Sondermodell konzipiert, entwickelt sich der Classic zu einer festen Größe im Hymer-Programm. Nach der Jahrtausendwende entdecken die Bad Waldseer das individuelle Reisemobil. Die B-Klasse schlüpft optional in edles Grau, später sogar in Blau. Und im Jubiläumsjahr 2006 fährt der Legend 25 als dezent lackiertes B-Klasse-Sondermodell vor. Farbe? Natürlich Silberlack, passend zur silbernen Hochzeit.

Thomas Seidelmann
In der nächsten Ausgabe von
Eura Mobil Activa
Concorde Charisma





Die Beine Ihres Hauses

*Reifen sind nicht nur rund und schwarz, sondern ein **wesentliches Sicherheits-element**. Für Reisemobilfahrer zahlt sich fundiertes Reifenwissen allemal aus.*

Die Anforderungen an die Reifen unserer rollenden Urlaubsdomizile sind ausgesprochen vielschichtig. Sie müssen unter teils widrigen Umständen auf vergleichsweise geringen Kontaktflächen alle im Fahrbetrieb entstehenden Kräfte auf die Fahrbahnoberfläche übertragen. Reifen übernehmen dank ihrer elastischen Flanken zudem Federungs- und Dämpfungs-Aufgaben und tragen zum Fahrkomfort bei. Und Reifen müssen die ganze Last des kompletten Fahrzeuggewichts wegstecken – gerade bei Reisemobilen keine leichte Aufgabe.

Reifen sind im Allgemeinen eher unscheinbare Bauteile am Fahrzeug, nichtsdestotrotz haben sie sich in all den Jahren des Fortschritts zu regel-

rechten High-tech-Produkten gemausert. Sie bestehen aus mehreren Dutzend Komponenten und Materialien, die es – um die letztlich gewünschten Eigenschaften zu erzielen – fein aufeinander abzustimmen gilt. Reifenentwickler können ein Lied davon singen, wie schwierig es ist, unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden. An vielen Fronten lauern Zielkonflikte: Soll etwa die Performance beim Bremsen auf nasser Fahrbahn verbessert werden, erfordert dies Zugeständnisse unter anderem in Sachen Laufleistung. All dies führt dazu, dass es den idealen Pneu für alle Bedingungen, alle Einsatzzwecke und alle Fahrzeugklassen nicht geben kann – Spezialisten sind gefragt.

Spielraum bietet die Profilgestaltung, die Konstruktion des Reifenunterbaus und in weiten Bereichen die Mischungstechnologie. Denn Gummi ist nicht gleich Gummi. Abhängig von den Bestandteilen Natur- und Synthesekautschuk, Füllmittel wie Ruß oder Silika und den beigemischten Chemikalien lassen sich vielfältigste Eigenschaften erzielen.

Auffälligstes Beispiel: die Unterscheidung nach Sommer- und Winterreifen, weil der Kraftschluss zur Fahrbahn nicht gleichbleibend ist, da Gummimischungen ein charakteristisches Temperaturverhalten an den Tag legen. Pkw-Fahrer wissen, dass insbesondere die Laufflächen von Hochgeschwindigkeitsreifen bei niedrigen Außentemperaturen verhärten. Und dieser

Effekt tritt bereits bei knapp plus 10 Grad Celsius ein.

Die Winterspezialisten

Winterreifen sind mit „M+S“ gekennzeichnet, das steht für „Matsch und Schnee“ und ist für sich genommen leider kein Qualitätssiegel. Diese Klassifizierung basiert auf einer EU-Richtlinie von 1992, die besagt, dass M+S-Reifen größere und weiter voneinander entfernte Profilstollen haben als normale Reifen. „Diese Definition ist heute eher falsch►

Nur Reifen, die ihre Wintertauglichkeit nachgewiesen haben, tragen die Schneeflocke auf der Reifentflanke.



Innere Werte

Reifen werden nicht einfach in eine Art Kuchenform gegossen und ausgebacken, sondern – noch weitgehend von Hand – aus unterschiedlichen Komponenten aufgebaut. Die wichtigsten sind das Laufband, bestehend aus:

- 1 Laufstreifen (mit dem einvulkanisierten Profil für gute Straßenhaftung und Wasserverdrängung),
- 2 Stahlcord-Gürtellagen (die optimieren Fahrstabilität und Rollwiderstand und werden bei Pkw-Hochgeschwindigkeitsreifen noch mit einer zusätzlichen Spulbandlage abgedeckt) und der Karkasse mit:
- 3 Textilcordeinlage (durch sie behält der Reifen auch bei hohem Innendruck seine Form),
- 4 Innenschicht (macht den Reifen auch ohne Schlauchensatz luftdicht),
- 5 Seitenstreifen (er schützt vor seitlichen Beschädigungen, und hier sind die Reifendaten abzulesen),
- 6 Kernprofil (prägt die Fahrstabilität, sowie Lenk- und Komfortverhalten),
- 7 Stahlkern (er sorgt für festen Sitz auf der Felge),
- 8 Wulstverstärker (trägt ebenfalls zur Fahrstabilität und präzisem Lenkverhalten bei).



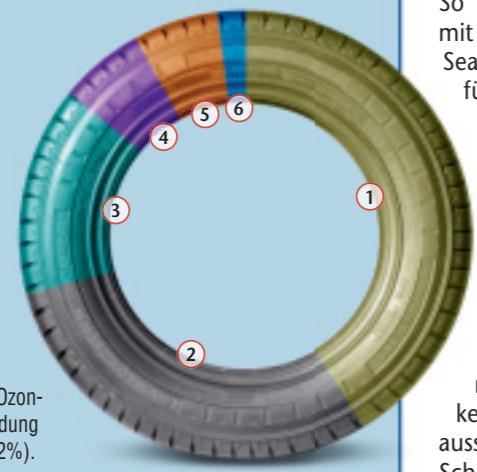
als richtig", wie Dr. Holger Lange, Reifenentwickler von Continental, erläutert, „denn moderne Winterreifen haben ein sehr aufwändig gestaltetes, feines Profil mit einer großen Zahl von Lamellen. Auch auf die wirklich notwendige Wintermischung geht diese immerhin schon 15 Jahre alte

Richtlinie gar nicht ein.“ Mehr Klarheit schafft ein Signet, das seit rund vier Jahren auch in Europa auf Winterreifen zu finden ist: Die Schneeflocke. Reifen mit diesem Zeichen haben ihre Wintertauglichkeit gegenüber Referenzreifen bewiesen. Doch Obacht: Wenn nur noch wenig Restprofil übrig

Man nehme...

Um einen modernen Reifen herzustellen, sind eine ganze Reihe unterschiedlicher Materialien vonnöten, wobei die einzelnen „Zutaten“ je nach Reifengröße und Einsatzzweck variieren. Die wichtigsten Bestandteile können so zusammengefasst werden:

- 1 Natur- und Synthesekautschuk (41%),
- 2 Füllstoffe wie Ruß, Silika, Kreide (30%),
- 3 Festigkeitsträger für Gürtel und Karkasse aus Stahl, Rayon und Nylon (15%),
- 4 Weichmacher, hauptsächlich Öle (6%),
- 5 Vulkanisierungsmittel, in erster Linie Schwefel (6%) sowie
- 6 Alterungsschutzmittel gegen Ozonwirkung und Materialermüdung sowie sonstige Bestandteile (2%).



Die praktischen Aspekte

Jeder Reifen weist eine Reihe von Daten auf, die auf der Seitenwand in Beschriftungen, Zahlen und Codes einvulkanisiert sind. Wer neue Reifen braucht, muss sich nach diesen Angaben richten und vor allem die Dimension und die so genannte Betriebskennung beachten (siehe Kasten).

Reifen sind Verschleißartikel. Grundsätzlich bestimmen der Fahrstil, die Beladung des Fahrzeugs und die Pflege (Luftdruck!) die Reifenhaltbarkeit. Ungewöhnliche Verschleißmerkmale deuten dabei auf Mängel am Reifen oder am Fahrzeug hin: Für kleine Abplatzungen rund um die Lauffläche können defekte Stoßdämpfer die Ursache sein. Übermäßiger Verschleiß der Laufflächenmitte deutet auf zu hohen, stark abgefahrenen Reifenschultern

Markierungen an der Seitenwand zeigen an, wo sich die Abriebindikatoren auf der Lauffläche befinden.



hingegen auf zu geringen Fülldruck hin.

In der EU gilt für Reifen eine gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 mm, die über den gesamten Reifenumfang eingehalten werden muss. Selbst ohne Profiltiefenmesser ist die Verschleißgrenze erkennbar, denn im Profilgrund der Lauffläche integrierte Abriebindikatoren (Tread Wear Indicator, TWI) bilden bei 1,6 mm Restprofiltiefe schmale durchgehende Stege. Die Lage dieser Indikatoren ist auf der Seitenwand durch Dreiecke, die Buchstabenkombination TWI oder durch kleine Firmensymbole gekennzeichnet.

Klartext für Reifenkäufer

Die Seitenwand eines Reifens liefert nicht nur für die Ersatzbeschaffung zahlreiche Informationen. Besonders wichtig sind die Dimensionsangabe und die Betriebskennung. Hier ein Beispiel:

Die Größenangabe 215/75 R 16 C sagt aus, dass der Reifen eine Laufflächenbreite von 215 mm bei einem Breiten-Höhen-Verhältnis von 75 Prozent aufweist (75er-Querschnitt). Der Buchstabe R kennzeichnet einen Radialreifen (Gürtelreifen) und die Zahl 16 den Reifen-Innendurchmesser in Zoll, was gleichzeitig dem Felgen-Nenndurchmesser entspricht.

Bei Reisemobilen sind häufig Reifen montiert, die nach der Größenangabe noch den Zusatz „C“ (für Commercial) tragen, was auf eine erhöhte Tragfähigkeit hindeutet. Genaue Informationen liefert hierzu die so genannte Betriebskennung. Diese ist in aller Regel nahe der Dimensionsangabe einvulkanisiert und setzt sich aus zwei- oder dreistelliger Tragfähigkeitskennzahl (Load-Index, LI) und einem Buchstaben (dem Geschwindigkeits-Symbol, GSY, auch Speed-Index, SI genannt) für den maximal zulässigen Geschwindigkeitsbereich zusammen. In unserem Beispiel 113/111 Q. Bei zwei durch einen Schrägstrich getrennten Angaben gilt die erste Zahl für den Einsatz als Einzelbereifung (hier 113: 1.150 kg pro Rad), die zweite Zahl nennt das Limit für Zwillingsbereifung (111: 1.090 kg). Die Werte können ebenso wie der Speed-Index (hier Q für 160 km/h) in Tabellen nachgeschlagen werden.



Aus Sicherheitsgründen sollten Reifen jedoch deutlich früher ausgetauscht werden.

Falls nur zwei Neureifen angeschafft werden, gehören diese immer nach hinten, denn die Haftung der Reifen auf der Hinterachse ist entscheidend für die Fahrstabilität – besonders in Kurven. Da die Laufflächen von Neureifen noch mit einem Trennmittel aus dem Herstellungsprozess behaftet sind, empfiehlt es sich, auf den ersten 200 bis 300 Kilometern eine betont vorsichtige Fahrweise an den Tag zu legen – insbesondere bei Nässe oder im Winter.

Gerade bei Reisemobilen ist der korrekt eingestellte Fülldruck immens wichtig, denn bei zu geringen Werten nimmt die Tragfähigkeit der Reifen erheblich ab. Bei hohen Außentemperaturen und flotter Fahrweise ist das Material dann schnell überfordert und ein kapitaler Reifenschaden mit den entsprechenden Folgen kann nicht ausgeschlossen werden.

Die Reifen müssen bei der Kontrolle immer kalt sein, denn im Fahrbetrieb führt die Erwärmung zwangsläufig zum Druckanstieg, der schnell ein halbes bar ausmachen kann. Daher bei warmen Reifen keinesfalls Luft ablassen! Ständig

zu beobachtende Druckverluste an nur einem Rad deuten meist auf Beschädigungen an Reifen, Ventil oder Felge hin.

Schäden vermeiden

Die Liste der Reifensünden ist umfangreich, die häufigsten sind:

- zu geringer Reifen-Fülldruck
- Beschädigungen durch Hindernisse (Bordsteine, tiefe Schlaglöcher)
- Beschädigungen durch eingefahrene Fremdkörper
- Beschädigungen durch Hochdruckreiniger
- Beschädigungen durch Öl und Kraftstoff
- Überalterung

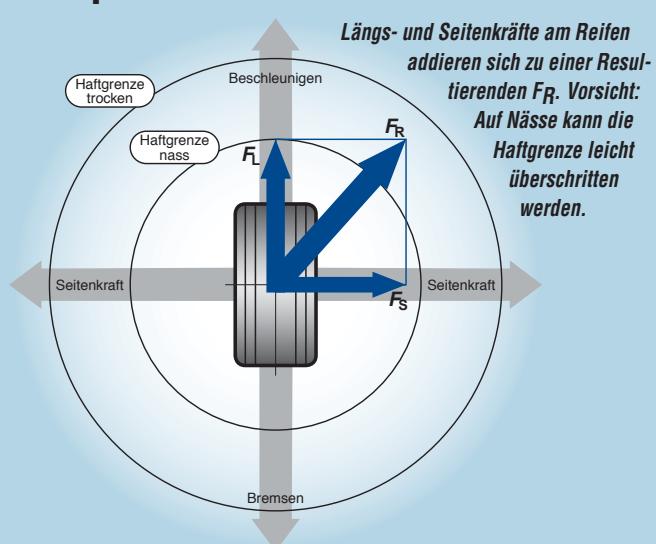
Beschädigungen müssen ernst genommen werden. Die Entscheidung und Verantwortung für eine etwaige Reparatur (Einvulkanisieren von Gummistücken) liegt beim Reifen-Fachmann. Sie ist von bestimmten Voraussetzungen (etwa Größe, Position der Verletzung) abhängig und muss aus Sicherheitsgründen zeitnah erfolgen. Das Einlegen eines Schlauches als Reparaturmaßnahme zum Abdichten eines schlauchlosen Reifens ist grundsätzlich verboten, selbst als Notbehelf.

Auch Hochdruck-Reinigungsgeräte können Reifen zusetzen – eine weithin unbekannte Tatsache. Beim Reinigen mit der Flachstrahldüse oder dem so genannten Dreckfräser ist unbedingt ein Mindestabstand von 20 cm einzuhalten. Vor allem mit der noch härter wirkenden Rundstrahldüse ▶

Reifen wie der XC Camping von Michelin oder der VancoFourSeason von Continental sind auf die Bedürfnisse von Reisemobilen zugeschnitten.



Das Spiel mit den Kräften



Das einzige Bindeglied zwischen Fahrzeug und Fahrbahn sind die Reifen. Sie müssen alle auftretenden Kräfte übertragen. Beim Beschleunigen und Bremsen ist dies die so genannte Längskraft F_L ; beim Durchfahren von Kurven hingegen wirken Seitenkräfte quer zur Abrollrichtung F_S . Meist kommt es zu einer Überlagerung beider Kraftkomponenten: Längs- und Querkräfte addieren sich dann zu einer gemeinsamen „Summenkraft“, der Fachmann spricht von der resultierenden Kraft F_R . Diese Resultierende kann umso größer ausfallen, je griffiger Fahrbahn und Reifen sind.

Diese Verhältnisse lassen sich in einem kombinierten Längs-/Seitenkraft-Diagramm darstellen, dem Kammschen Kreis. Der Radius des Kreises entspricht hierbei der maximalen vom Reifen auf die Fahrbahn übertragbaren, eben aus Längskraft und Seitenkraft zusammengesetzten Komponente.

Diese Darstellung zeigt aber auch, dass etwa unter voller Ausnutzung der Längskraft beim Bremsen kein Spielraum mehr für die bei Kurvenfahrt nötigen Seitenkräfte bleibt – und umgekehrt. Erfordert ein Fahrmanöver tatsächlich einmal die volle Seitenführung, hilft nur noch, sämtliche Kräfte in Längsrichtung des Reifens abzubauen, etwa indem die Kupplung getreten wird.

kann ein Reifen irreparabel beschädigt werden.

Wenn Reifengummi ständig der Einwirkung von Öl, Kraftstoff, Fetten oder Chemikalien ausgesetzt ist, verändert es seine Eigenschaften. Ein durch Öleinfluss gequollener Reifen nimmt fatalerweise seine ursprüngliche Form und Gestalt wieder an, sobald die flüchtigen

Bestandteile verflogen sind. Der Reifen hat aber einen Schaden davongetragen, der allein durch Augenschein nicht sofort erkennbar ist.

Reifen altern. Dabei können selbst optisch einwandfreie und ausreichend profilierte Reifen wesentliche Leistungsmerkmale verlieren, insbesondere Nässe-eigenschaften und die



Wintertauglichkeit. Die Gefahr ist besonders groß, wenn überalterte Reifen plötzlich stark beansprucht werden, wenn sie auf langen Strecken und womöglich noch mit zu geringem Luftdruck gefahren werden. Fachleute empfehlen daher, Reifen spätestens nach sechs Jahren zu ersetzen.

Wie alt aber ist ein Reifen? Aufschluss geben die letzten vier Ziffern der auf der Reifenflanke angebrachten DOT-Nummer. Sie benennen das Produktionsjahr und die Produktionswoche (WWJ). Beispielsweise wurde ein Reifen mit den DOT-Endziffern 4202 in der 42. Woche des Jahres 2002 hergestellt. Reifen aus der Zeit vor 2000 tragen nur eine dreistellige DOT-Kennzeichnung mit dem Produktionschlüssel „WWJ“ für Produktionswoche (zweistellig) und -jahr (die letzte Ziffer).

Risiko Ventil

Auch Gummiventile altern – ein Effekt, der durch die bei Wohnmobilen teils hohen Bremsentemperaturen noch verstärkt wird. Die Alterung

zeigt sich an zunehmender Rissbildung im Ventilkörper. Ein gefährlicher Zustand. Schon ab 100 km/h verbiegen nämlich enorme Fliehkräfte das Ventil – die Folge: plötzlicher Druckverlust.

Besonders Gummiventile einfacher Bauart sind auch mit dem üblichen Reifenfülldruck von über 5 bar überfordert und sollten bei Wohnmobilen nicht verwendet werden. Empfehlenswerte Alternativen sind Ventile der 600er-Serie für Drücke bis 7 bar (beispielsweise TR 600 XHP) oder – als beste Lösung – Metallventile.

Fachliche Beratung dazu gibt's beim Reifenhändler, der mit einem Blick feststellen kann, welche Version am Fahrzeug aktuell montiert ist. Im Fall des Falles: Ventile unbedingt austauschen lassen. Und – Schmutz, Staub und Feuchtigkeit können dem feinen Innenleben des Ventils zusetzen; das Ventilkäppchen hat daher durchaus einen technischen Sinn und sollte immer fest aufgeschraubt sein.

Dieter S. Heinz

Wie schwer?

Übersicht: Tragfähigkeitskennzahl oder Load-Index LI. Die Angaben beziehen sich immer auf ein Rad.

LI	entspricht	LI	entspricht
90	600 kg	107	975 kg
91	615 kg	108	1.000 kg
92	630 kg	109	1.030 kg
93	650 kg	110	1.060 kg
94	670 kg	111	1.090 kg
95	690 kg	112	1.120 kg
96	710 kg	113	1.150 kg
97	730 kg	114	1.180 kg
98	750 kg	115	1.215 kg
99	775 kg	116	1.250 kg
100	800 kg	117	1.285 kg
101	825 kg	118	1.320 kg
102	850 kg	119	1.360 kg
103	875 kg	120	1.400 kg
104	900 kg	121	1.450 kg
105	925 kg	122	1.500 kg
106	950 kg	123	1.550 kg



Fotos: Sabine Scholz

Grenzüberschreitend

Wochenend und Sonnenschein – eine gelungene Ausfahrt an die Mosel hat das Jahresprogramm des EMC bereichert.

„Bei uns kommt zuerst der Mensch und dann das Auto“, zitiert der Club-Vorsitzende Jürgen Vonderlehr den wichtigsten Grundsatz des Eura Mobil Clubs. Deswegen dürfen an den Treffen des bundesweit tätigen Clubs auch Fahrer anderer Reisemobil-Marken teilnehmen. Hauptsache, sie sind gesellig und passen in den Kreis.

An einem schönen Wochenende im Juni 2006 waren 27 Clubmitglieder des Bereichs Mitte/West nach Neumagen-Dhrone an der Mosel gefahren. Auf dem Stellplatz am Weinort Deutschlands genossen die Eigner von Eura-Mobilen Wanderungen und Weinproben, gemeinsame Essen und das gesellige Beisammensein.

„Der EMC kennt keine Grenzen“, erläutert der Belgier Pierre Buelens einen weiteren

Grundsatz des Clubs, bei dem er seit einem guten Jahr Mitglied ist. „Weil die Städte in Belgien sich kaum für Reisemobilisten öffnen, toure ich lieber durch Deutschland“, fügt der 52-Jährige in bestem Deutsch hinzu. Damit er die Sprache seines Reisemobil-Vorzungslandes noch fehlerfrei beherrscht, besucht

Buelens regelmäßig mit seiner Frau Deutsch-Sprachkurse. Ganz ohne Verständigungsprobleme, 280 Kilometer von seinem Heimatort entfernt, leitet er bereits die Stammtische des seit 2001 bestehenden EMC-Bereichs Mitte/West.

Die Stellplätze entlang der Mosel kennt der Belgier wie sei-



Stärkung muss sein: Nach der Wanderung haben alle Appetit.

ne Westentasche. Er hat sich als Veranstaltungsort für den inmitten von

Weinbergen gelegenen Übernachtungsplatz in Neumagen-Dhrone entschieden, weil er ruhig ist. Obendrein bietet er Unterschlupf in der gemütlichen Gaststube – bei schlechtem Wetter ein echtes Plus. Buelens hat für das Treffen einen eigenen Bereich reserviert und zusammen mit seiner Frau Lucienne sowie dem Ehepaar Bärsch das gesellige EMC-Wochenende vorbereitet.

„Jede Clubausfahrt organisiert jeweils ein anderes Mitglied“, erläutert Vonderlehr. Die Bereichsleitungen – egal, ob Stammtisch Nord, Süd, Mitte/West oder Österreich – erstellen einen Entwurf, der erste Vorsitzende legt entsprechend das endgültige Programm fest.

Um den Eura Mobil-Fahrern aus ganz Deutschland und den Nachbarländern eine Mitgliedschaft im international organisierten Club zu ermöglichen, haben sich regionale Bereiche gebildet. Allerdings ist der Osten Deutschlands bislang



Inmitten von Weinbergen fühlen sich die EMC-Mitglieder auf dem Stellplatz Weingut Kettern pudelwohl.

noch nicht vertreten. Die Mitglieder nehmen an zahlreichen Treffen jeweils in ihrer Region teil – die zusätzlich auch weiter entfernten Eura Mobil-Fahrern offen stehen. Einmal im Jahr treffen sich alle Mitglieder zu einem großen Fest beim Hersteller Eura Mobil in Sprendlingen, der den Club auch unterstützt.

„Trotzdem ist Kritik an den Fahrzeugen erlaubt“, meint Ingmar Bordsas aus Erlangen, die regelmäßig Reiseberichte über die Treffen verfasst. Die Rentnerin ist eine von vier Mitgliedern, die den Club 1997 gegründet haben und noch dem Verein angehören. Heute wie damals ist das Fachsimpeln über die Reisemobile eine der Lieblingsbeschäftigungen der Mitglieder.

Schließlich standen der Erfahrungs-Austausch sowie gegenseitige, praktische Ratschläge ganz oben auf der Liste der Wünsche, die zur Clubgründung führten. Noch immer bilden sie

94 REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/2006



Die Organisatoren des Treffens: Lucienne und Pierre Buelens, Jürgen Vonderlehr, Marianne und Günter Bärsch (von links).

mit dem Spaß an gemeinsamen Unternehmungen den Hauptpfeiler des Zusammenhalts der Mitglieder aus Nord und Süd, Mitte und West. *sas*

Eura Mobil Club

1. Vorsitzender Jürgen Vonderlehr, Tel.: 06195/911273, E-Mail: Jv19@aol.com Internet: www.euramobilclub.de

Bereichsleitung Mitte/West:
Pierre Buelens, Tel.: 0032/32/907737, E-Mail: pierre.buelens@telenet.be, Stammtisch in Neumagen-Dhrone

Nächste Treffen:
1. bis 3. Dezember: Grünkohlessen in Esberstofft/Schleswig-Holstein
24. März bis 1. April 2007: EMC im Schnee
Ostern 2007: Feier zum 10-jährigen Bestehen am Ossiacher See.
Pfingsten 2007: Fahrt in den Harz



95 REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/2006

kurz & knapp



RMC Die Schnecken

Der Reisemobilclub Die Schnecken plant noch in diesem Jahr mehrere Ausfahrten. Unter anderem am 17. November (siehe Termine) sowie am 2., 9. und 31. Dezember. Neue Interessenten sind herzlich willkommen. Infos bei Bernd Kroker, Tel.: 02045/411867, E-Mail: info@rmc-schnecken.de.

Stammtisch

15 Reisemobil-Familien treffen sich regelmäßig zum Deutsch-Französischen Reisemobil-Stammtisch in Saarbrücken. Gäste sind herzlich willkommen jeweils am zweiten Donnerstag im Monat im Gasthaus Valuta in Saarbrücken-Gersweiler. Bitte kurz anmelden bei Thomas Cavelius, Tel.: 0171/6928626 oder via E-Mail: thomas.cavelius@wanadoo.fr.



Glinder Wohnmobil-Stammtisch

Immer gegen den Wind

Ende August tourten Mitglieder des Glinder Wohnmobilstammtischs auf den Wohnmobilplatz Steinrade am Nordostseekanal. Immer gegen den Wind strampelten die Besatzungen von 17 Reisemobilen bei ihrer Radtour entlang des Kanals. Eine Verschnaufpause gönnten sich die Glinder bei der Fahrt mit der Fähre und bei

ihrer Einkehr in einer Aalkate, wo der frisch geräucherte Fisch köstlich mundete. Beim anschließenden Preis-Quiz waren die Kenntnisse über Norddeutschland gefragt. Kontakt zum Stammtisch gibt es per E-Mail: rjmenkhoff@T-Online.de.



Knaus Womo-Club Heidelberg 1997

Proppevolles Programm in Baden

Einen Höhepunkt der vergangenen Saison bildete für die Mitglieder des Knaus Womo Clubs Heidelberg ihre Sommerfahrt nach Ettlingen bei Karlsruhe. Die Stadt hatte dem Club einen separaten Platz am Rande einer Gartenanlage für das Treffen zugewiesen. Die Organisatoren hatten ein proppevolles Programm auf die Beine gestellt: Nach einer Stadtführung besichtigten die Heidelberger die Hausbrauerei Vogelbräu und ließen sich anschließend eine Vesperplatte



schmecken. Um die angefütterten Kalorien wieder abzurackern, transportierten die Reisemobilisten ihre Fahrräder dank S-Bahn in das 20 Kilometer entfernte Bad Herrenalb im Schwarzwald. Auf dem Rückweg besichtigten die Radler die Ruine des Klosters in Frauenalb und das Technikmuseum in Maxzell. Liebhaber von irischen Folk-Songs kamen beim Watthalden-Festival voll auf ihre Kosten.

Ansprechpartner ist der 1. Vorsitzende Claus Müller, Tel.: 06226/78228.

Treffs & Termine

2. November Stammtisch des RMC Wien, Rudi Nemeth, Tel.: 0043/676/4304050.

3. bis 4. November Der RMC Bünde fährt zum Tag der Heimatpflege nach Rotenburg/Fulda, Dieter Restemeier, Tel.: 05223/60025.

4. November Traditionelles November-Essen des Eriba-Clubs Neckartal, Dieter König, Tel.: 0721/573946.

Film- und Diaabend des Eriba Clubs Rheinland, Karl Heinz Wirowski, Tel.: 02174/792787.

Grünkohlessen und Tanz des Reisemobilstammtisches Nordfriesland in Enge, Gunnar Jacobsen, Tel.: 04662/4314.

9. November Deutsch-Französischer Stammtisch Saarbrücken, Thomas Cavelius, Tel.: 0171/6928626.

10. November Mitgliederversammlung des Eriba-Hymer-Clubs Limburg, Heribert Hafermann, Tel.: 06435/1433.

11. November Der RMC Hochwald fährt zum Treffen der Südwestschiene, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

11. bis 12. November Kegelabend des Eriba-Hymer-Clubs Sachsen, Peter Freitag, Tel.: 0171/6515880.

17. November Der RMC Die Schnecken tourt zur Eröffnung des Weihnachtsmarktes ins Centro Oberhausen, Bernd Kroker, Tel.: 02045/411867.

18. November Treffen zum Ende des Reisejahres des Eriba-Hymer-Clubs Württemberg, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531.

24. November Stammtisch des RMC Hochwald mit Ausfahrt, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

24. bis 26. November Der Knaus-WoMo-Club Heidelberg 1997 besucht den Europapark Rust, Claus Müller, Tel.: 06226/78228.

25. bis 26. November Jahresabschlussfeier des RMC Bünde, Dieter Restemeier, Tel.: 05223/60025.

26. November Adventskaffeetafel des Hamburger Eriba-Clubs, Klaus Guzahn, Tel.: 040/773807.

RMC Gladbeck
Rund um den Apfel

70 Reisemobil-Besatzungen aus allen Regionen besuchten während des Appeltatenfestes im August den RMC Gladbeck. Die Gäste halfen bereits beim Aufbau der Festzelte auf dem Reisemobilstellplatz am Wasserschloss Wittringen. Die Freizeitmärkte Pieper versorgten die Fest-Teilnehmer mit verbilligtem Gas. In der Innenstadt genossen viele Apfelkuchen und zur Verdauung einen Apfelschnaps.

Eine Playback-Show des Clubs im Festzelt begeisterte alle Teilnehmer. Bei der Radtour durch den Grüngürtel der Stadt nahmen sie allerdings eine unfreiwillige Regen-Du-



sche in Kauf. Weil das Treffen so gut ankam, will der RMC Gladbeck auch im nächsten Jahr wieder zum Appeltatenfest einladen. Infos bei Hans Fötz, Tel.: 0209/68980.



Als es mal wieder verdächtig leise im Wohnzimmer war, schaute ich vorsichtig mit dem Gedanken „Was hat er denn jetzt wieder angestellt?“ um die Ecke. Aber da saß völlig zufrieden unser kleiner Benjamin (18 Monate) auf der Couch und blätterte in Papas neuer REISEMOBIL INTERNATIONAL – wie ein Großer.

Viele Grüße, Birgit, Jens und Benjamin Langlotz, per E-Mail

Überraschung zur silbernen Hochzeit

Erlebnis unter Freunden

Ich sende Ihnen ein Bild von einer Silberhochzeit ganz anderer Art. Hubert und Elli Durach aus Dengelshofen/Isny im Allgäu hatten dieses Wochenende Silberhochzeit. Da sie die aber nicht feiern wollten, haben wir diese beiden zu uns nach Altenberge bei Münster eingeladen. Was die beiden nicht wussten: Wir haben unsere Nachbarn und Freunde informiert und so

mit die Vorbereitung für ein Fest aufgenommen. Das heißt zuerst Rosen drehen, dann Grün holen, dann Bäume stecken. Als Hubert und Elli kamen, wurde das Wohnmobil festlich geschmückt. Im Anschluss gab es ein tolles Gartenfest. Somit werden die beiden ihre Silberhochzeit in schöner Erinnerung behalten.

Wolfgang und Erika Tiller, Altenberge



Windschatten spenden?

Weltrekord-Versuch von Karmann-Mobil, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2006

Dass Karmann-Mobil es auch im zweiten Anlauf nicht schafft, die 200-km/h-Marke zu knacken, ist ja schon fast komisch. Mein Westfalia Club Joker V8 geht locker über 200 – in jedem Anlauf (ohne Sat-Anlage und Markise). Vielleicht sollte ich beim nächsten Anlauf Windschatten geben.

Michael Wenderhold, per E-Mail



Spinat auf dem Dach

Duftende Vorkommnisse in Norddeutschland

Alle Jahre wieder geht unsere Sommerreise nach Schweden. Da Deutschland auch viel Sehenswertes zu bieten hat, war diesmal unser erster Stellplatz in Lüneburg. Nach einer ausführlichen Stadtbesichtigung kehrten wir zu unserem Karmann-Mobil Colorado 660 zurück. Einige Nachbarn unterhielten sich, schauten zu uns und tuschelten. Schnell fanden wir heraus: Unser Mobil stank zum Himmel an diesem ersten heißen Juli-Sonntag. Die Starterbatterie kochte, und die Dämpfe rochen wirklich abscheulich. Also weg mit dem Stromkabel, und langsam verschwand die Duftwolke.

Schon nahte neues Unheil in Form eines Mercedes mit Pferdetransport-Anhänger. Etwa drei Meter von uns wurden zwei Pferde zur Heimreise verladen. Die Pferdebesitzerinnen rümpften die Nase und meinten, dass es hier nicht gut rieche.

Wir konnten das bestätigen: Eines der Pferde äpfelte nach bestem Vermögen. Hunderte dicker, schwarzer Fliegen fanden das gut, wir nicht.

In Hamburg wurde die Batterie auf Garantie ersetzt, und weiter ging es auf den Stell-

platz in Grömitz an der Ostsee. Bei strahlendem Sonnenschein saßen wir morgens um 8 Uhr vor unserem Reisemobil und stellten fest, dass es sehr penetrant nach Urin stank.

Woran denkt man? Die Nachbarn? Weit gefehlt – das weiße Dach unseres Mobils nebst Alkoven hatte seine Farbe in Gelb bis Bräunlich-Gelb verändert. Das große, etwas gekippte Dachfenster war undurchsichtig dunkelgelb geworden, durch die Dachluke tropfte es auf den Boden. Die drei bis vier Quadratmeter durch eine Urin-Fäkalien-Chemie mischung verunreinigte Dachfläche wurde von uns an der Entsorgungsstelle unter Anteilnahme zahlreicher Nachbarn notdürftig gereinigt.

Die Polizei wurde über den Vorfall verständigt und teilte uns wenige Tage später telefonisch mit, dass das deutsche Luftfahrtamt die Möglichkeit des Segens von oben verneine.

Wir vermuten aber nach wie vor, dass ein Sportflugzeug oder Hubschrauber über der Ostsee entsorgen wollte. Argwöhnen wir zu Unrecht? Wie sonst kam der Spinat aufs Dach?

Ursula und Günter Milbradt, Hachenburg

Dank für Unterstήzung

Kundentreffen der G+S GmbH, REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2006

Unser Reisemobiltreffen war, so denke ich, für das erste Mal ein großer Erfolg. Es kamen etwa 100 Fahrzeuge, angemeldet waren – dank Ihrer großzügigen Hilfe – 125. Mit einer Verringerung muss man immer rechnen. Die jedoch kamen, haben es sehr genossen und möchten auf jeden Fall nächstes Jahr wieder kommen. Übrigens: Keiner der Anwesenden verließ unser Treffen vor der Verlosung am Sonnagnachmittag. Denke, es muss dann wirklich gefallen haben. Nochmals an Sie herzlichen Dank.

Gernot Schank, G+S GmbH, Pfaffen-Schwabenheim

Täglich einkaufen

Kühlschränke im Mobil, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2006

Ich finde es widersprüchlich, solch überdimensionale Kühlschränke einzubauen. Eigentlich sollten Reisemobilisten täglich einkaufen, was viele auch tun. Daher ist es nicht nötig, das Gesamtgewicht des Mobils und die Umwelt derart zu belasten. Zudem ist es teurer, 80 Liter Einkauf vom Supermarkt vor Ort umherzutragen, als die Nahrungsmittel vor Ort täglich frisch zu kaufen. Dies allerdings würde einen solch großen Kühlschrank nicht auslasten. Womo-Fahrer, zeigt doch, dass wir uns auch um die Umwelt Gedanken machen.

Dieter Block, Baienfurt



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



Ungehobelter Klotz

Erlebnis in Griechenland

In Ihrer Zeitschrift werden immer schöne Reiseziele angepriesen, manchmal auch Geheimtipps. Leider muss ich Ihnen heute schreiben, dass sich manche Urlauber auch in diesen kleinen Paradiesen wie hier im griechischen Elefanissos benehmen, als gehörte ihnen das Fleckchen Erde allein.

Im Ausland sind wir alle Ausländer und sollten uns, wie von zu Hause gewohnt, ordentlich und korrekt benehmen. Aber manche halten sich an diesen Grundsatz nicht und haben den Anstand offenbar ganz und gar verloren.



Foto: G. Hartung

Stein des Anstoßes: schlechtes Benehmen eines deutschen Reisemobilisten in Griechenland.

Wie Sie auf dem Foto sehen, benimmt sich dieser Reisemobilist wie ein ungehobelter Klotz. Das strikte Halteverbot hat er ignoriert, den Blumenkübel mit seinem Mobil demoliert und später als Fußablage benutzt. Auch der Versuch, den deutschen Urlauber zur Rede zu stellen, blieb ohne Erfolg. Im Gegenteil, wir mussten uns noch Beschimpfungen anhören. Da frage ich mich, wer hier schimpfen soll.

Die Griechen geben sich immer viel Mühe mit Besuchern und sind sehr gastfreundlich. Sie haben es nicht verdient, so schäbig behandelt zu werden. Dieser Person sollte man die Einreise nach Griechenland verwehren.

G. Hartung, Betzenstein

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

Dieses Mobil überzeugt

Niesmann + Bischoff Xpirit, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2006

Von über 1.000 Neuheiten sprach CIVD-Präsident und Fendt-Caravan-Chef Klaus Förtsch auf dem Caravan Salon. Sehr vieles war gut, manches sogar sehr gut. Viele Produkte fanden meine Zustimmung, nicht alle waren jedoch mit meiner Geldbörse kompatibel.

Außergewöhnlich gut fand ich den neuen Niesmann + Bischoff Xpirit. Hier passt einfach alles zusammen: Aufgebaut auf VW Crafter, gibt es ein richtig gut gelungenes Außendesign mit einer kreativen Innenausstattung zu einem moderaten Preis. Dieses Mobil überzeugt auf Anhieb, egal wo man hinschaut.

Als Fendt-Caravaner habe ich mir den Bericht in REISEMOBIL INTERNATIONAL auf der Zunge zergehen lassen. Unser Zugwagen, ein VW Multivan Beach, hat ja eine kleine Gemeinsamkeit mit dem Xpirit: Beide wurden von Prof. Johann Tomforde auf den Weg gebracht. Die Entwick-

lungsziele der Autos sind nicht vergleichbar, aber Kreativität kann es eben in jedem Mobil geben.

Was mir noch auffiel: Fürs gleiche Geld könnte ich auch den auf der Messe vorgestellten Teilintegrierten Fendt T kaufen. Dann hätte ich die Firma gewechselt, aber bei der Qualität wäre ich geblieben.

Heribert Maurenbrecher,
per E-Mail



Adressen der Hersteller

Adria Deutschland
Boschring 10, 63329 Egelsbach
Tel.: 06103/400581,
Fax: /400588
www.adria-deutschland.com

Bürstner GmbH
Weststraße 33, 77694 Kehl
Tel.: 07851/85257
www.buerstner.com

Challenger
Trigano Deutschland
Katzheide 2a, 78231 Warendorf
Tel.: 02581/92718-0
www.challenger.tm.fr

Chausson
Koch Freizeitfahrzeuge
Steinbrückstraße 15
25524 Itzehoe
Tel.: 04821/68050
www.koch-freizeit-fahrzeuge.de

CI, Trigano SpA
Loc. Cusona, 53037
San Gimignano, Italien
Tel.: 0039/0577/6501
www.caravansinternational.it

Concorde Reisemobile GmbH
SKW Fahrzeugbau
Concorde Straße 2-4
96132 Aschbach
Tel.: 09555/92250
www.concorde-reisemobile.de

CS Reisemobile Oltmanns KG
Krögerskoppel 5
24558 Henstedt-Ulzburg
Tel.: 04193/7623-0, Fax: -23
www.cs-reisemobile.de

Elnagh S.p.A.
Via Verdi 1
I-20080 Zibido San Giacomo/
MI, Italien
www.elnagh.it

HEKU-Fahrzeugbau
Bunzlauer Straße 6
33719 Bielefeld
Tel.: 0521/20-0066, Fax: -3857
www.heku-fahrzeugbau.de

Joint Camping Car
Deutschlandvertretung
Worringstraße 250
45289 Essen
Tel.: 0201/8576655
www.jointcampingcar.com

Knaus Tabbert Group
Helmut-Knaus-Straße 1
94118 Jandelsbrunn
Tel.: 0 85 83/21-1
www.knaus.de

Laika Caravans S.p.A.
Via B. Cellini 198
I-50028 Tavernelle Val die Pesa
Tel.: 0039/055/80581
www.laika.it

Mc Louis S.p.A.
Via S.Antonio, 33A
Loc.Belvedere
I-53034 Colle Val d'Elsa
Tel.: 0039/0577/90581
www.mclouis.it

Miller
SEA Deutschland GmbH
Oststr. 57
48231 Warendorf
Tel.: 02581/941987-1
www.sea-camper.com

OrangeCamp
Kölner Straße 59 (B1)
45481 Mülheim Ruhr
Tel.: 0208/4883883
www.brinkmann-caravan.de

Rimor Autocaravans
Via Piemonte 3
I-53036 Poggibonsi, Italien
Tel.: 0039/0577/98851

www.rimor.it
Roller Team (Trigano GmbH)
Katzheide 2a
48231 Warendorf
Tel.: 02581/9271830,
www.trigano.it

Volks-Mobil
Reisemobil-Discount
Palmowski
33609 Bielefeld
Tel.: 0521/2603367
www.palmo.de

Weinsberg
Sandweg 1
36391 Sinntal-Mottgers
Tel.: 06664/890,
www.weinsberg.com

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

stellplätze



Foto: Womoland Nordstrand

**Geprüfte Stellplätze
Gewinnspiel
Ergänzungsseiten
zum Bordatlas
Fragebogen**





Stellplatz-Klassifizierung

Griff nach den Sternen

Der DTV strebt eine **Sterne-Klassifizierung** von Stellplätzen an. REISEMOBIL INTERNATIONAL bündelt den Protest von Verbänden in der Aktion „**Uns sind Sterne schnuppe!**“. Machen Sie mit.

Über eine Stellplatz-Klassifizierung, verbunden mit einer Sterne-Wertung, diskutiert der Fachbereich Camping und Caravaning des Deutschen Tourismus Verbandes (DTV, siehe auch REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2006) seit März dieses Jahres. Gegenwärtig befindet sich das Projekt in der Phase einer intensiven Prüfung. Bei Reisemobilisten und deren Verbänden jedoch steht schon jetzt fest: Eine Sterne-Wertung für Stellplätze könnte fatale Folgen nach sich ziehen:

- Der eigentliche Zweck eines Stellplatzes außerhalb von Campingplätzen ginge verloren. Wichtigstes Argument der Reisemobilisten: Sie benötigen keineswegs die aufwändige Infrastruktur eines modernen Campingplatzes, denn heutige Reisemobile sind für einige Nächte autark. Wozu also teurer Rundum-Service?

- Viele Stellplatzbetreiber müssten für teures Geld die Ausstattung ihrer Anlagen aufrüsten, um mehr Sterne zu ergattern. Die Investitionskosten dafür würden sie voraussichtlich in Form erhöhter Übernachtungs-Gebühren weitergeben müssen.

- Es ist abzusehen, dass bei der skizzierten Entwicklung Stellplätze zu kleinen Campingplätzen mutieren. Das würde die Konkurrenz, die gegenwärtig alle Beteiligten abzubauen versuchen, unnötig verschärfen.

- Kleinere, naturbelassene Gelände gingen leer aus, weil sie nicht mit einer luxuriösen Ausstattung glänzen. Keine Sterne wären die Folge – trotz unbestritten Vorzüge. Sind doch besonders einfache Übernachtungsplätze häufig das Ziel von Reisemobilisten.

- In der Konsequenz dürfte sich die Zahl der Stellplätze sogar verringern: Kleinere Plätze fielen weg, da sie nicht mehr lukrativ wären angesichts der veränderten Bedingungen.

- Trotz dieser Bedenken verfolgt der DTV das Ziel, Stellplätze mit Sternen zu bewerten. „Wir

sind von der Camping- und Caravaning-Branche gebeten worden, dieses Thema aufzugreifen“, erklärt Dirk Dunkelberg. Vorwürfe, dass nur Super-Plätze von einer Klassifizierung profitieren, weist der stellvertretende Hauptgeschäftsführer des DTV von sich: „Wir kennen das Sterne-System von Hotels und Campingplätzen.“ Auch Zweistern-Objekte seien beliebt.

Beratend unterstützt der ADAC den DTV bei dem Bestreben, Stellplätze zu bewerten. Schließlich klassifiziert der Automobilclub schon jetzt in seinem Stellplatz-Führer die Plätze mit

maximal fünf Sternen. Einen zusätzlichen Extra-Service-Stern vergibt er für besondere Dienstleistungen. Dennoch „besteht der ADAC nicht auf einer Sterne-Klassifikation von Stellplätzen, ... sondern bemüht sich lediglich um eine konstruktive Mitarbeit an diesem durchaus sinnvollen Projekt des DTV“, erklärt Stefan Thurn, Leiter Touristische Periodika und Fachliteratur beim ADAC-Verlag.

Bündelung der Kräfte

REISEMOBIL INTERNATIONAL indes teilt die oben dargestellten Bedenken und lehnt deshalb die Stellplatz-Klassifizierung samt damit verbundener Sterne-Bewertung ab. Mit der Aktion „**Uns sind Sterne schnuppe!**“ (siehe Seite 7) übernimmt die Redaktion die Anwaltsfunktion für ihre Leser und bündelt die Kräfte wichtiger Verbände der reisemobilen Szene. Schließlich geht etwa auch die Reisemobil-Union als bundesweite Interessenvertretung von Reisemobil-Clubs und Einzelfahrern gegen das DTV-Klassifizierungs-Projekt vor. Deren Gründe:

Nur ein Teil der Infrastruktur würde erfasst: Größe der Parzellen, Untergrund, Ver- und Entsorgung sowie Strom, Müllentsorgung und Info-Tafel.

Wichtige Kriterien aber würden nicht bewertet: Nähe zu Städten oder Freizeiteinrichtungen, ausreichend Rangierbereiche, Öffnung rund um die Uhr, Freizeitwert der Anlage.

Deshalb sieht die RU, seit zwei Jahren zahlendes Mitglied im DTV, „die Interessen der Reisemobilisten im Deutschen Tourismus Verband nicht vertreten“, kritisiert Johann Kose, zuständig für Sonderaufgaben in der RU. Nachbesserungsvorschläge der RU

seien nicht umgesetzt worden. Um etwas gegen die drohende Klassifizierung zu unternehmen, verfolgt die RU die Gründung einer IG der Stellplatzbetreiber. „So können wir einen Gegenpol zu den Campingplatzbetreibern schaffen“, zeigt sich RU-Präsidentin Helga Färber überzeugt.

Auch der EMHC hatte sich von einer Mitgliedschaft im DTV die Möglichkeit erhofft, bei Themen rund ums Reisemobil aktiv mitzuwirken. Heute, nach eineinhalb Jahren engagierter Arbeit, ist der europaweit tätige Club enttäuscht: „Wir werden aus dem DTV austreten, weil wir dort nichts bewegen können“, bedauert EMHC-Präsident Rüdiger Zipper, „wir können gegen die Übermacht des ADAC nichts ausrichten“. Deshalb will der EMHC eine Lobby schaffen,



um die drohende Klassifizierung abzuwehren: „Setzt sich der ADAC durch, wird bei den Stellplatz-Gebühren ordentlich an der Preisschraube gedreht“, befürchtet Jurist Zipper.

Und diese Bedenken sind nicht aus den Sternen gegriffen. Schließlich würde der DTV

Treiben Stellplatz-Sterne die Preise nach oben? Alles andere dürfte Wunschtraum sein. Oder Augenwischerei.

für die Vergabe der Sterne pro Platz 400 bis 500 Euro kassieren – jeweils für eine Gültigkeit von drei Jahren. Angesichts von 2.600 Stellplätzen in Deutschland läpperte sich so das erkleckliche Sämmchen von mindestens einer Million Euro zusammen für eine einmalige Bewertung eines jeden Platzes.

Diese Sterntaler möchte der Touristik-Verband mit dem ADAC teilen, sofern die Stellplatz-Tester des Autoclubs die Plätze nach den vom DTV erarbeiteten Kriterien prüfen.

Mitmach-Aktion:

Mit dem Aufruf „**Uns sind Sterne schnuppe!**“ geht REISEMOBIL INTERNATIONAL gegen die Stellplatz-Klassifizierung des DTV vor (siehe Seite 7). Er bündelt die Kräfte der Redaktion mit denen der Reisemobil-Union und des EMHC.

Gekoppelt ist die Aktion mit dem umfassenden Internet-Portal www.reisemobil-international.de/sternschnuppe. Hier findet jeder Reisemobilist die Möglichkeit, seine Meinung zu äußern. Zusätzlich berichtet REISEMOBIL INTERNATIONAL in den kommenden Ausgaben permanent über den Stand der Dinge.





25764 Norden-Norddeich-Mole, Nordsee

Gleich hinterm Deich

Reisemobile müssen sich den Großparkplatz am Osthafen von Norddeich mit Bussen und Pkw teilen: 63 gepflasterte, sieben mal vier Meter große Stellflächen entlang der Hafenausfahrt Norddeich. An der Einfahrt ziehen die Gäste ein Ticket und bezahlen bei der Abfahrt für 24 Stunden zehn Euro pro Reisemobil plus 1,80 Euro Kurtaxe pro Person. Der Platz verfügt über eine ST-SAN-Entsorgungsstation sowie über 28 Stromanschlüsse (ein Euro für zehn Stunden). Da der Platz mitten im Hafen-Umschlaggebiet liegt, kann es schon morgens laut sein.



Bei schönem Wetter lohnt eine Schifffahrt zu den Nordseeinseln Norderney und Juist, bei Regen ein Besuch der Seehundstation, des Nationalparkhauses oder des Waloseums.



Vom Wind lassen sich die Urlauber bei einem Spaziergang durch die Dünen durchpusten. Herrlich entspannend ist es, ins Meerwasser-Wellenbecken des

Der Papagei begleitet Berthold Jeblick auf allen Fahrten.

Erlebnisbades Ocean Wave einzutauchen. **Bertold Jeblick**



Von Bertold Jeblick entdeckt

25845 Nordstrand, Nordfriesland

Frische Brise



Die großzügigen Stellflächen hinterm Deich sind durch Weide-Hecken als Windschutz getrennt.

Auf einer Halbinsel inmitten des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres hat das Womoland Nordstrand unter neuer Leitung großzügig parzellierte Stellplätze eingerichtet. Zum Teil sind sie mit Liegewiese ausgestattet und mit Weidehecken abgetrennt. 39 befestigte Stellflächen auf Schotter und Kies sowie zehn unbefestigte Plätze

verfügen über Stromanschluss. Auf vier extra großen Flächen finden auch große Mobile Platz. Die erste Nacht kostet 13 Euro pro Fahrzeug inklusive Toiletten, Duschen sowie Ver- und Entsorgung. Ab zwei Nächten sind je 12,50, ab der fünften Übernachtung je 12 Euro fällig.

In der neuen Rezeption gibt es im integrierten Shop täglich

frische Brötchen, Getränke und Wurst. Zur geselligen Runde trifft man sich im rustikalen Kuhstall, die große Scheune eignet sich für Club-Treffen. An den Advents-Wochenenden gibt's im Kuhstall Glühwein, Pharisäer und Bier. Die Betreiber Axel Bertram und Michael Knecht laden zur Weihnachtsfeier und Silvesterparty ein – Anmeldung erwünscht.



78073 Bad Dürrheim, Südschwarzwald
Thermenbesuch inklusive

Der Reisemobilhafen Bad Dürrheim nahe dem Thermalbad Solemar hat sein altes Empfangsgebäude erweitert: Im neuen Service-Center, das zur Wintersaison eröffnet werden soll, gibt es neben der Gäste-Anmeldung einen kleinen Verkaufsraum für Getränke, Camping-Zubehör mit Elektro-Fahrrad-Verkauf und Gasflaschen-Tausch. Im hinteren Teil des Centers hat die Betreiber-Familie Bertsch eine Backstube eingerichtet. Stellplatz-Gäste erhalten ab der dritten Nacht zwei Eintrittskarten für das Solemar gratis. Kein Wunder, dass der Händlerverband DCHV Familie Bertsch für den Dienstleistungs-Preis Lupo nominiert hatte.

Das Jahr 2006 beschließt der Reisemobilhafen im Schwarzwald vom 24. bis 31. Dezember mit einem großen Weihnachts- und Silvester-Treff mit Glühwein und Schwedenfeuer sowie einer Silvester-Gala. Infos bei Heidi und Michael Bertsch, Tel.: 0771/12739, Internet: www.womo-badduerheim.de.



Heidi und Michael Bertsch haben am Stellplatz eine Backstube eröffnet.

Gewinnen Sie einen Stellplatz-Aufenthalt mit Thermen-Besuch



Fotos: Bertsch

Betreiber-Familie Bertsch verlost exklusiv für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL einen kostenlosen dreitägigen Stellplatz-Aufenthalt inklusive Besuch des Solemar-Thermalbades für zwei Personen. Es gilt, folgende Frage zu beantworten:

In welcher Region liegt Bad Dürrheim?

Unter allen richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Bitte senden Sie Ihre Antwort bis zum 30. November 2006 per E-Mail an: raetsel@reisemobil-international.de oder an: REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stellplatz-Rätsel, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart.



72202 Nagold, Nordschwarzwald

Kleinstadt-Idylle



Von Adelheid Hess entdeckt



gold und Waldach. Eingebettet zwischen bewaldeten Hügeln, umgeben von Dörfern, die sich ihre Ursprünglichkeit bewahrt haben. Zwei neue Reisemobil-Stellplätze hat die Stadt eingerichtet.

• Am Bahnhof liegt der reine Übernachtungsplatz, ohne Ver- und Entsorgung, ohne Strom. Zehn Stellflächen

auf Asphalt sind zentral gelegen, geeignet auch für große Reisemobile. Das Restaurant Eisenbahn, 200 Meter entfernt, bietet schwäbische Küche an, im Sommer auch im Biergarten.

- Der kleine Wohnmobil-Hafen Am Glockenrain direkt am Ufer der Nagold verfügt über acht Stellplätze, eine Stromsäule mit sechs Anschlüssen sowie eine Sanitärstation. Auf einer Info-Tafel empfiehlt die Kommune den Aufenthalt bis zu vier Tagen.



Kostenloser Stellplatz, und das mitten in Schwaben – Nagold zeigt sich offen für Reisemobilisten.



In direkter Nähe zum Fluss Nagold befindet sich der versorgte Stellplatz.

Von hier ist es nicht weit in die Altstadt mit Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten auch in Supermärkten. Ebenso nah ist Nagolds zentraler Punkt, der sagenumwobene und geschichtsträchtige Schlossberg mit seiner Burgruine Hohennagold.

Adelheid Hess



Von Dieter Schulze-Eckel entdeckt

ein Zahlenschloss. Die Code-Nummer müssen die Reisemobilisten beim Informationsbüro in der Rue Guillaume de Machault in der Nähe der Kathedrale erfragen.

Schulze-Eckel



So viel Raum gibt es auf dem zentral gelegenen Stellplatz in Reims nur selten. Im Sommer wird es dort sehr eng.



Fotos: Schulze-Eckel

F-51100 Reims, Lothringen

Jede Menge Kultur

Für Reims-Besucher ist der Stellplatz am Park Léo Lagrange ideal. In wenigen Minuten erreichen die Gäste die Kathedrale Notre Dame, den

Palais du Tau und das Musée des Beaux Arts. Auf der Rückseite des Gebäudes der Komödie befinden sich neun Stellflächen – allerdings sichert die Zufahrt



27318 Hoya, Mittelweser

Am geografischen Mittelpunkt

Fünf Stellflächen auf Schotterrasen weist der neue, kostenlose Reisemobilstellplatz in der Stettiner Straße aus. Der ruhige Platz mit Blick auf die Weser liegt nur 500 Meter von der Innenstadt entfernt. Allerdings ist bei ungünstiger Windrichtung das benachbarte Klärwerk deutlich zu



Von Gunnar Jacobsen entdeckt



riechen. Eine ST-SAN-Ver- und Entsorgungsstation steht gegenüber dem Platz.

Bei schönem Wetter nutzen die Gäste Sitzbänke und Tisch direkt am Gelände. Die Urlauber können getrost mehrere Tage in Hoya einplanen, da es jede Menge Erlebenswertes gibt: das ehemalige Grafenschloss, Heimatmuseum, Burgenpark, Stiftskirche Bücken, Schiffsfahrten auf der Weser, Wind- und Wassermühlen sowie den geografischen Mittelpunkt Niedersachsens in Hoyerhagen. Wer aktiv sein möchte, dem stehen entlang der Weser ausgewiesene Radwege zur Verfügung. Auch



Direkt im Herzen Niedersachsens liegt mit Hoya ein lohnendes Urlaubsziel – jetzt auch für Wohnmobilisten.

Hobby-Skipper kommen in der Gegend beim Bootsverleih auf ihre Kosten, genau wie Nordic-Walker. Gunnar Jacobsen



Foto: G. Jacobsen

Ergänzung zum Bordatlas 2006

Karte D14 (Seite 95), F4

88279 Amtzell-Büchel

Landgasthof Adler
Büchel 3, Familie Feiner, Tel.: 07522/3311, Fax: 07522/5520, E-Mail: info@landgasthof-adler-amtzell.de Internet: www.landgasthof-adler-amtzell.de

Reisemobilplatz am Freibad
Zum Sportplatz 1, Jens Gerhardy, Tel.: 04873/901599, E-Mail: jens.gerhardy@gmail.com Internet: www.wohnmobilstellplatz-aukrug.de GPS: 9°47'30"E/54°4'28"N

Areal: abgeteilter Teil auf dem Parkplatz von Freibad und Sportzentrum. = 8 auf Pflaster, Rasengittersteine, 10 EUR pro Reisemobil inklusive Strom, Ver- und Entsorgung sowie Dusche im Freibad von April bis Ende Oktober. Im Winter kostenloser Stellplatz ohne Service. Sonstiges: Anmeldung 9.30-22.00 Uhr bei Chandler's Sportclub gegenüber vom Freibad. Aufenthalt maximal 5 Tage.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: BAB7 Ausfahrt 14-Neumünster Mitte, B430 nach Westen. Nach 9 km Abfahrt Aukrug-Bünzen, zum Stellplatz beschilbert.

Aktivitäten: Sportstudio mit Sauna und Solarium, Ballsportfelder und Tennisplatz hinter dem Freibad.

Gastronomie: Café im Sportclub mit Brötchenservice auf Vorbestellung., Gasthof Aukrug 800 m.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Segelflugplatz 1 km, Golfplatz 1 km.

Entfernung: 1 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Hünengräber 8 km.

Gastronomie:

Warme Küche: 11.00-14.00 Uhr, 17.00-21.00 Uhr.

Hauptgerichte: 8-15 EUR. Sonstiges: Frühstücksservice.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Bodensee 20 km.

Entfernung: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: historische Hammerschmiede 2 km, historische Altstadt Wangen 10 km.

Zeichenerklärung

Restaurant	Freizeit-/ Erlebnisbad	Hafen/Marina
Bauernhof	Kultur-/ Technikmuseum	Tankstelle
Winzer	Hersteller/ Händler	Stellplatz vor Campingplatz
Schloss/ Burg	Naturpark	Golfplatz
Freizeitpark	Allgemeiner Stellplatz	

Anzahl der Stellplätze Liegewiese
telefonische Reservierung erwünscht Einrichtungen für Kinder
behindertengerecht ausgebaut Freibad
Hunde erlaubt Hallenbad
Stromanschluss Cafétérieb
Frischwasser Garten/Terrasse
Sanitäreinrichtungen Fahrradverleih
Ver- und Entsorgung nächsten Ort
Grillplatz nächsten Lebensmittelladen

Platz liegt ruhig mitten in der Natur
Platz liegt zentrumsnah
Entsorgungsstation am Platz
bis zu 12 Meter lange Stellflächen
kostenloser Platz
Platz mit schöner Aussicht
Platz nur bedingt empfehlenswert, für Durchreise geeignet
keine separaten Stellflächen für Reisemobile
Pkw parken Platz zu

Beurteilung Korrespondenten

Reisemobilplatz Am Arminiuspark
Burgstraße 10, Bad Lippspringe Marketing GmbH, Tel.: 05252/97700, E-Mail: marketing@bad-lippspringe.de Internet: www.bad-lippspringe.de

Karte D6 (Seite 87), F4

33175 Bad Lippspringe

Karte D6 (Seite 87), F4

24613 Aukrug

Reisemobilplatz am Freibad

Zum Sportplatz 1, Jens Gerhardy, Tel.: 04873/901599, E-Mail: jens.gerhardy@gmail.com Internet: www.wohnmobilstellplatz-aukrug.de GPS: 9°47'30"E/54°4'28"N

Areal: separate und gekennzeichneter Reisemobilplatz unmittelbar am Arminiuspark. = 10 auf Pflaster, Kurbeitrag ab der 2. Nacht 2,80 EUR pro Person. Ver- und Entsorgung kostenpflichtig. Sonstiges: Ankunft möglichst bis 22.00 Uhr.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: aus Paderborn B1 Abfahrt Bad Lippspringe, im Kreisverkehr 3. Ausfahrt. Auf der Detmolder Straße Richtung Innenstadt, rechts auf die „Lange Straße/Am Steinort“, links in die Burgstraße.

Aktivitäten: Sportstudio mit Sauna und Solarium, Ballsportfelder und Tennisplatz hinter dem Freibad.

Gastronomie: Café im Sportclub mit Brötchenservice auf Vorbestellung., Gasthof Aukrug 800 m.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Segelflugplatz 1 km, Golfplatz 1 km.

Entfernung: 1 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Hünengräber 8 km.

Gastronomie:

Warme Küche: 11.00-14.00 Uhr, 17.00-21.00 Uhr.

Hauptgerichte: 8-15 EUR. Sonstiges: Frühstücksservice.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Bodensee 20 km.

Entfernung: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: historische Hammerschmiede 2 km, historische Altstadt Wangen 10 km.

Zeichenerklärung

Reisemobilplatz am Freibad

Zum Sportplatz 1, Jens Gerhardy, Tel.: 04873/901599, E-Mail: jens.gerhardy@gmail.com Internet: www.wohnmobilstellplatz-aukrug.de GPS: 9°47'30"E/54°4'28"N

Areal: separate und gekennzeichneter Reisemobilplatz unmittelbar am Arminiuspark. = 10 auf Pflaster, Kurbeitrag ab der 2. Nacht 2,80 EUR pro Person. Ver- und Entsorgung kostenpflichtig. Sonstiges: Ankunft möglichst bis 22.00 Uhr.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: aus Paderborn B1 Abfahrt Bad Lippspringe, im Kreisverkehr 3. Ausfahrt. Auf der Detmolder Straße Richtung Innenstadt, rechts auf die „Lange Straße/Am Steinort“, links in die Burgstraße.

Aktivitäten: Sportstudio mit Sauna und Solarium, Ballsportfelder und Tennisplatz hinter dem Freibad.

Gastronomie: Café im Sportclub mit Brötchenservice auf Vorbestellung., Gasthof Aukrug 800 m.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Segelflugplatz 1 km, Golfplatz 1 km.

Entfernung: 1 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Hünengräber 8 km.

Gastronomie:

Warme Küche: 11.00-14.00 Uhr, 17.00-21.00 Uhr.

Hauptgerichte: 8-15 EUR. Sonstiges: Frühstücksservice.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Bodensee 20 km.

Entfernung: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: historische Hammerschmiede 2 km, historische Altstadt Wangen 10 km.

Zeichenerklärung

Reisemobilplatz am Freibad

Zum Sportplatz 1, Jens Gerhardy, Tel.: 04873/901599, E-Mail: jens.gerhardy@gmail.com Internet: www.wohnmobilstellplatz-aukrug.de GPS: 9°47'30"E/54°4'28"N

Areal: separate und gekennzeichneter Reisemobilplatz unmittelbar am Arminiuspark. = 10 auf Pflaster, Kurbeitrag ab der 2. Nacht 2,80 EUR pro Person. Ver- und Entsorgung kostenpflichtig. Sonstiges: Ankunft möglichst bis 22.00 Uhr.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: aus Paderborn B1 Abfahrt Bad Lippspringe, im Kreisverkehr 3. Ausfahrt. Auf der Detmolder Straße Richtung Innenstadt, rechts auf die „Lange Straße/Am Steinort“, links in die Burgstraße.

Aktivitäten: Sportstudio mit Sauna und Solarium, Ballsportfelder und Tennisplatz hinter dem Freibad.

Gastronomie: Café im Sportclub mit Brötchenservice auf Vorbestellung., Gasthof Aukrug 800 m.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Segelflugplatz 1 km, Golfplatz 1 km.

Entfernung: 1 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Hünengräber 8 km.

Gastronomie:

Warme Küche: 11.00-14.00 Uhr, 17.00-21.00 Uhr.

Hauptgerichte: 8-15 EUR. Sonstiges: Frühstücksservice.

Sport & Freizeitangebote:

Sonstiges: Bodensee 20 km.

Entfernung: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: historische Hammerschmiede 2 km, historische Altstadt Wangen 10 km.

Zeichenerklärung

Reisemobilplatz am Freibad

Zum Sportplatz 1, Jens Gerhardy, Tel.: 04873/901599, E-Mail: jens.gerhardy@gmail.com Internet: www.wohnmobilstellplatz-aukrug.de GPS: 9°47'30"E/54°4'28"N

Areal: separate und gekennzeichneter Reisemobilplatz unmittelbar am Arminiuspark. = 10 auf Pflaster, Kurbeitrag ab der 2. Nacht 2,80 EUR pro Person. Ver- und Entsorgung kostenpflichtig. Sonstiges: Ankunft möglichst bis 22.00 Uhr.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: aus Paderborn B1 Abfahrt Bad Lippspringe, im Kreisverkehr 3. Ausfahrt. Auf der Detmolder Straße Richtung Innenstadt, rechts auf die „Lange Straße/Am Steinort“, links in die Burgstraße.

<div data-b

RM Stellplätze



Karte D10 (Seite 91), E4

67591 Wachenheim bei Monsheim



Weingut Hein

Hauptstraße 38, Ortud Hein,
Tel.: 06243/8610, Fax: 06243/9098840
GPS: 8°10'4"E/49°38'15"N



Areal: angelegter Reisemobilplatz auf einem Wiesengelände zwischen Weingut und Pfrimmbach. = 10 auf Wiese, 6 EUR pro Reisemobil inklusive Ver- und Entsorgung, Strom 2 EUR. Sonstiges: Für Clubtreffen bei Voranmeldung bis 20 Stellplätze möglich.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: BAB61 Ausfahrt 58-Worms, B47 Richtung Kirchheim-Bolanden bis Wachenheim. Am Ortseingang ausgeschildert.

Aktivitäten: Weinprobe, Wandern.

Gastronomie:

Klöter Spezialitäten-Restaurant, Mölsheim 1,3 km.

Sport & Freizeitangebote:

12 km, 18 km, 2 km.

Entfernung: 2 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: spätgotische Kirche aus dem 14. Jh., Heimatmuseum, Alte Schmiede 1 km.

Karte D5 (Seite 86), C5

42929 Wermelskirchen-Dabringhausen

Reiterhof Gut Luchtenberg
Luchtenberg, Ingrid und Siegfried Börner,
Tel.: 02193/3558, Fax: 02193/1099
E-Mail: siegfried-boerner@t-online.de
Internet: www.gutluchtenberg.de
GPS: 7°9'12"E/51°4'31"N



Areal: Stellplätze am Reiterhof in Einzellage. = 6 auf Wiese, Schotter, 5 EUR pro Reisemobil inklusive 2 Personen, jede weitere Person 2 EUR, Strom 2,50 EUR, Wasser 1 EUR.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: BAB1 Ausfahrt 97-Burscheid, B51 Richtung Wermelskirchen, 1. Abfahrt nach Dabringhausen. Im Ort rechte Richtung Odenthal, noch 4 km bis zum Gut.

Aktivitäten: Betriebsbesichtigung, Reitunterricht.

Gastronomie:

mehrere Restaurants ab 300 m.

Sport & Freizeitangebote:

4 km, 10 km.

Sonstiges: Große Dhüntalsperre 6 km.

Entfernung: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: Altenberger Dom 2 km,

Schloss Burg 10 km, Freilichtmuseum Lindlar 18 km.

Karte D1 (Seite 82), D4

26388 Wilhelmshaven

Wohnmobilstellplatz am Freibad Nord
Möwenstraße 30, Stadtwerke Wilhelmshaven,
Tel.: 04421/291140, Internet: www.baden-in-whv.de
GPS: 8°6'12"E/53°34'14"N

Areal: separater Reisemobilplatz beim Freibad Nord. = 7 auf Schotter, kostenlos, Ver- und Entsorgung



ohne Gebühr. Sonstiges: ganzjährig geöffnet, Ausweichflächen auf Rasen und Parkplatz.

An den Stellplätzen:

Sonstiges: Gasflaschentausch 300 m.

Anfahrt: BAB9 Ausfahrt 2-Fedderwardergeroden, rechts abbiegen, sofort wieder links halten und Ausschilderung folgen.

Aktivitäten: Besuch im Freibad von Mai bis September.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 400 m.

Sport & Freizeitangebote: 0 km. Sonstiges: Bushaltestelle zur City 0 km, Nordseeufer 2 km.

Entfernung: 0,5 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Niedersachsenbrücke 2 km.



Schotter, Asphalt, 9,70 EUR pro Reisemobil inklusive Ver- und Entsorgung, 1,80 EUR pro Person, Dusche 2 EUR, Strom nach Verbrauch. Sonstiges: geöffnet von 1. Mai bis 15. September.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: in Kuressaare zum Hafen beschildert.

Gastronomie: Restaurant am Hafen.

Sport & Freizeitangebote: 0 km. Sonstiges: Badestrand 0,2 km, Meteoritenkrater von Kaali 18 km.

Entfernung: 0,3 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Bischofsburg Kuressaare 2 km.

EST-93815 Kuressaare

Piibelehe Guesthouse

Piibelehe Guesthouse
Piibelehe 4, Aime & Viljar Kesküla,
Tel.: 00372-4536206, Mobiltelefon: 00372-5184310,
E-Mail: piibelehe@saaremaa.ee
Internet: www.piibelehe.ee
Region Saaremaa

Areal: Stellplätze in einem großen Garten vor einem Ferienhaus am Strand. = 10 auf Wiese, 8 EUR pro Reisemobil inklusive Ver- und Entsorgung, 1,50 EUR/Person inklusive Dusche und WC, Strom 1,50 EUR. Sonstiges: geöffnet von April bis Oktober.

An den Stellplätzen:

Sonstiges: Waschmaschine, Sauna.

Anfahrt: Insel Saaremaa, S74 nach Kuressaare, im Kreisverkehr 3. Abfahrt (Richtung Flughafen), nach 1 km links, beschildert.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 300 m.

Sonstiges: Frühstück in der Pension auf Anmeldung.

Sport & Freizeitangebote: 3 km, 2 km, 0 km.

Entfernung: 0,5 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Burg, Museum und Kirchen 1 km, Yachthafen 3 km.

ESTLAND



EST-90506 Haapsalu

Camping Piske
Männiku Tee 32, Familie Lehtonen,
Tel.: 00372-51922291,
E-Mail: info@campingpiske.ee
Internet: www.campingpiske.ee



Areal: familiär geführtes, naturbelassenes Campinggelände am Rande der mittelalterlichen Hafenstadt Haapsalu. = 40 auf Wiese, 12 EUR pro Reisemobil inklusive 2 Personen, Strom, Ver- und Entsorgung.

An den Stellplätzen:

Sonstiges: Waschmaschine, Sauna.

Anfahrt: an den Einfahrtsstraßen gut beschildert.

Aktivitäten: Stadtbesichtigung.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 500 m.

Sport & Freizeitangebote: 0 km. Sonstiges: Strand 0,5 km.

Entfernung: 0,1 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: mittelalterlicher Stadtkern und Burg 0,5 km.

EST-49402 Pala-Kodavera

Hansu Turismitalu
Hans Kalling, Tel.: 00372/452518,
E-Mail: hansu@hansu.ee, Internet: www.hansu.ee
Region Jõgevamaa



Areal: Ferienbauernhof direkt am Peipuss-See. = 5 auf Wiese, 16 EUR pro Reisemobil. Sonstiges: Ankunft jederzeit möglich.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: von Tartu auf der S43 zum Peipuss-See und entlang der Uferstraße bis Kodavere, beschildert.

Aktivitäten: Schwimmen, Angeln, Wandern, Rad fahren.

Gastronomie: Restaurant Kivi Kortes in Alatskivi 10 km.

Sport & Freizeitangebote: Badestrand 0 km.

Entfernung: 3 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Kirche von Kodavere 0,7 km, Schloss Alatskivi 10 km, historischer Ort Nina 15 km.



Kuressaare Jahisadam

Kuressaare Jahisadam
Tori 4, Oskar Jõgi,
Tel.: 00372-5031953, Fax: 00372-4533593
Internet: www.kuressaare.ee
Region Saaremaa
GPS: 22°28'11"E/58°14'42"N

Areal: eingezäunter Reisemobilplatz auf dem Gelände des Stadthafens Kuressaare, am Südufer der Insel Saaremaa gelegen. = 20 auf





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:

REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/2006

Die Adresse des Stellplatzes:

Bezeichnung: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____
Telefon/Fax: _____
E-Mail: _____
Homepage: _____

Inhaber/Verantwortlicher:

Ich bin mit der kostenlosen Veröffentlichung des Reisemobil-Stellplatzes einverstanden.

Datum/Unterschrift des Inhabers/Verantwortlichen:

- Restaurant
- Bauernhof
- Weingut
- Schloss/Burg
- Freizeitpark
- Freizeit-/Erlebnisbad
- Kultur-/Technikmuseum
- 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 scharfe Kurve
- niedrige Brücke tief hängende Äste
- Sonstiges: _____

4. Anzahl der Stellplätze:



= _____

Die Stellplätze sind als solche ausgewiesen ja nein

5. Untergrund der Stellplätze:

- Asphalt Wiese
- Schotter Schotterrasen
- Rasengittersteine
- Pflaster Sand

6. Eine Übernachtung kostet:

€ _____

Personen €: _____

Nebenkosten €: _____

Im Preis enthalten:



RM | Stellplätze

Fragebogen



7. Vorherige Reservierung eines Stellplatzes ist notwendig:

ja nein

8. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut:



ja nein

9. Hunde sind willkommen:



ja nein

10. An den Stellplätzen gibt es:

- Stromanschluss zum Fahrzeug: ja nein
- Wasserentnahmestelle: ja nein
- Sanitäreinrichtungen: ja nein
- eine Ver-/Entsorgungsmöglichkeit: ja nein
- einen Grillplatz: ja nein
- eine Liegewiese: ja nein
- einen Spielplatz: ja nein
- ein Freibad: ja nein
- ein Hallenbad: ja nein
- 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

kurz & knapp

Ski-Weltcup

Am 28. und 29. Oktober 2006 eröffnet Sölden die Ski-Weltcup-Saison 2006/2007. Familie Kreisl von Camping Sölden lädt herzlich zu dem Spektakel ein. Das Aktiv- und Freizeitgelände für Ski- und Gletscher-Sportler liegt quasi direkt vor der Reisemobiltür. Tel.: 0043/5254/26270, Internet: www.camping-soelden.com.



Perle für Urlauber

In Medelby, 18 Kilometer westlich von Flensburg, ist auf 5,3 Hektar in den letzten sechs Monaten ein großzügig angelegter Wellness-Campingplatz entstanden. Camping Mitte, so der Name, verfügt über 158 jeweils 120 Quadratmeter große Stellplätze, davon haben 138 Wasser-, Abwasser- und 16-Amphere-Stromanschluss. Zusätzlich stellen die Betreiber 20 Kurzzeit-Übernachtungs- und 25 Stellplätze bereit. Der Wellnessbereich besteht aus Saunalandschaft, Schwimmhalle und Physiotherapie-Praxis. Tel.: 0173/7212169, E-Mail: mayers-bjerringgaard@t-online.de.

Union Lido, Cavallino/Adria

Madonna im Meer

Federico Stella, der weitgereiste Tauchlehrer des Camping Union Lido in Cavallino, hat nun ein neues Ziel für die Absolventen seiner Tauchkurse: die Madonna degli Abissi (Madonna der Meerestiefe). Mitte September wurde diese 1,80 Meter große und zwei Tonnen schwere Marmorstatue aus weißem Bozener Marmor im Gebiet der Tegnue etwa 4,5 Seemeilen vor dem Campingplatz zu Wasser gebracht und in einer 18-stündigen Anstrengung in 20 Meter Tiefe am Meeresboden verankert.

Die Tegnue sind weitläufige Felsformationen vor dem Litorale von Cavallino, die in ihrer Struktur und Artenvielfalt an tropische Korallenriffe erinnern, so Camping-Manager Armando Ballarin, auf dessen Initiative die ganze Aktion zurückgeht. Vor



40 Jahren wurden die Tegnue entdeckt. Fischer hatten in dieser fischreichen Zone immer wieder ihre Netze zerrissen, weil diese an den Felsen hängen geblieben waren. Für Taucher gilt dieses Gebiet schon seit mehreren Jahren als ein farbenfrohes Unterwasserparadies.

Taucher können in den Tegnue Lebewesen bewundern, die im Mittelmeer einzigartig sind. Da wimmelt es von Seesternen und Krustentieren, vom Einsiedlerkrebs bis zum Hummer. Dazu kommen unzählige Fischarten, darunter Meeraale und Seebarten, die typischen Fische der Lagune. Oft sieht man auch Schwärme von Zwerg-Dorschen um die Felsen schwimmen.

Info-Tel.: 0039/0412575111; Internet: www.unionlido.com.

Stellplatz-Info

Geöffnet vom 1.5 bis 30.9., Stellplätze auf dem Gelände, streng reglementiert, komplexes Freizeitangebot, Fäkalentsorgung, Frisch- und Abwasser, mehrstöckiger Wellness-Komplex. Preise: Erwachsene 9,30 Euro, Stellplatz ab 21 Euro.



Stellplatz-Info

30 Stellplätze für Reisemobilisten, geschottert, mit Stromanschlüssen und Ver- und Entsorgung. Geöffnet bis Ende November.

Seecamping Günztal/Breitenthal

Einladung zum Oldtimer-Treffen

Auf der im Frühjahr eingeweihten Freizeitanlage Seecamping Günztal am Oberrieder Weiher in Breitenthal/Schwaben findet vom 3. bis 5. November 2006 zusammen mit dem Camping Oldie-Club (COC) zum Abcampen ein Caravan-Oldtimer-Treffen statt. Hierzu

sind alle Freunde und Liebhaber alter Gespanne eingeladen. Die Übernachtungspauschale beträgt 14 Euro pro Gespann. Für Kurzweil und Unterhaltung sorgen ein Flohmarkt und das bunte Programm.

Info-Tel.: 08282/881870, Internet: www.cocev.de.

Regenbogen Camps

Ein Ticket für Mobilisten

Speziell für Reisemobilisten bietet die Regenbogen AG das Mobil-Ticket zur Herbstsaison an. Mit dieser neuen Zehnerkarte erleben mobile Gäste sieben Regenbogen Camps für einen Preis. Das Ticket gilt für die Plätze in Boltenhagen, Prerow, Nonnenwitz, Göhren, Born, Tecklenburg und im schwedischen Arhus. Es kostet 125 Euro und kann pro Übernach-



tung eingelöst werden. Das Mobil-Ticket enthält: zehnmal eine Übernachtung für ein Reisemobil mit bis zu fünf Personen, ausgenommen sind Strom und Kurtaxe. Wer bei der zehnten Übernachtung gleich ein weiteres Mobil-Ticket kauft, darf eine Nacht gratis länger bleiben. Erhältlich sind die Bons auf allen Regenbogen Camps.

Gültigkeitszeitraum: noch bis 31. Oktober 2006, 15. Dezember 2006 bis 5. April 2007, 10. April bis 24. Mai 2007, 3. September bis 3. November 2007, 15. bis 31. Dezember 2007. Info-Tel.: 0431/237230, Internet: www.regenbogen-camp.de.



Waldcampingplatz Erzgebirgsblick, Amtsberg

Lichterglanz im Advent

In der Adventszeit ist das Erzgebirge mit seinen Weihnachtsmärkten, von zahllosen Lichtern geschmückten Ortschaften, Bergparaden, Schnitzerstüben und Holzkünstlern beliebtes Ziel für Reisemobil-touren. Der Waldcampingplatz Erzgebirgsblick in Amtsberg bietet für seine Gäste, die nicht mit dem eigenen Fahrzeug fahren möchten, fast den ganzen Dezember über organisierte Bustagesfahrten an – etwa nach Meißen zu den Weihnachtsmärkten an der Elbe (2. Dezember, 23,90 Euro pro Per-

Stellplatz-Info

Reisemobilisten mit Hund sind besonders willkommen. Der Platz ist ganzjährig geöffnet.



Rubi-Camp, Oberstdorf

Bergblick inklusive

Auf ihrem Campingplatz bieten **Monika und Alois Zeller** Reisemobilisten viel Komfort, kümmern sich um jeden Gast und geben Ausflugstipps.

Das Rubi-Camp in Oberstdorf steht in keinem Stellplatz-Führer, obwohl die Anlage ursprünglich als Komfort-Reisemobil-Platz konzipiert war. Dafür ist er in jedem einschlägigen Campingführer gelistet.

Der Grund: Das Landwirt-Ehepaar Monika und Alois Zeller verfolgte ein klares Schema – 100 Quadratmeter pro Parzelle, alle 100 Stellplätze mit Strom-, TV-, Frisch- und Abwasseranschluss. Außerdem ist der Untergrund mit Rasengitterstei-

nen befestigt, so dass ein Mobil bei allen Wetterlagen sicher steht. Neue Sanitäranlagen, Kinderspielplatz, Grillplatz und ein Bistro mit Terrasse sorgen für zusätzlichen Komfort. Ergo: Um als Stellplatz deklariert zu werden, bietet das Rubi-Camp einfach zu viel Luxus.

Macht nichts. Reisemobilisten haben die im Jahr 2001 eröffnete Anlage trotzdem entdeckt. „Caravaner und Reisemobilisten halten sich im Sommer die Waage“, erzählt Mo-



nika Zeller, „im Winter ist die motorisierte Fraktion jedoch in der Überzahl.“ Rund 50 Prozent Stammgäste zählen die Betreiber mittlerweile: „Bei Reisemobilisten hat sich herumgesprochen, dass unsere Schranke beweglich ist“, schmunzelt Monika Zeller.

Trotzdem gibt es Regeln. Ab sieben Uhr morgens ist der Platz geöffnet, bis 22 Uhr ge-

währt das Rubi-Camp Einlass. Meistens handelt es sich um Urlauber, die acht Tage bleiben oder länger. Aber auch jene, die nur kurze Zeit verweilen, sind gern gesehene Gäste.

Die Philosophie des Hauses lautet: den Gästen die Schönheit des Allgäus vermitteln. Monika und Alois Zeller kennen malerische Wanderwege, die tollsten Hütten, berühmte

Fotos: Rubi-Camp



Viel Platz und viel Komfort erwarten die Reisemobilisten auf dem Rubi-Camp in Oberstdorf. In der Ski-Saison ist Anmeldung ratsam.

Kirchen und Kapellen, Radwanderwege für jeden Geschmack und abenteuerliche Mountainbike-Strecken. Sie spendieren auch schon mal Bummelzug-Fahrten zu feucht-fröhlichen Heimatabenden, damit die Gäste ihr Mobil auf dem Platz stehen lassen können. Oder sie feiern selbst ein Fest auf dem Platz. Das aber meist spontan.



„Im Winter“, rät Monika Zeller, „sollten Reisemobilisten reservieren.“ Denn das Skigebiet rund um Oberstdorf erfreut sich großer Beliebtheit. So beginnt vor der Einfahrt die beliebte Langlauf-Loipe nach Schöllang, und zum restlichen Spurennetz sind es nur wenige Minuten. Das alpine Skigebiet lässt sich bequem mit dem Bus erreichen, der direkt vor dem Platz abfährt.

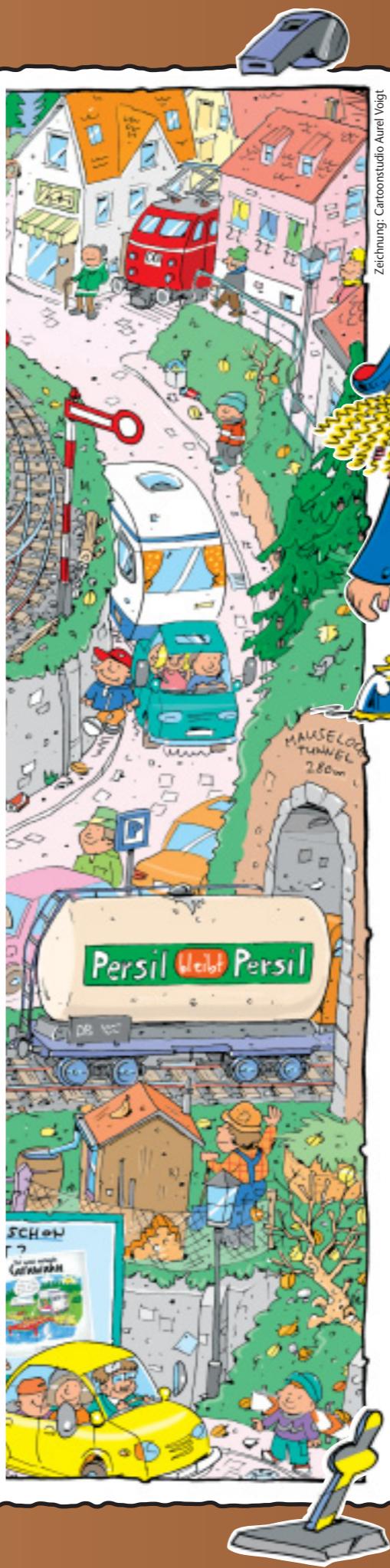
Der Übernachtungspreis gehört für Reisemobilisten eher ins höherpreisige Segment (siehe Stellplatz-Info). Dafür stimmt das Angebot auf dem Platz – und der Bergblick ist inklusive. *Rainer Schneekloth*

Stellplatz-Info: Rubi-Camp in Oberstdorf

Geöffnet vom 8. Dezember bis 10. November. Hunde sind erlaubt. Gebühren: Erwachsene 5,20 Euro, Kinder ab 2,50 Euro, Motorcaravan 10,60 Euro, Hund 2,60 Euro, Strom inklusive, Kurtaxe 2,20 Euro, Umweltbeitrag 1 Euro. Stromanschlüsse ab 8 A. Ausguss für Kassettentoiletten, Entleerung von Abwasser- und Fäkalttanks. Adresse: Rubi-Camp, Rubinger Straße 34, 87561 Oberstdorf, Tel.: 08322/959202, Internet: www.rubicamp.de.

**VIER FAHRZEUGE
SIND AN FALSCHEN
STELLEN UNTERWEGS.**

Entdeckt Ihr sie?
Dann schreibt fix an Rudi und Maxi,
sie verlosen zwei tolle Tier-Lexika. Viel Spaß.



HALLO KIDS,

es macht Riesenlaune,
in alten Eisenbahn-
Waggons hinter

fauchenden Dampfloks durch die
Gegend zu zuckeln. Zuzuschauen,
wie der Heizer unermüdlich Kohle
in den riesigen Ofen schaufelt.

Fahrt mal mit auf einer
der vielen Museums-
bahnen. Viel Spaß dabei wün-
schen Euch **Rudi und Maxi**



TIPPS FÜR EUCH

tolle Gewinne: Tier-Lexika

VIERBEINER GANZ NAH

Das große Tierlexikon aus dem Verlag ars Edition lädt zu einer Reise durch die Tierwelt ein. Das Buch zeigt Fotos von 700 Tierarten aus aller Welt: Elefanten und Eisbären, Papageien und Pinguine, Giraffen und Gorillas. Ihr erfahrt, wie die Tiere im Dschungel oder in der Wüste leben, was sie fressen und wo sie schlafen.

Das 264 Seiten starke Buch von ars Edition kostet 19,90 Euro. Wenn Ihr das Suchbild von Rudi und Maxi löst, könnt Ihr zwei Bücher gewinnen, welche die beiden verlosen. Viel Glück.



drachenhöhle syrau

REISE IN DEN BAUCH DER ERDE

Feuchte, kühle Luft umfängt Euch in den verschachtelten Felsgängen der Drachenhöhle 16 Meter unter der Erde. Auf einem Rundgang in der sächsischen Schauhöhle entdeckt Ihr unterirdische kristallklare Seen und bizarre Tropfsteine, etwa den Tannenzapfen, das Elefantenohr oder den versteinerten Wasserfall. Ihr zahlt 2,50 Euro Eintritt, Eure Eltern 4,50 Euro. Die Höhle ist im November täglich von 10 bis 16 Uhr geöffnet. Außerdem sehenswert: eine alte Windmühle nahe Syrau, in der Ihr erleben könnt, wie früher Mehl gemahlen wurde. Tel.: 037431/3294, www.drachenhöhle.de



Foto: Drachenhöhle Syrau

Zu gewinnen: Thermo Top C
Motorcaravan mit
Komfort-Vorwahlühr
und Einbau

Bühnen- auftritt	In welchem Be- reich ist Webasto einer der Welt- marktführer?													
silber- weißes, weiches Metall				lange, schmale Halb- insel		nach Abzug der Unkosten		verschö- nerndes Beiwerk	chemi- sches Zeichen für Gold		Abkür- zung für Leutnant	2		Körper- glied
nordi- scher Hirsch, Elch				kosmet. Mittel und Pflege							Kletter- pflanze			unver- fälscht
sauber, unbe- schmutzt	ägypti- sche Göttin	Groß- mutter			Anhäng- lichkeit, Loyalität		Felsen- klippe im Meer	Feuer- kräfte	ohne Erhebun- gen und Tiefen					
			franz. Stadt an der Loire		Baum- woll- hemd (engl.)					Kloster- vorsteher		zuguns- ten einer Person, Sache		Monats- name
flüssi- ges Pflege- mittel	großer Beutel, Behälter aus Stoff	7		obere Gesichts- partie					12	sich befreit führen				
Prunk- schloss in Bayern					18			Hast		Frau Jakobs im A.T.		Nuss- strauch	Durch- sichts- bild (Kzw.)	Herr- scherin, Monar- chin
Einrich- tung zur Briefbe- förderung	aufwärts, nach oben		Grund- stoff, chem. Element	norwe- gische Haupt- stadt	Wie lautet Webas- tos Kom- petenz- aus- sage?		von Was- ser um- gebenes Land	Zusam- men- setz- spiel	Opern- solo- gesang					ein Planet
	9			gerade nach vorn gespieltes Zuspiel							15	Spion, Spitzel		
klein- körnige Getreideart	außer- ordent- lich	Senke im Gelände	►		amerika- nischer Schrift- steller	unge- braucht	4		Rosen- lorbeer	deut- scher Physiker			Papst- name	
				musika- lisches Werk				Fußglied		Verhalten in heikler Lage (ugs.)				
Fluss zum Weißen Meer	Auf- seher, Wächter	Raub- fisch		Schub- lade; Sparte	bös- artiger Mensch	sehr großer Mann	weise, gescheit			Gruppe von acht Solisten (Musik)			3	
Was bringt Webasto ins Reise- mobil?											Sing- stimme	Heide- kraut; Frauen- name		Zier- strauch
lang- schwän- ziger Papagei	5	Pflanzen- keim, Saatkorn		frühere franz. Silber- münze	Wind- schat- tenseite (Schiff)				Ausdeh- nungs- begriff					
				Haupt- stadt von Saudi- Arabien				Signal- farbe				Zier- pflanze; Wappen- blume		altrö- mische Monats- tage
Mixtur, Ge- mengen	kleines, hirsch- artiges Waldtier	Laub- baum	►			Nass- zelle, Feucht- raum	Arbeits- gruppe; Mann- schaft		ugs. für sonder- barer Mensch	Schling- -, Urwald- pflanze	13			
	8			artig, brav				Berech- nung, Strate- gie						großer Nacht- vogel
großer Fluss		alt- isländ. Schrift- tum	►		Wett- kampf- stätte; Manège				6	weithin hörbar				
Fluss der Schweiz u. Frank- reiche				optisches Speicher- medium (Abk.)			Ausbil- dender (Kurz- wort)					Tier- pflege		

Lösungswort: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

13 14 15 16 17 18 19

ANZEIGE

Webasto
Feel the drive

PREISRÄTSEL

RUNDUM-KOMPETENZ FÜR WOHLFÜHLKLIMA IN IHREM REISEMOBIL

Speziell im Urlaub vertrauen viele Reisende weltweit auf die Technologie von Webasto. Denn mit hochwertigen Produkten von Webasto genießen Sie größtmögliche Unabhängigkeit, Erholung und Entspannung in der freien Natur. Dafür steht auch unser C-Konzept: Complete Cabin Climate Comfort Control. Dieser Name umschreibt unser Bestreben, Ihnen mit jedem Produkt und zu jeder Jahreszeit, Komfort und Wohlfühlklima und somit Wohl befinden in Ihrem Reisemobil zu bieten. Das Produkt-Portfolio reicht von der Reisemobilheizung über innovative Dachsysteme bis hin zu Kühlanlagen und Dieselskochern. Überzeugen Sie sich von unserer Gesamtkompetenz:

Thermo Top C Motorcaravan Wärme-Plus im Reisemobil Fahrerhaus. Im Winter wird es in der Fahrerkabine aufgrund des hohen Wärmeverlustes kaum angenehm warm. Hier hat Webasto eine spezielle Lösung entwickelt: Die Thermo Top C Motorcaravan. Diese versorgt den Innenraum direkt über die Lufteinlässe des Armaturenbretts mit Warmluft. So erwärmt sich die Fahrerkabine automatisch und der gesamte Fahrzeugaum kann genutzt werden.

Diesel Cooker X100: Kochen zu Hause. Wer im Reisemobil kochen will, muss keine Abstriche im Punkt Funktionalität und Design machen. Der integrierte Dieselbrenner ersetzt die Ceran® Kochfläche, die Platz für zwei Kochtöpfe oder Pfannen bietet. Gase werden direkt aus dem Fahrzeug geleitet. Die Zeiten offener Flammen im Wohnbereich sind damit vorbei – und ein hohes Design gibt es umsonst dazu!

Webasto ist einer der Weltmarktführer im Bereich der Automobilzulieferer. Die Produkte von Webasto tragen maßgeblich zu mehr Komfort und Fahrerlebnis bei. Gerne senden wir Ihnen Prospektmaterial zu.

Webasto AG, Global Comfort Solutions, Postfach 80, 82132 Stockdorf
Hotline: 01805-707400 (12 ct/Min.)
Internet: www.webasto.de, E-Mail:
marketing-services@webasto.de

Teilnahmebedingungen

unter allen richtigen Einsen-
gen wird eine Thermo Top
Motorcaravan mit Komfort-
wrahluhr und Einbau verlost.
z. nummerierten Falda im

die nummerierten Felder im
Kärtchen ergeben das Lösungs-
wort. Schicken Sie dieses
wort auf einer ausreichend
großen Postkarte an
oldeMedien, Preisrätsel,
Hauswiesenstr. 5A, 70327
Uttgstadt oder per E-Mail an
oldeMedien@t-online.de

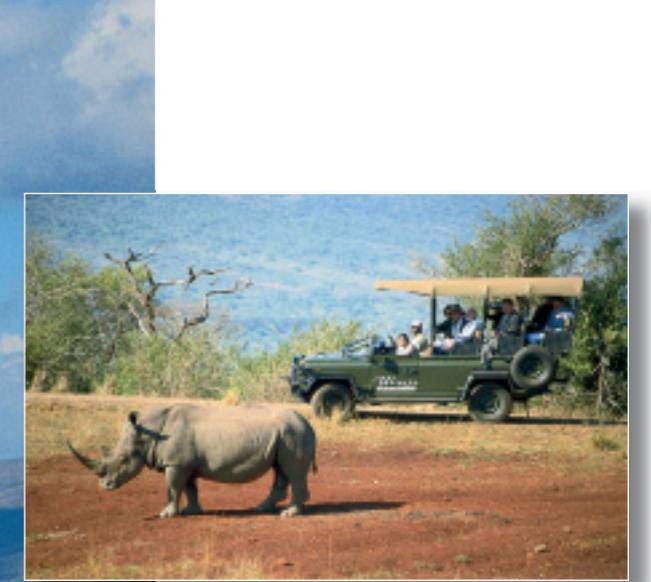
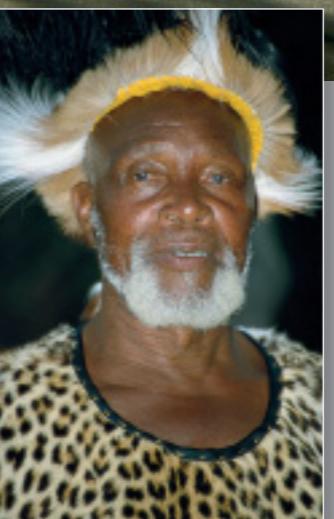
Rechtsweg ist ausge-
schlossen, eine Abgeltung in
Id nicht möglich

Die richtige Lösung des Rätsels in Heft 9/06 hieß: FAMILIENCAMPING! Urlaub im Freizeitcenter Oberrhein haben gewonnen: Albert Zimmernann, Meschede; Andreas Schuldt, Versmold; Annemarie Stegmeier, Münzen. Herzlichen Glückwunsch!

Auf allen Wegen

Der Wildnis auf der Spur: Mit dem Allradmobil durch Südafrika, Swasiland und Lesotho.

Dia-Vortrag
auf dem
S.A.T. 23.2006
Das große Treffen der Selbstausbauer und Tüftler



Zehn Stunden Flug nach Johannesburg, dann zum Glück eine problemlose Fahrzeugübernahme bei Vermieter Maui. Das Allradmobil von Toyota ist voll getankt und rollt auf guten Straßen in Richtung Swasiland. Es ist eine Drei-Länder-Tour, die vor ihm liegt, eine Reise zwischen hohen Bergen, wilden Tieren und archaischen Traditionen.

An der Grenze zum Königreich Swasiland suchen Zöllner mit großem Einsatz und viel Spaß die Fahrgestellnummer des Toyota. Dann ist der Weg frei. Touristen zieht die Ursprünglichkeit der Natur und des Lebens auf dem Land nach Swasiland. Obendrein nutzen Touristen Swasiland als günstige Transitroute vom Krügerpark in Richtung Zululand und Durban.

Die Infrastruktur des mit 17.000 Quadratkilometern nach Sambia kleinsten selbstständigen Landes auf dem afrikanischen Kontinent mit einer Million Einwohnern bietet mobil Reisenden gute Möglichkeiten für einige Tage Urlaub. Begeisternd wirkt dabei stets die Gastfreundschaft der Menschen. Demgegenüber tritt der Reichtum der Fauna und Flora beinahe in den Hintergrund.

Ohnehin spielt die Wildnis in den Parks eine größere Rolle. So warten in KwaZulu Natal, südlich von Swasiland, einige Wildparks auf Besucher. Zum Einstieg empfiehlt sich der Itala N.R. Beeindruckend sind seine märchenhafte Landschaft und eine Allradpiste, auf der Mensch und Mobil zum ersten Mal zeigen können, was in ihnen steckt.

Die große Faszination der Tierwelt ergriff die Gäste aus dem fernen Europa im Hluhluwe und Umfolozi Game Reserve sowie in der Wasserwelt des Greater St. Lucia Wetland Parks. Dort bleibt der Toyota stehen, dort läuft die Safari vom Boot aus.

Nach so viel Tier- und Pflanzenwelt lassen dumpf dröhrende Trommeln aufhorchen. Die Erde bebt unter den Tritten dunkelhäutiger Männer. Das flackernde Licht der Fackeln zeichnet Schatten der Erschöpfung in die jungen, schwarzen Gesichter: Seit ►



Platz für Vielfalt: Der Katse-Damm staut einen der größten Seen der Erde. Die Abendsonne wirft lange Schatten auf den Stellplatz. Blumen, die in Deutschland eher in Gewächshäusern gedeihen, sprießen hier unter freiem Himmel.



mehr als einer Stunde begeistern die Zulus mit ihren Tänzen die Besucher.

Es sind vor allem junge, unverheiratete Burschen und Mädchen, die die traditionellen Gesänge und Tänze ihres Volkes bewahren. Ob Bullen- oder Jagdtanz, das typische Merkmal aller Zulutänze ist das akrobatische Hochwerfen eines Beines bis auf Kopfhöhe. Das folgende kraftvolle Aufstampfen lässt den Boden unter den Füßen erzittern.

Shakaland heißt das geschichtsträchtige einzigartige Zuludorf, 200 Kilometer nordöstlich von Durban. Hier wird die Geschichte des stolzen Volkes lebendig. Der

große Kraal entstand erst 1984 im Rahmen der Produktion des Monumentalfilmes über den mächtigen Krieger und Herrscher Shaka Zulu und für viele Urlauber gehört ein Ausflug in die Geschichte der Zulus zum Programm. Immerhin stellt das stolze Volk mit über neun Millionen Menschen die größte Bevölkerungsgruppe im südlichsten Land des schwarzen Kontinents.

Doch es gibt auch natürlich gewachsene Dörfer. Mit dem Mobil sind sie abseits der Touristenstraßen im Hochland von Kwa-Zulu-Natal zu erreichen. Tatsächlich sind sie so organisiert und gebaut wie der Zulu-Kraal,

soziale Gefüge so erhalten, wie es seit Jahrhunderten lebt.

Doch das Abenteuer Afrika zeigt sich schon in den kleinen Dingen. Zum Beispiel, wenn frühmorgens eiskalte Luft in die Knochen dringt. Die Flucht aus dem Dachzelt in die Fahrerkabine des Toyota beweist: Kurz nach fünf ist die Nacht zu Ende. Noch vor Sonnenaufgang werden Dachzelte und Gepäck verstaut. Pünktlich um halb sechs rollt der Wagen vom kleinen, recht komfortablen Zeltplatz des Städtchens Himeville am Fuße der mächtigen Drakensberge.

Das Königreich der Berge, Lesotho, steht auf dem Plan. Im Prospekt steht, dass



die Grenzstation am Sani-Pass um 8 Uhr öffnet. Doch dass die Passstraße schon am Fuß der Berge ein Tor versperrt, behält die Information für sich. Also heißt es jetzt, 90 Minuten zu warten. Warten auf die Toröffnung, warten auf den Pass. Das Thermometer im Auto zeigt knapp sieben Grad. Da hat es selbst die gerade aufgehende Sonne schwer, die Kälte zu vertreiben. Wie mag es da erst auf dem 2.865 Meter hohen Pass aussehen? Hat es womöglich geschneit?

Wolken gibt es genug, die an der Bergwand hängen und langsam ins Tal drücken. Dann endlich: Ein südafrikanischer Grenzer öffnet mit einem großen Schlüsselbund das

Tor. Wenige Meter weiter, in einer kleinen Baracke, doch dafür schnell und unkompliziert, erledigen Zöllner die Passkontrolle.

Ganz unspektakulär beginnt die Fahrt auf einer der spektakulärsten Passstraßen der südlichen Hemisphäre: Schotter, mittelgroße Steine, eine relativ breite Piste. Langsam führen die Serpentinen nach oben. Immer grandioser wird der Blick zurück ins Tal. Die letzten Wolken haben sich verzogen. Im gleißenden Sonnenschein liegt das Vorland der südlichen Drakensberge am Fuße der Passstraße.

Allmählich wird die Schotterpiste schlechter, die Straße enger, der Anstieg

steiler. Ohne Allrad gäbe es hier die ersten Probleme, dabei kommt das schwierigste Stück erst noch. Dann plötzlich, es sind nur noch wenige Serpentinen bis zum Pass, ist Schluss. Steine und Felsen sind so groß, dass der Toyota nicht mehr will und kann. Das Vorgelege muss ran, also der Schleich-►



Herausforderung für Mensch und Maschine: Die Fahrt über den Sani-Pass gestaltet sich streckenweise sehr schwierig, weil die Straße nicht mehr als eine Schotterpiste ist. Da haben es Ochsenkarren in der Ebene leichter.

gang. In Schrittgeschwindigkeit und mit Angst einflößender Schräglage mal nach links und mal nach rechts kämpft sich der Allradler die letzten dreihundert Meter auf den Pass. Geschaft.

Von hier geht es auf Schotterstraßen weiter, aber erst wartet die Lesothoer Grenze. Dank eines viel wichtigeren Fußballspiels im Fernsehen haben die Grenzer keine Lust auf große Kontrolle. Wenn im Westteil Lesothos die Straßen in den letzten Jahren besser geworden sind, ist im Osten davon nichts zu merken – und der Sani-Pass liegt im Osten. Dabei ist das Problem nicht der Straßenzustand allein, es sind Ausschilderung und Kartenwerk: Immerhin drei Lesothokarten befinden sich im Gepäck und jede zeigt andere Straßen.

Vorerst geht es auf der Schotterpiste quer durchs Hochland in Richtung Thabang. Kleine Hütten säumen den Weg, immer wieder trifft der Urlauber auf Reiter oder von Ochsen gezogene Gespanne. Auf manchen Feldern sind ganze Dorfgemeinschaften mit der Ernte beschäftigt.

Schon auf den ersten Kilometern zeigt sich, wie freundlich die Basotho sind, die zu 98 Prozent die zwei Millionen Einwohner des kleinen Landes ausmachen, das etwa so



groß ist wie Belgien. Bei der Fahrt durch die Dörfer winken sie, bei einem Stop kommen die Menschen zum Auto. Ohne Scheu, trotz ihrer Lumpen stolz und selbstbewusst und ohne die weit verbreiteten Gesten des Bettelns. Die Kinder lachen und freuen sich mit den Besuchern aus der Ferne. Doch englisch spricht natürlich keiner, und mit der Landessprache Sotho sieht es bei den Besuchern schlecht aus.

In Thabang gehen einige kleine Straßen ab. Hinweisschilder fehlen. Also die nehmen, die am größten aussieht. Immerhin soll es eine der Hauptstraßen des Landes sein, die über Thaba-Tseka zum Katse-Damm führt, der einen der größten Seen der Welt staut. Dicht eingerollt in den Schlafsack vergeht die eisige Nacht schnell und gemütlich.

Karten, das macht die Orientierung nicht gerade leichter.

Immer wieder führt die Straße durch Schluchten und über Berge. Weil es keine Brücken gibt, sind riesige Umwege nötig. Wie weit mag das Mobil schon gekommen sein? Wann kommt die nächste, hoffentlich ausgeschilderte Abzweigung in Richtung Katse?

Langsam wird es Abend. In einer abseits der Straße gelegenen Schlucht findet sich ein ruhiger Platz. Schnell sind Dachzelt ausgeklappt und Kocher angeworfen. Die nächste Siedlung scheint weit weg: Selbst neugierige Kinder lassen sich nicht sehen. Dicht eingerollt in den Schlafsack vergeht die eisige Nacht schnell und gemütlich.



Lieber nicht baden gehen: Das Schild am Ufer weist auf eine nicht zu unterschätzende Gefahr hin.

Frisch gestärkt und voller Tatendrang geht es am nächsten Morgen wieder hinaus auf die Piste. In Thaba-Tseka gilt es, die richtige Straße zu finden. Diesmal kein Problem. Zum allgemeinen Erstaunen spricht ein junger Mann auf einem Pferd ein wenig englisch – so wird das fehlende Straßenschild nicht zum Stolperstein.

Nach zwei Stunden ist der Katse-Damm erreicht, das Etappenziel des Tages. 182 Meter ist er hoch und schneidet 2.600 Meter über dem Meeresspiegel dem Fluss Senque den Weg ab. Zwei Milliarden Kubikmeter Wasser fasst der gigantische Stausee. Erst erzeugt es in einem unterirdischen Kraftwerk Strom für Lesotho, dann fließt es über Röhren als Trinkwasser für das Umland von Johannesburg nach Südafrika.

Eines Tages soll hier ein Ziel für Touristen entstehen. Bisher ist davon außer einem kleinen Besucherzentrum mit Ausstellung und zwei bescheidenen Hotels noch nichts zu sehen.

Unweit der Staumauer auf einer Wiese, die sicher nicht zum ersten Mal als Stellplatz herhält, werden die Zelte ausgeklappt und alle Vorbereitungen für einen romantischen Abend am See getroffen. Die Luft ist klar, und eine unendliche Ruhe liegt über dem weiten, hügeligen Land.

Im Westen Lesothos, im Tiefland, das immerhin höher als 1.400 Meter liegt, ist den Dörfern und Städten ein gewisser

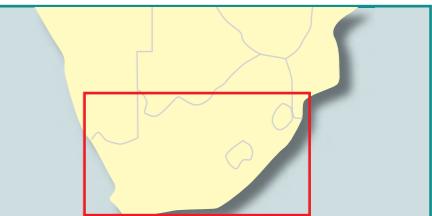
Wohlstand und Fortschritt anzusehen. Manche Straße ist geteert, viele Familien haben Strom, Baustil und Material der kleinen Wohnhäuser zeugen von Geld. Das wurde oft in Verbindung mit dem Staudammbau verdient.

Hier im Westen leben rund zwei Drittel der Einwohner und die Hauptstadt Maseru zeigt stellenweise sogar großstädtischen Charakter. An der Hauptstraße verkaufen Frauen mit typischem, spitzem Strohhut Souvenirs. Leider, und das ist eine traurige Begleiterscheinung des Fortschritts, sind im Gegensatz zum bergigen Osten viele Kinder nicht mehr ohne Hintergedanken freundlich.

Tourismusveranstalter bieten mehrtägige Reit-, Kletter- und Raftingtouren sowie Allradabenteuer abseits der Pisten an. Auf Volksfesten können Besucher einen Blick auf die Traditionen der Basotho werfen.

Unterwegs auf dem Rückweg nach Johannesburg lohnt sich ein längerer Stopp in Teya-Teyaneng. Das kleine Städtchen 50 Kilometer nördlich von Maseru gilt als Zentrum des traditionellen Kunsthandwerks. Weben, Färben, Flechten und Töpferei, all das ist in den kleinen Werkstätten zu erleben. Dass dabei auch manches Souvenir ins Gepäck wandert, ist logisch.

Noch einmal geht es einige hundert Kilometer quer durch Südafrika, zurück zur Vermietstation in Johannesburg. Dann ist die Reise leider vorbei. *Axel Scheibe*



Südliches Afrika mit dem Mobil

i South African Tourism, An der Hauptwache 11, 60313 Frankfurt, Tel.: 069/9291290, Internet: www.southafricantourism.de.

Ministry of Tourism Environment & Communication, P.O. Box 2652, Mbabane, Kingdom of Swaziland, Tel.: 00268/44556 oder 46420, E-Mail: mintour@realnet.co.sz.

Tourismus Kwazulu-Natal, Zum Schreckenacker 42, 59872 Meschede, Tel.: 02903/41345, Internet: www.zulu.org.za.



Lesotho Tourist Board, P.O. Box 1378, Maseru 100, Kingdom of Lesotho, Tel.: 00266/313760, E-Mail: ltb@ltb.org.ls.

Anreise

South African Airlines bietet gute Verbindungen von deutschen Flughäfen nach Johannesburg und Kapstadt. Die Flugzeit beträgt reichlich zehn Stunden.

Kontakt: South African Airlines, Tel.: 069/2998030, Internet: www.flysaa.com.

Mietwagen

Es empfiehlt sich, Flug und Allradcamper bei einem Veranstalter in Deutschland zu buchen. Das erleichtert die Vorbereitungen und garantiert günstigere Preise.

Kontakt: Karawane Reisen, Schorndorfer Straße 149, 71638 Ludwigsburg, Internet: www.karawane.de.

i In Südafrika und in Swasiland gibt es viele Campingplätze, die zwar keinen besonderen Luxus bieten, doch zumindest sanitäre Einrichtungen mit europäischem Mittelklasseniveau besitzen. Frei zu übernachten empfiehlt sich in diesen beiden Ländern nicht.

Etwas anders sieht es in Lesotho aus. Nur im Westen finden sich einige sehr einfache Stellplätze. Zum Ausgleich dafür können sich Reisemobilisten im Hochland ein Plätzchen suchen. Sollte ein Dorf in der Nähe ist, lohnt ein Besuch beim Dorfältesten. Ein kleines Geschenk öffnet nicht nur die Möglichkeit, sich einen Stellplatz zu suchen.

Ungeteilter Himmel

Spannender könnte eine **Reise mit dem Mobil** kaum sein:
Weite, Buddha und ein Strafenkatalog. Und das in Europa.



Ende einer Dienstfahrt: Das Autowrack steckt in einer Wanderingdüne im Zentrum der Kalmückischen Wüste. Buddhas Tempel und Schreine gehören nach 70 Jahren Sowjetunion wieder zum Alltag. Deutsch gut: Der Polizist an der Grenzstation freut sich über Besuch aus dem Westen.





Schach matt: In City Chess, dem Freizeitkomplex der Hauptstadt Elista, dreht sich alles um König, Dame und Co. In der Schule ist Schach Unterrichtsfach.



Much Matsch: Nebenstrecken ohne Asphalt haben es in sich.



Obstkiste: Lada als Verkaufsstand. Der Händler freut sich auf ein Schwätzchen.

Sie haben uns ausdrücklich gewarnt, die Menschen im Westen Russlands. „Fahrt nicht hin ins Land der Kalmücken. Wenn wir Russen schon wild und unkultiviert sind, dann sind die da unten wahre Barbaren.“

Ich bin nun schon lange genug unterwegs in Osteuropa, um solchen Einschätzungen skeptisch zu begegnen. Man zieht selbst bei uns gern übers Nachbardorf her, oder? Also geben wir nichts auf die Sprüche und werden mit eigenen Augen das im Süden Russlands zwischen Kaspischem Meer und Kaukasus gelegene Kalmückien bereisen. Es liegt ideal als Mittelpunkt einer Rundreise durch Russland und die Ukraine,

es ist zudem das einzige Gebiet Europas, in dem der Buddhismus vorherrschende Religion ist.

Nach vielen Tagen holpriger Fahrt auf russischem Asphalt erreichen wir die Wolga. An ihrem Ufer reisen wir weiter, Kasachstan liegt gerade mal 50 Kilometer links von uns. Den wunderschönen Standplätzen am Riesenstrom können wir nicht widerstehen, wir nehmen zwei Tage Auszeit.

Dann erreichen wir die autonome Republik Kalmückien. Wie werden sie uns begegnen, die Nachfahren von Dschingis Khan? Gleich der erste Polizist winkt uns raus, lächelt aber schon nach wenigen Sekunden und interessiert sich mehr fürs

Innere unseres Reisemobils als für die Fahrzeugpapiere. „Deutschland gut. Zwei Jahre Dresden“, dringt es an unsere Ohren. Jawohl, unser Polizist hat zwei Jahre in der DDR gedient, hat die besten Erinnerungen aus dieser Zeit und wünscht uns bald eine gute Fahrt.

Wo sind bloß die Barbaren? Der Blick in die Landschaft verrät: So schnell kommen hier keine. Steppe, so weit das Auge reicht. Das Asphaltband nach Elista, Kalmückiens Hauptstadt, verschwindet in der Weite und Einsamkeit. Eintönig? Keineswegs, die Steppe hat Salzseen, violettblühende Tamarisken, grasende Kamele und Kräuter, deren Aroma die Luft erfüllt. Es ist



Links: Unterschiedlicher können die Transportmittel in der Wüste kaum sein. Oben: Hotel in City Chess und ein Radfahrer in der Steppe.



Erben Dschingis Khans: Die Kalmücken sind sehr gastfreundliche Menschen.



Glaube unter Pagoden: Der Buddhismus und seine Bauwerke sind unübersehbar.

Sommer, die Steppe hat Regenzeit und Tulpenblüte schon hinter sich. Glanz liegt in der Luft. Der Boden abseits der Piste ist trocken, wir fahren einfach hinein, um hier die Ruhe und Stille zu finden, die es bei uns nur noch so selten gibt. Sanft wiegt der Wind die Gräser, es wird in den Abendstunden angenehm kühl.

Bald spannt die Milchstraße ihr helles Band über den weiten, ungeteilten Himmel, kein anderes Licht stört die atemberaubende Schönheit am Firmament. So viele Sterne. Satelliten ziehen ihre Bahnen. Eine ruhige, herrliche Nacht, viel frische und duftende Luft, keine Mücken in Kalmückien. Fast zu schön, um zu schlafen.

Am Horizont entdecken wir gelbe Dünen. Zunächst stoppen wir unser Mobil am Straßenrand und laufen zu den Sandbergen. Den ersten Hang erklimmen, sehen wir dahinter noch schönere Dünen, davor

einen traumhaften Standplatz. Da wollen wir hin und die nächste Nacht wie im Paradies stehen. Der Boden ist fest, das werden wir schon schaffen.

Gesagt, getan, wir fahren im ersten Gang mit Vollgas über eine sanfte Düne und stehen nun abseits der Asphaltstraße. Barfuß laufen wir durch den unberührten, feinen Sand. Wüstenagamen rasen über die Sandwellen, Schnarrheuschrecken fliegen lautstark bei jedem Schritt auf. Natur pur, am Horizont treibt ein Hirte seine Schafherde über weite Land.

Die Abendsonne taucht die Dünen in neues Licht, wir genießen die Ruhe und ►



Schöne bunte Welt:
Buddha lächelt von Plakaten. Die Generationen leben zusammen in schmucken Häusern. Rindviecher ziehen über die Straßen – ohne die Schilder zu beachten.



Einsamkeit, freuen uns auf eine erholsame Nacht. Wenn da nicht die Wolken wären, die mit Beginn der Dämmerung immer dicker aufquellen. Wenn es regnet, kriegen wir garantiert unser Mobil hier nicht mehr raus. Also ran ans Steuer, lieber kein Risiko eingehen.

Ich fahre an, und das Fahrzeug sackt sofort vorn ein – bis zur Ölwanne, was für ein Mist. Oberflächlich trocken und fest, erweist sich das Tal zwischen den Dünen als eine Salzpfanne mit Schlamm, keine zehn Zentimeter unter der Grasnarbe. Jetzt ganz cool bleiben. Wir sind ja auch hingekommen.

Die nächsten Stunden buddele ich behutsam die Vorderräder frei und lege unter alle Räder Bretter, die ich in den Staufächern mitführe. Die Antriebsräder haben sich noch nicht festgefressen, und das darf auch nicht passieren: Dann würde es länger

dauern. Es muss beim ersten Mal klappen. Zu allem Überfluss fängt es nun auch noch an zu tröpfeln.

Ich dachte, ich wäre schon erwachsen, wüsste, dass man mit einem Nicht-Allrad-Mobil, das eigentlich ein Lkw ist, solche Experimente bleiben lässt. Aber mich hat wohl der Steppenteufel geritten. Typisch Mann. Es war allein meine Idee.

Mit einem Ruck ein Stück zurück, dann sind wir frei. Nun aber müssen wir durchs Tal, ohne noch einmal einzusinken. Es ist mittlerweile stockdunkel, und unerbittlich weicht der Regen den Boden auf. Den ersten Gang rein und mit Vollgas durch. Bloß nicht schalten oder stoppen. Ich ziehe voll durch und wir erreichen wieder festen Untergrund. Die Dünenberge liegen nun hinter uns, die Asphaltstraße in Sichtweite.

Puh, mehr Glück als Verstand gehabt. Der Regen wird stärker, da wären wir etwas

später nicht mehr rausgekommen. Von wegen erholsame Nacht. Hundemüde fallen wir nach der Dusche zur Geisterstunde in die Betten.

Nicht für lange. Da schnaubt und prustet doch etwas. Und hat das Auto nicht gewackelt? Ach Quatsch, alles Halluzinationen. Was soll hier in der Einsamkeit denn schon sein? Unvermindert prasselt der Regen aufs Dach. Noch zweimal werde ich wach, höre immer wieder mysteriöse Geräusche. Da stöhnt doch etwas – und da. Schon wieder wackelt unser Auto.

Ich schaue aus den Fenstern – nichts. Aber da ist etwas unter uns. Es ist vier Uhr in der Früh, die Morgendämmerung setzt ein. Vorsichtig klettere ich in die Fahrerkabine, kann in den Außenspiegeln und durch die Fenster nichts entdecken. Ich öffne die Fahrertür, steige behutsam aus, spüre mein Herz klopfen. ▶



Stell- und Campingplätze

Stellplätze allgemein

Kalmückien zu bereisen – das ist selbst ohne Reisemobil etwas Besonderes. Wer dann mit dem eigenen Haus auf Rädern, wie die Bevölkerung Russlands solche Fahrzeuge bezeichnet – in die östlich des Kaukasus gelegene Republik fährt, unternimmt eine abenteuerliche, aber lohnenswerte Reise in den südöstlichsten und vielleicht auch exotischsten Zipfel Europas.

Organisationstalent und keine zu hohe Erwartung, dann ist man fit für eine Reise bis ins weite Kalmückien und gerne noch weiter. Die Entbehrungen (fehlende Campinginfrastruktur) wiegt die Urtümlichkeit der bereisten Region wieder auf.

Der größte Teil Kalmückiens ist Steppe und sehr dünn besiedelt. Als Fremder und Deutscher ist man stets willkommen, man ist Exot und wird aus Neugierde ab und zu angesprochen. Touristen gibt es praktisch keine in Kalmückien. Ein Fotoalbum von der Familie und dem eigenen Heim sind ideal für spontane Begegnungen mit den Einheimischen. Sie treffen auf unverdorbene, meist sehr gastfreundliche Menschen, die einem wirklich nichts andrehen wollen.



Weit draußen: In der Unendlichkeit gibt es viele Stellplätze.

Juni ist er wegen der Massen an Moskitos und Mücken geschlossen.

Anfragen per E-Mail: info@faszination-russland.de.

Stellplätze in der Stadt

Übernachten am Straßenrand und in der Stadt ist nicht zu empfehlen. Suchen Sie sich Stellplätze bei Hotels oder bewachte Auto-parkplätze, die es in jedem Außenbezirk der Stadt gibt. Freilich müssen Sie beim Stehen in Städten, Dörfern

Aktiv: Infos und Sehenswertes

Kalmückien liegt 3.500 Kilometer von Deutschlands Mitte entfernt. Die autonome Buddhisten-Republik kann zu dem südöstlichsten Punkt einer schönen Rundreise quer durch den europäischen Osten werden. Der Hinweg kann über St. Petersburg oder Moskau und dann über Tambow und Wolgograd bis ins Wolgadelta am Kaspischen Meer führen.

Der Rückweg verläuft dann über den Nordkaukasus (Tschetschenien und Ossetien umfahren), das Schwarze Meer und die Ukraine (Krim, Kiew).

Der direkte Weg führt über Polen und die Ukraine, beides osteuropäische Länder ohne Visapflicht für EU-Bürger.

Einzig die Wartezeiten an der ukrainisch-russischen Grenze können zur Geduldsprobe werden, bei großem Andrang ist mit drei bis acht Stunden Wartezeit zu rechnen.



Stolz: Die Hauptstadt Elista hat beeindruckende Gebäude.



Die Abfertigung verbessert sich im Großen und Ganzen ständig, viele Übergänge haben mittlerweile eine EU-Spur und sorgen für ein schnelleres Abfertigen von EU-Bürgern. Der Weg über Weißrussland ist ebenfalls möglich, man benötigt hierfür aber ein Extravisum und muss mit einigen Stunden Wartezeit an den Grenzen rechnen.

Einreisebestimmungen

Kalmückien ist eine von 21 autonomen Republiken der Russischen Föderation. EU-Bürger benötigen für die Einreise außer einem mindestens sechs Monate gültigen Reisepass ein russisches Visum, das sie sich am besten über ein russlanderfahrenes Reisebüro oder eine Visaagentur einen Monat im Voraus beantragen lassen. Folgende Visaagenturen besorgen gegenwärtig russische Einladungen und erledigen die Ausstellung der Visa:

Spomer, Bahnhofstraße 16, 53604 Bad Honnef, Tel.: 02224/94680, Internet: www.visum.net.

Pro-Visa, Wilhelm-Stolze-Straße 32, 10249 Berlin, Tel.: 030/42018973, Internet: www.pro-visa.de.

Visadienst Bonn, Koblenzer Straße 85, 53177 Bonn, Tel.: 0228/367990, Internet: www.visum.de

oder an Tankstellen meistens mit weniger schönen Plätzen vorlieb nehmen. Es geht ja dann nur ums sichere Abstellen oder das Übernachten während eines Stadtbesuches. Das unbewachte Parken ist für kurze Zeit nicht risikanter als in Deutschland.

In Elista empfiehlt es sich, in City Chess zu stehen. Es liegt am südöstlichen Rand der Stadt. Jeder Kalmücke kennt diesen vor neun Jahren erbauten Sport- und Erholungskomplex. Ihr Fahrzeug wird man dort immer unterbringen können, Sie stehen schön, sauber und sicher, haben die Möglichkeit, im Supermarkt einzukaufen, in kleinen Restaurants zu essen, am kleinen Schwimmbad zu duschen und bei Bedarf ein Hotelzimmer zu nehmen. Im Fünfminutentakt fahren kleine Personibusse (Linie 7) direkt von City Chess ins Zentrum. Anfragen bitte per E-Mail: info@faszination-russland.de.



Gut getankt: An modernen Stationen gibt es sauberen Diesel-Kraftstoff.

Gewässern wie Flüssen und Seen. Ausgetrocknete Salzseen niemals befahren, auch wenn man zu Fuß nicht einsinkt. Bis zu 20 Zentimeter unter der trockenen Schicht kann eine böse schlammige Überraschung warten. Auch die Ufernähe mit dem Fahrzeug meiden.

Sicherheit

Russland ist sehr sicher. Es boomt in den Städten, die Kaufkraft der Bevölkerung wächst, obwohl es nach wie vor große Gegensätze zwischen arm und reich gibt. Die Strafen für Diebstahl sind drakonisch hoch, die Wahrscheinlichkeit, dass Ihr Reisemobil in Städten aufgebrochen wird, ist nicht größer als in Deutschland.

Reisezeit

Der Spätsommer (zweite Hälfte August) ist ideale Reisezeit, die Steppe ist trocken und gut befahrbar, die heißeste Zeit mit Temperaturen bis 42 Grad vorbei. Die Nächte sorgen schon für angenehme Abkühlung. Farbenfroher geht es im Frühling zu, im April kommt es zur zauberhaften Tulpenblüte, die Steppe verwandelt sich in dieser Zeit in ein knallrotes Blumenmeer. Allerdings fällt dann häufig Regen, und ein Fahren abseits der Asphaltisten ist damit fast ausgeschlossen.

Vermeiden Sie dennoch, Ihr Fahrzeug lange unbewacht an einem belebten Platz abzustellen. Es gelten hier die gleichen Vorsichtsmaßnahmen wie in anderen Reiseländern. Türen und Fenster verriegeln, alle Wertsachen mitnehmen. Insgesamt werden Reiseneulinge erstaunt sein, wie sicher und friedlich es in vielen Teilen Russlands ist.

Stellplätze in der freien Natur

Traumhaft schön stehen Sie in der freien, unberührten Natur, von der es in Kalmückien mehr als genug gibt. In der Sommerzeit regnet es nur ganz selten, Sie können nach eigener Prüfung auch mit dem Nicht-Allradfahrzeug über den meist festen Steppenboden fahren. Vorsicht geboten ist bei sandigen Böden und in der Nähe von

2

Innerhalb von drei Arbeitstagen nach Einreise in Russland müssen Sie sich registrieren lassen. Fragen Sie beim Visadienst (den Einladenden) nach, wo Sie das in Russland tun können.

Als Fahrzeugeigentümer und Fahrer benötigen Sie Kfz-Schein, EU- und internationale Führerschein. An der Grenze müssen Sie eine russische Haftpflichtversicherung für Ihr Fahrzeug abschließen (vier Wochen für ein durchschnittliches Reisemobil kosten 70 Euro).

Für die Einreise in die Ukraine benötigen EU-Bürger gegenwärtig den Reisepass, die üblichen Kfz-Papiere einschließlich der grünen Versicherungskarte, auf der UA für Ukraine eingetragen sein muss, und eine Auslandskrankenversicherung. Nach der wird zwar kaum gefragt, deren Abschluss ist aber grundsätzlich sinnvoll.

Verständigung

Kalmückien ist zwar auf dem Papier autonome Republik Russlands, aber vieles ist in der Hand von Putin und seinen Moskauer Getreuen. Daher ist Russisch die vorherrschende Sprache.

4



Clever: Schach gehört in Kalmückien zum Alltag.

Englisch oder Deutsch als Sprache sind nicht gerade verbreitet, am ehesten könnte man jemanden in Elista finden.

Es ist nötig, russische Buchstaben lesen zu können. Allein die Beschilderung ist fast ausschließlich in Kyrrilisch gehalten.

Geld

Einziges Zahlungsmittel ist der Rubel, der überall in Russland gilt. Für einen Euro bekam man im diesjährigen Sommer 34 Rubel. Euro werden von allen Banken und Wechselstuben problemlos getauscht. Mit den gängigen Kreditkarten kann man Geld in größeren Städten abheben und sogar an einigen

Tankstellen bezahlen. Für EU-Bürger ist das Leben in Russland günstig: Getränke, Essen, Treibstoff (55 Euro-Cent pro Liter), alles ist billiger als bei uns. Man sollte nur bei den großen und neuen Tankstellen tanken, auch wenn es da ein paar Prozent teurer ist. Die anscheinend billigen Preise bei den kleinen Stationen gehen zu Lasten der Qualität, oder es wird die Uhr manipuliert.

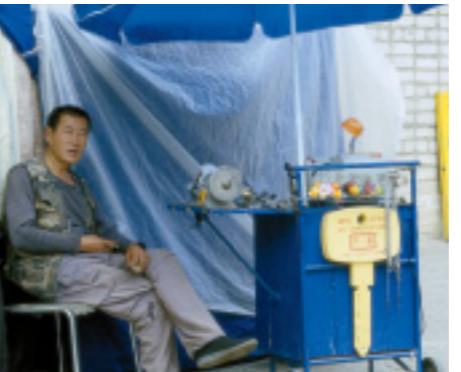
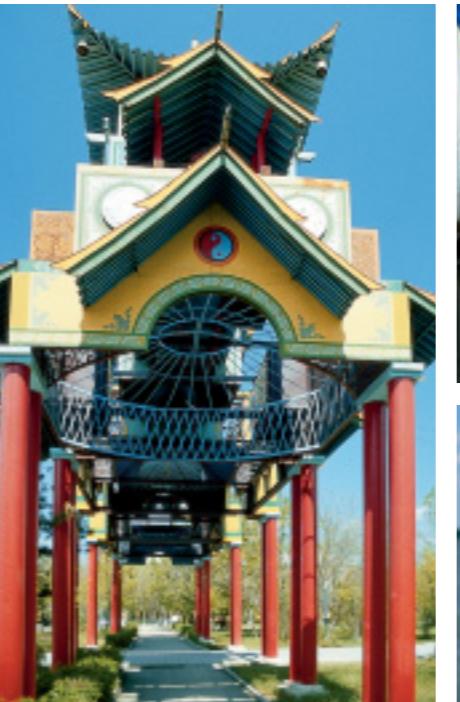
Reiseführer/Karten

Marco Polo Autokarte & Reiseguide, Russland – Ukraine – Belarus, 2006 Mairdumont, Ostfildern, Set in Klarsichthülle, Maßstab 1: 2.000.000 – 1: 10.000 000, 7,50 Euro.

Zum Fahren empfehlen sich russische Karten, die Schrift ist kyrrilisch. Vor Ort gibt es in Buchhandlungen russische Autoatlanten, einfach nach Autoatlas fragen.

Geführte Touren:

Nach Kalmückien bietet Seabridge einmal im Sommer eine geführte Reisemobiltour durch Russland und die Ukraine an. Die Route ist von Konstantin Abert ausgearbeitet, dem Autoren der Geschichte. Seabridge Motorhome Tours, Wilhelm-Heinrich-Weg 13, 40231 Düsseldorf, Internet: www.seabridge-tours.de.



Nicht typisch russisch: Die Wohnhäuser sind ordentlich herausgeputzt und überall stehen buddhistische Tempel. Der Schlüsseldienst steht für moderne Dienstleistung, der Handel mit frischem Fisch dagegen verläuft nach alten Ritualen. Links: Stattliche Flusskrebs sind in der Wolga keine Seltenheit.

Neben der Hinterachse sitzt ein Landstreicher, ziemlich verwahrlöst. Er hat unter unserem Auto vor dem Regen Schutz gesucht. Wir geben dem armen Kerl noch ein Paket aus Essen und Trinken, dazu ein paar Kleidungsstücke. Statt ruhiger Nacht viel Adrenalin – da soll noch einmal einer sagen, die Steppe sei langweilig.

Viele Menschen haben wir bisher nicht getroffen. Das wird sich nun schlagartig ändern. Wir fahren in die Hauptstadt Elista, die mancher Reiseführer als nicht sehenswert deklassiert.

Wir parken unser Auto in City Chess, so heißt der vor neun Jahren erbaute Komplex für Tourismus und Sport. Alles ist hier auf Schachspielen getrimmt, so auch die Eingangshalle der Administration. Schach ist Pflichtfach in jeder kalmückischen Schule.

„Wart ihr schon in unserem neuen Churul?“ fragt uns Sawr, der Manager von City Chess. Der Churul ist die Gebetsstätte der Kalmückischen Buddhisten. Vor kurzem wurde ein neuer Churul gebaut, ein prunkvoller Tempel, in dem alle Besucher willkommen sind, gleich welcher Religion sie angehören.

Uns empfängt man sehr freundlich und mit großer Aufmerksamkeit. Touristen kommen sonst kaum hierher. Aber allein der Churul ist einen Besuch wert. In der Mitte ruht eine riesige Buddhasäule, ein Mönch führt uns durch den so friedlichen Ort. Alles ist mit Teppichen ausgelegt, die Schuhe bleiben draußen am Eingang.

Wir dürfen fotografieren, bekommen eine Führung durch das Gebäude, alles kostenlos. Wir sind als Gäste willkommen und spüren die Gastfreundschaft auch. Zum Abschied schenken sie uns noch Früchte, sie sind alle so freundlich. Und die in Moskau haben von Barbaren gesprochen.

Den Rest des Tages schlendern wir durch das Zentrum mit seinen großzügigen Parkanlagen. Auch hier fallen wir als Touristen auf, werden immer wieder angesprochen. Sie interessieren sich einfach für uns auf eine sehr angenehme und zurückhaltende Art.

Am Abend zieht es uns in den Orient. So heißt das Restaurant, in dem wir uns zu Speis und Trank niederlassen. Es schaut in der Tat sehr orientalisch aus, große einladende Sofas umgeben die Tische, orientalische Musik spielt im Hintergrund. Die Speisekarte ist in Russisch und Kalmückisch gehalten, wer diese Sprachen nicht spricht, muss improvisieren.

Ich spreche Russisch und studiere das Menü. Es gibt kalmückische Spezialitäten und dazu Getränke wie auch bei uns zu Hause. Dann kommt die letzte Seite im Menü. Sie trägt die Überschrift „Strafen“. Auszug gefällig? Bitte schön: 100 Rubel für ein zerbrochenes Glas, 150 Rubel für einen zerbrochenen Teller, 300 Rubel für eine zerrissene Tischdecke, 1.000 Rubel für eine heruntergerissene Gardine und 3.000 Rubel für ein aufgeschlitztes Sofa.

Nach dem zweiten süffigen Bier waren wir fast soweit, zwei Teller, die Gardinen und das Sofa zu bestellen. Aber wir Reisemobilisten wollen einen guten Eindruck hinterlassen.

Die Kalmücken haben dies bei uns auf jeden Fall getan. Wehe dem, der noch mal verbreitet, Kalmücken seien nichts als Barbaren und in Elista gebe es nichts als nichts zu sehen. Dem entwerfen wir einen ganz persönlichen, saftigen Strafenkatalog.

Konstantin Abert

Zu Fuß durchs Mittelalter



Blick über den Bodensee, Rundgang durch die Fachwerkstadt und Stippvisite in der Burg: Die Perle am Schwäbischen Meer heißt Reisemobilisten willkommen.

Leise, aber unüberhörbar klappern Schuhe über das Kopfsteinpflaster. Fachwerkhäuser geben den Gassen ihren Rahmen, herausgearbeitetes Gebälk und weißes Gefache verleihen den Häusern ihr schmuckes Aussehen: Meersburg am Bodensee, genauer gesagt seine Oberstadt, hat den Charme des Mittelalters über die Jahrhunderte gerettet.

Viel zu verwinkelt geht es hier zu, als dass größere Fahrzeuge sich einen Weg bahnen könnten. Reisemobile bleiben deshalb außen vor. Aber kein Problem: Der Allmend-Parkplatz neben der Feuerwehr dient als Stellplatz, verfügt über eine Toilette sowie Ver- und Entsorgungsstation. Nur wenige hundert Meter sind es von hier, bis das Flair

aus Fachwerk und Fassaden, Treppen und Türmen, Schloss und Schönheit den Besucher umfängt.

Besonders im Herbst herrscht in Meersburg eine eigene Stimmung. Abgeebbt sind die Touristenströme, klare Luft weht über den Marktplatz und durch die Höllgasse. Eine wunderbare Zeit, jene eigenartige Atmosphäre zu schnuppern, die das Städtchen am Bodensee umgibt.

Wie ließe sich der Duft der Vergangenheit besser einsaugen als mit der Visite der Meersburg? Jenes alte Schloss, einige Mauern reichen zurück bis ins siebte Jahrhundert, ist heute Deutschlands älteste bewohnte Burg und schenkte einst der Stadt ihren Namen. Ihre trutzige Erscheinung macht sie zu einem Wahrzeichen der Region.

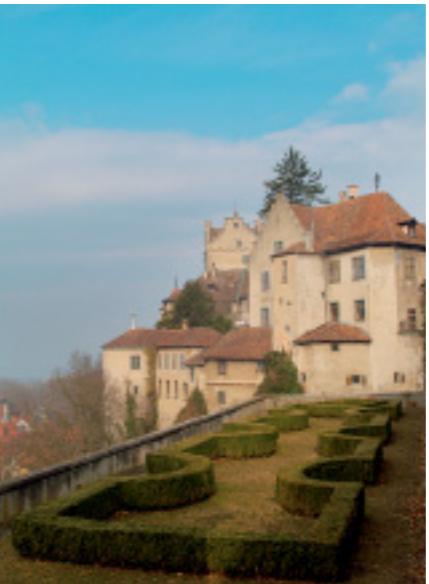
Schon Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Meersburg der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Seit diesen Tagen wagen sich Besucher über die Zugbrücke, um die mehr als 30 eingerichteten Räume zu erleben. Wahrlich, hinter dem groben Gemäuer geht es zu, wie es in einer mit-



telalterlichen Burg zugehen muss: Die alte Burgküche sieht aus, als käme die dicke Köchin gleich zurück. Die Waffenhalle strotzt von Wehrkraft, Rittersaal und Burgverlies lassen erahnen, wer das Sagen hatte und wer nicht.

Von 1841 bis 1848 lebte und arbeitete die bedeutende deutsche Dichterin Annette von Droste-Hülshoff während ihrer Aufenthalte am Bodensee auf der Meersburg. Am 24. Mai 1848 starb sie auf der Burg, vermutlich an einer schweren Lungenentzündung. Ihre Wohnräume und das Sterbezimmer sind Teil des Rundgangs. Begraben liegt sie auf dem Meersburger Friedhof.

Zu Lebzeiten hat Annette von Droste-Hülshoff bestimmt den Blick auf den Bodensee genossen. Der trägt im Herbst gern ein Gewand aus leichtem, aber undurchdringlichem Dunst. Das Licht, das die Sonne am



Tradition allerorten: Vor der Stadt hüllt sich das Schwäbische Meer in Nebel. Auf der Meersburg, Deutschlands ältester privater Burg, sind noch die Harnische früherer Herren zu sehen. Fachwerk und Schilder an Wirtschaften lassen die uralte Herkunft erahnen.



tieffblauen Himmel darüber erzeugt, bricht sich zaghaft nur in den kleinen Wellen des Schwäbischen Meeres.

Dafür durchflutet geradezu die prunkvollen Räume des Neuen Schlosses hoch oben in der Oberstadt Meersburgs. Diesen barocken Bau haben im 18. Jahrhundert die Fürstbischöfe von Konstanz als Sommersitz geschaffen.

Heute dient das weitläufige Gebäude mit seinem Treppenhaus, das dank seiner prächtigen Deckenmalereien an jenes der Würzburger Residenz erinnert, als Museum: Im zweiten Obergeschoss sind die Wohn- und Repräsentationsräume der Fürstbischöfe zu besichtigen. Das erste Obergeschoss hingegen beherbergt die städtische Galerie.

Auch an diesem wichtigen Punkt der Stadt lässt der Bodensee seinen Einfluss spüren: Die Terrasse hinter dem Neuen Schloss erstreckt sich, angelegt als barocker Garten, zum Wasser hin. Einst blickten die Fürstbischöfe auf ihr Konstanz – so wie heute die

Herrschaftliches Gebäude: Im Neuen Schloss zu Meersburg sind heute zwei Museen untergebracht.



Meersburg mit dem Mobil

i Meersburg Tourismus, Kirchgasse 4, 88709 Meersburg, Tel.: 07532/4404400, Internet: www.meersburg.de.

Burg Meersburg, Schlossplatz 10, 88709 Meersburg, Tel.: 07532/80000, Internet: www.burg-meersburg.de.

i Allmend-Parkplatz oberhalb der B 33, Gebühren: 3 Euro pro Reisemobil. Ansprechpartner: Meersburg Tourismus, siehe oben. Bordatlas 2006 von REISEMOBIL INTERNATIONAL Seite 323.

Fachwerkstraße

Motto „Fachwerk verbindet“: Meersburg markiert den südlichsten Punkt der über 2.800 Kilometer langen Fachwerkstraße. Sie verbindet mehr als 100 Fachwerkstädte von der Elbe bis zum Bodensee, ist unterteilt in neun Regionalstrecken und führt durch sechs Bundesländer. Mit einer kostenlosen Broschüre informiert der Zusammenschluss über Stellplätze entlang der Strecke.

Zu haben bei der Deutschen Fachwerkstraße, Geschäftsstelle, Probstei Johannesberg, 36041 Fulda, Tel.: 0661/43680, Internet: www.deutsche-fachwerkstrasse.de.

Termine 2006 in Meersburg

21. Oktober, 20 Uhr: Internationales Schlosskonzert im Spiegelsaal des Neuen Schlosses.

27. Oktober, 11. November und 26. Dezember, 20 Uhr: Konzert junger Künstler im Spiegelsaal des Neuen Schlosses.

1. und 2. Dezember: Weihnachtsmarkt.

17. Dezember, 20 Uhr: Adventskonzert in der Sommertalhalle.

Gäste, die sich bei herbstlichem Wetter mit einem heißen Tee stärken.

Freilich, wer dann Lust hat auf den Bodensee, der muss über Treppen hinuntersteigen. Geradezu herrschaftlich lässt es sich über die Seepromenade lustwandeln. Und wer nach so viel Mittelalter gern ins Nass ein-tauchen möchte, geht am besten die paar Schritte weiter bis zur Meersburg Therme. Genau das Richtige nach so viel Kultur – und dem Herbst, dem sich mit dem warmen Wasser trefflich trutzen lässt.

Claus-Georg Petri

kurz & knapp

Ab in die Ferne

Safari-Reisen präsentiert neben geführten Wohnmobil-Touren nun auch Bus- und Flugreisen für Reisemobilisten, etwa eine Silvester-Busreise nach Polen, Flugreisen nach Bali, Dubai und Rom. Tel.: 02555/984222, Internet: www.safari-reisen-international.de.

Ostwärts

Reisetraum-Campingtouren bietet geführte Fahrten im Reisemobil und Caravan in östliche und südöstliche Reiseländer an. Der neue Katalog 2007 kann bestellt werden unter www.reisetraum-campingtouren.de oder per Tel.: 09922/869679.

Fische ernten

Für Fisch-Liebhaber ist die Bayrische Dinkelsbühler Fisch-Erntewoche vom 28. Oktober bis 5. November 2006 ein wahres Fest. Petri-Jünger fischen die Teiche rund um die mittelalterliche Stadt Dinkelsbühl ab: Karpfen und Forellen, Waller und Zander. Fischmarkt und Schauräuchern runden das Programm ab. Tel.: 09851/90240, www.dinkelsbuehl.de.

Schlösser der Loire

Außer seinen klassischen Zielen Moskau und St. Petersburg startet Perestroika Tours im Frühling zu 65 Tagen von der Moldau zum Ural. Auch Westeuropa steht auf dem Programm: Brüssel-Normandie-Paris, die Schlösser de Loire oder die Schottischen Highlands. Internet: www.mir-tours.de, Tel.: 06746/8028-0.



Bamberger Bockbier-Anstich, Franken
Jetzt ist angezapft

Bamberger Brauereien brauen seit jeher ihr eigenes Bockbier und stellen das starke Gebräu nur zu bestimmten, meist historisch begründeten Anlässen her. Im Rahmen der traditionellen Bockbier-Anstiche zwischen dem 29. September und dem 23. April bringen die Bierbrauer ihr Getränk zum ersten Ausschank – besonders in Bamberg ist dies ein besonders Ereignis.

Am 20. Oktober 2006 feiert das Mahr's Bräu, am 26. Oktober das Fässla den traditionellen Fassanstich. Es folgen das Greifenkläu (23. November) und Ambräusianum (30. November). An diesen Tagen haben die Wirtshäuser ihre Biergärten geöffnet und lassen Musik



aufspielen. Die Gäste schaffen sich mit Bierhax'n und Schinkenbraten eine gute Grundlage, um das Bockbier unbeschadet zu genießen. Der traditionelle



Jede Hausbrauerei in Bamberg zelebriert ihren eigenen Bockbier-Anstich bis in den November hinein.

Fotos: Bamberg Tourismus Service

Federweiße-Feste an der Mosel

Spritziges Vergnügen

Sehnsüchtig warten Winzer, Einheimische und Touristen auf den ersten, noch wenig vergorenen Wein dieses Jahres: den Federweißen. Entlang der Mosel begrüßen Gemeinden den spritzigen Neuankömmling mit Federweißen-Festen.

Vom 3. bis 5. November 2006 feiert Winnenden, vom 3. bis 5. sowie vom 10. bis 11. November die Weinstadt Cochem. Der Bürgermeister eröffnet zusammen mit der Weinkönigin am 3. November die Festtage. Im großen Festzelt kredenzen Weinbauern zu dem leicht perlenden Weißwein zünftiges Winzervesper, Zwiebelkuchen und Spezialitäten vom Grill. Musik-

kapellen sorgen für beste Stimmung. Gute Gelegenheit zum Shoppen gibt es am 5. November beim Cochemer verkaufsoffenen Sonntag.

Zu Füßen der Burg Cochem lädt die Moselstadt zu Federweiße-Festen.

Kontakt: Tourist-Info Cochem, Tel.: 02671/60040, Winnenden Tourist-Info: 02606/2214, Internet: www.mosellandtouristik.de.

Parkplatz neben dem Campingplatz nahe dem Freizeitzentrum, Tel.: 02671/60040.

Campingplatz Altes Forsthaus in Landkern bei Cochem, Tel.: 02671/8701 ganzjährig geöffnet).

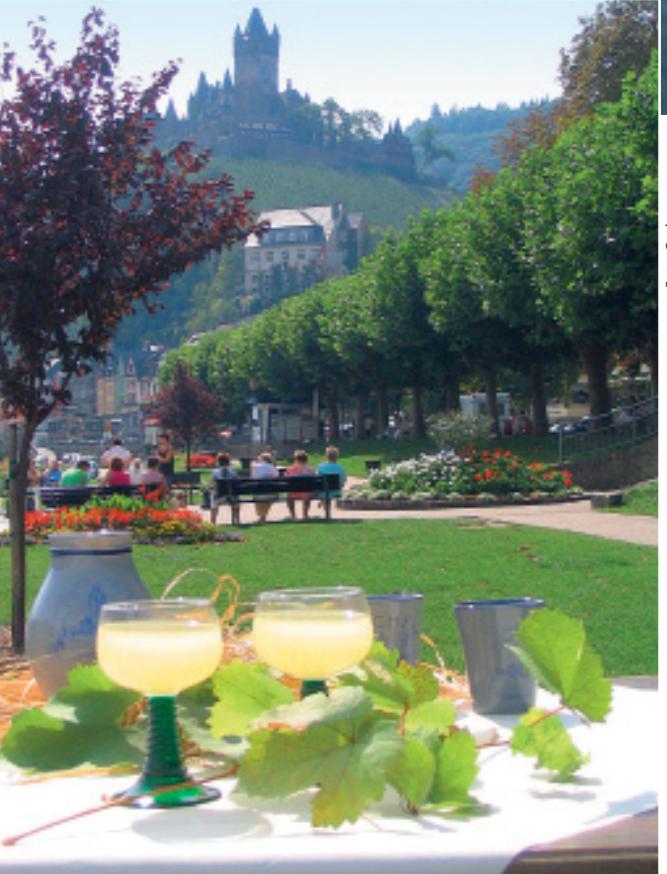


Foto: Cochem

kurz & knapp

Color Line Winter

Der neue Winterkatalog der Reederei Color Line stellt 13 Wintersportregionen in Norwegen vor. Unter dem Motto „Viel Schnee, großartige Berglandschaften und kein Gedränge am Lift“ finden Winterurlauber Loipen und alpine Abfahrten, Rodelbahnen und Skiwanderwege. Zehn Fähren der Color Line schippern regelmäßig über die Ostsee. Tel.: 0431/7300-300, Internet: www.colorline.de.

Festa della Salute

Zur Erinnerung an die Errettung von der Pest im Jahr 1630 zieht in Venedig alljährlich am 21. November eine feierliche Prozession vom Canal Grande zur Kirche Santa Maria della Salute, um der Madonna für die Erlösung zu danken. Kerzenbeleuchtung und der Gondoliere-Segen sorgen für festliche Stimmung. Tel.: 0039/041/5298739.

Shell Atlas

Der kompakte Shell Straßen und Reise-Atlas 2007/2008 lotst auf 304 Seiten durch Deutschland, Österreich und die Schweiz – im Maßstab 1:300.000. Europakarten im



Maßstab 1: 4.000.000 helfen bei der Planung für die große Reise. Praktisch für Städtereisen: Citypläne (1:20.000) samt Straßenverzeichnis für alle deutschen Großstädte. Der Atlas kostet 8,95 Euro, ISBN: 3-8264-6010-3.

Ostfriesen-Diplom, Wittmund Wett-Melken

Laut ostfriesischer Pisa-Studie ist noch kein Urlauber durch das Ostfriesen-Diplom gerauscht. Seit 1977 haben immerhin 150.000 Menschen aus ganz Deutschland diese Reifeprüfung der besonderen Art durchlaufen – unter ihnen auch etliche Reisemobilisten.

Zwischen Jade und Ems gibt es viele Orte, wo Fremde das Diplom erlangen können. Ab November den ganzen Winter hindurch bietet die Tourist-Information Wittmund die nicht ganz ernst gemeinte Prüfung an: Kühe melken – keine Bange, die Kunst-Kuh Elsa ist sehr geduldig –, Boßeln, Krabben pulen, Tee trinken, Balken laufen, Löffeltrunk. Das ist der Vier-Stunden-Plan zur ostfriesischen Reife.

Plattdeutsch lehren die Pauker auch – so wissen die Gäste



nach der humorigen Prüfung beispielsweise, dass Knusperfuffels Kartoffelchips sind. Im Spaß inbegriffen ist ein Ostfriesen-Essen mit Sniertjebraten (Schweinebraten) oder Fischbuffet. Beim Abi-Ball hofften Gäste wie Einheimische bei Oldies und Schlagern ordentlich ab. Teilzunehmen kostet ab 21 Euro pro Person.



Fotos: Hedden/Tourist-Information Wittmund

Kontakt: Tourist-Information Wittmund, Tel.: 04462/983125, Internet: www.ostfriesenabitur.de.

 Stellplatz an der Mole in Wittmund-Carolinensiel, am Campingplatz Harlesiel, Tel.: 04464/8046

 Campingplatz Isums, Tel.: 04462/922833.



Fotos: Scholz

Schloss Ludwigsburg: Hinter den Kulissen

Das karge Leben der Diener

Wie lebten und arbeiteten die Diener in einem Residenzschloss? Wie sah es hinter den Prunkräumen der Herrscher aus?

Beim „Blick hinter die Kulissen“ im Barockschloss Ludwigsburg wird den Besuchern von Schauspielern in zeitgenöss-

sischen Kostümen anschaulich vermittelt, was sich in den düsteren Kammern hinter den 452 Prunksälen verbarg.

Hunderte von Dienern lebten und arbeiteten einst in dem bis zu 150 Meter breiten Gebäude – dort, wohin niemals Tageslicht drang. Nur wenige Arbeitszimmer hatten kleine Fenster zu einem Lichthof. Weil es nur unzureichend Möglichkeiten zur Belüftung gab, blieben die meisten Arbeitsräume im Winter unbeheizt.

In den Wasch- und Ankleidezimmern standen große Schränke mit der Garderobe der Majestäten. Damit die Prunkgemächer nicht verschmutzten, wurden sie von der Dienerschaft über rückwärtige Gänge mit Holz oder Kohle beheizt. Die

Diesen persönlichen Toilettenstuhl mussten die Diener ihrem König bei Bedarf hinterhertragen.

höheren Dienstboten mit guten Umgangsformen gehörten meist zum verarmten Adel. Sie halfen den Herrschern beim Ankleiden, Essen und bei der Körperhygiene. Sie selbst wohnten abgeschottet vom Prunk im Innenbereich des Schlosses.



Wilde Tiere im Wilden Westen

Die Prärie lebt – mit dem Reisemobil durch die Weite im ursprünglichen Nordamerika.

Prärie, so weit das Auge reicht. Sanfte Hügel bis zum Horizont, vereinzelt Baumgruppen und kleine Flussläufe – eine Oase der Stille. In der Ferne ziehen Gabelböcke über das Grasmeer. Quirlige Prärehunde spielen in der Morgensonnen, bis ein Steinadler durch die Lüfte kreist. Sofort ist die Ruhe in der Prairie Dog Town vorbei, alle Hörnchen flitzen in ihre sicheren Bäue. Doch schon bald tauchen sie wieder auf und balgen erneut umher.

Ein Stück weiter am Hang eine Bisonherde. Rund 100 Exemplare der urigen, vor Kraft strotzenden Wildrinder grasen friedlich: Bisonkühe mit plüschen Kälbern

und alte Bullen am Herdenrand. Bei vielen der Schwergewichte – Bullen wiegen bis zu einer Tonne, Kühe die Hälfte – hängt noch das zottelige Winterfell in Fetzen herunter. Manche schauen neugierig hoch, andere fressen schnaubend weiter, während die Kälber übermütig umhertollen oder eng bei den Müttern stehen.

Wir rollen weiter durch die beiden tierreichen Refugien in der Berg- und Tallandschaft der Black Hills, durch den Custer State Park und den an-

grenzenden Wind Cave Nationalpark. Und erfahren eine Prärie wie vor 200 Jahren mit all den typischen Graslandbewohnern – ein Stück ursprüngliches Nordamerika. Es entspricht den unendlichen Great Plains, wie es vor der Besiedlung der Europäer aussah, und wo die Indianer von und mit ihren Büffeln lebten.

60 Millionen Bisons zogen



einst in der grenzenlosen Prärie zwischen Texas und Zentralkanada umher. Erbarmungslos begannen Mitte des 19. Jahrhunderts die Weißen, die Büffel abzuschlachten. Ihr Ziel: den aufständischen Rothäuten die Lebensgrundlage entziehen. 1889 gab es nur noch 1.000 Buffalos.

Kurze Zeit später starteten umfangreiche Schutzprogramme. Auch in South Dakota im 1913 gegründeten, 30.000 Hektar großen Custer State Park, der jetzt allein einen Bisonbestand von 1.500 zählt. Gabelböcke und Prärehunde erlitten ein ähnliches Schicksal, wurden als vermeintliche Nahrungskonkurrenten der Rinder millionenfach bejagt und vergiftet, bis man auch sie schützte.

Begegnungen mit Bison, Gabelbock und Prärehund sind in beiden Parks ga-►



So weit das Auge reicht: Der Badlands National Park fasziniert mit einem weit entfernten Horizont.



raniert, ob auf Teerstraßen oder einsamen Pisten. Oft blockieren Bisonherden oder einzelne Bullen den Weg, während die Gabelböcke mit ihren Kitzen meist flüchten.

Stundenlang beobachten wir das Treiben in einer Präriehund-Kolonie, schauen dabei oft in die Umgebung. Dort mümmeln Wildkaninchen, Kojoten und sogar ein Silberdachs lungern herum. Hat sich unsere Geduld ausgezahlt? Oder ist es Zufall und Glück? Jetzt lassen sich sogar die beiden außergewöhnlichen Mitbewohner der Präriehunde blicken: Kanincheneule und Klapverschlange. Die Baue dienen der kleinen Eulenart als Brutplatz, der feindlichen Giftschlange als Unterschlupf. Ein paar Meilen weiter noch ein Glücksfall: ein Truthahngeier mit Beute. Unglaublich – ein Geier mit Klapperschlange.

Am Abend sehen wir die dritte Rattensnake des Tages. Klapperschlangen sind das Thema des Abendprogramms auf dem State Game Campground. Terry, ein Reptilienexperte, referiert sehr anschaulich, erklärt an einem lebenden Exemplar die typische Rassel und die Giftzähne. Er meint, man trifft äußerst selten auf eine Klapperschlange. Und wenn doch: „Ruhe bewahren, keine ruckartigen Bewegungen. Langsam rückwärts gehen.“

Nur ein paar Kilometer trennen das Grasland von den dunklen Bergwäldern des Custer State Parks. Schon sind wir in einem ganz anderen Biotop: Kiefern, Fichten und Wacholder, idyllische Seen und klare Bäche. Für uns ein herrliches Gebiet zum Wandern, für andere ein ideales Terrain für Reitausflüge oder zum Forellenangeln.



Dicke Brocken:
Kleine Büffelherde
neben der Schotterpiste und das
Mount Rushmore
Memorial. Die vier
Präsidentenköpfe
sind die Attraktion
in den Black Hills.

Wir beobachten per pedes und aus unserem ausgebauten VW Bully scheue Wapitis, Maultierhirsche, Waschbären, Eichhörnchen, Wasserschlangen, Schmetterlinge und eine bunte Vogelwelt samt Truthahn und Eisvogel. Dazu noch Dickhornschafe, die um ihre Rangordnung kämpfen und voller Wucht die Hörner gegeneinander rammen.

Weiter geht es auf dem Needles Highway, eng und serpentinenreich, in die höchste Region der Black Hills, die über 2.000 Meter hoch liegen, und wieder hinunter zum wunderschönen Sylvan Lake. Eine reizvolle Strecke. Besonders auf den letzten Kilometern zwischen den steil aufragenden Granitnadeln, wo neben vierbeinigen Kletterkünstlern, den Schneeziegen, noch einige Rockclimber kraxeln.

In den Black Hills, den schwarzen Hügeln, liegt alles nah beieinander. Morgens ist

das Symbolbild des alten amerikanischen Westens, der Bison, live zu erleben. Während der heißen Mittagszeit lässt es sich in das Labyrinth der Wind Cave Höhle abtauchen und nachmittags stehen wir vor einer der meistfotografierten Sehenswürdigkeiten der USA: den vier in Stein gemeißelten Präsidentenköpfen.

Der Blick auf das Mount Rushmore Memorial ist außerordentlich. Der enge Tunnel der Iron Mountain Road – nichts für große Reisemobile – rahmt die Köpfe von Washington, Jefferson, Lincoln und Roosevelt. Riesig wirkt das 1941 fertig gestellte Werk von der Aussichtsplattform, allein die Gesichter sind 18 Meter hoch. „Nach der Freiheitsstatue ist Mount Rushmore unser wichtigstes Denkmal. Jeder muss es einmal in seinem Leben sehen“, sagt Cline aus Wyoming zu ihrem Enkel.



Wie früher: Viele Städte in South Dakota bewahren wie Deadwood den Charme des Wilden Westens. Für die Touristen wird der Alltag von damals nachgespielt.

Und zu uns: „Ihr müsst abends noch mal her, dann gibt es eine Lichtshow.“

Zehn Kilometer weiter liegt die indische Antwort auf die präsidialen Abbilder, das bislang unvollendete Crazy Horse Memorial. 170 Meter hoch soll das Reiterdenkmal des legendären Sioux-Häuptlings werden. Trotz des kommerzialisierten Charakters lohnt sich der Besuch der Anlage, von der aus der Sioux-Krieger auf die Black Hills blickt. Auf die Berge, die seinem Volk noch heute heilig sind.

Die Goldfunde 1874 unter General Custer in den Black Hills änderten alles. Tausende Glücksritter strömten in das Indianerland. Vergeblich versuchten die Sioux, das ihnen vertraglich zugesicherte Gebiet zu verteidigen. Zwar besiegten sie unter Crazy Horse 1876 noch einmal die US-Armee, wurden aber wenig später in Reservate abgedrängt und verloren ihre heiligen Berge.

Weiter auf der Sage Creek Rim Road, einer unbefestigten Piste. Hinein geht es in die größte geschützte Prairie-Wilderness der USA – eine Bilderbuch-Prärie mit 50 Grasorten, Blumen und sogar Kakteen. Staunend betrachten wir Roberts Prairie Dog Town, eine 125 Hektar große Stadt mit 6.000 nagenden Einwohnern.

Spannend wird es auf dem rustikalen Campingplatz: Bisons haben das Gelände besetzt, grasen stundenlang zwischen Zelten und Campern. Ein faszinierendes, zugleich aufregendes Erlebnis: so nah bei den



South Dakota mit dem Mobil

i Internet: www.state.sd.us, www.travelsd.com.

Stellplätze wie in Deutschland gibt es in den USA nicht. Dafür ist die touristische Struktur in den Black Hills gut. Im Custer State Park liegen acht Plätze mit 20 bis 60 Stellflächen, alle ohne Wasser- und Stromanschluss, aber mit Duschen, 15 US-Dollar pro Tag. Internet: www.CampSD.com.

Im benachbarten Wind Cave Nationalpark findet sich auf dem einfachen Elk Mountain Campground fast immer ein freier der 75 Plätze, pro Nacht 12 US-Dollar.

Im Badlands Nationalpark gibt es den einfachen Cedar Pass Campground nahe des Visitor Centers, 12 US-Dollar, und der primitive, kostenlose Sage Creek (ohne Wasser, nur Plumpsklos) in der Wilderness, wo der Urlauber mit Bisonbesuch rechnen muss.

Dazu befinden sich in der gesamten Region private Plätze, wie die der KOA-Kette mit guten sanitären Anlagen und allen Anschlägen. Der KOA White River, sieben Kilometer südlich des Badlands Nationalparks, hat dazu eine schöne, ruhige Lage und Pool, Internet: www.koa-international.com.

Fahrt mit eigenem Mobil

Erforderlich sind internationale Zulassung, internationaler Führerschein und amerikanische Kfz-Haftpflichtversicherung, Fahrzeugeinfuhr bis zu einem Jahr zoll- und steuerfrei möglich. Verschiffung möglich mit Seabridge in Düsseldorf, Tel.: 0211/2108083, Internet: www.seabridge-tours.de.

Büffeln, bei den so gemütlich aussehenden Kolossen, die jedoch unberechenbar und schnell sind, die alles niederschlagen können. Es bleibt aber friedlich, langsam wandert die Herde über den nächsten Hügel.

Sturm kommt auf, dazu eine kurze, aber heftige Gewitterfront. Noch ein eindrucksvolles Spektakel. Und danach ein farbenprächtiger Sonnenuntergang, dann ein funkelnnder Sternenhimmel – ein zutiefst beeindruckender Tag. Der nächste Morgen begrüßt uns mit strahlend blauem Himmel. Reglos steht ein einsamer Bisonbulle auf dem Hügelkamm gegenüber – wie der Wächter des Campingplatzes. Marlies Postel

Blauer Stern

TEC stellt mit seinem Star TI einen modernen Teileintegrierten auf die Räder. Die Basis trägt dem Namen entsprechend ebenfalls einen Stern. Wie bewährt sich das blau-graue Siebeneinhalf-Meter-Mobil im Profitest?



Was braucht wie viel?

Energie ist ein kostbares Gut, erst recht auf Reisen. Welches Gerät an Bord eines Reisemobils verbraucht welche Menge Strom? Eine umfassende Bilanz gibt Antwort.



Her mit der Wärme

Wo ließe es sich in der kalten Jahreszeit besser aushalten als in einer Therme? Am besten mit dem Reisemobil direkt nebenan. Wo es solchen Service gibt, beschreibt mobil-reisen, das kostenlose Zusatzheft in REISEMOBIL INTERNATIONAL.



Dem Winter entfliehen

In Andalusien herrscht Frühling, wenn nördlich der Alpen Schnee und Eis das Regiment übernommen haben. Genau die richtige Region Europas, um der Kälte zu entfliehen – natürlich mit dem Reisemobil. Dazu gibt es, wie zu allen anderen Reisezielen, wichtige Infos und jede Menge Stellplatztipps.

**Die nächste
Ausgabe erscheint am
21. November 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 (pa)

Redaktion: Juan J. Gamero (gam), Klaus Gölzer (kg), Mathias Piontek (mp), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stallmann (vst)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Konstantin Abert, Frank Böttger, H. O. v. Buschmann, Bernd Hanselmann, Dieter S. Heinz, Marlies Postel, Klaus Schendel, Axel Scheibe, 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 Wohlschiss

Anzeigenverkauf: Patricia Jung, Petra Steinbrenner

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 unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildvorlagen keine Haftung. Zuschriften können auch ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut oder auszugsweise veröffentlicht werden. Alle technischen Angaben ohne Gewähr. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Im DoldeMedien Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS.

Die Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.

