

REISE MOBIL

E 19189

IN

Tech-Talk

Wasserversorgung

– das müssen
Sie wissen

Praxisthemen

Generatoren,
Auffahrkeile,
Gasflaschen



Neu am Start

Woelcke Autark
auf VW T5

Wunderbare Reisen

Toskana, Flachau,
Lettland



Neu:
3800 Stellplätze
im Bordatlas 2007



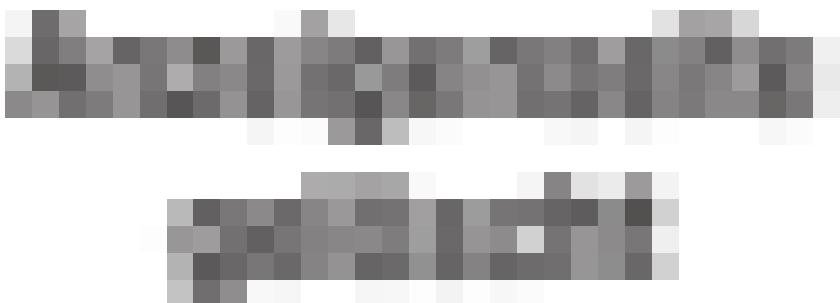
Profitest
Bürstner Aviano i 684

Van-
Vergleich **Hobby fordert
Hymer und Dethleffs**



BILLIG 10 KAUFEN

Die 10 günstigsten
Integrierten





Thomas Seidelmann,
Chefredakteur



Claus-Georg Petri,
stellv. Chefredakteur

Die Nase gestrichen voll

Man mag sie nicht mehr mit anhören, die täglichen Meldungen aus deutschen Städten, welche die Nase vom Feinstaub voll haben und den Verursachern Hausverbot erteilen wollen. Die sind längst ausgemacht: Autofahrer erzeugen dicke Luft. Und deshalb müssen sie künftig draußen bleiben, wenn ihre Fahrzeuge nicht dem von „Experten“ gesetzten Stand der Motorentechnik entsprechen – aus Sicht des Schadstoffausstoßes.

Ökologisches Denken zum Wohle der Allgemeinheit ist die Basis unseres künftigen Lebens und sollte Vorrang haben vor privaten Mobilitätsinteressen, darüber muss nicht diskutiert werden.

Einer Diskussion bedarf jedoch die Art und Weise, wie die selbst ernannten Spezialisten sich auf der Suche nach dem Sündenbock verhalten. Die Wissenschaft hat längst widerlegt, dass ein Fahrverbot in Sachen Feinstaub durchschlagenden Erfolg brächte. Auch Fahrzeuge mit Rußpartikelfilter erzeugen Feinstaub (etwa durch Reifenabrieb), Züge tun es, Straßenbahnen ebenfalls. Die Verantwort-

lichen haben sich jedoch auf alte Auto eingeschossen, sogar auf Benziner ohne Feinstaubproduktion. Die Hysterie ist nun perfekt. jedes Fahrzeug, das nicht mindestens in der Schadstoffgruppe 2 fährt, wird als Stinker abgestraft. Für rund die Hälfte der derzeit angemeldeten Reisemobile könnte dieser Feinstaubwahnsinn, der sogar die Automobilstadt Stuttgart ereilt hat, das Ende des beliebten Städtereisens bedeuten. Heilige Blechle!

Warum dürfen wieder Schreibtischtäter Regeln definieren, wenn Wissenschaftler belegen, dass diese Regeln nutzlose Ergebnisse produzieren? Diese Frage stellt auch der Heidelberger Professor und renommierte Wissenschaftler Klaus Landfried in einer Gastkolumne für Reisemobil International.

Man meine es ja nur gut, lassen Umwelt- und Verkehrsministerium schon verlauten. Das Gegenteil von „gut“ aber ist bekanntlich „gut gemeint“.

Sensation:
Sie gestalten das
Mobil der Zukunft



Handel im Wandel

Es tut sich was im deutschen Reisemobilfachhandel: Diesen Eindruck weckt eine Entwicklung, die sich exakt verfolgen lässt. Seit fünf Jahren gibt es den Freistaat, jenes Konglomerat, das fünf Händler mit 15 Marken in Sulzemoos vereint. Mit einer solchen Wirtschaftsmacht, dass der Freistaat Ende Februar/Anfang März erneut eine Mega-Caravaning-Woche als Gegenstück zur Münchener CBR veranstalten kann. Das Expocamp in Wertheim, Dauerausstellung und -verkauf aller Marken der Hymer-Familie, trat vergangenen Sommer an. Allmählich nimmt der Gigant Fahrt auf und lockt potenzielle Käufer außer mit seinen Fahrzeugen auch mit Veranstaltungen wie der Deutschen Fechtmeisterschaft in die eigenen heiligen Hallen. Im November erst haben die

Hammoudah Freizeit AG und Travel-Car fusioniert.

Im Gegensatz zu den b e i d e n genannten g r o ß e n Gebilden

setzt die hierbei entstandene Freizeit AG auf dezentrale Stützpunkte. 15 ohnehin etablierte Händler und drei Campingplätze buhlen fortan unter gemeinsamer Flagge um die Gunst der Kunden. Und auch der DCHV die Zeichen der Zeit erkannt: Der Händlerverband tritt dafür ein, dass sich der Caravaning-Fachhandel in einem europäischen Verband organisieren soll.

Diesen Hang nach Größe freilich kontrastieren die vielen kleinen Handelsbetriebe, die nicht selten ängstlich auf die neuen Riesen starren. Doch ein Händler, der seine Nische gefunden hat, der seine Kundschaft kennt und auf sie eingeht, sollte nicht um die Existenz fürchten müssen. Das dürfen auch die Hersteller nicht unterschätzen: Die über Jahre gestiegenen Zulassungszahlen sind zu einem gerüttelt Maß den vielen eher unbekannten Betrieben zu verdanken. Es gibt also keinen Grund, Kleine hängen zu lassen, weder für Kunden noch für Hersteller. Denn erst die kleinen, aber feinen Betriebe machen den Handel so schillernd.

*Gestalten Sie heute das Reisemobil von morgen!
Noch bis zum 9. Februar können Sie mit Ihren Ideen
die Basis für das Zukunftsmobil „Innovision“ legen,
das Hymer und die Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL
gemeinsam bauen werden. Die 50 besten Ideen finden
in einem einzigartigen Wohnmobil ihre Umsetzung.
Lesen Sie alles über die Aktion auf S. 16.*

Magazin

Unsere Meinung	5
Blickpunkt:	
Feinstaub und Fahrverbot – Maßnahmen ohne Wert? 8	
Mitmach-Aktion: Innovision	
Gestalten Sie das Mobil der Zukunft	16
Nachrichten	
Capron startet Serienfertigung, Neues aus der Branche 18	
Drei Bitten an die Kanzlerin	
Offener Brief an Angela Merkel	20
Knaus: Blick hinter die Kulissen	
Fließfertigung in Jandelsbrunn, neues Knaus-Familienengesicht, Porträt der Designerin Alexandra Pisl 28	
Benefit	
Geschwindigkeitslimits in Europa, neue Rechtsurteile	98
Test & Technik	
► Neu am Start	
Woelcke Autark T5 M2	10
Männermobil	
Das Fahrzeug für echte Kerle	12
► Profitest	
Bürstner Aviano i 684	32
Schon gefahren	
Wochner Xaluca T 42	44
LMC Finish VI 590	48
Reisemobil-Neuheiten	
Burow Mobil	52
► Drei Vans im Vergleichstest	
Hobby Van, Hymer Van oder Dethleffs Globavan – welcher Teilintegrierte hat die Nase vorn? 54	
► Marktübersicht: preisgünstige Integrierte	
Mit von der Partie: Bavaria, Bürstner, Challenger, Chausson, Dethleffs, Eura Mobil, Hymer, Knaus, Niesmann+Bischoff, Pilote, Weinsberg 90	
Gebrauchte des Monats	
Chausson Welcome	106
Carthago Chic	108
► Tech-Talk	
Basiswissen: Alles über die Wasseranlage	111
Treffpunkt	
Leser schreiben an die Redaktion	122
Vorschau/Impressum	194



Weitläufig: Ostholstein und Plön locken mit attraktiven Orten. Der Stellplatz-Check zeigt, wo in dieser Region Reisemobilisten willkommen sind.

Seite **152**

Umstritten: Generatoren gelten als laut, aber stark. Was leisten die fest eingebauten Stromerzeuger, was die Henkelmänner?

Seite **68**



Erholsam: Die Toskana ist immer wieder ein beliebtes, vor allem aber ein sonniges Ziel für Urlauber im Reisemobil.

Seite **188**

► =Titelthema



Feudal: Bürstner tritt mit seinem Aviano i 684 in der Königsklasse an, um auch mit seinem schicken Innenraum Einsteiger zu verwöhnen. Wie schneidet der Integrierte im Profitest ab?

Seite **32**

Her damit:
Mobil Reisen, das kostenlose Extraheft von REISEMOBIL INTERNATIONAL, zeigt auf 48 Seiten, wo die attraktivsten Outlet-Center nicht nur Schnäppchenjäger verführen.



Solide: Wochner baut seinen Teilintegrierten Xaluca T 42 BD auf Sprinter mit Tiefrahmenchassis von Al-Ko auf. Wie macht sich dieses Fahrwerk auf Reisen bemerkbar?

Seite **44**

Praxis & Service

Anhängelast

Wie viel dürfen Reisemobile auf dem neuen Fiat Ducato an den Haken nehmen? **66**

Generatoren

Was leisten fest eingebaute und mobile Stromerzeuger? **68**

Gasflaschen

Stahl, Alu oder Kunststoff – was unterscheidet die Brennstoffbehälter? **74**

Auffahrkeile

So richten Sie Ihr Reisemobil perfekt aus **78**

Neues Zubehör

Nützliches für die Reise **82**

Ratgeber: Mieten

Wer ein Reisemobil mieten will, muss auf mehr achten als nur auf den Preis **84**

Sabine shoppt

Schönes für die mobile Küche **104**

Freizeit & Reisen

Club-News

Treffs & Termine, Neues aus der Szene **116**

Stellplätze

Der neue Bordatlas 2007 **150**
Stellplatz-Check: Region Ostholstein/Plön **152**
Geprüfte Stellplätze **158**
Leser liefern Stellplatz-Tipps **162**
Meldebogen **164**

Camping plus

Campingplatz-Angebote für Reisemobilisten **166**

Kinderspaß mit Rudi und Maxi

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps **168**

Baltikum-Tour, Teil 2: Lettland

Im Mobil durch die baltischen Länder **172**

Flachau

Winterspaß mit Schneegarantie in Österreich **178**

Riedlingen

Porträt der Fachwerkstadt an der Donau **182**

Reise-Magazin

Lieblingsziele der Redakteure (1): Romo **184**

Toskana

Sonne tanken in Italiens Paradies **188**



Bürokratische Feinstäube

Der Heidelberger Professor Klaus Landfried, Träger des Bundesverdienstkreuzes und ehemaliger Präsident der Hochschulrektorenkonferenz, in einem Gastbeitrag über drohende Fahrverbote zur Bekämpfung von Feinstaub.

Wann sind Politiker zufrieden? Wenn sie in den Medien auf „Maßnahmen“ zeigen können, die sie auf den Weg gebracht haben, um „Probleme“ zu lösen. Ob diese Maßnahmen dann der Problemlösung dienen, bleibt oft zweifelhaft.

So auch beim Thema Feinstaub: Seit gut einem Jahr rauscht es immer wieder in Gestalt von bunt klassifizierten Genehmigungsplaketten durch die Medien, schon

bald für Tausende kommunaler Kontrolleure Arbeit versprechend, obwohl die „Maßnahme“ auch wissenschaftlicher Meinung selbst kaum der Sache dient.

Ja, es gibt in der Tat für Lunge und Bronchien gefährliche Feinstpartikel in Staubform, die zu verringern eine wichtige und ehrenwerte Aufgabe darstellt. Und so hat denn die EU, die auch nicht unter Mangel an im Vorschriftenmachen geübten Paragraphenliebhabern leidet, eine Richtlinie erlassen, die zunächst (wie so oft) von den deutschen Rechtsumsetzern nicht recht beachtet, dann aber (wie so oft) in perfektionistischer Gründlichkeit zu einer Kaskade von bürokratischem „Feinststaub“ verarbeitet wurde. Die bisher bekannten Vorschriften mitsamt den farbigen Plaketten missachten leider die Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen zu den Ursachen von Feinstäuben, und sie verfehlten damit den guten Zweck der Übung. Darüber hinaus aber werden sie, sofern tatsächlich umgesetzt, die Mobilität der Bürger, gerade der Bürger mit



Dicke Luft in Städten – der Anteil des Autoverkehrs daran wird allgemein überschätzt.

kleinerem Einkommen, in unzumutbarer Weise einschränken. Ich spreche von den Diesel-Partikel-Filtern (DPF) und den aus unerfindlichen Gründen mittels der schon erwähnten Plaketten sogar unterschiedlich gestaffelten Fahrverboten für Diesel- und sogar für Benzinfahrzeuge, obwohl Benzinverbrennungsmotoren im Gegensatz zu Tabakrauch oder Weihrauchschwaden mit Feinstaub gar nichts zu tun haben.

50 Prozent müssten draußen bleiben

Über 50 Prozent des Reisemobilbestandes verfügen über eine Euro-Einstufung niedriger als Euro II. Diese gut 220.000 Fahrzeuge wären unmittelbar und direkt durch die Einrichtung von Umweltzonen betroffen, dürften also nicht mehr in Städte fahren. Das hohe Durchschnittsalter von Reisemobilen ist bedingt durch die robuste Konstruktion verbunden mit geringen Jahreslaufleistungen (ca. 10.000 km). Das Durchschnittsalter beträgt zurzeit rund zwölf Jahre.

Was ist wissenschaftlich gesichert?

1. Ein großer Teil der Feinstäube, je nach Region auch der größte Teil, stammt aus natürlichen Quellen: Vulkanismus, Seesalzemissionen, Bodenerosion und biogene Immissionen wie Schuppen, Pollen, Algen und Pilzsporen. Allergiker sind da besonders geplagt. In der Schweiz geht das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft von einem Drittel aus natürlichen Quellen, einem Drittel aus Gewerbe und Industrie sowie einem Drittel aus dem gesamten Verkehr aus. Weniger als die Hälfte der vom Verkehr ausgehenden Feinstäube kommt aus den Auspuffen von Lkws und Pkws, also allenfalls etwa 14 bis 16 Prozent der Gesamtbelaustung. Die größere Menge teilt sich auf in „Abrieb und Aufwirbelung“ (sagte der frühere Umweltminister Trittin 2005) von Bremsen und Reifenpartikeln größer wie kleiner Fahrzeuge und – keineswegs unerheblich – in den Bremsabrieb und die Aufwirbelung bei Schienenfahrzeugen. Dass auch die im Ganzen ja umweltfreundlichen Eisenbahnen und Straßenbahnen ihren Anteil am Feinstaub produzieren, mag Auto-Skeptiker ja überraschen.

2. Bei einem Anteil von drei bis maximal zehn Prozent, den Dieselruß-Partikel aus Fahrzeugabgasen am Feinstaub in deutschen Großstädten haben, ist die staubsenkende Wirkung von Partikelfiltern sehr begrenzt. Eigentlich müsste man auch gleich die Autoreifen, deren Rußanteil zwischen 20 und 30 Prozent beträgt, sofort verbieten. Außerdem gibt es bei den Die-

ablagernde Dieselruß kontinuierlich verbrannt, die Kleinstpartikel werden zu etwa 90 Prozent, die anderen Partikel aber nur zu 30 Prozent reduziert.

Feinstaub kennt keine Stadtgrenzen

3. Innerstädtische Fahrverbote für Fahrzeuge ohne Filter führen dreifach in die Irre. Erstens, weil die von draußen hereinwährenden Feinstäube unterschiedlichster Herkunft sich davon nicht werden beeindrucken lassen, also die Wirkung der Fahrverbote ins Leere geht. Zweitens, weil der Anteil von Partikeln aus Fahrzeugabgasen ohnehin nicht sehr groß ist, also die angestrebte Reduzierung der Partikel gering bleibt. Drittens, weil andere Formen der wirksamen Reduktion von Kleinstpartikeln durch PM-Kats und vor allem durch Harnstoff-SCR-Kats bisher von unseren Vorschriften-erfindern einfach ignoriert werden. Letztere Kats erfüllen sogar die strengen Bedingungen von Euro 5 (ab 2008).

Ein großer schwäbischer Pkw-Hersteller wird Fahrzeuge mit solchen Kats in die USA liefern. Dass aber die nach Zahl und Auswirkung gänzlich zu vernachlässigenden Oldtimer gleich mit ausgeschlossen werden sollen, ist völlig unangemessen, weil mit sachlichen Gründen schon gar nicht zu erklären. Die Verwaltungsrichter dürfen sich schon auf gut begründete Klagen freuen.

4. Machen nun die Diesel-Partikel-Filter unsere Luft gesünder? Minimal vielleicht,

aber: Forscher haben auch herausgefunden (leider wird das zu wenig publiziert), dass bei den Regenerations-Zyklen der zurzeit üblichen Keramik-Partikelfilter erhebliche Mengen polyzyklischer aromatischer Wasserstoffe (PAH) frei werden, darunter giftige Benzyprene. Bei Verbrennung der PAHs können sogar Dioxine und Furane entstehen. Nichts Gesundes jedenfalls, solange nicht weniger riskante Werkstoffe Verwendung finden, z. B. Metall-Gestricke, die jenen Nachteil vermeiden, aber geringfügig teurer sind.

5. Auf eine weitere Quelle von gefährlichen Feinstäuben will auch kaum jemand aufmerksam machen, nicht einmal das sonst so aktive Umweltbundesamt. Es geht um eine andere Errungenschaft früherer Umweltmaßnahmen, nämlich die nach einiger Zeit zerbröselnden Fasermatten alternder Keramik-Katalysatoren, wie sie zu Millionen in Pkw auf den Straßen herumstauben.

Die mit Fahrverboten verbundene Feinstaub-Bürokratie, die von einer leider auch hier dilettantischen Politik als Reform und Beitrag zur Verbesserung der Umwelt angepriesen wird, wäre nichts als Verschwendug von Steuergeldern bei weiterem Abkassieren der Bürger. Vielleicht gelingt es ja dem in einigen Städten aufgeflammten Protest, den obrigkeitlichen Missbrauch der Umweltpolitik zum Augenmaß zurückzuführen.



Überschätzte Lösung? Partikelfilter sind längst nicht das Allheilmittel gegen Feinstaub, für das sie gehalten werden.



Umweltfreundlich, doch auch der Schienenverkehr trägt erheblich zur Feinstaubentwicklung bei.

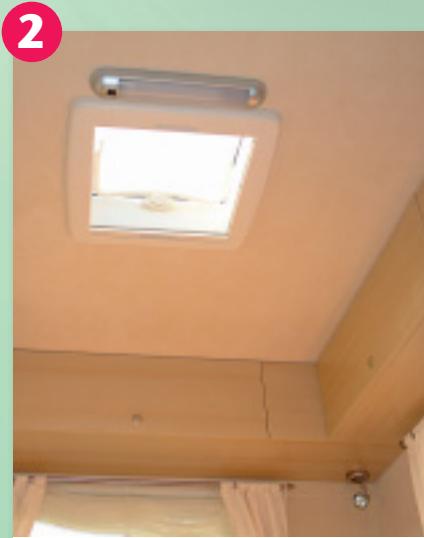
selmotoren derzeit noch Filter und Filter. Die üblichen Partikelfilter reduzieren zwar den Gesamtausstoß an Partikeln um über 80 Prozent, lassen aber die besonders gefährlichen Kleinstpartikel noch durch. Anders die in einigen Pkw-Typen und einigen wenigen Lkw lieferbaren PM-Katalysatoren (von einem Nachrüster als Rußfilter-Kat vermarktet, obwohl nichts gefiltert wird): Auf einer Metallvlieslage wird der sich dort

CIVD fordert Ausnahmeregelung für Reisemobile

Durch die so genannte „Kennzeichnungsverordnung“ wird eine emissionsbezogene Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen eingeführt werden. Mit einer Plakette gekennzeichnet werden alle Fahrzeuge mit einer Euro-Einstufung ab Euro 2 (Pkw) oder Euro II (Lkw) und höher. Auf dieser Basis werden so genannte „Umweltzonen“ diskutiert, in denen Städte und Gemeinden Fahrverbote für nicht gekennzeichnete Fahrzeuge verhängen sollen. Gut 220.000 Reisemobile wären unmittelbar und direkt durch die Einrichtung solcher Umweltzonen betroffen. Der Caravaning-Industrie-Verband (CIVD) fordert daher, dass für betroffene Reisemobile geeignete Ausnahmeregelungen gefunden werden. „Sollten bereits für die Jahre 2007 und 2008 angedachte Regelungen ohne Sonderregelungen für Reisemobile durchgesetzt werden, dann käme dies einer Zwangsstilllegung gleich,“ gibt Hans-Karl Sternberg, Geschäftsführer des CIVD, zu bedenken. „Nicht einmal Urlaubsfahrten aus den Umweltzonen heraus wären dann noch möglich. Darüber hinaus werden erhebliche Verluste bei der regionalen Camping- und Reisemobilwirtschaft entstehen, wenn Fahrverbote deren Zugang unmöglich machen.“ Der Verband fordert daher, die Nutzbarkeit auch von älteren Reisemobilen nicht unverhältnismäßig einzuschränken. Wie das geschehen soll, beschreibt der CIVD ebenfalls: So müssten die konkreten Luftreinhalte- oder Aktionspläne der Kommunen geeignete Ausnahmen für Reisemobile vorsehen. „Da in der Kennzeichnungsverordnung keine Ausnahmen vorgesehen sind, müssen Ausnahmen in die regionalen Umsetzungen nach umfassender Konsultation aller beteiligten Kreise vorgesehen werden. Langfristig sollte eine Änderung der Kennzeichnungsverordnung angestrebt werden“, fordert der erfolgreiche Lobbyist Sternberg weiter.



Schrägheck: Woelcke schrägt das Heck ab und erreicht damit etwas mehr Bodenfreiheit. Unten setzt er zudem ein robustes Riffelblech als Schrammschutz an.



Ruhekammer: Die GfK-Innenbeschichtung überzieht Woelcke auf Wunsch mit Mikrofaser. Die nimmt Mengen an Raumfeuchtigkeit auf und schluckt den Schall.



Tresor:
Etwas unhandlich in der Bedienung ist die enorm robuste Woelcke-Tür mit Dreifach-sicherung. Sie bietet hohen Schutz gegen Einbruch. Zudem lässt sich ein gleich-schließendes Schloss ein-bauen, in das dann auch der Haustür-schlüssel passt. Sehr praktisch.

Das Chamäleon

Mit dem Autark schafft Woelcke den Spagat zwischen Alkoven, Teilintegriertem und alltagstauglichem Campingbus. Die Frage drängt sich nach der ersten Fahrt auf: Braucht der Mensch eigentlich mehr Mobil?

Platz sei in der kleinsten Hütte, sagt der Volksmund. Der kennt aber Reisemobilisten nicht, die jeden Zentimeter Ladefläche ausnutzen. Schnell wird es dabei (zu) eng, denn das Mobil muss noch anderen Vorstellungen genügen: Handlich und wendig soll es sein und nicht die 3,5-Tonnen-Grenze überschreiten.

Auf der Suche nach der eierlegenden Wollmilchsau stößt die Heimsheimer Manufaktur Woelcke weit vor. Die Schwaben, bekanntlich Erfinder des Kompaktmobilis Tikro, lösen mit dem Autark die Grenzen zwischen den Reisemobilgattungen auf. Der Autark T5 auf Basis des VW-Bullis ist von allem etwas: Er hat ein geräumiges Alkoven-Staufach, aber keine dicke Nase, sondern ein schnittiges Teilintegrierten-

Käppi. Mit zwei Metern Breite und 5,95 Metern Länge (zwei Grundrisse bietet Woelcke mit 5,40 Metern Länge an) ist er zudem noch stadttauglich. Wer ein Alltagsfahrzeug mit besten Camping- und Fahr-eigenschaften sucht, könnte beim Autark landen – wenn er ein wenig mehr ausgibt als die 48.800 Euro Grundpreis. Eine sinnvolle Investition stellt der 130-PS-TDI (Aufpreis 1.541 Euro) des T5 dar. Viele Anfragen erhält Woelcke auch wegen des Allradmodells 4motion. Fraglos die perfekte Ergänzung, aber auch 4.456 Euro teuer in Verbindung mit dem 130-PS-Motor. Die Kombination 4motion plus Automatik bietet VW leider noch nicht an.

Die wahren Talente des Autark schlummern aber unter der vollisolierten GfK-Kabine mit PU-Isolierschaumkern. Auf

3,35 Metern Länge und 1,92 Metern Breite im Innern brennt Woelcke ein Feuerwerk der Handwerkskunst ab. Die ABS-Umleimer an den Möbeln mit kraftfester Laminatoberfläche, die Schubladen mit Teflonrollenauszügen, die dick wattierten, rückenfreundlich geschnittenen Polster oder die Mikrofaser-Verkleidung des gesamten Innenraums, die Geräusche mindert und Raumfeuchte aufnimmt – einfach klasse gemacht. 400 Kilo Zuladung lassen sich in gut proportionierten Schränken unterbringen, das Bad bietet Ablagen satt und ist ergonomisch ausgetüftelt, zum Nachteil der Küche, die beim getesteten Grundriss M2 etwas wenig Platz zum Hantieren lässt.

Übrigens bietet Woelcke eine Auflastung auf 3,5 Tonnen mittels Luftfedern an. 900 Kilo Zuladung! Noch Fragen?

Technische Daten

Woelcke Autark T5 M2

Preis: ab 48.800

Anzahl der Grundrisse: 8

Länge: 595 cm

Breite: 200 cm

Zulässiges Gesamtgewicht:

3.000 kg, optional 3.500 kg

Basis: VW T5, TDI 1,9 l, 104 PS (77 kW), Rußpartikelfilter, 5-Gang-Getriebe.

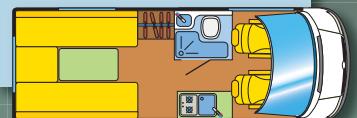
Serienausstattung: Wände und Dach: 30 mm starke Verbundplatten mit 2 mm dicken GfK-Deckenschichten, PU-Isolierschaumkern ohne Einlagen und Kältebrücken; Bodenplatte mit zusätzlicher Sperrholzeinlage, selbsttragend; Kocher mit zwei Kochstellen, 80-l-Kühlschrank in Stehhöhe; Gebläseheizung Truma Combi 4; Thetford-Toilette, drehbar; Frisch- und Abwasser je 80 l.

Kontakt:

Woelcke Reisemobile,
Tel.: 07033/390994,
Internet: www.woelcke.de

Kurz gesagt

Bis ins Detail durchdacht, perfekt verarbeitet und mit dem T5 eine klasse Basis – der Autark macht glücklich.



4



Platz da: Aus der riesigen Sitzgruppe wird durch Ausfahren zweier Roste und blitzschnelles Einklappen des Tisches ein gewaltiges Bettenparadies. Den Innenraum gestaltet Woelcke hell und großzügig, die Gardinen verdienen den Namen. Eng: der Durchgang zwischen Küche und Bad.

5



Kappe auf: Im Autark-Dach vereinigt Woelcke das Platzangebot eines Alkoven mit der Windschutzhülle eines Teilintegrierten. An der Seite sind die Aussparungen für ein Fenster zu sehen. Zwei Kinder oder ein Erwachsener finden im „Alkoven“ genügend Platz zum Schlafen.





Der zapfende Holländer

Frauenmobil? Seniorenmobil? Was soll das denn alles, mag Sijf van Zuilen gedacht haben, und zapft in seinem ultimativen Männermobil ein Pils nach dem anderen.

Kaum dass Sijf van Zuilen sein Fahrzeug irgendwo abstellt, muss er schon wieder die Frontscheibe putzen – denn sie ist die einzige Möglichkeit, einen Blick ins Innere zu erhaschen. Dementsprechend drücken sich die Neugierigen die Nase platt – und zwar gleich scharrenweise. Gerade am Abend, wenn warmes Licht aus dem Mobil strahlt, ist die Verlockung besonders groß. Dann ahnen auch die Zaungäste, welch irre Inneneinrichtung

sich hinter der braunen Fassade verbirgt. Klar, die Größe des holländischen Mobil spielt mit einer Rolle im Gesamtbild. Auf einem Volvo-Bus-Chassis aufgebaut, hält das Männermobil locker dem Vergleich mit einem großen Reisebus stand.

Wer dann letztendlich ins Allerheiligste gebeten wird, dem bleibt im wahrsten Sinne des Wortes die Spucke weg – so lange, bis Sijf van Zuilen ihm ein frisches Pils gezapft hat, direkt an der mobileigenen Bar.

Wobei spätestens nach dem ersten Pils klar ist: Das ganze Mobil ist ein rollender Tresen mit einer derart perfekten, historischen Einrichtung, dass jeder glaubt, in Schottland, Irland oder sonst wo auf der Welt in einem alten, gepflegten Dorf-Pub zu stehen. Dass die dazu passenden Barhocker rings um den Tresen angeordnet sind, versteht sich von selbst.

Doch Sijfs Liebe zum Detail geht noch viel weiter. Die mit

Leder bezogenen Clubsessel verbindet ein polierter Messingtisch mit gusseisernem Fuß zur gemütlichen Sitzgruppe für zwei. Klar, dass da der goldene glänzende Kerzenhalter nicht fehlt. Über dem roten Sofa gegenüber hängt ein interessant anmutendes Bücherboard, eine grimmig ausschauende Holzfigur blickt in die Tiefe des Raums. An einer verschnörkelten Vitrine mangelt es ebenso wenig, wie am obligatorischen Pfeifenhalter. Das Badezim-►



Fotos: Dieter S. Heinz

mer hat natürlich Armaturen aus Messing – der Duschkopf scheint aus einem alten Patrizierhaus zu stammen.

Sijf van Zuijen ist Profi – das erkennt der Betrachter des Gesamtkunstwerks auf Anhieb. Sein Beruf: Er richtet Gaststätten, Kneipen und Pubs ein, natürlich nach Kundenwunsch und am liebsten in der hier gezeigten Variante. Weil dazu eine Unmenge historischen Materials nötig ist, reist der Holländer durch die ganze Welt und kauft Inneneinrichtungen alter Kneipen auf, bevor er sie dann wieder neu arrangiert.

Sijf van Zuijen ist ein klassischer Selfmademan, der aus ärmsten Verhältnissen stammt. Er war eins von neun Geschwistern und nachdem Sijf in der Schule einen richtigen Hass gegen das Lernen entwickelt hatte, ging er zum Arbeiten

auf den Bau, heuerte wenige Jahre später auf einem Kreuzfahrtschiff an und stieg dort vom Kartoffelschäler zum Steward auf. „Damals habe ich auf der Welt schlimme Dinge gesehen – Eindrücke, die mich heute noch verfolgen“, erzählt er. Wieder einige Jahre später machte er eine Kneipe auf, dann kaufte er Antiquitäten in Deutschland und brachte sie nach Holland.

Langsam wuchs der heute 67-Jährige in das Geschäft mit den Kneipeneinrichtungen hinein und ist mittlerweile ein gefragter Mann, der seinem Sohn ein blühendes Unternehmen (www.sijf-dax.nl) mit riesigem Fundus an Requisiten übergeben hat.

„Ich habe eine tolle Frau, mir und meinen Kindern geht es gut“, bilanziert er heute und ist dennoch nicht ganz zufrieden.

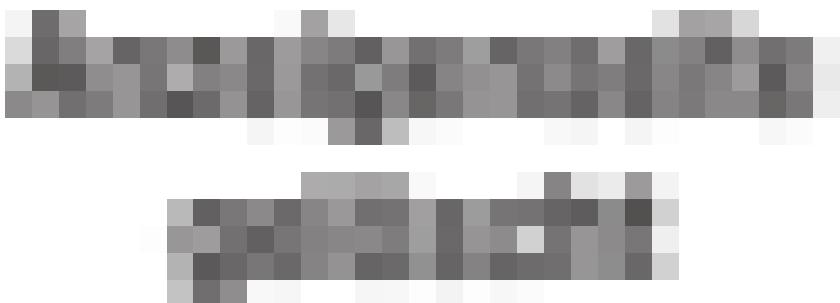
Denn er will von dem etwas zurückgeben, was er in guten Jahren erhalten hat. Projekte zur Selbsthilfe in Sri Lanka schweben ihm da vor. „Ich muss es machen, fühle mich verpflichtet“, sagt er. Und wer sieht, was Sijf van Zuijen schon erreicht hat, kann sicher sein, dass er auch diese Dinge mit gleicher Energie und Genauigkeit angeht wie sein Geschäft.

Der fahrende Männertraum soll dabei eine wichtige

Rolle spielen. Verkaufen, vermieten, durch die Lande reisen, Partys veranstalten und Geld dafür nehmen – das dann in die neuen Projekte fließen soll. Denkbar ist vieles, eines ist aber klar – eine bessere Möglichkeit, einen zünftigen Herrenabend zu feiern als im ultimativen Männermobil, ist kaum vorstellbar.

Heiko Paul





Mit Innovision in die Zukunft

Innovision lautet der Titel eines Projekts, wie es die Reisemobilbranche noch nie zuvor gesehen hat: Zum 50. Geburtstag von Hymer im Jahr 2007 gestalten 50 Leserinnen und Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL exklusiv das Reisemobil der Zukunft. Sie können dabei sein und mit Ihren Ideen die Zukunft prägen.

Vor 50 Jahren begann die größte Erfolgsgeschichte in der Caravanning-Branche. Erwin Hymer baute in Auftragsproduktion Wohnwagen. Den Durchbruch brachten aber Hymers Entwicklungen im Reisemobilbau. Früher als andere witterte der geniale Flugzeugingenieur und durch und durch schwäbische Geschäftsmann diesen Zukunftstrend. Er baute den Caravano, später das Hypermobil, die B-, S- und E-Klasse-Integrierten, den Camp-Alkoven, den Tramp-Teilintegrierten – selbst am Van strickte der Aufsichtsratsvorsitzende der Hymer AG kräftig mit.

50 Jahre Erfolg, doch was kommt danach? Die Antwort darauf lautet: Innovision. Innovision steht für ein Zukunftsmobil, das, wie der Firmengründer, auch „ERWIN“ heißen könnte, als Abkürzung für „Evolutionär, Revolutionär, Wertvoll, Innovativ und Nachhaltig“ – Eigenschaften also, die man der Marke Hymer zuschreibt.

Innovision wird kein gewöhnliches Reisemobil sein, es soll mehr sein als nur ein Frauen-, Männer- oder Familien-Mobil. Auch die Entwicklung eines Wohnmobil für die Generation der über 50-Jährigen, neudeutsch Best Ager, wird dem Anspruch an das Zukunftsmobil nicht gerecht. Das belegen die zahlreichen Zuschriften, die Hy-

mer und REISEMOBIL INTERNATIONAL im Jahr 2006 erhielten. Die Vertreter der Altersgruppe 50plus suchen nicht nach größeren Drehknöpfen und niedrigeren Einstiegsstufen, sondern nach intelligenten Gesamtkonzepten, wie das Leben im und das Fahren mit dem Reisemobil noch schöner und komfortabler gestaltet sein kann.

Die Antwort als heißt Innovision. Und die Antwortenden sind die Leserinnen und Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Sie geben dem Reisemobil der Zukunft ein Gesicht, sie gestalten es mit ihren Ideen, sie schmücken es aus. Hunderte, vielleicht tausend neue Ideen werden beim Kreativ-Wettbewerb eingehen. Die 50 besten, ausgewählt durch Leservotum sowie durch eine Jury mit Vertretern von Hymer, REISEMOBIL INTERNATIONAL und Experten verschiedener Fahrzeugbereiche, werden im Jahr 2007 umgesetzt. Auf den großen Fachmessen 2008 soll Innovision dann seine Premiere erleben. Ein Feuerwerk an Neuheiten, evolutionär, revolutionär, wertvoll, innovativ, nachhaltig. Innovision wird alles Dagewesene in den Schatten stellen und die Zukunft weisen. Seien Sie dabei, gestalten Sie das Reisemobil von morgen mit.



1961

Das erste Reisemobil von Hymer – der Caravano auf einem Borgward-Fahrgestell.



2006

Der Erfolgsmodell von Hymer – die B-Klasse ist Europas bestverkauftes Reisemobil.



Innovision

Die 50 besten Ideen sind gefragt

Mit Ihren Ideen entsteht das vielleicht beste Reisemobil der Welt, auf jeden Fall aber eines mit großer Zukunft. Sicherheitstechnik, Antrieb, Multimedia, Luxus, Komfort, Optik... – die Liste der Themenfelder, an denen entwickelt werden soll, ist lang. Schreiben Sie uns, wovon Sie träumen oder was Sie möglicherweise sogar schon an Ihrem Mobil verändert haben. Beschreiben Sie, zeichnen oder malen Sie – je detaillierter, desto besser. Die 50 genialsten Ideen werden ausgewählt und als Innovision umgesetzt. Selbstverständlich prämieren Hymer und REISEMOBIL INTERNATIONAL die Ideengeber.

Bitte schreiben Sie bis zum
9. Februar 2007 an:

**REISEMOBIL INTERNATIONAL
Chefredaktion
Postwiesenstr. 5A
70327 Stuttgart**

Ideen per E-Mail ganz einfach an:
info@reisemobil-international.de

**Innovision. Heute schon das
Morgen gestalten.**

Und morgen?

*Die Zukunft: Sie wird Innovision heißen. Und von
Lesern von REISEMOBIL INTERNATIONAL gestaltet werden.*



Capron-Premiere

Serienfertigung gestartet

Im sächsischen Neustadt fuhr das erste Serienfahrzeug im Gemeinschaftswerk von Hymer und Dethleffs vom Band.

Prototypen zu bauen ist schwierig genug, aber die wahre Kunst besteht darin, einen Qualitätsstandard in der Serie zu garantieren. Insofern hat die Zeitrechnung für das junge Capron-Produktionswerk in Neustadt in Sachsen gerade erst begonnen.

Schlank ist das Unternehmen, die Verwaltung klein, und das muss auch so bleiben: Capron wurde als reines Produktionswerk konzipiert, in dem zunächst rund 70 Mitarbeiter die von Dethleffs und Hymer konstruierten Teilintegrierten und Alkoven sowie die ab März 2007 gebauten Caravans auf der 450 Meter langen Produktionsstraße

möglichst günstig entstehen lassen sollen. Dafür verzichtet Capron sogar auf ein Lager.

Werksleiter Tobias Weiß, früher Produktionsverantwortlicher bei Carthago in Ravensburg, sagt: „Wir halten nur Material für etwa eine Woche vor.“ Sollte sich dieses System auch für eine Großserienfertigung bewähren – für das Geschäftsjahr 2007/2008 ist ein Absatz von bis zu 4.000 Fahrzeugen geplant, die Maximalkapazität liegt bei 10.000 –, dann könnten vielleicht ja irgendwann auch die Stammwerke von Hymer und Dethleffs in Bad Waldsee und Isny nach diesem Kosten sparenden Schema arbeiten...



Haben das Ost-Engagement nicht bereut: Projektleiter Thomas Groß, Werksleiter Tobias Weiß, Capron-Geschäftsführer Thomas Fritz, Erwin Hymer, Hymer-AG-Vorstand Dr. Knüppel, Capron-Geschäftsführer Michael Tregner (v. l.) mit dem ersten Serienfahrzeug aus Neustadt, einem Carado-Teilintegrierten.

Dennoch: Das Argument, dass die Sunlight- wie die Carado-Produkte den direkten Preisvergleich mit besonders günstigen Modellen aus Italien

oder Frankreich nicht bestehen, kann keiner der Capron-Verantwortlichen entkräften. Geschäftsführer Thomas Fritz, in der Hauptfunktion Chef



Von wegen billig: Wer erwartet hätte, dass in der Billigproduktion veraltete Maschinen zum Einsatz kämen, dürfte sich wundern. Capron verfügt über eine besonders moderne Seitenwandfertigungsanlage.



von Dethleffs: „Unsere Wertschöpfung findet vor allem in der Vorfertigung von Möbeln, Dach und Seitenwänden statt sowie in der Bandmontage ohne Lager. Wenn wir den Absatz von Sunlight und Carado wie geplant steigern können, wird sich auch am Preis etwas ändern.“ Fritz warnt zudem davor, bei der Kaufentscheidung nur auf den reinen Produktpreis zu schielen: „Unsere Argumente gegen die Billig-Fahrzeuge besonders aus italienischer Produktion sind das bessere Händlernetz, das Service garantiert, sowie unsere hohe Produktqualität.“ ts

In-Team: Den Capron-Mitarbeitern wird allenthalben hohe Motivation und Einsatzbereitschaft bescheinigt. Für viele ist Capron der Sechser im Lotto, der sie vor Arbeitslosigkeit bewahrt.

B-Klasse als Jubiläumsmodell

Glänzender Auftakt: Mit einer champagnerfarbigen Gold Edition der B-Klasse B 514 SL hat Hymer sein Jubiläumsjahr zum 50-jährigen Bestehen eingeläutet. Der 6,60 Meter lange Integrierte auf Fiat Ducato war erstmalig auf der Stuttgarter CMT zu sehen. Außen trägt das Jubi-Modell einen prägnant geschwungenen Schriftzug. Innen zierte ein gesticktes Emblem die Rückenlehnen der vorderen Sitze. Den Grundriss prägt eine L-Sitzgruppe mit gegenüber positionierter Längsküche. Im Heck erstreckt sich hinter dem seitlichen Bad ein hoch gesetztes Doppelbett über der Garage. Mit umfangreicher Jubiläumsausstattung kostet die Gold Edition 73.990 Euro – 8.250 Euro weniger als eine vergleichbare Variante der B-Klasse-Serie.



kurz & knapp**Mehr Zulassungen**

Der November 2006 ist mit 809 neu in Deutschland zugelassenen Reisemobilen zu Ende gegangen. Das entspricht einem Plus von 9,8 Prozent gegenüber November 2005. In den ersten elf Monaten des Kalenderjahrs beträgt der Zuwachs insgesamt 20.195 Einheiten noch 1,4 Prozent. Das Geschäftsjahr indes, es hat am 1. September 2006 begonnen, zählt mit 2.798 Fahrzeugen soagr ein Plus von 8,3 Prozent.

Urlaub dazu

Schmankerl für Campingeinsteiger und junge Familien: Wer beim Online-Portal www.familienförderung2007.de eine Camping-Ausrüstung kauft, bekommt eine Woche Urlaub im Fünf-Sterne-Camping-Freizeitzentrum Sägmühle im Pfälzerwald gratis dazu (Internet: www.saegmuehle.de). Campingurlaub soll damit für Einsteiger und junge Familien kalkulierbar und bezahlbar werden, so der Portal-Betreiber.

Animation gefragt

Vacansoleil Camping Holidays, Dachorganisation von 300 Campingplätzen in 15 europäischen Ländern mit Schwerpunkt Dänemark und Benelux (Tel.: 02152/897510, Internet: www.vacansoleil.de), führt zur Saison 2007 das professionelle Animationsprogramm Camping Kids ein. Es wendet sich an alle Altersgruppen und alle Nationalitäten, von der Kinderanimation bis zur Abendunterhaltung für die Älteren. Im ersten Jahr wird Camping Kids auf 14 Campingplätzen vorgestellt. In den nächsten Jahren soll die Zahl wachsen.

CTE mit US-Mobilen

Der holländische Betrieb Camper Technik Eersel (CTE) ist seit kurzem offizieller Importeur für Ersatzteile der amerikanischen Marken Airstream, Coachmen, Damon, Fleetwood, Holiday Rambler, Monaco, Newmar, Triple E und Winnebago. Zusätzlich hält CTE Ersatzteile für alle gängigen US-Chassis bereit und importiert amerikanische Kühl- schränke von Dometic und Norcold. Tel.: 0031/497/514986, Internet: www.cte.nu.

Der Brief, der nie geschrieben wurde

Ein glückliches Händchen

*Claus-Georg
Petri schreibt
an Bundeskanz-
lerin Merkel.*



Liebe Frau Merkel,

für das neue Jahr 2007 wünsche ich Ihnen viel Glück und Gesundheit – und für die mit dem ersten Halbjahr 2007 verbundene Ratspräsidentschaft in der Europäischen Union ein glückliches Händchen.

Das werden Sie brauchen, um auf europäischer Bühne jene Rolle erfolgreich spielen zu können, die Sie, Ihre Mannschaft und damit letztlich ganz Deutschland nun verkörpern. Schließlich haben Sie selbst formuliert, „die Präsidentschaft zu einem gemeinsamen nationalen Anliegen“ zu machen. Sie sagen es, dieser Auftritt soll glanzvoll sein. Sie können sicher sein: Die Scheinwerfer sind auf Sie gerichtet. Dass neben solchbrisanten Themen wie dem EU-Beitritt der Türkei, der Harmonisierung der Gemeinschaft und der europäischen Verfassung nun noch solche Forderungen auftauchen, welche die relativ kleine Gruppe

der Reisemobilisten betreffen, dürfte sie freudig aufhorchen lassen. Schließlich versprechen solch überschaubare Aufgaben eine leichte Lösung – angesichts der anderen gewaltigen Brocken kommt Ihnen doch jeder Erfolg sicherlich recht.

Und mal ehrlich, liebe Frau Merkel, worum der CIVD da bitte, ist nicht zu viel verlangt. Der Führerschein, der Privatleuten erlauben soll, auch künftig ohne Zusatzführerschein ihr Reisemobil über 3,5 Tonnen zu fahren, ist doch in Wahrheit ein alter Hut. Lange vor dem europäischen Führerschein hat es hierzulande die Klasse 3 gegeben. Wer die hatte, durfte Fahrzeuge sogar bis 7,5 Tonnen bewegen. Die Unfallzahlen bei Reisemobilen hat diese Fahrerlaubnis nicht signifikant nach oben getrieben. Im Gegenteil: In der Unfallstatistik spielen Reisemobile praktisch

keine Rolle. Hier also würde ein wenig mehr an freiem Denken gut tun. Wie gesagt: Ein glückliches Händchen wünsche ich Ihnen.

Das gilt übrigens auch für die Fahrverbote im Zusammenhang mit Feinstaub. Die dazu gehörige Verordnung umzusetzen sei Sache der Städte und Gemeinden, werden Sie sagen. Stimmt schon, aber Ihr Wort hat doch Gewicht. Was glauben Sie, liebe Frau Merkel, wie die Oberbürgermeister aufhorchen, wenn Sie als Bundeskanzlerin und obendrein amtierende Ratspräsidentin der EU Augenmaß fordern?

Dabei geht es nur darum, kein flächendeckendes Fahrverbot für Reisemobile mit älterem Dieselmotor zu verhängen. Die Ausnahme von dem Verbot sollte lediglich sein, Reisemobilisten wenigstens den Weg zurück nach Hause zu gestatten, wenn sie zum Beispiel aus dem Urlaub zurückkommen. Und sie sollten auch von zu Hause aus über

Hauptverkehrsstraßen starten dürfen, selbst wenn just an diesem Tag die Feinstaubbelastung in ihrer Heimatstadt höher liegt. Ja, auch das wäre Politik mit glücklicher Hand.

Die wäre erst recht bei der dritten Bitte des CIVD eine tolle Sache: einheitliche Verkehrsregeln in der EU. Die wunderbare Grenzenlosigkeit Europas drückte sich auch dadurch aus, dass Reisemobile im gesamten Hoheitsgebiet Ihrer Ratspräidentschaft einheitlichen Vorschriften unterliegen. Eine solche Einheit sollte sich auch in einheitlicher Maut ausdrücken.

Nun also, da sich der Vorhang auf der europäischen Bühne gelichtet hat und Sie Ihre Rolle spielen, schauen wir alle gespannt zu, wie Sie agieren. Es ist ein großes Stück. Viele Menschen in Deutschland hoffen und drücken Ihnen die Daumen dafür, dass es sogar großartig wird.

CIVD formuliert drei Wünsche

Angela Merkel als gute Fee

Pünktlich zum 1. Januar 2007 hat Deutschland für ein halbes Jahr die Ratspräidentschaft in der Europäischen Union angetreten. Dann gilt es für Angela Merkel, CDU, und ihre Mannschaft, in politischen Fragen europaweit die Weichen zu stellen.

Diese Gelegenheit will sich auch die Deutsche Caravaningbranche nicht entgehen lassen. Hans-Karl Sternberg, Geschäftsführer des Herstellerverbands CIVD, hat deshalb Anfang des neuen Jahres der Kanzlerin einen Wunschzettel überreicht: „Drei Wünsche, wie im Märchen für die gute Fee“, witzelte der Lobbyist bei einem Treffen mit REISEMOBIL INTERNATIONAL. Die Liste umfasst folgende Punkte:

Sternberg spricht sich davon, „mehr zu erreichen, wenn Deutschland die Ratspräidentschaft innehat“, als wenn ein anderes Land am Ruder ist. Flankierend agiert der CIVD selbst auf nationaler politischer Bühne. Auf europäischer Ebene indes verfolgt die European Caravan Federation (ECF) die formulierten Ziele, deren Generalsekretär ebenfalls Hans-Karl Sternberg heißt...

- 1. EU-Führerschein für privat genutzte Fahrzeuge über 3,5 Tonnen schaffen.**
- 2. Kein flächendeckendes Fahrverbot für Motorcaravans.**
- 3. Vereinheitlichung von Verkehrsregeln innerhalb der Europäischen Union.**



Hammoudah Freizeit AG und Travel-Car fusionieren

Caravaning-Fachhandel mit einem weiteren Giganten

Genau 15 Caravaning-Fachhändler bilden unter dem Namen Freizeit AG einen neuen Handelskonzern: Die sieben Handelsbetriebe von Ahmad Hammoudah, bisher bekannt als Freizeit AG, und die acht Betriebe von Eugen Immler, bislang als Travel Car bezeichnet, haben Ende November 2006 fusioniert. Außerdem gehören drei Campingplätze zu dem nun gemeinschaftlichen Unternehmen. Sitz der neuen Gesellschaft ist Wuppertal.

Eugen Immler, 75, hält in der neuen Freizeit AG die Mehrheit des Kapitals. Ahmad Hammoudah, 62, leitet als Vorstandsvorsitzender die Geschicke der Freizeit AG und zeichnet für Einkauf, Vertrieb und Finanzen verantwortlich. Ihm zur Seite steht Michael Bader als weiterer Vorstand. Der 35-Jährige war schon zuvor als Geschäftsführer für Travel-Car verantwortlich. Eugen Immler zieht sich aus dem operativen Geschäft zurück und wechselt in den Aufsichtsrat.

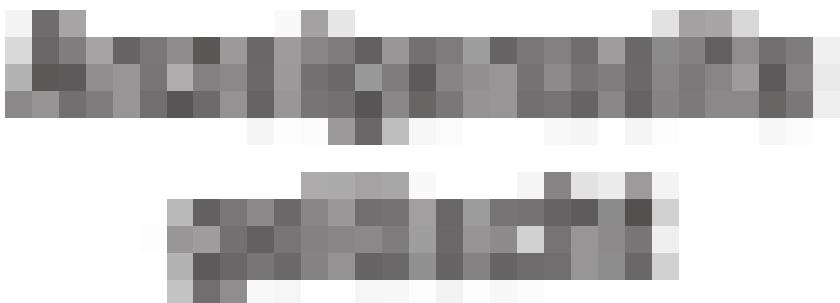
Die Freizeit AG verfügt über 3,5 Mio Euro haftendes Kapital. Der Börsengang ist für das Jahr 2011 geplant. Im Zuge dessen sollen die Mitarbeiter mit Vorzugsaktien an der Freizeit AG beteiligt werden und damit einen Investivlohn erhalten. 250 Mitarbeiter, 20 davon als Auszubildende, sind derzeit an den 15 Standorten tätig.

Von Gigastores oder Dauermessen an zentralen Standorten hält Ahmad Hammoudah nichts: „Unser Modell, dem Kunden an dezentralen Standorten zu begegnen, ist näher an der Praxis und damit erfolgreicher.“

Die Freizeit AG ist künftig an folgenden Standorten vertreten: Bad Kreuznach, Bielefeld, Bremen, Celle, Hamm, Jülich, Kressbronn/Bodensee, Markt Indersdorf, Möser/Magdeburg, Neumarkt, Overath, Remshalden/Stuttgart, Witten, Wuppertal, Zeven-Aspe. Die drei Campingplätze liegen in Bramsche, Hennstedt-Horst und Wienhausen/Celle.



Premiere: Seine Bio-Toilette Aqualizer (REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/2006) hat Hersteller HRZ auf der Stuttgarter CMT erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt – eingebaut in den ausgebauten Kastenwagen Holiday Dream aus eigenem Haus. Die Toilette funktioniert mit einem Häcksler und einem Tank, in dem Bakterien Fäkalien zu Grauwasser umwandeln. Sie kostet etwa 2.000 Euro und lässt sich laut HRZ in den meisten Reisemobilen nachrüsten. Tel.: 07941/9868611, Internet: www.hrz-reisemobile.de.



kurz & knapp

Giottiline bei EVM

Seit Dezember 2006 baut die EVM Vertrieb in Europa GmbH, Augsburg, ein Händlernetz für Reisemobile der italienischen Marke Giottiline auf. Interessenten informieren sich bei Giovanni Marsei, Tel. 0821/44496-15, Internet: www.evm-europa.com. Die komplett neue Modellpalette umfasst je drei Teilintegrierte, Alkovenmobile und Integrierte. Alle Modelle rollen auf dem neuen Iveco-Chassis mit dem 3.0-JTD-Motor mit 130 kW (176 PS) vom Band.

Fecht-DM im Expocamp

Am 20. Januar 2007 findet im Expocamp in Wertheim die Deutsche Florett-Fechtmeisterschaft statt. Der Eintritt ist frei, das Platzangebot aber begrenzt, deshalb ist Reservierung angesagt, am besten online über das Internet (www.expocamp.de). Das Programm beginnt im Expocamp, in dem Freizeitfahrzeuge aller Marken der Hymer-Familie zu sehen sind, um 9 Uhr. Das Finale ist auf 14.30 Uhr terminiert, eine Sieger-Party mit Autogrammstunde soll ab 16.30 Uhr steigen.

CMT-Nachlese

Am Wochenende nach der Stuttgarter Messe CMT, dem 27. und 28. Januar 2007 jeweils von 10.30 bis 17 Uhr, lädt Eder Wohnmobile in Bad Urach-Wittlingen seine Kunden zur Nachlese ein. Tel.: 07125/933888, Internet: www.womo-eder.de.

Renault vorn

Mit 16.800 Neuzulassungen schließt Renault das Jahr 2006 erneut als Nummer eins der ausländischen Marken bei leichten Nutzfahrzeugen ab und liegt nun auf Rang drei der deutschen Transporterstatistik.

CS-Treffen 2007

Das Treffen der Marke CS führt vom 1. bis 3. Juni 2007 nach Büsum. Auf dem Programm steht unter anderem ein Törn nach Helgoland. Die Teilnahmegebühr für das Wochenende beträgt 105 Euro pro Person, Anmeldeschluss ist der 1. April 2007, Tel.: 04193/76230.



Freudiger Anlass: Vintls Bürgermeister Rudolf Cerbaro (links) überreicht dem Al-Ko-Vorstandsvorsitzenden Kurt Kober die Ehrenurkunde.

Kurt Kober wird Ehrenbürger

Höchste Auszeichnung in Vintl

Anerkennung für den Vorstandsvorsitzenden von Al-Ko: Für seine soziale Aufgeschlossenheit, seine korrekte Unternehmensführung und sein Engagement in der Schaffung und Sicherung vieler Arbeits-

plätze erhielt Kurt Kober im vergangenen Herbst die Ehrenbürgerschaft der Gemeinde Vintl im Pustertal/Südtirol. Sie ist die höchste Auszeichnung, welche die Gemeinde zu vergeben hat.

Seit mehr als 36 Jahren besteht der Al-Ko-Betrieb in Vintl. In dieser Zeit wuchs er von 24 Beschäftigten auf heute 137 Mitarbeiter und ist damit der größte Arbeitgeber im Gemeindegebiet.

Freistaat präsentiert sich

Eine der größten Caravaning-Frühjahrsmessen

Vom 23. Februar bis 4. März 2007 steigt in Deutschlands großem Caravaning-Center, dem Freistaat in Sulzemoos, die wohl größte Messe für Reisemobile und Caravans im Raum München. Zum drit-

ten Mal präsentieren die fünf im Freistaat ansässigen Firmen Glück, Hymer-Zentrum Sulzemoos, Hofstetter, CRM und Zellerer auf 61.000 Quadratmetern die Neuheiten der Modellgeneration 2007. Zu sehen sind

hier ein Saison-Querschnitt, zudem viele Premieren- und Sondermodelle sowie diverse Schnäppchenfahrzeuge.

Zusätzlich stellen viele Zubehörlieferanten und Campingplatzbetreiber ihre Angebote vor. Auf das komplette Zubehörangebot gibt es während der Messezeit zehn Prozent Nachlass. Obendrein erhalten Besucher im Zelt Eintopf und Getränke gratis.

Pünktlich zur „Mega-Caravaning-Woche“ genannten Ausstellung erscheint auch der neue Freistaat-Schnäppchenführer sowie der Zubehörkatalog 2007. Beide sind bequem und kostenlos von der komplett neu gestalteten Internet-Homepage www.derfreistaat.de herunterzuladen – ein Service für alle, die sich vor dem Ortstermin in Sulzemoos bereits informieren wollen.





China-Kracher: ein James Cook, wie er nur im Reich der Mitte zu finden ist. Nicht als Reise-, wohl aber als Businessmobil für VIPs bietet ein chinesischer Umbauer den Mercedes-Benz Sprinter an. Die ersten 50 Chassis hat er dazu bei DaimlerChrysler in China gekauft und mit Innenausbau teilen von Westfalia veredelt. In weißem Leder unterm Hochdach lässt es sich eben auch in Fernost prima aushalten.

Dethleffs-Family-Stiftung

Spende für Kinderhospiz

Einen Scheck über 5.000 Euro hat das Kinderhospiz St. Nikolaus im Allgäu am 2. Dezember 2006 erhalten. Dethleffs-Mitarbeiterin Sylke Roth besuchte die Einrichtung und überreichte der Heimleitung zur Eröffnung des ersten süddeutschen Kinderhospiz einen Scheck über 5.000 Euro im Namen der Dethleffs-Family-Stiftung.

Das Kinderhospiz ist eine Anlauf- und Erholungsstätte mit familiärem Charakter und Plätzen für acht unheilbar kranke Kinder mit verkürzter Lebenserwartung. Um diesen

Familien ab dem Zeitpunkt der Diagnosestellung einer unheilbaren Erkrankung ihrer betroffenen Kinder die Möglichkeit der Entlastung, der Begleitung und der Stabilisierung anbieten zu können, wurde das erste süddeutsche Kinderhospiz in Bad Grönenbach im Allgäu gebaut. Es ist auch ein Ort der Begegnung, in dem Familienkontakte zu anderen Betroffenen knüpfen, sich gegenseitig austauschen, unterstützen und auf die Zukunft und die Zeit nach dem Tod des Kindes vorbereiten können.



Dethleffs-Mitarbeiterin Sylke Roth bei der Scheckübergabe an die Heimleitung.



16. Info-Show von Movera

Puppen tanzen lassen

Mit einem Mix aus Informationen und Bühnenzauber hat Zubehör-Großhändler Movera seine Lieferanten und Händler aufs neue Jahr eingestimmt. Auf der 16. Movera Info-Show Mit-



Blickt optimistisch in die Zukunft: Movera-Geschäftsführer Reinhold Beller setzt auf sein dynamisches Team.

te Dezember in Friedrichshafen blickte Geschäftsführer Reinhold Beller optimistisch auf die kommende Saison: „Unser Team ist jung und dynamisch. Wir möchten noch viel erreichen.“

Dabei stützt sich Beller auf schon jetzt prosperierende Zahlen: Mehr als 10.000 Artikel für Camping und Freizeit liefert Movera europaweit an den Fachhandel aus. 58 Mitarbeiter haben 2006 einen Jahresumsatz von 33 Millionen Euro erwirtschaftet (Vorjahr: 31 Millionen).

Auch 2007 ist mit positiven Zahlen zu rechnen; dafür

jedenfalls spricht die Flut vorhandener und neuer Produkte, welche die Zubehörhersteller in einer Halle der Messe Friedrichshafen präsentierte. Die gesamte Palette zeigt der Movera-Katalog für 2007 auf 450 Seiten. Das Nachschlagewerk ist bei Movera-Fachhandelspartnern zu haben. Bei so vielen Fakten und geschäftlichen Gesprächen blieb an den beiden Tagen der Info-Show auch noch Zeit für ein geselliges Miteinander. Movera ließ die Puppen tanzen – ein bisschen Spaß muss schließlich sein.

Fotos: Klaus Cöller

Händlerverband DCHV

Fachhandel organisiert sich auf europäischer Ebene

Die fortschreitende Globalisierung, die grenzüberschreitenden Märkte und der wachsende Einfluss der EU auf die nationale Gesetzgebung zwingen auch den Caravaning-Fachhandel, seine Interessen auf europäischer Ebene zu vertreten. Am 11. Dezember 2006 haben sich deshalb Vertreter der Handelsverbände aus Italien, Frankreich, Spanien und Deutschland in Rom getroffen, um über die Gründung eines europäischen Handelsverbandes zu beraten. Ziel ist, die gemeinsamen Interessen der nationalen Verbände auf europäischer Ebene zu bündeln. Zu diesem Zweck erarbei-

ten die vier Verbände nun eine zukunftsfähige Satzung.

Wolfgang Liebscher, Präsident des deutschen Händlerverbands DCHV, meint, ein europäischer Handelsverband solle auch den Verbänden der übrigen europäischen Länder offen stehen: „Die Lokomotive ist angeheizt, wer möchte, kann in den abfahrbereiten Zug einsteigen.“

Deshalb werden zum nächsten Treffen Mitte März auch die Handelsverbände der übrigen europäischen Länder eingeladen. Im Mittelpunkt soll dann der bis dahin vorliegende Satzungsentwurf stehen.



Wolfgang Liebscher, Präsident des Händlerverbands DCHV:

„Mit der Gründung eines europäischen Verbands tritt der Handel neben die bereits auf europäischer Ebene tätigen Verbraucher-, Industrie- und Campingunternehmer-Organisationen und verleiht der Branche und den Interessen des Caravanings zusätzliches Gewicht.“

Folgende Challenger-Vertragshändler freuen sich auf Ihren Besuch

D-04860 Torgau
Wohnmobile Göbel
Pablo-Neruda-Ring 6
Tel. 03421-713712, Fax 03421-778873

D-07749 Jena
Jenas Caravanpark
Am Alten Gaswerk 4
Tel. 03641-479827, Fax 03641-479828

D-09465 Cranzahl
Wohnmobile Henry Uhlmann
Dorfstr. 26
Tel. 037342-7242, Fax 037342-16142

D-15234 Frankfurt/Oder
Wendisch-PS
Fürstenwalder Poststraße 102
Tel. 0335-4002222, Fax 0335-4333399

D-33334 Gütersloh
MPG Mobilpartner Gütersloh OHG
Carl-Zeiss-Str. 36
Tel. 05241-73263, Fax 05241-687752

D-34399 Oberweser-Gottstreu
Freizeitfahrzeuge Weserbergland
Gewerbegeb. a.d. B80
Tel. 05574-945123, Fax 05574-945123

D-35510 Butzbach
Wohnmobile Rau
Butzbacher Str. 83
Tel. 06033-925773, Fax 06033-925783

D-38104 Braunschweig-Schapen
Brock – das Mobile Freizeitzentrum
Weddeler Str. 7
Tel. 0531-1360138, Fax 0531-360191

D-47249 Duisburg
Herhold Freizeitmobile
Obere Kaiserswerther Str. 57
Tel. 0203-791227, Fax 0203-7297896

D-49479 Ibbenbüren
Campmobil Hermann
Rheiner Str. 312
Tel. 05451-13795, Fax 05451-745272

D-49733 Haren
Dulle Mobile GmbH
Bergstraße 8
Tel. 05932-71144-45, Fax 05932-71146

D-53489 Sinzig
Federau
Kranzweilerweg 19
Tel. 02642-981961, Fax 02642-998769

D-54329 Konz
Reisemobile Scheurer
Granastr. 60
Tel. 06501-600530, Fax 06501-600540

D-65203 Wiesbaden
WEBRA Wohnwagen-Reisemobile GmbH
Äppelallee 100
Tel. 0611-66144, Fax 0611-691702

D-68519 Vierneheim
Staudt Reisemobile
Industriest. 24
Tel. 06204-4150, Fax 06204-78864

D-71522 Backnang
Caravan-Technik Stange
Gartenstraße 100-114
Tel. 07191-899034, Fax 07191-367624

D-72348 Rosenfeld-Heiligenzimmern
Mobilhome Pfister
Rotenbühlstr. 2
Tel. 07428-37223, Fax 07428-37225

D-78333 Stockach
Autohaus Emminger Gbr
Ludwigshafener Str 21
Tel. 0771-874010, Fax 0771-874022

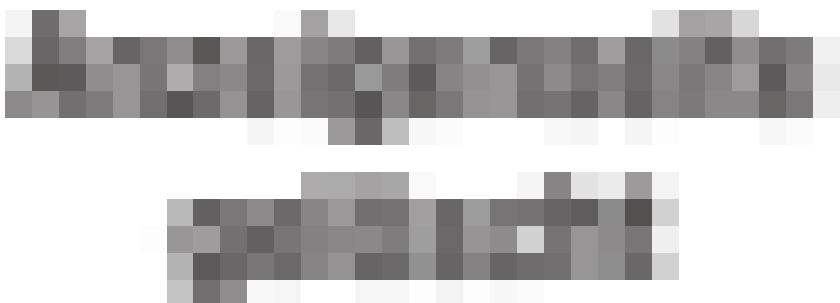
D-82256 Fürstenfeldbruck
Spanis Mobile
Pfaffing 1
Tel. 08141-5518, Fax 08141-5518

D-84329 Wurmannsquick
Bayern Camper
Am Höhenfeld 3
Tel. 08725-967843, Fax 08725-967830

D-95463 Bindlach
Reisemobile Weber
Birkenstr. 14
Tel. 09208-1510, Fax 09208-5709731

D-97877 Wertheim-Reinhardshöhe
Kriegisch Reisemobile
Ludwig-Erhardstr. 253
Tel. 09342-914541, Fax 09342-914564

CMT Stuttgart, 13. – 21.01.07, Halle 2



Porträt: Alexandra Pils

„Die Zielgruppe bin ich selbst“



Sie schuf das Interieur des neuen Knaus S-Liner und erntete viel Lob: Alexandra Pils geht gerne neue Wege.

Ruhe geht von ihr aus, wenn sie ein weißes Blatt Papier vor sich hat und einen Bleistift in der Hand. Glanz strahlt aus ihren blauen Augen, wenn sie betrachtet, was sie skizziert. Zufriedenheit klingt aus ihren Worten, wenn sie über ihre Arbeit redet. Alexandra Pils geht auf in ihrem Beruf: Die 37-Jährige arbeitet als Designerin auch für Knaus.

„Den Innenraum eines Reisemobils wachsen zu sehen ist eine wunderbare Aufgabe“, sagt sie und greift nach einem bunt gemusterten Stoff. Der ruht mit anderen Ballen in Regalen in einer riesigen Halle. „Früher gehörte das Gebäude zu einem Steinbruch“, erklärt Alexandra Pils, „ich habe es später gekauft als Lager für meine Stoffe.“

Wer so spricht, der denkt in größerem Stil. Tatsächlich gestaltet die Designerin mit der unüberhörbar bayerischen Herkunft Räume für alle möglichen Kunden. „Ich widme mich einer Almhütte ebenso wie einem schicken Hotel oder dem pomposen Stil in einigen Privathäusern“, lacht Alexandra Pils. Wichtig sei „die durchgehende Stimmigkeit des Designs“.

Diesen Anspruch freilich hat die gelernte Bankkauffrau, studierte Betriebswirtschaftlerin und seit 1999 Unternehmerin im niederbayerischen Hauzenberg erst recht beherzigt, als sie sich an den Knaus S-Liner heranwagte. „Ich musste alles aufbauen, ich habe nichts übernommen“, sagt sie, als sie durch den Innenraum des 8,75 Meter langen Tandemachters läuft. Sanft streichen ihre Hände dabei über die Möbel.

Der Vorzeige-Integrierte – ab Sommer zu haben für einen Preis zwischen 66.950 und 84.900 Euro – ist nicht das erste Projekt, das Alexandra Pils für den Hersteller aus Jandelsbrunn betreut hat. Seit acht Jahren widmet sie sich den Innenräumen der Freizeitfahrzeuge von Knaus. So hat sie zum Beispiel das Interieur des Wohnwagens Südwind entworfen: „Da habe ich Bammel gehabt“, gesteht sie und fährt sich mit der Hand durch die lockigen Haare. „Bei einem solchen Massenprodukt ist die Verantwortung wahnsinzig hoch.“

Ihre erste Erfahrung mit einem Reisemobil machte Ale-

xandra Pils mit dem Sun Liner. Als der überarbeitet wurde, war sie mit von der Partie. Im S-Liner indes „habe ich alles geändert, was mich in anderen Reisemobilen stört. Hier“, zeigt sie auf die Schränke, „streckt die längs verlaufende Maserung den Innenraum optisch ungemein.“ Zudem fehle jeder überflüssige Versatz in den Möbeln.

Solche Ideen bringt Alexandra Pils mit von Möbelsälen oder setzt Impulse von Architekten um. Wohl daher stammt auch ihre Liebe zum Perfektionismus: Den Faden, mit dem auf den Rückenlehnen der Knaus-Schriftzug gestickt ist, hat sie selbst ausgesucht: „Die Farbe musste exakt stimmen.“

Knöpfe und Griffe an den Möbeln habe sie rechteckig gehalten, damit ein einheitlicher Charakter in dem Mobil wächst. Ihr Hang nach schlanken, sich wiederholenden Formen drückt sich aus in Details aus einem Guss: dem Waschbecken, das die Linie der Möbel aufnimmt,

Klare Linien: In dem Integrierten stört kein überflüssiger Vorsprung der längs gemaserten Möbel.



Stimmiger Anblick: Küche als Zeichen der Moderne. Den Faden fürs Emblem hat die Designerin selbst ausgesucht.

den Strahlern, deren Einfassung rechteckig ist, dem Wasserhahn in der Küche, eckig im Querschnitt. „Ich mag klare Linien.“

Ohnehin hält Alexandra Pils speziell die Küche für stimmig: „Sie vereint den Anspruch an die Moderne mit dem Design des Innenraums. Diese Einheit erzeugt Harmonie.“ Harmonie – ein Schlüsselbegriff: „Nichts in dem S-Liner durfte kühl sein, ich wollte niemanden ausgrenzen.“

Woher aber nimmt Alexandra Pils ihre Sicherheit, wem welches Design gefällt? „Die Zielgruppe bin zunächst





Fotos: Claus-Georg Petri, Knauts

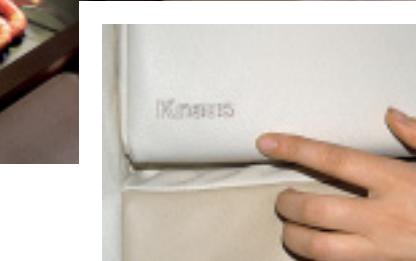
Badezimmers in den Innenraum kaschiert sie mit einem schmalen Spiegel vom Boden bis zur Decke, dessen Widerschein indirekt beleuchtet ist.

Mit solch ausgefeiltem Mix aus Material und Ideen hat die Designerin auch dem Bad des S-Liner eine unverkennbare Note verliehen. Die Dusche trennt eine hohe Scheibe ab, auf deren beiden Seiten allein dank freier Blicke Bewegungsfreiheit entsteht. Die auch hier indirekt beleuchteten Spiegel geben den Lichtquellen Tiefe. Die Strahler im Baldachin sind eingefasst – mit rechteckigen Blenden.

Woher aber stammen solch konsequent umgesetzten Ideen? Ihre Inspiration tankt Alexandra Pils auf, wenn sie häufig, aber kurz verreist. Wenn sie die Natur durchstreift als Kontrast zu einer Großstadt. Wenn sie das Muster eines Blumenteppichs einer Wiese in sich aufsaugt – als gedankliche Vorlage für den Teppich im nächsten Reisemobil. „Ich habe immer etwas im Kopf.“

Wieder zu Hause im eigenhändig umgebauten Bauernhof, wieder zwischen freigelegten Granitwänden und lichtem Gebläk, wieder am Holztisch mit Kerzen und Rotwein setzt Alexandra Pils ihre Gedanken um.

Dann geht Ruhe von ihr aus, wenn sie ein Blatt Papier vor sich hat und einen Bleistift in der Hand. Dann strahlt Glanz aus ihren blauen Augen, wenn sie betrachtet, was sie skizziert. Dann klingt Zufriedenheit aus ihren Worten. Das ist der Moment, in dem Alexandra Pils jene Harmonie spürt und auf ihre Arbeit überträgt – und eben auch auf den Innenraum eines Reisemobils. *Claus-Georg Petri*



ich selbst“, sagt sie, „weil ich mich mit meiner Arbeit identifizierte.“ Schließlich könne sie sich als Frau auf ihr Gespür verlassen: „Ich bin ein Gefühlsmensch.“ Obendrein hofft Alexandra Pils, dank ihrer Intuition die Wünsche der Reisemobilisten zu erfüllen. Die nach Exklusivität.

Deshalb hat sie auch High-Tech in dem S-Liner den gebührenden Platz eingeräumt. Dazu zählt ein sichtbarer, ins Design integrierter TFT nahe dem Eingang ebenso wie eine optisch versteckte, aber unüberhörbare Hifi-Anlage. Den Vorsprung des



**Fertigung optimiert**

Alles im Fluss

Um Produktivität zu steigern, hat Knaus seinen Möbelbau teilweise automatisiert. Fließfertigung lautet das Zauberwort.

Wo das Herz schlägt, pulsiert das Leben. Das ist bei Knaus in Jandelsbrunn nicht anders: An den drei Produktionsbändern gibt den Takt ein stählernes Herz vor – eine hochmoderne Maschine in der Möbelfertigung.

Dieser seelenlose Automat hat es in sich. Die Formen und Bohrlöcher aller Möbelklappen, -fronten und -seitenwände hat er gespeichert, fertigt sie und setzt obendrein noch an den richtigen Stellen die notwendigen Dübel. Barcodes zum Einscannen geben der Maschine vor, was sie zu fertigen hat. Fallen in der Entwicklungsabteilung Änderungen an, pflegen die Ingenieure sie online ins vorhandene Programm ein.

Mit dieser Maschine setzt Knaus einen zuvor unerreichten Standard, zumal sich die Arbeit des stählernen Koloss auf den

Rest der Logistik und Produktion auswirkt. Fließfertigung heißt das, was sich nun anschließt: Jede der vier Sektionen im Möbelbau – Stauraum, Schränke, Küche und Sitzgruppen – erhält ihre zugeschnittenen und sortierten Bretter aus Pappelsperrholz auf einem Karren, einer Art Einkaufswagen. Dabei steht an der passenden Stelle immer so viel Material für Möbel, dass die Produktion gerade mal eine Stunde Vorlauf hat.

Dieser knappe zeitliche Takt, abgestimmt zwischen Automatisierung und Produktion, entspricht beinahe dem gängigen industriellen System Just in Time: Teile werden erst dann angeliefert, wenn die Produktion sie braucht.

Langsam rollen die fertigen Möbel, nachdem sie ausgebildete Schreiner von Hand zusammengebaut haben, in Git-



terboxen auf dem Band ihrem Einbau in ein Reisemobil entgegen. Dabei gilt der Arbeitstakt als durchaus human. Ging es schneller, wäre eine schlechtere Qualität die Folge.

Aber die will Knaus ja gerade vermeiden: Die Vorteile der Fließfertigung sind eine verbesserte, weil gleich bleibende Qualität und deutlich weniger Kosten durch eine 30-prozentige Zeitsparnis. *cgp*

Fotos: Claus-Georg Petri

Drei, die gut Lachen haben: Knaus setzt auf das neue Familiengesicht der Integrierten C-, V- und S-Liner (von links).

Foto: Fotostudio Dafinger



Aufeinander abgestimmt: Die Maschine (links oben) versorgt alle weiteren Stellen in der Möbelfertigung.



Das Familiengesicht

Land des Lächelns

C-, V- und S-Liner ziehen die Blicke auf sich. Ab März 2007 sollen die ersten Modelle der Integrierten vom Band rollen.

Parallel zu Umstellungen in der Produktion hat Knaus ein neues Familiengesicht kreiert. Die lächelnden Integrierten, die Modelle C-, V- und S-Liner, sollen ab März 2007 vom durch die Fließfertigung optimierten Band laufen. Bis zum Ende des Geschäftsjahres am 31. August will Knaus um die 700 Einheiten davon verkaufen.

Die aufwändige Markteinführung dieser aufeinander abgestimmten Fahrzeuge hat auf dem Caravan Salon 2005 begonnen: Damals sorgte der C-Liner für Furore

„Wir haben daran viel über die Außenhaut und die Fertigung der Frontmaske gelernt“, gesteht Reinhard Hoßfeld, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing der Knaus-Tabbert-Group, „aber auf dem Salon hat uns der kompakte Integrierte genutzt – die Kunden haben

sich nach dem ersten Schock an das Gesicht gewöhnt.“

Schon im Januar 2006 ist der C-Liner sogar auf Tour zu Händlern gegangen. Hoßfeld orakelt: „Die anfänglichen Probleme mit der Qualität des Mōbils haben wir jetzt im Griff.“ Sicherlich würden einige C-Liner geordert und verkauft.

Mehr indes verspricht sich Knaus von den zwei größeren lächelnden Integrierten: V- und S-Liner feierten Premiere auf dem letztjährigen Caravan Salon – mit unüberhörbarer Publikumsresonanz.

Die optische Nähe zum Automobil mache sich bemerkbar. „Achten Sie auf die Spaltmaße“, schwärmt Hoßfeld. Knaus' Abgrenzung gegenüber anderen Marken sei geübt. Im März 2007 soll der V-Liner zu kaufen sein, der S-Liner ein wenig später. *cgp*

Auf dem Weg nach oben

Von Ingo Wagner
(Text) und
Hardy Mutschler
(Fotos)

Schlaf- und Küchenkomfort kennzeichnen den Grundriss des Bürstner Aviano i 684. Der zählt eindeutig zur derzeit aufstrebenden Klasse der Einsteiger-Integrierten

Sie mögen moderne integrierte Reisemobile, brauchen Platz zum Leben, Schlafen, Kochen und wollen nicht Unsummen ausgeben? Dann könnte der Bürstner Aviano etwas für Sie sein. Der Aviano ist der bis zu 18.500 Euro günstigere Bruder des Luxus-Integrierten Elegance. Die Preisdifferenz ergibt sich aus den beim Elegance erweiterten Ausstattungsumfängen und dem serienmäßigen Al-Ko-Tiefrahmenchassis. Karosserie- und Möbelbau unterscheiden sich dagegen nur geringfügig.

Der ab 53.732 Euro erhältliche Bürstner Aviano i 684, der zusammen mit dem vier Zentimeter längeren, 54.360 Euro teuren i 675 die Doppelspitze der Baureihe markiert, rollt auf dem originalen Fiat-Flachbodenfahrgestell mit Starrachse hinten und 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zum Kunden. Das Profitest-Auto war auf dem Heavy-Chassis mit vier Tonnen Gesamtgewicht unterwegs, das für 3.150 Euro Aufpreis die Zuladungskapazität in vernünftige Regionen hebt und automatisch mit dem 96 kW (130 PS) starken 2,3-Liter-Motor ausgeliefert wird.

Der „kleine“ Vierzylinder in Reisemobil-Spezifikation zieht noch im sechsten Gang mittlere Autobahnsteigungen hoch, der fünfte reicht selbst für knackige Rampen. Ein weiteres klares Votum für den 2,3 JTD ist der bei überwiegend zügiger Fahrt ermittelte Testverbrauch von knapp zwölf Litern. Der für 4.134 Euro erhältliche, 116 kW (157 PS) starke Dreiliter-Diesel konsumiert bei gleicher Fahrweise erfahrungsgemäß einiges mehr. Keine Empfehlung für ein Auto dieser Größe bekommt der 75 kW (100 PS) starke 2,2-Liter-Serienmotor des Aviano.

Anteil am günstigen Verbrauch könnte die schnittige, beim Fahren geräuscharme Front des Aviano haben, die tadellos an die mit Glattblech beschlagenen Wände anschließt. Doch Karosseriebaumeister Rudi Stahl legt beim Blick am Aufbau entlang die Stirn in Falten: „Durch das Außenblech zeichnet sich jede Holzlatte und jedes zur Möbelbefestigung ein-►







Um eine komplette Tafelrunde zu gestalten, kann der stabile Tisch verlängert werden. Der Sitzkomfort ist durchschnittlich.

gelegte Wabengitter ab. Ein starker Kontrast zum hübschen Bug.“ Auch der kommt nicht ohne Kritik vom Spezialisten weg. So moniert Stahl, dass die Motorhaube beim Öffnen gegen die Scheibe schlägt und in geschlossenem Zustand an der Karosserie reibt. Außerdem komme man durch den schmalen Serviceschlitz, in den das scharfkantige Kühlergitter ragt,

sehr schlecht an die Einfüllstutzen für Scheibenwaschwasser und Motoröl. Was Stahl beim Ortstermin nicht sehen kann, tritt beim täglichen Umgang mit dem Aviano zutage: Bei Regen reinigen die guten Scheibenwischer einen großen Teil der Frontscheibe, doch durch die obere Dichtung der stolze 1.209 Euro teuren Fahrertür dringt Wasser ein. Außerdem klappert das halb geöffnete Fenster laut in seiner Führung. Auch die obere Dichtung der Beifahrerscheibe hält beim Waschen nicht dicht.

Feuchtigkeit, die sich während der Nacht von innen auf den großen Scheiben absetzt, lässt sich bei kühler Witterung nur mit einem saugfähigen Tuch zuverlässig und schnell beseitigen: Die von der Klimaanlage (ab 1.173 Euro) getrocknete Warmluft strömt zu

schwach aus den Fensterdüsen. Dafür heizen sich Getränke in den großen Flaschenhaltern schnell auf. Überhaupt fallen Passgenauigkeit und Optik der Kunststoffformteile im Fahrerhaus gegenüber der Qualität des Mobiliars weit ab. Während es um die drehbaren Fahrersitze von Aguti knackt und knistert, bleibt der Wohnbereich leise.

Möbelexperte Alfred Kiess ist angetan vom Aviano: „Die Farbharmonie zwischen dem Furnier in Nussbaumholz-Optik, silbernen Stilelementen und der Küchenoberfläche ist äußerst gelungen.“ Mehr noch überzeugt den Schreinermeister die solide Funktionalität des Ausbaus. „Die Schnappverschlüsse der Oberschrankklappen fassen in stabile Leisten aus eloxiertem Aluminium, das ist nicht selbstverständlich.“ Das-



Rudi Stahl, Karosserieexperte



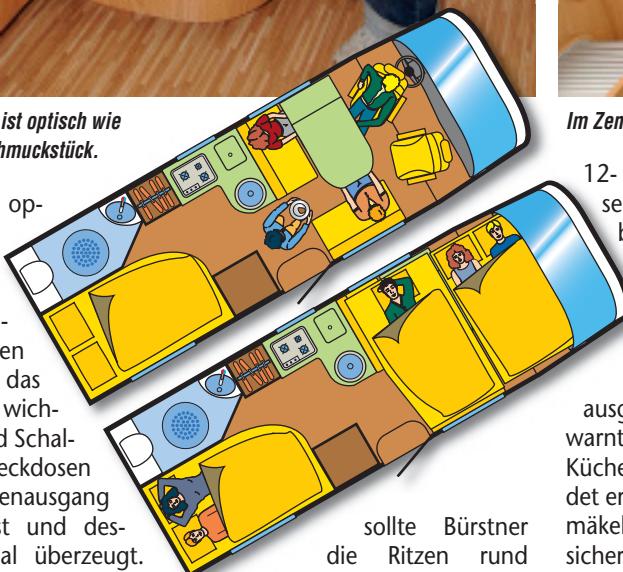
Alfred Kiess, Möbelfachmann

selbe Urteil fällt der Experte zu den passgenau aufgeleimten Kantenleisten. Die stabilen Vollauszüge und die Verschlüsse an den Küchenschubladen gefallen dem Holzfachmann ebenso wie die in leichtgängigen Aluschielen geführte Rollladentür am Bad, die stabile Reling im per Pushlock verschlossenen Schrank über dem Gefrierfach und die Schwenksäule zur Befestigung eines ab Werk für 821 Euro lieferbaren Flachbild-



Die Winkelküche ist optisch wie funktional ein Schmuckstück.

schirms. Als optischen Faux pas wertet Kiess das aufgesetzte Kontrollbord neben dem Eingang, das jedoch alle wichtigen Infos und Schalter samt Steckdosen und Antennenausgang zusammenfasst und deshalb funktional überzeugt. Genauso wie das geräumige Bad, das in der Praxis nicht hinter der Optik zurücksteht. Allerdings zwingt das sehr niedrig montierte Eckwaschbecken in eine unbequem gebückte Haltung. Dafür ist die Bewegungsfreiheit beim Duschen üppig. Zwei klappbare Trennwände separieren Toilette, Schränke und Waschbecken zuverlässig vom Duschbereich. Trotzdem



sollte Bürstner die Riten rund um die Banktoilette mit Silikon oder Gummilippen abdichten. Ebenfalls vermisst wird eine 230-Volt-Steckdose in Kabellänge zum Bad – im Nassbereich selbst ist sie aus Sicherheitsgründen tabu.

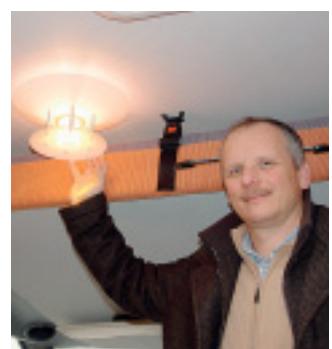
Aus demselben Grund bemängelt Elektrikermeister Götz Locher die direkt über dem Dreiflammherd montierten



Im Zentrum des großen Bades entsteht die Dusche. Der Schnitt des 684 passt.

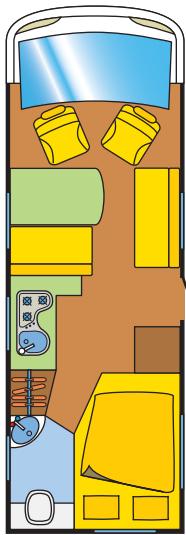
12- und 230-Volt-Steckdosen. Tatsächlich setzen sich beim Nudelkochen dicke Tropfen auf dem mit drei hellen Spots versehenen Hitzeschild ab. „Ein Kurzschluss kann hier definitiv nicht ausgeschlossen werden“, warnt Locher. Gleich neben der Küche, im Kleiderschrank, findet er einen weiteren Grund zu mäkeln: „Die 230-Volt-Hauptsicherung ragt ungeschützt in den Laderraum. Wenn sie aus Versehen umgelegt wird, fällt auch das Ladegerät aus. Außerdem knickt die Zuleitung scharf um die dünne Schrank-rückwand.“ Ansonsten aber gibt es an der Verlegung der Elektrik nichts auszusetzen. Lampen- und Lautsprecherkabel verlaufen in Kabelkanälen, die Sicherungen und Kabelstecker sind am unter dem Fahrersitz

montierten Ladegerät gut zu erreichen. Dasselbe gilt für die 90-Ah-Gelbatterie, die in einem Außenfach sicher untergebracht ist und alle Leuchten im Aviano i 684 speist. Die Spots im Hubbett, an der Sitzgruppe und im Heckbett sind verschiebbar an stromführenden Schienen befestigt. Eine gute Idee, doch die Ausführung ist nur teilweise gelungen: ►



Götz Locher, Elektrikexperte

Die Konkurrenten



Dethleffs Advantage I 6501 B

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 2,2 JTD 35 Light mit 75 kW (100 PS), Sechsganggetriebe, Vorderradantrieb.

Maße und Gewichte: zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 Kilogramm, Gewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand: 3.170 kg. Außenmaße (L x B x H): 699 x 233 x 267 cm, Radstand: 380 cm. Anhängelast ungebremst: 750 kg, Anhängelast gebremst: 1.500 Kilogramm.

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

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 445 x 218 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, alle mit Dreipunktgurt. Bettenmaße: Mitte 200 x 125/107 cm, Heck 200 x 136/102 cm, Hubbett (optional) 198 x 140 cm.

mit/ohne Gurt: 4/0, alle mit Dreipunktgurt. Bettenmaße: Mitte 200 x 125/107 cm, Heck 200 x 136/102 cm, Hubbett (optional) 198 x 140 cm.

Füllmengen: 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, Kühlschrank 175 l, elektrische Trittstufe, Wohnraumbatterie 80 Ah, Ladegerät 18 A.

Grundpreis: 49.240 Euro

Vorstellung in RM 8/2006

Eura Mobil Terrestra I 670 SB

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 2,3 JTD 35 Light mit 96 kW (130 PS) und Al-Ko-Chassis, Sechsganggetriebe, Vorderradantrieb.

Maße und Gewichte: zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 Kilogramm, Gewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand: 3.150 kg. Außenmaße (L x B x H): 699 x 230 x 299 cm, Radstand: 404 cm. Anhängelast ungebremst: 750 kg, Anhängelast gebremst: 1.400 Kilogramm.

Aufbau: Wände: 30 mm Voll-GfK-Sandwich mit Isolierung aus PU-Schaum, Dach 32 mm, Boden: 38 mm, Isolierung aus PU-Schaum, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 440 x 217 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, alle mit Dreipunktgurt. Bettenmaße: Mitte 139 x 108 cm, Heck: 198 x 140 cm, Hubbett: 195 x 160 cm.

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

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd 3-flammig, Kühlschrank 175 l, Wohnraumbatterie 105 Ah, Ladegerät 18 A.

Grundpreis: 60.000 Euro

Vorstellung in RM 9/2006

Hymer B Classic 654 CL

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 2,3 JTD 35 Light mit 96 kW (130 PS), Sechsganggetriebe, Vorderradantrieb.

Maße und Gewichte: zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 Kilogramm, Gewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand: 3.110 kg. Außenmaße (L x B x H): 684 x 235 x 290 cm, Radstand: 380 cm. Anhängelast ungebremst: 750 kg, Anhängelast gebremst: 1.500 - 1.800 Kilogramm.

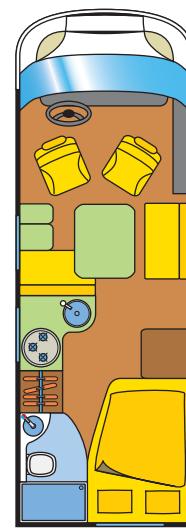
Aufbau: Dach und Wände: 35 mm Alu-Sandwich (Hymer PUAL-Bauweise) mit Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 46 mm, Isolierung mit PU-Schaum, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 424 x 218 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, alle mit Dreipunktgurt. Bettenmaße: Heck: 194 x 134/92 cm, Hubbett: 195 x 140-120 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 90 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 100 l, Boiler 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd 3-flammig, Kühlschrank 97 l, beheizter Abwassertank, elektrische Trittstufe, Wohnraumbatterie 80 Ah, Ladegerät 18 A.

Grundpreis: 59.490 Euro



Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 40 2,3 JTD mit original Fiat-Flachbodenchassis.

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2.300 cm³, Leistung 96 kW (130 PS) bei 2.700 U/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 2.000 U/min, Euro 4, Starterbatterie 110 Ah, Lichtmaschine 140 A, Kraftübertragung: Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

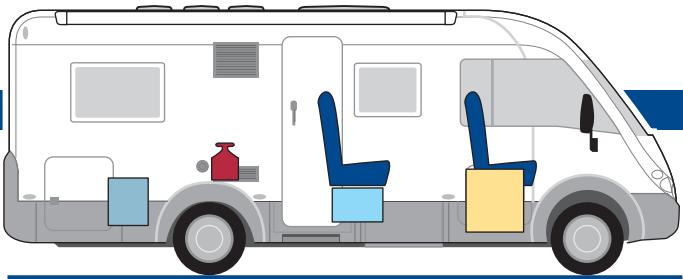
Fahrwerk: vorne McPherson-Federbeine mit Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern. Bremsen: Scheibenbremsen vorne und hinten. Reifengröße: 225/75 R 16 C, LI 116.

Füllmengen: Kraftstoff: 95 l, Frischwasser 120 l, Abwasser 95 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 4.000 kg, Leergewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand laut Hersteller: 3.150 kg, Außenmaße (L x B x H) 695 x 230 x 280 cm, Radstand: 380 cm. Spurweite vorn: 181 cm, Spurweite hinten: 191 cm. Anhängelast gebremst/ungebremst: auf Anfrage.

Aufbau: Dach und Wände in Sandwichbauweise, außen 0,8 mm Aluminium glatt, innen 3 mm Sperrholz, dazwischen Holzplatten und Isolierung aus 26 mm Styropor. Boden: Sandwichkonstruktion, außen und innen 5 mm Sperrholz, innen mit PVC-Belag, dazwischen Isolierung aus 30 mm Styropor. 4 vorgehängte PU-Fenster, alle ausstellbar, 3 Dachhauben 40 x 40 cm (im Bad, über Hubbett und Heckbett), 1 Panoramadachhaube Heki II 80 x 75 cm über Sitzgruppe. Eingangstür 186 x 60 cm. Fahrertür, Beifahrerseite Schiebefenster.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H) 461 x 218 x 193 cm. Möbel: Sperrholz foliert, Metallscharniere mit integrierten Aufstellern, Schnappschlösser mit Drucktastenentriegelung. Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, alle mit Dreipunktgurt. Bettmaße: Hubbett 191 x 138 cm, Federkernmatratze 11 cm dick. Heckbett 196 x 131-107 cm, Federkernmatratze 12 cm. Nasszelle (B x H x T) 81 x 192 x 168 cm. Kleiderschrank (B x H x T) 46 x 150 50 cm. Küchenblock (B x H x T) 102 x 92 x 53/100 cm.



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	4.000 kg	2.100 kg	2.400 kg
Grundgewicht (gewogen)**	3.070 kg	1.480 kg	1.590 kg
Fahrer	75 kg	55 kg	20 kg
100 % Frischwasser (120 l)	120 kg	47 kg	73 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	32 kg	16 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	-3 kg	16 kg
Leergewicht (StVZO)	3.326 kg	1.611 kg	1.715 kg
+ Beifahrer	75 kg	55 kg	20 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	59 kg	91 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	1/2 kg	19/38 kg
+ 10 kg/Meter Länge	70 kg	3 kg	67 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.491 kg	1.670 kg	1.821 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	509 kg	430 kg	579 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.661 kg	1.730 kg	2.931 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	339 kg	370 kg	469 kg

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

Wer bei der Entscheidung für den Aviano i 684 Vernunft walten lässt, bestellt das Heavy-Chassis mit vier Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Das garantiert insgesamt und an beiden Achsen hohe Zuladungsreserven. Das serienmäßige Light-Chassis sollte nur in Erwägung ziehen, wer ausschließlich zu zweit reist und bereit ist, sich beim Urlaubsgepäck zu beschränken. Das gilt erst recht bei Aviano-Modellen mit größerer Heckgarage. Außerdem tun die größeren Räder des Ducato Heavy dem Fahrverhalten des großen Integrierten gut.



Ausstattung Testfahrzeug

Ducato 40 Heavy 2,3 JTD (55 kg)	3.150 Euro	Fahrtür	1.209 Euro
Fahrerhaus-Klimaanlage manuell (30 kg)	1.173 Euro	Airbags	nicht lieferbar
Klapptüten hinten (10 kg)	259 Euro	Markise (33 kg)	648 Euro
Fahrradträger für drei Bikes (10,5 kg)	259 Euro	Polster Nova life	251 Euro
ABS	Serie	Abwassertank beheizt (1 kg)	127 Euro
		Zusatzpolster Dinette (2 kg)	127 Euro



Bordtechnik

Heizung: Truma C 6002, 6 Ausströmer (2 x Sitzgruppe, 1 x Eingang, 1 x Bettkasten, 1 x Bad, 1 x Küche), integrierter Boiler 12,5 Liter.

Herd: 3-flammig (Marke Cramer), ohne elektrische Zündung.

Kühlschrank: Dometic RM 7655 L, Nutzinhalt 143 l, Gefrierfach 26 l.

Elektrik: Ladegerät 18 Ampère (Marke Schaudt) mit Sicherungen und Batterietrennschalter, Bordbatterie 90 Ah, 2 Steckdosen 12 Volt (1 x Kontrollboard, 1 x Küche), 3 Steckdosen 230 Volt (1 x Sitzgruppe, 1 x Küche, 1 x Kontrollboard).

Leuchten: 1 Deckenlampe, 7 Spots verschiebbar (3 x Sitzgruppe, 2 x Heckbett, 2 x Hubbett), 3 Spots Küche, 2 Spots Bad, 2 Spots Fahrerhaus (alle 12 Volt).



Messergebnisse

Beschleunigung

0-50 km/h	5,7 s
0-80 km/h	12,8 s
0-100 km/h	18,7 s

Elastizität

50-80 km/h	14,3 s
50-100 km/h	25,5 s

Höchstgeschwindigkeit

(laut Kfz-Schein): 135 km/h

Wendekreis 14,2 m



Testverbrauch

11,8 l/100 km/h

Kosten

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
feste Kosten: 109,17 Ct/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)

Variable Kosten: 24,48 Ct/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 133,65 Ct/km



Preise

Grundpreis: 53.732 Euro (Ducato light 35 2,2 JTD)

Testwagenpreis: 60.713 Euro

Vergleichspreis: 53.917 Euro

REISEMOBIL Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe



Zu oft schnappen die heißen Spots beim Versuch sie zu verschieben aus ihren Schienen. Im Hubbett rasten wegen der Dachschräge manchmal sogar die Stromstangen selbst aus ihrer Klemmung.

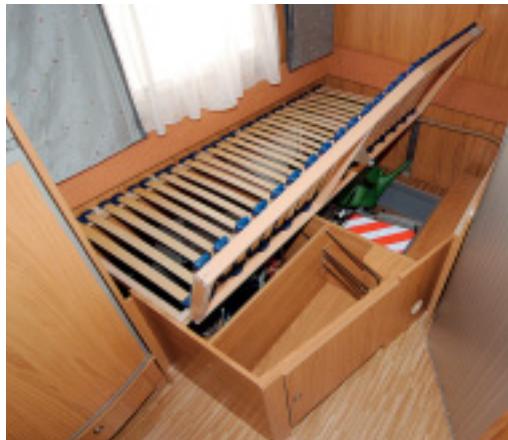
Zu düster bleibt bei Dunkelheit der Bereich zwischen Heckbett und Kleiderschrank. Was fehlt, ist eine Deckenlampe, die ihr Licht auch in die Oberschränke über dem Heckbett wirft. Eine Innenbeleuchtung für den Kleiderschrank bietet Bürstner optional für 79 Euro an.

Die würde sich auch Innenraum-Profi Monika Schumacher leisten, die vom Interieur des Bürstner Aviano höchst angetan ist. Besonders die Küche mit ihren großen Schubladen, den mit Rüttelkanten versehenen Deckenfächern und dem voluminösen Spülenschränkchen, „der sogar nach hinten geschlossen ist“, beeindrucken die Fachfrau. Die Abtropffläche zwischen Herd und Rundspüle sei sehr praktisch, bedauerlich allerdings das Fehlen des elektrischen Zünders. Ein klares Minus fängt sich auch der Wasserhahn ein, dessen Auslass für große Töpfe zu niedrig hängt.



Der unbeleuchtete Kleiderschrank ist recht schmal geraten, weshalb er über eine ausziehbare Kleiderstange verfügt.

Nur allein schläft man im Heckbett so richtig komfortabel. Darunter tut sich der Heckstauraum auf.



Sämtliche Sitzmöbel des Testwagens sind mit dem 251 Euro teuren Stoff „Nova life“ bezogen, den Frau Schumacher aus dem Haushalt kennt und schätzt. Tatsächlich lassen sich Rotwein, Ketchup, Senf oder Kugelschreiberstriche selbst dann noch auswischen, wenn sie schon lange eingetrocknet sind. „Wer diesen Stoff nicht bestellt, ist selber schuld“, lacht Monika Schumacher. Des Weiteren bemerkt sie, dass sich am Boden kaum Schmutzfallen auftun, was die Reinigung des Aviano erleichtert, und dass der Ausstieg dank stabiler Griffleiste und breiter Innen- und Außenritte sehr sicher ist.

Wer statt des serienmäßigen Hubbettes die alterna-

tiv erhältliche Schrankzeile bestellt, sollte wissen, dass das Heckbett nur knapp über 1,30 Meter breit ist und sich am Fußende auf 1,07 Meter verjüngt. Dank der straffen, geteilten Federkernmatratze ist der Schlafkomfort trotzdem

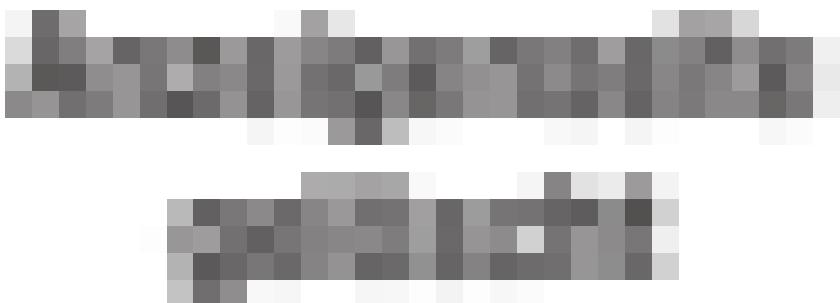


Monika Schumacher, Interieur-Profi

nicht schlecht. Der vordere Teil des Lattenrostes schwenkt von kräftigen Gasfederaufstellern gehalten nach oben, um einen schmalen Zugang zum unbeleuchteten Heckstauraum freizugeben.

Das Hubbett, das in einer soliden Scherenmechanik hängt und per Leiter geentert werden muss, gestaltet für zwei Personen erholsameren Schlaf als das französische Bett im Heck. Schläft man wie in den meisten integrierten Reisemobilen getrennt, ist die gebotene Bettsituation eh der reine Luxus. Knapp berechnet hat Bürstner die Länge der Stoffbespannung rund um die Bugliegefäche, weshalb hier und dort die Druckknöpfe aufspringen.

Die Beurteilung der Gas- und Wasserinstallation ist Sache von Heinz Dieter Ruthard, der bei der Inspektion des stabilen, gut belüfteten und leicht erreichbaren Gaskastens kurz stutzt: „Zusätzlich zu den Doppelgurten sollten die beiden Gasflaschen mit Bodenfixierungen gesichert werden. Wenn sich die Gurte zu lockern, könnten die Flaschen das fest in der Rückwand verschraubte Sicherheitsventil beschädigen oder gar abschlagen. Das ►





Breite Tritte und ein Handlauf geben beim Aussteigen Sicherheit.

per Fernschalter gesteuerte und beheizte Ventil hat die Aufgabe, im Falle plötzlichen Druckverlusts die Gaszufuhr zu den Verbrauchern zu stoppen und bekommt dafür natürlich beste Noten. Auch die Verlegung der Gasleitungen ist laut Ruthardt in Ordnung. Allein



Das Hubbett ist das komfortablere Bett. Der Stauraum hat eine Durchlade, der Abwasertank nur einen Styropormantel.



Heinz Dieter Ruthardt, Gas-Experte

die Gasabsperrhähne würde er sich an einer leichter erreichbaren Stelle wünschen, da bei offenen Hähnen anliegender Gasdruck den Membranen ausgeschalteter Verbraucher schadet.

Erfreut registriert der Profi, dass sämtliche Abläufe mit Siphons versehen und die Abwasserleitungen handwerklich bestens verbaut wurden. Auf seinen Wunschzettel an Bürst-

ner würde Ruthardt eine tiefere Duschtasse mit zweitem Ablaufschreiber. Dass das Grauwasser in einem unterflur montierten, in eine dünne Styroporhülle gewandeten Tank landet, schränkt die Wintertauglichkeit enorm ein. „Selbst wenn das Abwasser im Tank dank Heizung nicht einfriert, so wird spätestens am unbeheizten Ablauf, der permanent Schmutz und Wasser vom Hinterrad abbekommt, ein Eispfropf entstehen“, orakelt er. Den zu kurzen Spülwasserhahn hat übrigens auch Ruthardt entdeckt.

Wie es um die Verbindung zwischen Chassis und Aufbau und die Integration der Fahrzeugtechnik ins Konzept bestellt ist, beurteilen diesmal zwei Dekra-Ingenieure. Josef Ettmayer und sein Kollege René

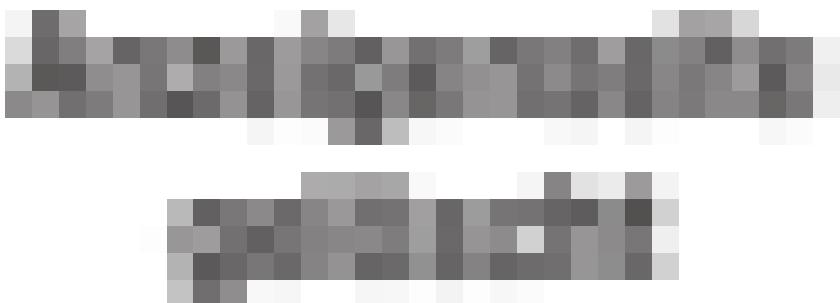
Arnold konstatieren Bürstner im Großen und Ganzen saubere Arbeit. Stutzig werden die beiden, als sie die fehlende Motorverschalung entdecken. „Man erkennt, dass der Windlauf mit Kapselung ausgeliefert wurde. Die Verschalung muss unbedingt dran sein“, so die Dekra-Experten unisono, „ohne ist kein Auto zulassungsfähig.“

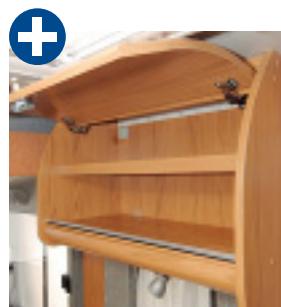


René Arnold, Dekra

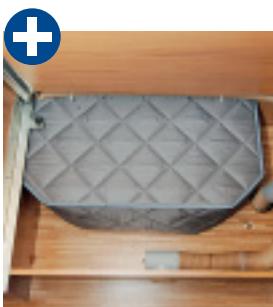
Der Grund: Der Motor muss von unten abgedeckt werden, um die Geräuschgrenzwerte einzuhalten. Vier wachen Prüfer-Augen entgeht nichts. So entdecken Ettmayer und Arnold sogar einen Sägeschnitt im tief hängenden Warmluftrohr, das vom Motor zum Wärmetauscher an der Sitzgruppe führt. „Hier geht viel Wärme verloren. Außerdem wäre die Leitung im Tankbereich sicherer aufgehoben“, empfiehlt Arnold abschließend.

Der Eindruck des Bürstner Aviano i 684 wird geprägt vom tollen Mobiliar und dem gelungenen Grundriss einerseits, vom weniger gelungenen Fahrerbereich andererseits. Mit besserem Cockpit wäre der Aviano auf dem Weg nach oben noch weiter. ▶





Das prima verarbeitete Mobiliar räumt mit seinen hochwertigen Beschlägen fünf Sterne ab.



Der solide und gut belüftete Gaskasten trägt zur Isolierung ein Steppmäntelchen.



An der Funktion des Kontrollboards gibt es nichts zu mäkeln, doch die Optik ist zu rustikal.



Der 230-Volt-Hauptschalter ist ungeschützt. Super: die Halterung für die Tischplatte.



Darf nicht sein: undichte Fensterdichtung an der Beifahrerseite.





Helle Aufregung um die Deckenleuchte, an der man sich beim Aufstehen aus dem Hubbett den Kopf stößt.



Wenn Wasserdampf in die Küchensteckdose eindringt, ist ein Kurzschluss nicht ausgeschlossen.



Der insgesamt gute Eindruck, den der Bürstner Aviano in 684 hinterlässt, wird getrübt durch Defizite im Fahrerhausbereich. Zu schwache Fensterlüftungen, sehr teure, aber undichte Türen, leckende Fensterdichtungen und schlecht passende Kunststoffteile müssen nicht sein. Dafür sammelt der Integrierte beim Wohnen Punkte. Das solide, ausgesprochen hübsche Mobiliar würde auch der gehobenen Mittelklasse gut zu Gesicht stehen, ebenso das Bad mit der zentralen Dusche. *Ingo Wagner*



Bewertung

Fahrkomfort

Sitzen: Drehbare, komfortable Pilotensitze mit integrierten Gurten. Gurte klemmen häufig, etwas hohe Sitzposition.	★★★☆☆
Fahrzeugbedienung: Gute Schaltung, leichtgängige Lenkung, große Spiegel. Lichtspiegelungen in Seitenscheiben.	★★★☆☆
Fahren: Guter Federungskomfort, laute Geräusche im Cockpit, schwache Traktion, empfindlich/kippelig bei Spurrollen.	★★★☆☆

Wohnaufbau

Karosserie: Konventioneller Aufbau mit Styroporisierung, breiter Einstieg, saubere Dichtungen. Wellenbildung außen.	★★★☆☆
Türen, Klappen, Fenster: Laute, teure Fahrertür, undichte Fensterdichtung vorn, gute Karosserieklappen,	★★★☆☆
Stauraumangebot: Kleiner Heckstauraum mit Durchlade und zwei Luken, keine Sitztruhen, viele Dachschränke.	★★★☆☆

Innenausbau

Möbelbau: Sehr exakt und stabil gearbeitet, gute Scharniere und Schlosser, stabiler Tisch. Hochwertige Materialien.	★★★★★
Betten: Schmales, aber langes, gut gepolstertes Heckbett, stabiles, hohes, aber bequemes Hubbett mit Leiter.	★★★★★☆
Küche: Großer, gut nutzbarer Stauraum, gute Beleuchtung, Abtropffläche, Kocher ohne Zünder, niedriger Wasserhahn.	★★★★★☆
Waschraum, Bad: Groß, gute Duschlösung, schöne Armaturen. Zu niedriges Waschbecken, Ritzen um die Toilette.	★★★★★☆
Sitzgruppe: Straffe, pflegeleichte Polster (Option), steile Rückenlehnen, ausziehbarer Tisch, gute Beleuchtung.	★★★★★☆

Geräte/Installation

Gas: Elektrisches Sicherheitsventil, saubere Leitungsverlegung. Versteckte Absperrhähne, Flaschenfixierung nicht ideal.	★★★★★☆
Wasser: Tauchpumpe mit ausreichender Leistung, außen liegender Abwassertank leicht isoliert und optional beheizbar.	★★★★★☆
Elektrik: Ladegerät und Batterie guter Standard, größtenteils gute Leitungsverlegung. 230-V-Steckdose über dem Herd.	★★★★★☆
Heizung: Zusatz-Wärmetauscher Serie, kräftige Gasheizung, etwas zu wenig Wärmezufuhr zum Fahrerhausbereich.	★★★★★☆

Fahrzeugtechnik

Sicherheitsausstattung: Airbags und ESP nicht lieferbar, ASR nur gegen Aufpreis, ABS, elektron. Bremskraftverteilung.	★★★☆☆
Zuladung: Mit Heavy-Chassis hohe Zuladungsreserven vorn und hinten. Als 3,5-Tonner beschränkt nutzbar.	★★★★★
Chassis: Gute Anbindung des Aufbaus an Fiat-Chassis, fehlende Motorkapselung, Loch im Wärmetauscher-Schlauch.	★★★★★☆

Betriebskosten

Chassis: Gute Anbindung des Aufbaus an Fiat-Chassis, fehlende Motorkapselung, Loch im Wärmetauscher-Schlauch.	★★★☆☆
Preis/Leistung: Möbelbau und Bordtechnik sind sehr gelungen. Nachbesserung benötigt der Cockpitbereich.	★★★★★☆

**Gesamtergebnis in der Kategorie
Integrierte bis 80.000 Euro**

70
STERNE

★ Maximal 100 Sterne möglich



Wie auf Schienen

Al-Ko bietet nun auch ein Tiefrahmenchassis für den Sprinter von Mercedes an. Wochner setzt darauf den Teilintegrierten Xaluca T 42 BD. Welche Vorteile bietet die Kombination?

Optimierte Fahreigenschaften, die ein Plus an Sicherheit und Komfort mit sich bringen, sind in der Reisemobil-Branche längst ein Thema. So bietet etwa Al-Ko aus Kötz in Bayern das amc-Tiefrahmenchassis mit Spurverbreiterung für frontgetriebene Basisfahrzeuge an – und mittlerweile auch für den an der Hinterhand angetriebenen Mercedes-Benz.

Aufbauhersteller Wochner aus Markdorf in Oberschwaben nutzt diese Neuentwicklung, um seinen Xaluca T 42 BD auf dem Tiefrahmen aufzubauen. Nun liegt der Schwerpunkt des Fahrzeugs im Vergleich zum Serien-Sprinter tiefer. Schwerpunkt und breitere Spur sorgen bereits für ein verbessertes Fahr- und Kurvenverhalten, doch damit sind die Vorteile des Tiefrahmens noch nicht aufgezählt: Weiterhin begünstigt das um 20,5 Zentimeter tiefer gelegte Fahrwerk die Doppelbo-

denkonstruktion, ohne die Gesamthöhe des Freizeitfahrzeugs zu weit nach oben zu treiben. Die geringere Höhe macht das Fahrzeug auch weniger anfällig für Seitenwind. Zudem sorgt die Einzelradaufhängung des Tiefrahmenchassis in Kombination mit Schraubenfedern für einen deutlich besseren, Pkw-ähnlichen Federungskomfort.

Den stellt der Wochner Xaluca T 42 BD eindrucksvoll auf der zerfurchten Bundesautobahn A8 zwischen Leonberg und Heimsheim unter Beweis. Wo andere Testfahrzeuge diesen Streckenabschnitt mit extrem harten Schlägen auf Achsen, Fahrwerk und die Wirbelsäule des Fahrers quittieren, dazu noch schwer in der Spur zu halten sind und die Einrichtung zu stöhnen und ächzen beginnt, dämpft das Al-Ko-Fahrwerk des Teilintegrierten die Erschütterungen und lässt ihn treu in seiner Spur.

Doch wie schaffen die Fahrwerksentwickler es, die Fahreigenschaften des Sprinters so entscheidend zu verbessern – besonders angesichts der speziellen Problematik des Heckantriebs. So müssen die Entwickler beispielsweise berücksichtigen, dass der Antriebsstrang beim Sprinter unter dem Fahrzeug bis zur Hinterachse verläuft. Das Tiefrahmenchassis soll demnach trotz deutlicher Rahmenabsenkung noch die Kardanwelle samt Lagerung, Differenzial und Achswellen aufnehmen können.

Dafür entwickelte Daimler-Chrysler vorab eine Achskonstruktion mit Schräglenger und Einzelradaufhängungen, einer verbreiterten Spur von 189 Zentimetern (Original: 171,6 cm), Schraubenfedern sowie schräg stehenden, nicht über die Rahmenoberkante ragenden Stoßdämpfern. Einzig die Radnaben, das Bremssys-

tem sowie Räder und Reifen hat das Tiefrahmenchassis noch mit dem Serien-Sprinter gemeinsam. Selbst der 85 Liter fassende Dieseltank, der sich unter und hinter dem Fahrerhaus in das Al-Ko-Chassis einfügt, ist eine Neuentwicklung von Daimler-Chrysler.

Die bayerischen Fahrwerkspezialisten bringen wiederum ihre patentierte Schernocken-Verschraubung bei der Anbindung der beiden Längsholme an den Zugkopf und ihre Erfahrung im Chassis-Leichtbau in das gemeinsame Projekt ein.

Das Resultat: ein Fahrwerk, das im Vergleich zum Serien-Sprinter niedriger ist und oberhalb der Rahmenlängsträger nahezu vollständig dem Aufbauhersteller zur Verfügung steht. Darauf setzt Wochner seine solide, im Sandwich-Verfahren gefertigte GfK-Kabine mit 42 Millimeter starken Wänden und PU-Schaum-Isolation. Der



Unterboden besteht aus einer zwei Millimeter dicken GfK-Platte, 35 Millimeterer PU-Schaum und einer acht Millimeter starken Holzplatte. Darüber bietet der 30 Zentimeter hohe Doppelboden nicht nur Stauraum, sondern nimmt auch die Versorgungstanks samt Druckwasserpumpe sowie die Elektrozentrale inklusive Bordbatterie frostsicher auf. Der Innenboden besteht aus einer 20 Millimeter dicken Holzplatte mit PVC-Schicht. Auf diese Kabinenkonstruktion gibt Wochner zehn Jahre Dichtheitsgarantie.



Wahlweise als 3,5- oder 3,88-Tonner erhältlich, ist der ab 75.050 Euro teure Xaluca serienmäßig mit dem 110 kW (150 PS) starken Common-Rail-Diesel von Mercedes ausgestattet. Die Maschine ruft jederzeit genügend Kraftreserven ab, um problemlos im Verkehr mithalten zu können. Selbst an lang anhaltenden Steigungen versorgt sie das Wochner-Mobil mit stetigem Schub. Dieser Sprinter verträgt Schaltfaulheit.

Getrübt wird die Fahrerfreude lediglich durch die fehlende

Alles drin, alles dran: Das Interieur des Xaluca wirkt elegant und großzügig dimensioniert. Die Möbel sind robust gefertigt und die Serienausstattung des Teilintegrierten ist ansehnlich.

Höhenverstellung der an sich bequemen Aguti-Cockpitsitze. Die Drehkonsole sorgt für eine viel zu hohe Sitzposition, sehr groß gewachsenen Fahrern erschließt sich nicht das gesamte mögliche Sichtfeld. Aguti verspricht jedoch Abhilfe und liefert Wochner künftig flachere Drehkonsole, die eine tiefere Sitzposition ermöglichen sollen.

ABS, ASR, Fahrer- und Beifahrerairbag sind Serie, genau wie die Seitz-PU-Rahmenfester der Kabine und die hochwertige GfK-Aufbautür von Rhein Composite, die sich wie die Fronttüren über die Funkfernbedienung zentral ver- und entriegeln lässt.

Das Interieur des Xaluca baut Wochner mit eleganten Möbeln in Mehrschicht-

holz-Bauweise und massiven Rahmen sowie hochwertigen Metall-Scharnieren und Pushlock-Schlössern aus. Der Zwei-Personen-Grundriss umfasst eine Sitzgruppe im Bug, die aus einer nach innen gewölbten Längssitzbank und einer gegenüber eingebauten, konventionellen Längssitzbank besteht. Zusätzlich dazu stehen dem mobilen Paar drehbare Frontsitze und ein kreisrunder, seitlich verschiebbarer Tisch mit 81 Zentimetern Durchmesser zur Verfügung. Insgesamt vier 30 Zentimeter tiefe Hängeschränke mit Zwischenboden und Reling über der Sitzgruppe sowie fünf 15 Zentimeter tiefe, über dem Cockpit platzierte Dachschränkchen nehmen Wäsche, Kartenmaterial und Kleinutensilien auf. ►

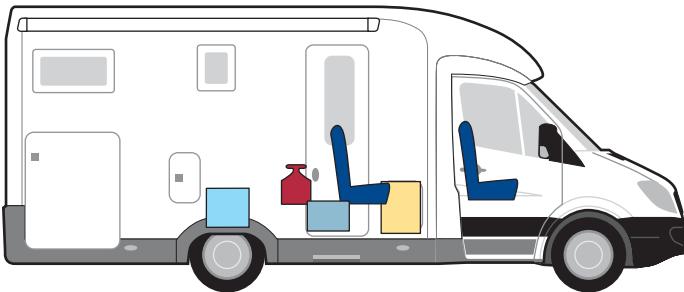
Mitten in den Xaluca bauen die oberschwäbischen Reisemobilhersteller auf der Fahrerseite ihre 84 mal 56/74 Zentimeter große L-Küche mit Mineralwerkstoffplatte ein. Ein eingelassener Smev-Drei-flamm-Kocher mit elektronischer Zündung sowie die kreisrunde Edelstahlspüle mit Metallarmaturen gehören bei Wochner genauso zur Serienausstattung wie die insgesamt sechs ausziehbaren Gitterkörbe in den beiden Unterschränken, die Besteckschublade und die beiden Hängeschränke mit Mattglas-Fronten.

Neben der Küche steht der 106 mal 56 mal 56 Zentimeter große, beleuchtete Kleiderschrank des Teilintegrierten. Er ist praxisgerecht dimensioniert und mit einer Kleiderbügelstange bestückt.

Viel Platz bietet das gegenüber platzierte Bad des Mobil. Es misst 82 mal 75/85 Zentimeter, ist mit eleganten Holzmöbeln bestückt und mit Spiegelschrank, Waschtisch und Kassettentoilette ausgestattet. Ergänzt wird die Sanitärzeile durch die separate, 83 mal 60 Zentimeter große Duschkabine mit Klapptüren.

Im quer und erhöht platzierten, 210 mal 140 Zentimeter großen Heckbett mit Holzlattenrost und zwölf Zentimeter dicker Kaltschaum-Matratze, findet ein Paar seinen bequemen Schlafplatz für die Nacht. Insgesamt sieben darüber montierte Hängeschränke erhöhen das Stauraum-Angebot. Gut mit Steckdosen bestückt ist der Xaluca dank seiner drei 230- und 12-Volt-Anschlüsse im Interieur. Genauso üppig fällt auch die Anzahl der Lichtquellen aus: 15 Spots leuchten den Wohnraum des Teilintegrierten aus. Besonders gelungen sind Details wie der im Küchenbereich eingebaute Elektroschalter für die automatische Abwasserentleerung.

Unter dem Heckbett des Xaluca verbirgt sich die beidsei-



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.880 kg	1.800 kg	2.230 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.990 kg	1.295 kg	1.695 kg
Fahrer	75 kg	55 kg	20 kg
100 % Frischwasser (140 l)	140 kg	0 kg	140 kg
100 % Gas (2x11 kg + Flaschen)	48 kg	23 kg	25 kg
+ Boiler/Toilette	12 kg	3 kg	9 kg
Leergewicht (StVZO)	3.265 kg	1.376 kg	1.889 kg
+ Beifahrer	75 kg	55 kg	20 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	56 kg	94 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	4/8 kg	16/32 kg
+ 10 kg/Meter Länge	68 kg	13 kg	55 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.428 kg	1.448 kg	1.980 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	452 kg	352 kg	250 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.598 kg	1.508 kg	2.090 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	282 kg	292 kg	140 kg

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

Wochner baut seinen Xaluca T 42 BD auf den Mercedes Sprinter 315 mit angeflanschtem Al-Ko-Tiefrahmenchassis. Ist der 3,88-Tonner nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 452 Kilogramm zusätzliches Gepäck einladen. Vier Personen immerhin noch 282 Kilogramm. Das sind sehr gute, praxisgerechte Werte für den eleganten Teilintegrierten.

tig beladbare und beleuchtete, 208 mal 142 mal 125 Zentimeter große Heckgarage, deren Volumen durch die Heckabsenkung (acht Zentimeter) des Al-Ko-Chassis begünstigt wird. Sie nimmt problemlos zwei Fahrräder oder sogar einen Motorroller auf.

Tiefstapler

Um ganze 20,5 Zentimeter legt Al-Ko den Mercedes Sprinter mit dem neuen amc-Tiefrahmenchassis tiefer. Das ermöglicht den Reisemobilherstellern den Aufbau von Freizeitfahrzeugen mit Doppelbodenkonstruktion, ohne die Gesamthöhe des Fahrzeugs über die Maßen zu strapazieren. Die Kardanwelle samt Lagerung, Differential und Achswellen nimmt der Tiefrahmen auf. Eine neue Achskonstruktion mit Schräglengeren und Einzelradaufhängungen samt Spurverbreiterung sowie schräg stehenden Stoßdämpfern sorgt für ein optimiertes Fahrverhalten.



Technische Daten

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 315 mit Al-Ko Tiefrahmenchassis, 110 kW (150 PS)-Turbodieselmotor und Sechsgang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500/ 3.880 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrer. Zustand: 3.200/3.230 kg. Außenmaße (L x B x H): 680 x 222 x 294 cm, Radstand: 366,5 cm, Anhängelast gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 42 mm GfK-Sandwich mit PU-Schaum-Isolierung, Boden: 2 mm GfK-Unterboden, 35 mm Isolierung aus PU-Schaum, 8 mm starke Holzplatte, 30 cm Doppelboden, 20 mm dicker Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 440 x 213 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/2, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettmaße: Heckbett 210 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 85 l, Frischwasser: 140 l, Abwasser: 110 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 20 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 97 l, Zusatzbatterie: 1 x 85 Ah.

Grundpreis: 75.050 Euro.

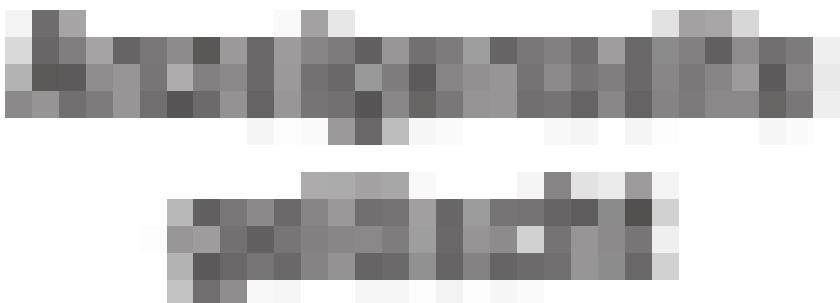
Vergleichspreis: 75.549 Euro.

Kilogramm für zwei und 282 Kilogramm für zwei Personen aus (siehe Ladetabelle).

Bildlich gesprochen passt der Xaluca zum Tiefrahmenchassis von Al-Ko wie das sprichwörtliche Deckelchen zum Töpfchen. Waren Freizeitfahrzeuge made by Wochner schon immer ein Garant für gehobenen Reisemobilausbau, so gewinnt der T 42 BD nun durch das neue Al-Ko-Fahrwerk zusätzlich an Fahrkomfort und Laufkultur.

Gutes noch besser machen – dieser schwierige Schritt ist dem Trio Mercedes, Al-Ko und Wochner eindrucksvoll gelungen. Noch gibt es aber Reserven: Einen Gewichtsvorteil bringt das amc-Chassis noch nicht, aber daran wird bei Al-Ko mit Hochdruck gearbeitet.

Juan J. Gamaro



Der Herausforderer

LMC baut wieder Integrierte und fordert mit der schicken Finish VI-Klasse die Konkurrenz heraus.

Nach zwei Jahren Abstinenz kehrt die Lord-Münsterland-Caravan GmbH in die mobile Königsklasse zurück. Und das auf beeindruckende Art und Weise. Denn das, was die Westfalen da auf die Räder stellen, dürfte den Mitbewerber aufhorchen lassen.

Da wäre einmal der interessante Grundpreis von 62.990 Euro für das 6,60 Meter lange Einsteigermodell Finish VI 590 und außerdem der moderne optische Auftritt des Integrierten mit der von den idc-Designern aus Pforzheim entwickelten, aerodynamisch geformten Gfk-Front.



Passend dazu gestaltet wurde die silberfarbene, 30 Millimeter dicke Alu-Sandwichkabine in Holzgerippebauweise mit 27 Millimeter dicker Isolierung aus Styropor. Sie wirkt äußerst solide. Genauso wie das hoch aufschießende Gfk-Heck des Finish mit Dachspoiler und modernen Heckleuchtenträgern. Um kostengünstig zu produzieren, bauen die Westfa-



Gelingene Einrichtung: Bis auf den elektrisch ausfahrbaren Flachbildfernseher (oben links), sind Details wie ausziehbare Gitterkörbe und die große Dunstabzugshaube serienmäßig.





Übersichtlich: Das Cockpit des LMC Finish VI 590 bietet viel Platz und Komfort.

len ihren Finish auf das Fiat-Ducato-Fahrgestell mit Leiterrahmen und Heckabsenkung und verzichten auf den Einsatz eines Tiefrahmenchassis. Die Grundmotorisierung des 3,5-Tonners ruft 96 kW (130 PS) ab. Damit ist der VI 590 flott unterwegs. Gegen 2.345 Euro Aufpreis treiben den Integrierten 157 PS an. Weitere 1.370 Euro kostet – falls erwünscht – die Auflastung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 4.000 Kilogramm (Maxi-Chassis).

Das neu gestaltete Cockpit mit großer Panorama-Windschutzscheibe und Kunststoff-Armaturenbrett lässt sich durch

seitlich verschiebbare Stoffrollos abdunkeln und wirkt recht übersichtlich und großzügig dimensioniert. Drehbare und höhenverstellbare Sitze mit Armlehnen sowie die Seitz-Fahrtür mit elektrischem Fensterheber sind Serie. Genauso wie das 200 mal 150 Zentimeter große Hubbett, ABS, ASR, Fahrer-Airbag, portabler Bordcomputer und elektrisch verstellbare Außenspiegel. Besonders gelungen: Die Heizungsanäle der C-6002-Heizung von Truma sind mit dem Lüftungssystem des Fahrerhauses gekoppelt, so dass sich auch das Cockpit über die Truma beheizen lässt. ►

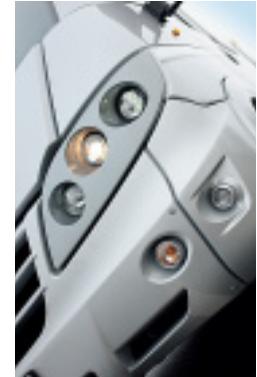


Innen kommen schicke und schnörkellos gestylte Möbel mit Kirschbaum-Echtholz-Furnier und Hängeschränke mit hochwertigen Gasdruck-Aufstellern zum Einsatz.

Ein neues Beleuchtungssystem mit indirekter Ausleuchtung verhilft dem Interieur zu einem stimmungsvollen Ambiente. Die Einrichtung des LMC Finish VI 590 stattet die Münsterländer vorne mit einer Halbdinne inklusive Sitzbank samt ergonomisch geformtem Rückenpolster sowie einem robusten Tisch mit ausfahrbarer Verbreiterung aus. Dahinter verbirgt sich der 97-Liter-Kühlschrank des Integrierten. Die 105 Zentimeter breite Längsküche steht gegenüber auf der Beifahrerseite. Sie ist mit einem eingelassenen Dreiflamm-Kocher sowie einer Spüle mit Restebecken ausgestattet und besitzt außer einer großen Dunstabzugshaube auch einen Unterschrank mit zwei Gitterauszügen sowie drei große Schubfächer für Geschirr und Vorräte.

Im hinteren Bereich des VI 590 stehen der mannshohe, beleuchtete Kleiderschrank sowie das Längsbad mit Holzmöbeln und separater Dusch-

Schöne Details:
Über dem Heckbett sorgt die indirekte Beleuchtung abends für ein stimmungsvolles Ambiente (oben). Die solide Aufbautür ist mit Ablagen und einem Fenster versehen.



Modernes Styling:
Frontscheinwerfer und Heckleuchten-Träger sind auf der Höhe der Zeit.

kabine. Daneben platziert LMC längs ein 195 mal 135 Zentimeter großes Bett über einem doppelseitig beladbaren Stauraum. Zwei zusätzlich unterflur montierte Stauräume an den Flanken des Fahrzeugs nehmen Werkzeug und Kabelrolle auf. Der 78 Liter fassende Abwassertank hängt unterflur, ist jedoch isoliert und beheizbar.

Im Herbst zieht LMC mit zwei knapp unter bzw. über sieben Meter langen Finish-Integrierten nach. Dann stehen den Kunden des mobilen Herausforderers auch Einzelbetten oder ein Querheckbett zur Verfügung.

Juan J. Gamaro

Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 35 mit Leiterrahmen und 96-Kw-(130-PS)-Turbodieselmotor und Sechsgang-Getriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500/4.000 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrbar. Zustand: 3.096 kg. Außenmaße (L x B x H): 659 x 232 x 297 cm, Radstand: 345 cm, Anhängelast gebremst: 1.800 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Wände: 30 mm Alu-Sandwichaufbau mit Holzgerippe, 27 mm Isolierung aus Styropor; Dach: 30 mm GfK; Boden: 40 mm Gesamtstärke, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 510 x 226 x 203 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße Hubbett: 200 x 150 cm, Heckbett: 195 x 135 cm.

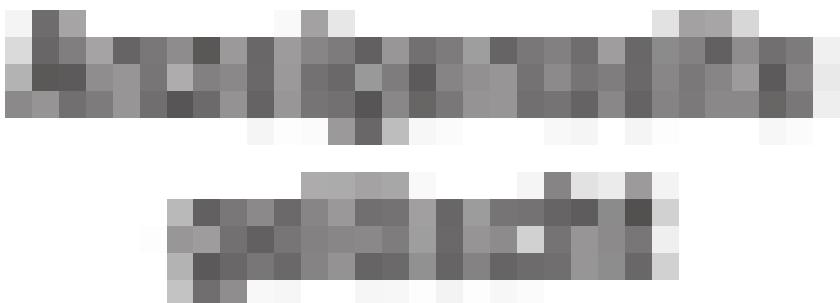
Füllmengen: Kraftstoff: 60 l, Frischwasser: 50/112, Abwasser: 78 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlzschrank: 97 l, Zusatzbatterie: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 62.990 Euro

Vergleichspreis: 62.990 Euro
 Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, KfZ-Brief, Übergabe





Im Heck über Eck

Der ausgebaute Peugeot Boxer bietet zwei Urlaubern ein Schläferstündchen im L-Bett.

So ausgeklügelt liegt sich's selten: Kernstück des 5,99 Meter langen ausgebauten Kastenwagens VIP 600 von Burow Mobil sind zwei L-förmig übereinander im Heck angeordnete Einzelbetten. Die Liegestatt auf der Beifahrerseite hat die Höhe eines Sitzmöbels und seine Fläche misst 200 mal 70 Zentimeter. Sein Fußende verschwindet unter dem Kopfteil des hinten quer eingebauten, höher gesetzten Heckbetts, das sich im rechten Winkel dazu über 195 mal 70 Zentimeter erstreckt.

Diese Anordnung verspricht besseren Schlafkomfort, weil niemand über den anderen hinüber klettern muss, wenn er mal raus muss. Außerdem entsteht in dem kompakten Mobil, dessen Stehhöhe von 193 Zentimetern das original Blech-Hochdach von Peugeot ermöglicht, Platz vor den L-förmig angeordneten Betten.

Dazu zählt das Bad: Wird es nicht benutzt, steht seine spiralförmig laufende Schiebelamellentür offen. Dann wirkt die hintere Hälfte des Mobils geräumig und das Design-Eckwaschbecken ist leicht zu erreichen. Kommen die Thetford-

Kassetten-Toilette oder die Dusche zum Einsatz, zieht der Urlauber von innen die waserdichte Lamellentür um sich herum zu, so dass er mitten im überraschend voluminösen Bad steht. Außen ist dann der Platz vor den Betten ausgefüllt.

Da der VIP 600 für zwei Personen konzipiert ist, macht dieser temporäre Verlust des Raums nichts: Tagsüber dürfte sich das Paar ohnehin eher im vorderen Bereich des Kastenwagens aufhalten. Dort ragt auf der Beifahrerseite der Küchenblock längs in den Durchgang der Schiebetür. Das Möbel ist ausgestattet mit Dreiflamm-Kocher und dazu passendem Edelstahl-Spülbecken samt Glasabdeckung.

Damit die Küche ihren Sinn erfüllt, lässt sich seitlich ein Brett hochklappen und so die Arbeitsfläche vergrößern. Vier Schubladen mit Softclose-System nehmen Utensilien auf. Die Lebensmittel hält ein 80-Liter-Kompressor-Kühlschrank von Waeco frisch.

Gegenüber vom Küchenblock schließt sich ein Kleiderschrank an, zum Raum hin abgeschrägt. Am Tisch davor steht ein einzelner Sitz mit



Fotos: Claus-Georg Petri

Platz da: Viel Raum im VIP 600 entsteht durch die L-förmig angeordneten Heckbetten. Chef Claus Burow hat den Grundriss nach Kundenwünschen eronnen.



Runde Sache: Die dichte Lamellentür läuft in einer spiralförmigen Führung.



Über Eck: Das Längsbett verschwindet unter dem quer stehenden Heckbett.

Technische Daten*

Art/Typ: Ausgebauter Kastenwagen mit original Blech-Hochdach auf Basis des Peugeot Boxer L3H3 335.

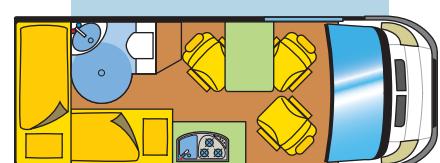
Maße und Gewichte: 2,2-Liter-HDI, 120 PS, Radstand: 4.035 mm, Gesamtlänge: 5.998 mm, Gesamtbreite: 2.030 mm, Gesamthöhe: 2.600 mm, Gewicht: 3,0 Tonnen, zulässiges Gesamtgewicht: 3,5 Tonnen.

Serienausstattung: ABS/ASR, Servolenkung, Wegfahrsperrre mit Transponder, Fahrer-Airbag, Gurtstraffer, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Funk, Blinker im Außenspiegel, Scheibenbremsen vorn und hinten, Ladegerät mit 20 Ampere.

Grundpreis: 46.800 Euro

Kontakt: Tel.: 08233/4500, Internet: www.burow-mobil.com.

* Herstellerangaben



Kleines Alibi

Mit einem Ausbau für den Peugeot Expert reanimiert Burow den Alibi. Der neue Expert ist nur unwesentlich kleiner als der VW T5. Dem klassischen Busausbau mit Möbelzeile links und Dachschränk quer im Heck setzt Burow mit einem Klapp-



Wohnauto: Auch als Viersitzer ist der Alibi noch voll urlaubstauglich.

je 1.000 Euro teure Einzelsitze aus dem Peugeot 807 geordert werden, die den Alibi zum Sechs- oder sogar Siebensitzer machen. Im Grundpreis, der unter 30.000 Euro liegen soll, enthalten sind Spülbecken und Kompressor-Kühlbox. Per optionaler Brennstoffzelle wird der Alibi zum Kleinraffwerk.

Der rund 30.000 Euro teure Nouvelle Petite auf Basis des kürzesten Peugeot Bo-



Alltagstauglich: Alibi auf dem kurzen Peugeot Expert.

dach die Krone auf. Unter der GfK-Schale wartet eine 1,96 mal 1,22 Meter große Liegefläche. Die zwei Schlafplätze im Erdgeschoss, die sich aus zwei Polsterteilen ergeben, gibt es nur auf Bestellung. Auf eine schwere Sitz-/Schlafbank verzichtet Burow.

Stattdessen können bis zu vier

Viel Raum auf 4,99 Meter Länge: Der neue Petite auf Peugeot Boxer.

xer bringt durch den Verzicht aufs Bad ebenfalls vier Menschen unter sein Hochdach. Die Dinette quer im Heck wird zum 1,85 mal 1,20 Meter großen Bett. Ins 1,40 mal 2,00 Meter große Oberstübchen führt der Weg über die drehbaren Vordersitze. Ein dritter Passagier reist auf dem direkt neben der Schiebetür positionierten Einzelsitz. Auf eine Toilette fürs Petite-Geschäft müssen Kunden nicht verzichten: In einem Auszug unter dem Kleiderschrank ist das Porta-Potti verstaut.



Transit-Strecke

Ähnlicher Grundriss, gleiches Basisfahrzeug – Hobby greift mit seinem Van Hymer und Dethleffs an. Mit Erfolg?

Die neue Klasse will alles können: Nicht länger sein als ein Kastenwagen, Wohnkomfort bieten wie ein großes Reisemobil, beste Isolierung aufweisen und dazu noch knuffig und schick aussehen.

Dass das Konzept bei den Kunden ankommt, steht mittlerweile außer Frage, ansonsten



böten etablierte Hersteller wie Hymer und Dethleffs wenigstens vom Grundriss her kaum fast identische Mobile an. Dass Hobby jetzt mit seinem Van exakt in dieselbe Klasse stößt, obendrein mit dem frontgetriebenen Ford Transit als Basis, zeigt den Markterfolg. Weitere renommierte Hersteller werden

mit so genannten Vans folgen, das ist mittlerweile kein Geheimnis mehr.

Die drei aktuellen Vans schwimmen natürlich mit auf der Erfolgswelle der Teilintegrierten. Schließlich gehören sie optisch in diese Kategorie und bieten exakt dasselbe: Das original Fahrerhaus, eine GfK-

Hutze darüber als Übergang zum kompakten Wohnaufbau und drehbare Sitze.

Was den Globevan von Dethleffs, den Hymer und Hobby Van für einen Vergleichstest prädestiniert, sind die fast identischen Grundrisse, ähnliche Maße und die nicht allzu sehr differierenden Grundpreise:

Der Globevan misst 5,96 Meter in der Länge, 2,15 Meter in der Breite und 2,67 Meter in der Höhe und kostet in der Basic-Version 36.400 Euro. 5,98 Meter lang, 2,14 breit und 2,72 Meter hoch ist der 38.720 Euro teure Hymer Van in der Grundausstattung. Mit 6,07 Metern ist der Hobby Van ►

der Längste, mit einer Breite von 2,07 Metern der Schmalste. Seine Höhe von 2,71 Meter liegt im Mittelfeld, ebenso der Grundpreis: 36.830 Euro.

Basismotorisierung bei allen dreien: Der 2,2-Liter TDCI-Motor mit 81 kW (110 PS). Die Testfahrzeuge treibt jedoch die 96 kW (130 PS) starke Variante des 2,2-Liter-Triebwerks an. Ein Motor, der angenehm leise agiert, für gute Fahrleistungen sorgt und sich mit rund 10,5 Litern in dieser Fahrzeugkategorie auch nicht übertrieben viel Diesel genehmigt.

Dafür leidet das Triebwerk an unangenehmer Anfah-



Serienmäßig lässt sich nur der Fahrersitz im Hymer drehen. Die zweite Drehkonsole kostet Aufpreis. Die Stufen zum Bett sind zierlich gehalten, blockieren dafür aber die Badezimmertür nicht.



HYMER



Der Hymer Van bietet den größten Freiraum zwischen Nasszelle und Küchenzeile.



Schnell macht sich ein unangenehmer Geruch breit, ein Indiz dafür, dass die hohen Drehzahlen, die auch hier benötigt werden, nicht gerade materialschonend sind.

Gleiches gilt für die mangelnde Traktion der Vorderrä-



der. Flottes Anfahren quittieren sie mit lautem Quietschen, bei Nässe drehen sie sofort haltlos durch. Verstärkt wird dieses Problem durch eingeschlagene Räder, da haben die Vans selbst unbeladen Probleme.

Somit ist die Kraftübertragung von Motor über Kupp-

lung/Getriebe auf die Straße beileibe nicht als reiner Quell der Freude zu bezeichnen.

Kritik verdient auch die Sitzposition im Fahrerhaus der drei Testfahrzeuge. Kutschbockartig hoch sitzt der Fahrer bei allen dreien und schaut direkt gegen den oberen Rand



Ladetipps Hymer Van

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.750 kg	2.250 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.490 kg	1.230 kg	1.260 kg
Fahrer	75 kg	52 kg	23 kg
100 % Frischwasser (100 l)	100 kg	36 kg	64 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	-10 kg	58 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	-3 kg	16 kg
Leergewicht (StVZO)	2.726 kg	1.305 kg	1.421 kg
+ Beifahrer	75 kg	52 kg	23 kg
+ 10 kg/Person (2 Personen)	20 kg	2 kg	18 kg
+ 10 kg/Meter Länge	60 kg	6 kg	54 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	2.881 kg	1.365 kg	1.516 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	619 kg	385 kg	734 kg

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

Basis des Hymer Vans ist das Flachbodenchassis des Ford Transit. Das frontgetriebene Mobil ist sehr leicht und bietet reichlich Zuladungsmöglichkeiten. Ist es nach der Norm 1646-2 für zwei Personen belastet, haben die Reisenden immer noch 619 Kilogramm zusätzliche Reserven.

der Frontscheibe. Ihren Anteil daran haben außer den serienmäßig ohnehin hoch gebauten Sitzkästen die Drehkonsolen. Alle drei Hersteller verwenden die Ford-Sitze, aber verschiedene Drehkonsolen. So gibt es feine Unterschiede: Hier zählt wirklich jeder Zentimeter, den der Sitz tiefer montiert ist.

Am günstigsten ist der Hymer-Fahrersitz positioniert. Drei Zentimeter höher sitzt das Hobby-Gestühl, noch einen Zentimeter Höhe mehr muss der Dethleffs-Fahrer in Kauf nehmen. Er sitzt zwar am höchsten, hat aber immerhin den Vorteil, dass seine Sicht nach vorn nicht noch zusätzlich – wie bei den beiden anderen – durch die am oberen Rand der Frontscheibe angebrachte Blende der Remis-Jalousie eingeschränkt wird. Verdunkelt wird im Dethleffs mit einem Vorhang, den Druckknöpfe halten – allerdings auch keine

glückliche Lösung: Da ist Fummeln angesagt.

Die Sitzposition im Hymer mag kleineren Fahrern noch genügen, wer mit einem der drei Fahrzeuge aber kommod reisen möchte, muss auf flacher bauende, straffere Sitze samt passenden Konsolen aus dem Zubehörhandel zurückgreifen.

Unverständlich scheint, dass auf die Optimierung der Frontsitze relativ wenig Wert gelegt wird. Um die Sitzbank der Halbdinettes machen sich die Hersteller offenbar mehr Gedanken. Paradebeispiel ist hier der Dethleffs Globevan mit verstellbarer Sitzbank. Über einen stabilen Mechanismus lässt sich der Neigungswinkel der Lehne verändern. Das ermöglicht entspanntes Sitzen. Diese empfehlenswerte Lösung kostet aber 405 Euro Aufpreis.

Bei der Hymer-Sitzbank angenehm sind die straffen Polster und der große Ab-

stand zwischen Polster und der Tischplatte, der es ermöglicht, auch mit kräftigeren Oberschenkeln ohne Probleme Platz zu nehmen.

Eng geht es dagegen an der Sitzgruppe im Hobby Van zu. Nicht nur die Oberschenkel finden hier keinen Freiraum, auch für die Beine ist es knapp: Den Platz versperrt das klobige Fußgestell des Tisches, dem zudem eine Arretierung fehlt. Die Tischverlängerung ist am Tisch selbst an der Wandseite fixiert und hängt, sofern sie nicht gebraucht wird, nach unten. Sie hakt aber wegen ihrer Breite hinter dem Sitzpolster ein. Wer



Schicke Atmosphäre im Dethleffs durch den Kontrast zwischen hellen Sitzpolstern und dunklen Möbeln. Die ausziehbaren Trittstufen blockieren den Eingang ins Badezimmer vollständig (rechts).



Dethleffs



Klasse im Dethleffs: Leuchten gibt es auf beiden Seiten des Betts, die Liegerichtung ist nicht vorgeschrieben.

den Tisch dann nach vorn zieht, um die Verlängerung hochzu-klappen, zieht automatisch das Polster vom Sitz.

Dafür wiederum findet nur im Hobby nach dem Bett-puzzle ein Erwachsener eine Liegefläche quer vor. Möglich macht dies der Einzelsitz hinter dem Beifahrer. Wohl deshalb hat Hobby recht weiche Polster verwendet, die zum Liegen ge-



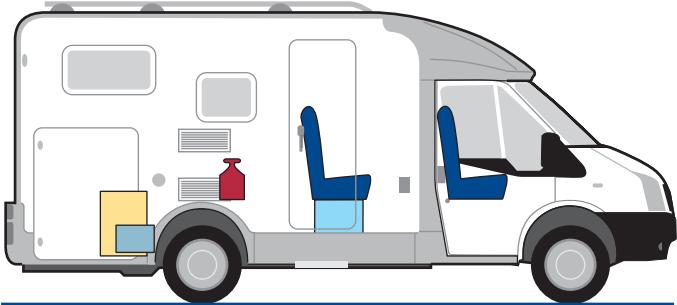
macht sind.

Zum Sitzen dagegen wirken sie sehr weich.

Dethleffs und Hymer mon- tieren an die Stelle des Einzel- sitzes den Kleiderschrank – der wandert im Hobby Van ins Heck unters Bett und ist dort nur gebückt erreichbar.

Ob der hinter dem Beifah- rersitz angeordnete Einzelsitz im Hobby benötigt wird, ist eine andere Frage: Tatsache ist, dass der Hobby Van mit 2,07 Meter der schmalste der drei Kandidaten ist, dennoch aber den großzügigsten Raum- ein- druck hinterlässt.

Die fehlenden Zentimeter im Hobby machen sich im Durchgang zwischen Bad und Küchenzeile bemerkbar. 52 Zentimeter bleiben beim Hy- mer an der schmalsten Stelle als Durchgang zum Bett, 48 Zentimeter beim Globevan, noch einmal vier Zentimeter



Ladetipps Dethleffs Globevan

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.750 kg	2.250 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.610 kg	1.250 kg	1.360 kg
Fahrer	75 kg	52 kg	23 kg
100 % Frischwasser (100 l)	100 kg	37 kg	66 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	-10 kg	58 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	-3 kg	16 kg
Leergewicht (StVZO)	2.849 kg	1.326 kg	1.523 kg
+ Beifahrer	75 kg	52 kg	23 kg
+ 10 kg/Person (2 Personen)	20 kg	1 kg	19 kg
+ 10 kg/Meter Länge	60 kg	3 kg	57 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.004 kg	1.382 kg	1.622 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	496 kg	368 kg	628 kg

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

Sind zwei Personen an Bord und ist der Dethleffs Globevan nach der Norm 1646-2 beladen, verbleibt noch eine zusätzliche Kapazität von 496 Kilogramm. Das frontgetriebene 3,5-Tonnen-Chassis von Ford hat also mit dem Globevan ein leichtes Spiel.

weniger beim Hobby, hier wird es also schon deutlich enger.

Die Bettenmaße differieren bei allen nur wenig: Die Liegefläche im Hymer Van misst 192 mal 132 Zentimeter, im Hobby 194 mal 130 Zentimeter, im Dethleffs stehen 193 mal 135/130 Zentimeter zur Verfügung. Alle drei Matratzen ruhen auf einem Lattenrost.

Die bequemste Liegestatt bietet Hymer, immerhin ist die Matratze zwölf Zentimeter stark. Im Hobby misst sie zehn, im Dethleffs neun Zentimeter. Kleinigkeiten mit oftmals großer Wirkung sind es, welche die Kandidaten punkten lassen. So hat Dethleffs über dem Bett vier Spots montiert, zwei auf jeder Seite. Da spielt es keine Rolle, die Liegerichtung zu wechseln, sollte das Mobil einmal schräg stehen.

Völlig unterschiedlich lösen die drei Firmen den Aufstieg ins Heckbett. Hobby wählt die

einfachste Lösung – eine Aluleiter, eingehängt an einem Bügel. Wer ins Bad möchte, schiebt die Leiter ein wenig zur Seite und kann dann die Tür öffnen. Somit bleibt also auch bei Nacht das WC ohne Probleme erreichbar.

Massive Schubladen als Treppen haben der Hymer Van wie der Globevan eingebaut – allerdings mit gravierendem Unterschied. Beim Hymer sind die Stufen quer angeordnet und klein gehalten. Sie beanspruchen ausgezogen nur wenig Platz. Weil Hymer als Badtür eine Schiebetür verwendet, kommen die Stufen nicht in Konflikt mit der Türöffnung.

Im Dethleffs fährt eine breite, gut besteigbare Treppe unter dem Bett hervor in den Freiraum zwischen Küche und Bad. Und verstellt damit den Eingang zum Badezimmer vollständig. Die Stufen blockieren die nach außen aufgehende ►

Tür vollständig. Nachts mal vorsichtig auf die Toilette zu gehen, ohne die Treppe einzufahren und damit den Partner zu wecken – unmöglich.

Zudem ist die Bettkante ein Ärgernis. Wer darauf kniet, holt sich garantiert blaue Flecken, ebenso beim Herabsteigen. Denn die Blende des Stellbretts, das zusammen mit den Stufen herausgezogen wird, ist derart scharfkantig, dass man sich selbst in festen Jeans davor fürchtet und nur ungern vorstellt, mit nackten Oberschenkeln daran hängenzubleiben.

Im Badezimmer kommen die bereits bekannten Stan-



Statt Kleiderschrank ein Einzelsitz. Das schafft ein großzügiges Raumgefühl.

Der Kleiderschrank ist unter dem Heckbett montiert. Wird die Leiter beiseite geschoben, ist die Tür zum Bad frei.



Hobby



Licht allerorten. Die Beleuchtung im Hobby Van ist vorbildlich und wo immer es geht sogar indirekt.



Optisch sicherlich am attraktivsten ist das Bad im Hobby. Die runde Dusche mit kreisrundem Dachlüfter, deren Form der Waschtisch dahinter aufnimmt, das farblich auf die Inneneinrichtung abgestimmte Waschbecken und der mehrflügelige

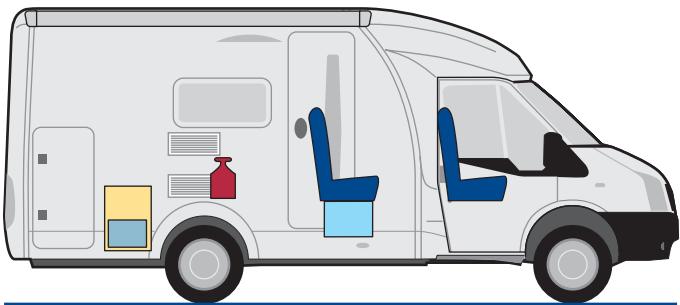


Spiegelschrank darüber – da wird geklotzt.

Doch in der Praxis hält das Bad einige Tücken bereit: Die runde Duschabtrennung muss aus drei Teilen umständlich zusammengeschoben werden. Das Waschbecken, dessen Volumen einer Vogeltränke äh-

nelt, ist ungünstig unter dem Eckschrank platziert. Sich über dem Waschbecken zu rasieren oder gar die Haare zu waschen ist nahezu unmöglich.

Wie schon bei den Bettenmaßen und den Abmessungen der Nasszelle gibt es auch mit der Küchenzeile keine Überra-



Ladetipps Hobby Van

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.750 kg	2.250 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.740 kg	1.210 kg	1.530 kg
Fahrer	75 kg	52 kg	23 kg
100 % Frischwasser (100 l)	100 kg	42 kg	58 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	-10 kg	58 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	-3 kg	16 kg
Leergewicht (StVZO)	2.976 kg	1.291 kg	1.685 kg
+ Beifahrer	75 kg	52 kg	23 kg
+ 10 kg/Person (2 Personen)	20 kg	1 kg	19 kg
+ 10 kg/Meter Länge	60 kg	3 kg	57 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.131 kg	1.347 kg	1.784 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	369 kg	403 kg	466 kg

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

Der Hobby Van ist das schwerste Mobil im Dreier-Test. Dennoch bleiben in dem Ford-Transit-3,5-Tonner, beladen nach der Norm 1646-2, für zwei Personen noch reichlich zusätzliche Reserven. 369 Kilogramm sind für ein Fahrzeug dieser Größenordnung immer noch ein guter Wert.

schungen. Die Anordnungen der mit Glas abgedeckten Dreiflamm-Kocher entsprechen sich, links daneben sitzt die Spüle. Beim Hobby wie beim Dethleffs sind sie in die Spüle integriert und abklappbar.

Deutlich edler wirkt da der hoch aufragende Metallwasserhahn im Hymer, der zudem den Vorteil hat, dass auch ein großer Topf darunter passt.

Erstaunlich: Während im Hymer der 89-Liter-Kühlschrank ebenso wie der Dreiflamm-Kocher Aufpreis kostet, ist im Hobby sogar der Backofen serienmäßig eingebaut. Dasselbe gilt für ein weiteres Hobby-Schrankert, das hell beleuchtete Barfach mit den genau passenden Gläsern. Bedauerlich: Eine Piezo-Zündung findet sich hingegen nur am aufpreisflichtigen Hymer-Dreiflamm-Kocher.

Völlig unterschiedlich präsentiert sich das Ambiente der

drei Test-Kandidaten. Nüchtern und sachlich der Hymer: helle, schnörkellose Oberflächen, teilweise Push-Lock-Schlösser oder Griffe im selben Alu-Ton, dazu einige Alu-Applikationen und die grauroten Polster. Das ist insgesamt stimmig, aber doch sehr schlicht gehalten.

Was die Möbel-Qualität angeht, ist der Hymer Van sicherlich die erste Wahl, auch wegen der durchgängig an Möbelabschlüssen eingesetzten robusten PVC-Maschinenkanten. Aber: Spärlich ist die Beleuchtung.

Feiner kommt da der Dethleffs daher mit seinen dunklen Möbeloberflächen, den hellen Polstern, grau-silbernen Applikationen und ebensolchen Griffen an den Klappen. Wer sie bedient, sollte keine allzu langen Fingernägel haben: Der Knopf muss zum Öffnen tief in den Griff gedrückt werden. Statt bündiger PVC-Maschi-►



Völlig unterschiedliche Heckansichten. Der Hobby profitiert von einer speziell gestylten, aufgesetzten Gfk-Rückwand, die ihn von den beiden anderen abhebt.

nenumleimer finden sich im Dethleffs oftmals nur folierte Kanten, was natürlich einen deutlich einfacheren Eindruck hinterlässt.

Die Lichtverhältnisse im Dethleffs sind gepflegerter als die im Hymer, an die wahre Lichtshow, mit der der Hobby Van seine rotbraune Möbeloberflächen anstrahlt, kommt aber auch er bei weitem nicht ran. Spots, indirekte Beleuchtung, wo es nur geht, beleuchtetes Barfach, Flächenleuchten – Hobby zieht hier alle Register, vernachlässigt dafür aber an einigen Möbelstellen die nötige Sorgfalt. So fehlen Verschlüsse etwa an den Klappen der quer zur Fahrtrichtung angebrachten Hängeschränke über dem Heckbett oder an Stauschränken direkt über dem Kopf von Fahrer und Beifahrer. Das sollte nicht sein.

Auch im Bad: Kein Schloss hindert das Rollo vor dem Unterschrank, beim Beschleunigen und Bremsen sich zu schließen und zu öffnen. Dennoch: Hobby hat, durch die Beleuchtung und die glattflächigen, sanft geschwungenen Möbel und den speziellen Grundriss mit dem Einzelsitz das optisch attraktivste Paket der drei Mobile.

Nicht anders sieht es von außen aus: Hymer vertraut auf

seine bewährte PUAL-Bauweise, betreibt mit den ausgeschäumten Wänden sicherlich den höchsten Aufwand, kommt schlicht, aber nicht unattraktiv daher.

Einen Tick einfacher erscheint da der Globevan. Riesige Radaußenschnitte, konervative Kantenleisten an den Stößen von den Wänden zum Dach, da wäre mehr drin gewesen. Der Dethleffs-Aufbau entspricht bekannter Technik: mit Holzrahmen verstärkte Wände und Styropor-Isolierung – Standard-Qualität also.

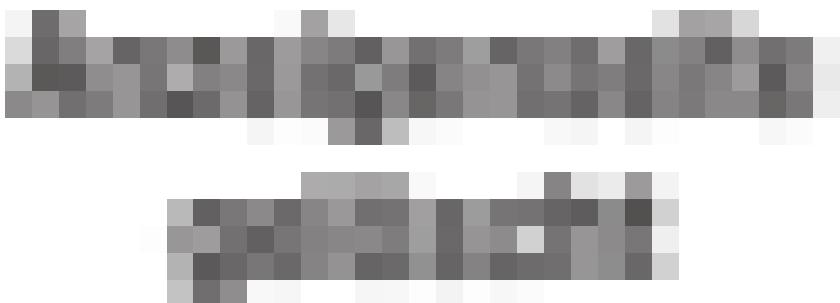
Auch Hobby setzt dieses Baumuster ein, allerdings mit besserem optischen Ergebnis: ein elegantes Heck aus Gfk, einfach aufgesetzt, flotte Radläufe und noch auf das Design abgestimmte Fenster. Hobby überlässt nichts dem Zufall und produziert mit dem Van optisch eine Perle, bei der sogar das Glasfenster über dem Fahrerhaus serienmäßig montiert ist.

Wie die Prüfung durch den DEKRA-Sachverständigen Gerd Sartor ergab, ist bei allen drei der Aufbau sorgfältig auf dem Ford-Flachboden-

chassis befestigt. Stabil sind auch die Heckabsenkungen. Unterschiede gibt es bei der Befestigung des Gurtbocks. Besonders filigran wirkt die Hymer-Lösung: Einer der Aufhängepunkte der Drei-Punkt-Gurte sitzt an der Außenwand, die beiden anderen Gurtbock-Befestigungen sind massiver ausgeführt. Bei allen drei gibt der Sachverständige aber sein Plazet.

An Zuladekapazität mangelt es keinem der drei Vans. Der Hobby ist der Schwerste, hat aber bei einer Zweier-Be- ►

Technische Daten	Dethleffs Globevan	Hymer Van	Hobby Van
Maße L x B x H	596 x 215 x 267 cm	598 x 214 x 272 cm	607 x 207 x 271 cm
Zul. Gesamtgewicht	3.500 kg	3.500 kg	3.500 kg
Gewicht Fahrbereit	2.849 kg	2.762 kg	2.976 kg
Radstand	330 cm	330 cm	330 cm
Anhängelast gebremst	1.000 kg	1.000 kg	1.000 kg
Motorisierung	TDCI 96 kW(130 PS) Euro 4	TDCI 96 kW(130 PS) Euro 4	TDCI 96 kW(130 PS) Euro 4
Wand-/Dachstärke/Boden	34/34/41 mm	35/35/38 mm	34/34/40 mm
Isolierung	Styropor	PU-Schaum	Styropor
Frischwasser	104 l	100 l	100 l
Abwasser	86 l	80 l	92 l
Gasflaschen	2 x 11 kg	2 x 11 kg	2 x 11 kg
Sitzplätze mit 3-Punkt-Gurt	4	4	4
Heckbett	193 x 135/130 cm	192 x 132 cm	194 x 130 cm
Heizung	C 6002	C 6002	C 4002
Aufbaubatterie	80 Ah Gel	80 Ah Gel	80 Ah Gel



satzung und beladen nach der Norm 1646-2 noch eine Kapazität von 369 Kilogramm. 619 Kilogramm verträgt der Hymer noch zusätzlich, dazwischen liegt mit 496 Kilogramm der Globevan.

Wie sich zeigt, haben also alle drei Mobile ihre Stärken und Schwächen. Im Dethleffs wirkt die Inneneinrichtung edel, das Variobad und auch das Beleuchtungskonzept gefallen. Die Stärke des Hymer liegt in der soliden, dauerhaften Aufbaukonstruktion und den gut gearbeiteten Möbeln. Und im Hobby überzeugen die Optik außen wie innen sowie das ausgezeichnete Raumgefühl.

Da stellt sich natürlich die Frage nach dem Preis. Der Einstieg beginnt beim Dethleffs mit 36.499 Euro, Hobby verlangt 36.830 Euro und Hymer 38.720 Euro. Doch das sagt noch nicht viel aus: Entscheidend sind bei solch ähnlich gelagerten Einstiegspreisen Serienausstattung und Aufpreise, welche die Hersteller für Zubehör nehmen.

So ist beispielsweise das große Dachfenster im Hobby-Fahrerhaus Serie, im Dethleffs kostet es 1.025 Euro Aufpreis. Krass beziehungsweise fast un-



Die Volumen der Heckgaragen unterscheiden sich kaum. Im Dethleffs oben links ist am Boden wenig Raum, die Hymer-Garage ist am größten, die Hobby-Garage (links) glattflächig.

Im Hobby jedoch nur 600 Euro, ein Unterschied also von über 1.000 Euro.

Zweites Beispiel, das Ford-Flex-Paket, das mit geringen Abwandlungen alle drei anbieten: Klimaanlage, elektrische Außenspiegel, elektrische Fensterheber, CD-Radio, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und Tempomat kosten bei Hobby 1.700 Euro. Bei Hymer sind es inklusive

optischer Retuschen und ohne Zentralverriegelung 1.900 Euro – die wird beim Hymer gleich gar nicht angeboten. Den Vogel schließt Dethleffs ab mit 2.885 Euro und schlägt noch zusätzlich 435 Euro für die Zentralverriegelung drauf, bei dem hakeligen Ford-Schloss ein durchaus sinnvolles Extra.

Weiter geht die unterschiedliche Aufpreispolitik bei den Ausstattungspaketen für den Wohnaufbau. 1.625 Euro verlangt Hymer für die Fliegenschutztür, die Faltverdunklung im Fahrerhaus, den 89-Liter-Kühlschrank, den Panorama-Dachlüfter im Toilettensaum, die Autoradio-Vorbereitung, die Vorzelteuchte, Fahrer- und Beifahrersitz im Wohnraumstoff, die Einstiegsstufe und verschiedene Design-Akkzente. Ein ähnliches Paket schlägt im Dethleffs mit 1.253 Euro zu Buche. Hobby verlangt hier nur 350 Euro für den Insekenschutz an der Einstiegstür, alles andere ist, natürlich in anderer Ausführung, serienmäßig.

Somit kommt schnell ein Preisvorteil im Hobby von fast 5.000 Euro zum Globevan zu Stande, zum Hymer Van sind es wegen des höheren Einstiegspreises an die 6.000 Euro. pau

Meine Meinung



Heiko Paul

Vorweggenommen: Einen Verlierer gibt es bei diesem Dreier-Test nicht, zu ähnlich sind die Konzepte und Lösungen. Aber: Der Hobby Van ist gut ausgestattet 6.000 beziehungsweise 5.000 Euro günstiger – und läuft den anderen zumindest optisch den Rang ab. Funktionell weist er wenige Schwächen auf – mit denen es sich leben lässt oder die sich auch beseitigen lassen. Da wundert es nicht, dass der Hobby die

Nase vorn hat, zumal auch die beiden anderen nicht ohne ihre Problemchen auskommen. Das sind beispielsweise der vom Bettaufstieg blockierte Eingang zur Badezimmertür im Globevan oder die magere Beleuchtung im Hymer. Die Entscheidung zwischen den beiden Nächstplatzierten fällt schwerer. Trotz seines höheren Preises erklimmt der Hymer Van den zweiten Podestplatz.

Die hochwertigere Karosserie und die problemlose Zugänglichkeit der Nasszelle bei ausgezogener Trittstufe zum Bett sprechen für ihn. Dabei hat aber auch der Globevan seine Vorteile. Die verstellbare Rückenlehne der Dinettenbank, das Vario-Bad ähnlich dem Hymer Van beispielsweise oder eine Liegefläche, die Spotleuchten auf beiden Seiten aufweist, das würde selbst dem Sieger gut zu Gesicht stehen.



3. Platz

Dethleffs Globevan



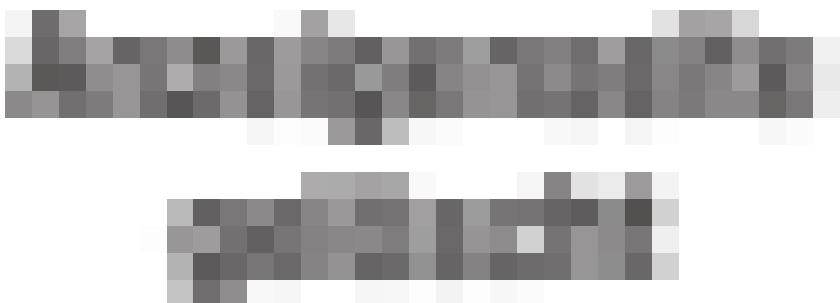
2. Platz

Hymer Van



1. Platz

Hobby Van





Zug-Fest

Endlich ist es soweit: Ein Hersteller nach dem anderen gibt Anhängelasten für seine Reisemobile auf Ducato-Basis bekannt.

Was lange währt, wird endlich gut. So hätte die Überschrift ebenfalls lauten können. Denn viel Zeit ist ins Land gegangen, bis die ersten Hersteller von Reisemobilen endlich verbindliche Anhängelasten für ihre Produkte auf Basis des neuen Fiat Ducato bekannt geben. Der Grund hierfür ist das aufwändige Prüfverfahren, mit dem die Anhängelast ermittelt wird. Der Ablauf dieser Prüfung war bereits Gegenstand des Artikels „Die Sache mit dem Haken“ in REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/2006.

Nun liegt es bei jedem Reisemobilhersteller, welchen Aufwand er betreiben möchte. Begnügt er sich mit dem geringen Wert, den Fiat entsprechend seiner Formel errechnet und freigibt, sind keine weiteren Prüfungen notwendig. Verwendet der Anbieter eine entsprechend geprüfte Rahmenverlängerung, liegt der

erlaubte Wert schon höher. Wünscht der Reisemobilhersteller aber einen Wert, der sogar über dem der Freigabe des Rahmenherstellers liegt, so kann er selbst das fertige Fahrzeug auf die gewünschte Anhängelast hin testen lassen.

Genau das hat Adria gemacht. Der Reisemobilhersteller aus Novo Mesto in Slowenien hat sein Modell mit dem längsten Hecküberhang durch den TÜV Rheinland auf zwei Tonnen Anhängelast hin prüfen lassen. Das Fahrzeug bestand diesen Test, und so verfügen nun alle Adriatik-Reisemobile über eine Anhängelast für gebremste Anhänger von 2.000 Kilogramm. Der Wert für Anhänger ohne eigene Bremse liegt bei 750 Kilogramm.

Aber auch andere Hersteller waren in der Zwischenzeit nicht tatenlos. Sie geben teilweise für jedes einzelne Modell einen eigenen Wert an. So lie-

Was verändern Anhängsel?

Adria zeigt, dass es möglich ist, auch bei einem Reisemobil hohe Anhängelasten zu realisieren. So gehen bei Bedarf das Segelboot, der Kleinwagen oder sogar ein zusätzlicher Caravan mit auf die Reise. Die hohen Anhängelasten dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich das Fahrverhalten des Zugfahrzeugs mit solch einer Last verändert.

So ist der Bremsweg des Gespanns länger als der des Solo-Fahrzeugs. Das Beschleunigungsvermögen hingegen nimmt ab. Beim Durchfahren von Kurven ist zu beachten, dass ein Anhänger mit Zentralachse einen kleineren Radius beschreibt als das Reisemobil.

Neben der zulässigen Anhängelast ist die Stützlast ein wichtiger Wert. Er gibt an, mit welcher Masse die Kupplungskugel in vertikaler Richtung belastet werden darf. Diesen Wert sollte der Gespannfahrer nach Möglichkeit ausnutzen, um die Fahreigenschaften des Gespanns zu stabilisieren. Aber Vorsicht: Anhängelast und Stützlast darf der Reisemobil- und Anhängerfahrer auf gar keinen Fall überschreiten. Und nicht nur das. Das zulässige Zuggesamtgewicht des Zugfahrzeugs begrenzt unter Umständen die mögliche Anhängelast, die zulässige Hinterachslast wiederum die mögliche Stützlast des Reisemobils. Hat das Fahrzeug beispielsweise eine zulässige Hinterachslast von 2.600 Kilogramm und eine tatsächliche Hinterachslast von 2.550 Kilogramm, so darf die Stützlast in diesem Fall maximal 50 Kilogramm betragen, auch wenn der Hersteller des Wohnmobil die Stützlast mit 75 Kilogramm angibt.

Aber auch innerhalb der rechnerischen Grenzen gilt, dass der Reisemobilist sich und seinem Fahrzeug einen Gefallen tut, wenn er die maximal zulässigen Werte nicht voll ausschöpft.

gen zum Beispiel die Werte für die Reisemobile von Dethleffs auf der Basis des neuen Fiat Ducato zwischen 1.400 und 1.800 Kilogramm. Knaus wiederum gibt einen einheitlichen Wert von 1.600 Kilogramm für die Baureihen Sun Traveller und S-Liner an. Die Meteor-Baureihe von Weinsberg darf ebenfalls bis zu 1.600 Kilogramm an den Haken nehmen.

Und auch Bürstner hat für seine Fahrzeuge die Anhängelasten ermittelt und will sie demnächst bekannt geben. Andere Hersteller wie zum Beispiel Mobilvetta und Elnagh nennen recht hohe Anhängelasten von 2.000 Kilogramm, doch sind diese im Fall von Mobilvetta schon seit Ende Juni 2006 bekannt, was die Vermutung nährt, dass es sich zum dama-



Hohe Anhängelasten, wie sie zum Beispiel Adria für alle seine Reisemobile freigibt, erfordern umfangreiche Prüfungen wie hier durch den TÜV Rheinland.

ligen Zeitpunkt um angepeilte Werte gehandelt hat, nicht um geprüfte – wie bei Adria.

Hobby hingegen weist bisher relativ niedrige Werte aus. Das liegt daran, dass bei Drucklegung der Prospekte die endgültigen Werte noch nicht feststanden. Die Angaben sind deshalb Werte, die das jeweilige Fahrzeug mindestens haben wird. Hobby hat aber im Gespräch mit REISEMOBIL INTERNATIONAL bereits eine Korrektur der meisten Werte nach oben angekündigt.

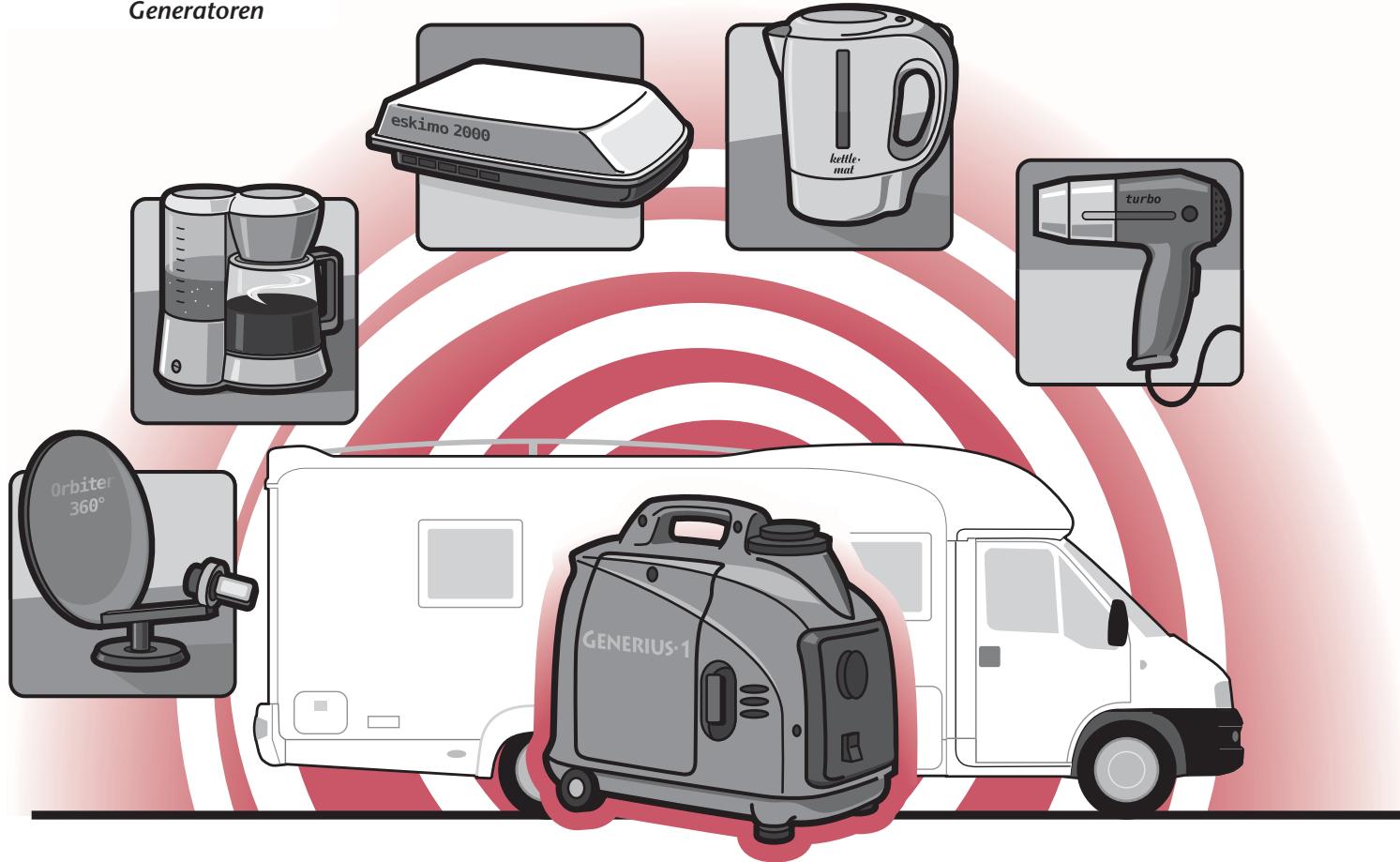
So gilt also: Mittlerweile stehen für viele Reisemobil-Modelle die Anhängelasten fest. Der Kunde sollte aber vor dem Kauf eines Fahrzeugs sicherheitshalber beim Händler die endgültige Anhängelast seines künftigen Mobilis erfragen. Denn der Fachhändler ist als Vertragspartner für die Richtigkeit dieser Angabe verantwortlich und muss deshalb ein Interesse daran haben, geprüfte Werte angeben zu können statt lediglich Schätzungen.

Mathias Piontek

Anhängelasten einiger Reisemobil-Modelle*

Hersteller	Modell	Anhängelast**
Adria	alle Adriatic-Reisemobile	2.000 kg/750 kg
Dethleffs	Globebus	1.800 kg/750 kg
	Advantage Alkoven	1.550 bis 1.600 kg/750 kg
	Advantage teilintegriert	1.400 bis 1.800 kg/750 kg
	Advantage integriert	1.400 bis 1.800 kg/750 kg
Knaus	Sun Traveller	1.600 kg/k.A.
	S-Liner	1.600 kg/k.A.
Weinsberg	Meteor	1.600 kg/k.A.
	Imperiale V	2.000 kg/k.A.
Hymer	Hymer Camp SL	1.500 bis 2.000 kg/k.A.
	Hymer Tramp SL	500 bis 1.000 kg/k.A.
	Hymer B-Klasse CL	1.500 bis 2.000 kg/k.A.
	Hymer B-Klasse SL	1.500 bis 2.000 kg/k.A.
Elnagh	alle Modelle	2.000 kg/k.A.
Mobilvetta	Top Driver	2.000 kg/k.A.
	Nazca	750 kg/k.A.

* Herstellerangaben; ** Anhängelast für gebremste/ungebremste Anhänger



Rückendeckung

Wenn viel Strom gefragt ist, verlassen sich Reisemobilisten gerne auf die Dienste der mit Vorurteilen beladenen Stromerzeuger.

Da horcht jeder auf: Verschrien sind sie wegen ihrer vermeintlich hohen Geräuschentwicklung und werden oft abfällig als Knattermaxe bezeichnet. Andererseits strahlen sie eine beeindruckende Stärke aus: Generatoren.

Ohne Rücksicht auf den Sonnenstand und unbeeinflusst von der Jahreszeit verbrennen die Generatoren Treibstoff und wandeln dessen Energie in Elektrizität um. Dabei entfalten sie eine Leistung, welche die Besitzer von Solar- oder Brennstoffzellen vor Neid erblassen lässt. Trotz eines überschaubaren Angebots an speziell für Freizeitfahrzeuge geeigneten Stromerzeugern decken sie eine große Bandbreite unterschiedlicher Systeme ab.

In Reisemobilen finden sich fest installierte Stromerzeuger wie tragbare Varianten. Entsprechend der Fahrzeuggröße, der Ausstattung und dem davon abhängigen Energiebedarf sowie dem vorhandenen Stauraum sind die fix eingebauten Versionen von Dometic oder Telair ab Werk allerdings den großen Mobilen vorbehalten.

Dank ihrer großen Leistung, die von ein bis fünf Kilowatt reicht, heben sich die Generatoren deutlich von Solar- und Brennstoffzellen ab, die lediglich zwischen 50 und 250 Watt zu leisten vermögen. Damit ermöglichen allein Generatoren den Betrieb von Klimaanlagen und anderen stromhungrigen Geräten ohne auf zusätzliche Energiespeicher

oder einen externen Stromanschluss mit entsprechender Absicherung zurückgreifen zu müssen.

Denn weder die Fahrzeuglichtmaschine noch Solar- oder Brennstoffzellen vermögen den hohen Strom, den Klimaanlagen, Fön oder Kaffeemaschine benötigen, direkt bereit zu stellen. Selbst die Möglichkeit, die Differenz zwischen Ausgangsleistung der Solar- oder Brennstoffzelle aus dem Speicher Batterie zu entnehmen, erlaubt die Nutzung stromhungriger Geräte nur für einen sehr kurzen Zeitraum.

Sogar für Reisemobilisten, die gern auf Campingplätzen verweilen, können sich Generatoren lohnen: Camps mit geringer Absicherung von we-

Pro & Contra

Stromgeneratoren schmücken sich mit Extremen. Die Argumente, die dafür sprechen, wie die Argumente, die dagegen sprechen, sprengen die Grenzen, innerhalb derer Solaranlagen oder Brennstoffzellen arbeiten.

Vorteile: hohe Leistungswerte, für Diesel, Benzin oder Gas verfügbar

Nachteile: hoher Geräuschpegel, komplizierter Einbau, hoher Platzbedarf, hohes Gewicht

nigen Ampere erlauben den Gebrauch von Klimaanlagen oft nicht. Besonders die kritische Anlaufphase des Kompressors, während der die Stromaufnahme kurzzeitig auf ein Vielfaches steigt, sprengt die Grenze des Möglichen. Ruck, zuck ist mit dem Versuch, die Klimaanlage zu starten, der ganze Platz lahm

Fast wie zu Hause

Generatoren erlauben auch im Reisemobil, dieselben Gerätschaften zu verwenden wie in Gebäuden. Das liegt neben der 230-Volt-Ausgangsspannung der Generatoren in erster Linie an der durch sie insgesamt zur Verfügung stehenden großen Energie.

Leistungsaufnahme [Watt]

Klimaanlage	1.500 W
Mikrowelle	900 W
Toaster	1.000 W
Wasserkocher	2.000 W
Kaffeemaschine	1.000 W
Fön	1.600 W
Geschirrspülmaschine	1.200 W
Kühlschrank (12-V-Betr.)	140 W



Nur mit einem eigenen Stromerzeuger an Bord lassen sich in Reisemobilen Energiefresser wie eine Klimaanlage oder ein Fön sinnvoll nutzen.

gelegt. Das ist mit dem eigenen Stromerzeuger an Bord kein Problem.

Informationen zum Betriebszustand des Generators und dem Füllstand des Treibstofftanks liefern mitgelieferte Bedienpanels. Außer der Anzeige für Spannung, Strom und Betriebsstunden bieten sie auch Alarmfunktionen. Dank inte-

grierter Start- und Stopptasten wird die Handhabung der Generatoren durch diese Fernbedienungen zum Kinderspiel.

Doch Vorsicht: Obwohl in einem geräuschgedämmten Gehäuse verbaut, sind Generatoren nicht zu überhören, so dass Rücksichtnahme ihren Betrieb bei Nacht oder eng neben anderen Reisemobilen ►



Die Generatoren von Honda besitzen einen 12-Volt- sowie zwei 230-Volt-Ausgänge und lassen sich als Paar mit nahezu doppelter Leistung betreiben.

am Stellplatz verbietet. Die leisesten Geräte entwickeln einen Schallpegel von immerhin 54 dB (A) in sieben Meter Entfernung, den andere Geräte gar um bis zu neun dB (A) übertreffen. Aufgrund der logarithmischen Skala bedeutet dabei eine Steigerung um drei Dezibel jeweils eine Verdopplung. Neun Dezibel mehr entspricht somit einer Verachtung des Ausgangswerts. Auch die mit Gas betriebenen Stromerzeuger lärmten innerhalb dieser Grenzen. Allerdings wird deren Klang subjektiv als weniger störend empfunden.

Zusätzlich zur Belästigung durch den Lärm kommt noch die Beeinträchtigung durch Abgas, das besonders auf dicht gedrängten Stellplätzen den Nachbarn stört. Auch hier ziehen sich Gasgeneratoren etwas besser aus der Affäre als die Benzin- und Dieselvarianten. Denn das Gas verbrennt praktisch geruchlos.

Der Treibstoff spielt aber auch hinsichtlich einer anderen Überlegung eine wichtige Rolle. Da im Prinzip jedes Reisemobil einen Dieselmotor zum Antrieb hat, kann sich ein Dieselgenerator aus dem Fahrzeugtank bedienen. Das ist eine praktische Alternative zu einem Zusatztank, die das Befüllen an der Tankstelle vereinfacht. So führt der Mobilist keine zwei ähnlichen Treibstoffe an Bord spazieren, die verwechselt werden könnten. Geschweige denn einen exotischen Brennstoff wie Methanol, der nur bei wenigen Händlern jederzeit verfügbar ist und dessen Kauf gut geplant sein will. So stellt die mangelnde Infrastruktur bei Methanol noch einen der grundlegenden Kritikpunkte der derzeit einzigen verfügbaren Efoy-Brennstoffzelle für Reisemobile dar.

Der Dieselmotor stammt bei beiden in der Caravanbranche verbreiteten Generatorenherstellern von Hatz. Sowohl

fest eingebaute Gas-Generatoren



Der Gasgenerator
Energy 8012 Gas von Telair
unterscheidet sich von seinen Wettbewerbern durch die
Ausgangsspannung von 12 Volt. Stattdessen sind 230 Volt üblich.

Modell	Teleco Energy 2500GAS	Telair Energy 4000GAS	Telair Energy 8012
Motorenlieferant	Yamaha	Yamaha	Yamaha
Dauereistung	2,3 kW	3,5 kW	0,7 kW
Maximalleistung	2,5 kW	3,8 kW	0,8 kW
Verbrauch	0,8 kg/h	1,5 kg/h	0,8 kg/h
Gewicht	60 kg	82 kg	49 kg
Schallpegel	58 dB (A)	60 dB (A)	56 dB (A)
Preis (Euro)	3.335,-	4.955,-	2.985,-

fest eingebaute Diesel-Generatoren

Modell	Dometic TEC 30	Telair Energy 2504D	Telair Energy 4004D
Motorenlieferant	Hatz	Hatz	Hatz
Dauerleistung	2,5 kW	2,0 kW	3,1 kW
Maximalleistung	2,5 kW	2,2 kW	3,4 kW
Verbrauch [l/h]	0,7 l/h	0,7 l/h	0,9 l/h
Gewicht	70 kg	90 kg	98 kg
Schallpegel	60 dB (A)	60 dB (A)	61 dB (A)
Preis (Euro)	5.465,-	4.600,-	5.745,-



Zu Gunsten fest eingebauter Stromerzeuger geht viel Stauraum flöten.
Der Treibstofftank des Generators benötigt zusätzlichen Platz.

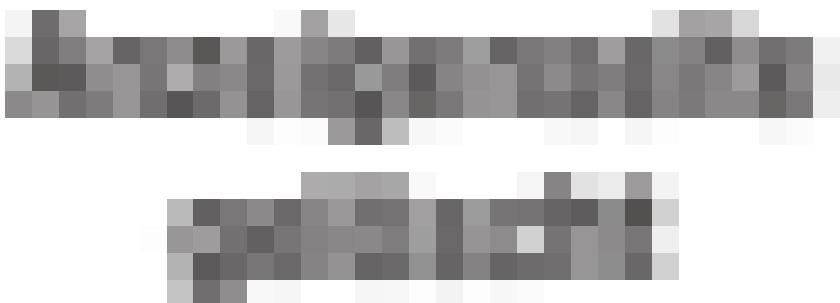
Dometic als auch Telair bedienen sich bei den Bayern aus Ruhstorf an der Donau.

Dieselgeneratoren haben aber auch Nachteile, welche die Waage zu Gunsten ihrer mit Benzin oder Gas betriebenen Pendants kippen lässt. So sind die Dieselaggregate aufgrund ihrer komplizierteren Bauweise deutlich schwerer und um einiges teurer. Gewicht wie Preis eines Dieselgenerators liegen zwischen 20 und 60 Prozent über den Werten der Benzinversion vergleichbarer Leistung.

Also sprechen im wahrsten Sinne des Wortes gewichtige Argumente für Benzingeneratoren. Allerdings benötigen sie – wie bereits erwähnt – stets einen separaten Zusatztank für den zusätzlichen Treibstoff. Das Eigengewicht des Tanks wie das zusätzliche Benzin relativieren den Gewichtsvorteil der Benzingeneratoren gegenüber den Dieselaggregaten, die einen Zusatztank lediglich als Option vorsehen. Ein klarer Nachteil des Benzens ist ein möglicher Stauraumverlust durch das Volumen des Zusatztanks.

Eine besonders interessante Alternative mit steigendem Marktanteil stellen die mit Gas betriebenen Stromerzeuger dar: Jedes Reisemobil führt außer Diesel schließlich auch Gas mit. Technisch sind die Gasgeneratoren nahezu identisch mit den Benzingeneratoren, so dass Telair seine Benziner mit geringen Modifikationen als Gasvarianten anbietet. Zusätzlich führen die Italiener das Modell Energy 8012 im Programm, das sich durch seinen Verzicht auf einen 230-Volt-Ausgang auszeichnet.

Dometic dagegen führt keine speziellen Gasgeneratoren in seinem Sortiment. Diese Lücke schließt neuerdings Goldschmitt Methatech. Der jüngste Spross des renommierten Unternehmens Goldschmitt technomobil rüstet Generatoren auf Gasbetrieb um. Der Reisemobilist erhält auf Wunsch entweder ein System, das ausschließlich mit Gas betrieben werden kann (monovalent), oder eine Anlage, die sich zwischen Gas und dem ursprünglichen Brennstoff umschalten lässt (bivalent). ►



Die Gasgeneratoren lassen sich an die Gasflaschen des Mofibs anschließen oder an einem zusätzlichen Gastank betreiben. Bei einem Gasgenerator macht es keinen Unterschied, ob als Treibstoff Erd- oder Autogas, das dem in den Gasflaschen üblichen Propan/Butan-Flüssig-gas-Gemisch entspricht, zum Einsatz kommt.

Fest eingebaute Stromerzeuge lassen sich entweder in einem Stauraum des Fahrzeugs oder unterflur installieren. Durch die zusätzlich zur Verkabelung anfallende Montage einer Treibstoffleitung und den möglichen Einbau eines Zusatztanks ist der Aufwand auf jeden Fall größer als bei Solar- oder Brennstoffzellen. Den Treibstofftank gibt's aus Kunststoff oder Edelstahl. Außerdem müssen die Abgase abgeleitet werden. Dafür bieten die Hersteller Auspuffe, Auspuffschläuche und Bodenkamine an.

Die Stromerzeuge liefern von Hause aus eine sinusörmige Ausgangsspannung von 230 Volt mit 50 Hertz. Ins Bordnetz des Reisemobils findet die Elektrizität über die im Fahrzeug ab Werk installierten Geräte der Stromversorgung. Lediglich ein Umschaltrelais wird zusätzlich eingebaut, das dann zwischen Land- und Generatorenstrom vermittelt.

Bei dessen Montage wird zudem eine Priorität für eine der beiden Quellen festgelegt, damit etwa bei laufendem Stromerzeuger der Landstrom gekappt oder aber umgekehrt bei anliegendem Landstrom der Generator vom Bordnetz getrennt wird. Die Drehzahl

und damit die Ausgangsleistung und der Spritverbrauch der Stromerzeuger sind veränderlich und passen sich dem Strombedarf an.

Die Benzingeneratoren von Dometic sowie die Geräte von Telair haben zusätzlich einen 12-Volt-Ausgang, der einen direkten Anschluss der Batterie ermöglicht. Allerdings verfügen nur die Benzin- und Gasgeneratoren von Telair über einen Spannungsregler, um die Versorgungsbatterie mit einer effizienten und schonenden Ladekurve zu füllen.

Das Modell Energy 8012 Gas von Telair besitzt ausschließlich einen 13,5-Volt-Anschluss. Somit eignet es sich nur zum Betrieb jener Klimaanlagen oder anderer Systeme, die eine Eingangsspannung von 12 Volt besitzen, sowie als Batterieladegerät. Für die zweite Funktion hat der Generator eine Steuerung, dank derer er automatisch startet, sobald die Batteriespannung unter 11,5 Volt sinkt.

Ist der Strombedarf im Reisemobil so riesig, dass ein einzelner Generator überfordert ist, lassen sich manche Modelle mit einem zweiten Gerät des gleichen Typs koppeln. Die dadurch erhaltene Leistung entspricht zwar nicht ganz der Summe der beiden Einzelleistungen, ist aber trotzdem imponierend.

Das Gros der Interessenten mit einem Fahrzeug bis 3,5 Tonnen tendiert bisher zu den leichten, tragbaren Varianten, die nur bei Bedarf Teil des Reisegepäcks sind. Zudem lassen sie sich auch abseits des Mofibs



*Ob zu Hause oder auf Reisen:
Die kleinen, tragbaren Stromerzeuge von Honda lassen sich auch fernab vom Fahrzeug vielseitig nutzen.*

portable Benzin-Generatoren

Modell	Honda EX 7	Honda EU10i	Honda EU20i
Dauerleistung	0,6 kW	0,9 kW	1,6 kW
Maximalleistung	0,7 kW	1,0 kW	2,0 kW
Verbrauch	0,4 l/h	0,6 l/h	1,0 l/h
Gewicht	12 kg	13 kg	21 kg
Schallpegel	56 dB (A)	57 dB (A)	59 dB (A)
Preis (Euro)	885,-	1.160,-	1.740,-

für andere Zwecke einsetzen. Äußerst beliebt sind die transportablen Generatoren von Honda, die nicht zuletzt wegen ihrer Geräuschkühlung einen guten Ruf genießen und immerhin zwischen 600 und 1.600 Watt leisten. Sie besitzen Schukosteckdosen und einen 12-Volt-Ausgang.

Generatoren, gleich welcher Bauart, gehen stets zu

Lasten von Stauraum und Zuladung. Wessen Fahrzeug davon ausreichend besitzt, der kann sich Gedanken über die Anschaffung eines Stromerzeugers machen. Die enorme Leistung und die daraus resultierende Möglichkeit, die meisten elektrischen Geräte betreiben zu können, sind unschlagbare Argumente.

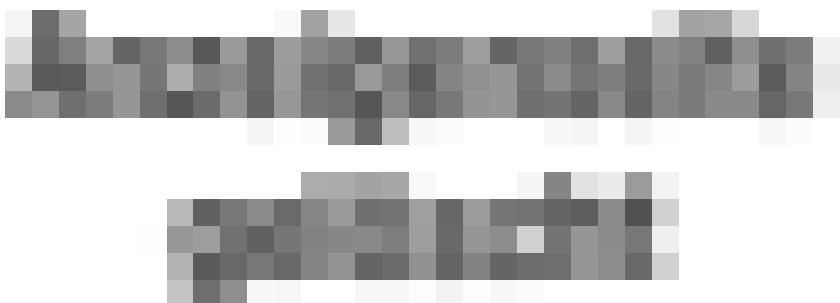
kjg

fest eingebaute Benzin-Generatoren

Modell	Dometic T 2500 H	Dometic TEC29	Dometic T 4000 H	Dometic T 5500 H	Telair Energy 2500B	Telair 4000B
Motorenlieferant	Honda	Honda	Honda	Honda	Yamaha	Yamaha
Dauerleistung	2,0 kW	2,6 kW	3,5 kW	4,5 kW	2,3 kW	3,5 kW
Maximalleistung	2,2 kW	2,9 kW	3,8 kW	5,3 kW	2,5 kW	3,8 kW
Verbrauch	1,2 l/h	1,2 l/h	2,3 l/h	3,2 l/h	1,2 l/h	2,0 l/h
Gewicht	50 kg	44 kg	102 kg	132 kg	60 kg	82 kg
Schallpegel	60 dB (A)	59 dB (A)	62 dB (A)	62 dB (A)	58 dB (A)	60 dB (A)
Preis (Euro)	3.220,-	3.430,-	5.280,-	6.725,-	2.885,-	4.590,-



Die fest ins Mobil eingebauten Generatoren lassen sich über Fernbedienungen komfortabel steuern und kontrollieren.





Flaschengeister

Immer mehr Gasflaschentypen bedrängen die klassische Stahlflasche. Welchen Nutzen bieten sie dem Reisemobilisten?

Klassische Stahlflaschen sind schwer und reduzieren die Zuladung. Dass es auch anders geht, zeigen Hersteller alternativer Flaschen, die statt Stahl leichteres Material verwenden.

Zuerst versuchten die Elf-Kilogramm-Aluminium-Flaschen den Stahlkolosse den Rang abzulaufen – mit gewissem Erfolg. Immerhin sind Alu-Flaschen zwar teurer, aber acht Kilogramm leichter: Leer wiegen sie nur 5,5 Kilogramm.

Diesen Leichtmetallvarianten eifern inzwischen zwei Kunststoffflaschen nach, die in Skandinavien entwickelt, getestet und seit längerem auch hierzulande im Einsatz sind. Eine davon stammt von Gaslieferant Primagas, der seit kurzem auch eine Stahlflasche mit Inhaltssensor anbietet. Mit dem niederländischen Flaschenhersteller JSP will ein weiterer Anwärter den deutschen Markt erobern.

Es gibt also Alternativen zur Stahlflasche. Doch eine große Verbreitung scheitert oft an der fehlenden Infrastruktur, den Tauschstellen: Für einen Händler lohnt sich die Aufnahme einer Flasche ins Sortiment erst, wenn eine gewisse Nachfrage besteht. Doch die hält sich umgekehrt in Grenzen, solange es kaum Händler gibt, welche die leere Flasche tauschen. Ein Teufelskreis. Während Alugas als erster Herausforderer noch einen respektablen Erfolg verbuchen konnte, mühen sich die Kunststoffflaschen derzeit scheinbar vergeblich ab.

Dabei sind die Vorteile der Stahlflaschenkonkurrenten aus Kunststoff unbestreitbar. Anfangen beim geringeren Leergewicht von 5,5 bis 7,5 Kilogramm, das bei den Stahlflaschen einen Wert zwischen 10 und 20 Kilogramm annimmt, was nicht an Fertigungstoleranzen an einem Band liegt,

sondern an der Tatsache, dass Behälter mehrerer Hersteller im Umlauf sind. So sollen Flaschen aus Osteuropa gerne einmal etwas grober geschnitten sein und das eine oder andere Gramm in dickeren Schweißnähten und Wandstärken verstecken. Zugleich kommt dieses extreme Beispiel weniger bei den im Campingbereich üblichen grauen Flaschen vor, als vielmehr bei roten Flaschen, die fest an einen Gasversorger gebunden sind und nur von diesem getauscht werden.

Vorteil dank Durchblick

Ein weiteres Plus der Kunststoffflaschen: Das teilweise transparente Material erlaubt einen Blick ins Innere. So lässt sich erkennen, ob die Flaschen noch Gas enthalten oder ein Tausch der Behälter notwendig wird. Bei Stahlflaschen bleibt ohne zusätzlichen Inhaltssensor oft nur, die Flasche aus dem Mobil zu nehmen und zu schütteln.

Diesem Vorzug der Kunststoffbehälter stellt Primagas seine neue Stahlflasche Trend 11 entgegen. Sie besitzt einen so

genannten Schwimmer, der per Magnetfeld mit einer außen am Ventil aufgesteckten Füllstandsanzeige gekoppelt ist. So lässt auch diese Flasche ohne weitere Investition in teure Zusatzgeräte erkennen, wie viel Gas sie noch enthält.

Das latent vorhandene Mißtrauen der Reisemobilisten den Kunststoffflaschen gegenüber ist unbegründet. Wie die stählernen Verwandten unterliegen sie strengen Prüfkriterien und weisen enorme Sicherheitsreserven auf. Selbst



Die Gasflasche Trend 11 von Primagas besitzt einen Füllstandsmesser.



Unermüdlich

JSP Gascylinders, niederländischer Hersteller von Gasflaschen, möchte mit einer speziellen Flasche für Camper Fuß fassen. Besondere Probleme bereitet ihm allerdings das in Deutschland übliche Tauschsystem, für das er aber speziell markierte Flaschen anbieten möchte. Im Rest Europas setzt JSP auf eine Befüllung der Behälter vor Ort beim Gasversorger.

Als Vorteil seines Gaszyinders bezeichnet JSP in erster Linie die Eigenschaften des verwendeten Edelstahls. So stellen die Niederländer eine Gewichtseinsparung von bis zu 50 Prozent in Aussicht. Im Internet (www.jspgascylinders.com) bietet JSP bereits Elf-Kilogramm-Flaschen ab 150 Euro an.

direkt in ein Feuer befördert explodieren sie nicht: In dieser Extrem situation blasen sie das Gas über die Schmelzsicherung kontrolliert ab.

Ein Nachteil, der den Einsatz von Kunststoffflaschen in der Vergangenheit in einigen Reisemobilen ausschloss, ist der hohe Kragen. Zwar schützt er das Ventil und erleichtert den Transport durch die praktischen Griffe. Die Abmessungen der Flasche steigen dadurch allerdings so stark an, dass der Behälter für viele Gaskästen zu groß ist.

Darauf reagieren Fahrzeugherrsteller bereits. So wirbt Hymer inzwischen sogar mit einem für Kunststoffflaschen geeigneten Flaschenkasten in der neuen B-Klasse.

Tanken unerwünscht

Die ursprünglich von GuG eingeführten Tankflaschen führen bislang ein Schattendasein, das auf den abschreckenden Preis von knapp 300 Euro zurückzuführen ist. Auf den ersten Blick kaum von einer Gasflasche zu unterscheiden, ver- ►



Hersteller/Vertrieb Bezeichnung	diverse		Alugas		BP		Compolite/Beckmann		Wynen	GuG	Wynen		
Material	Stahl		Aluminium		Kunststoff		Stahl		Trend	Tankflasche rot	Tankflasche	Tankflasche rot	Tankflasche grün
Inhalt	5 kg	11 kg	6 kg	11 kg	5 kg	10 kg	6 kg	10 kg	Stahl	9,2 kg	11 kg	11 kg	11 kg
Leergewicht	6,2 kg	13,0 kg	3,9 kg	5,4 kg	3,8 kg	5,5 kg	4,5 kg	7,4 kg	12,5 kg	21,0 kg	19,2 kg	17,6 kg	305,-
Flaschenpreis	35,-	50,-	125,-	125,-	48,-	48,-	60,-	60,-	295,-	330,-	280,-	305,-	305,-
Tausch-/Tankkosten	7,50	14,-	8,50	14,-	11,-	19,-	11,-	19,-	6,50	12,-	14,50	14,50	14,50
Tauschsystem erhältlich bei	Nutzung diverse		Nutzung diverse		Pfand BP		Pfand Primagas, Global Gas		Eigentum Wynen	Eigentum GuG	Eigentum Wynen		
Tausch-/Tankstellen	Deutschland Rest Europa		mehrere 10.000 k.A.		>1.000 > 200		50 > 1.450		> 6.000 -		> 2.000 > 5.000		
Info	www.dvfg.de		www.alugas.de		www.bpgaslight.de		www.primagas.de www.easygas.de www.globalgas.de		www.gug-ahaus.de www.wynen-gas.de www.gas-tankstellen.de				

steckt sich so in manch einem Flaschenkasten ein vollwertiger Gastank, der sich durch einen Füllstutzen, eine Füllstopfunktion und ein Manometer von den Flaschen unterscheidet.

Gasexperte Wynen aus Viersen, der zusätzlich eine kleine Fünf-Kilogramm-Flasche sowie eine grüne Elf-Kilogramm-Variante mit abnehmbaren Kragen auf den Markt gebracht hat, bietet als Zubehör Außenanschlüsse zum Einbau in die Fahrzeugwand an. Damit lassen sich die Tanks befüllen, ohne sie aus dem Flaschenkasten wuchten zu müssen. Das Angebot in Deutschland ist also breit gefächert und die Suche nach einer Tausch- oder Betankungsstelle meist nur von kurzer Dauer.

Buntes Europa

Wer seine Urlaubsreisen aber über die deutschen Grenzen hinweg plant, muss die europäische Vielfalt in Bezug auf Gasflaschen bedenken. Nicht nur, dass ein falsches

Flaschenventil den Anschluss an die Gasanlage des eigenen Mobils zunächst verhindert. In der Regel bekommt der Urlauber im Ausland weder die leere Flasche mit dem deutschen Ventil getauscht, noch wird der Heimkehrer die fremde Flasche beim Campinghändler um die Ecke wieder los.

Allein, wer sich länger in einem fremden Land aufhält, kann erwägen, sich eine Flasche des Gastlandes anzuschaffen. Als Pfandflasche lässt sie sich am Ende des Aufenthalts wieder zurückgeben, ohne dass größere Kosten entstanden sind.

Ist die Entscheidung zu Gunsten einer ausländischen Flasche gefallen, stellen zusätzlich zu erstehende Adapter die Verbindung zwischen dem Gasbehälter und der Gasanlage des Fahrzeugs her. Beide genügen unterschiedlichen Ländernormen.

Auch um Flaschen mit deutschen Ventilen im Ausland

zu füllen oder die Tankflaschen in nahezu ganz Europa zu betanken, gibt es jeweils passende Zwischenstücke. Besonders für Winterurlauber, deren Gasvorrat durch die Heizung schnell zur Neige geht, ein unverzichtbares Zubehör.

Nur mit einem solchen kleinen Adapter gewappnet, lässt sich an Autogastankstellen in nahezu ganz Europa der flüssige Treibstoff in den Tankflaschen bunkern. Neben dem geringen Preis des Autogases, das nur etwa die Hälfte des üblichen Campinggases kostet, der zweite große Vorteil der verkappten Tanks.

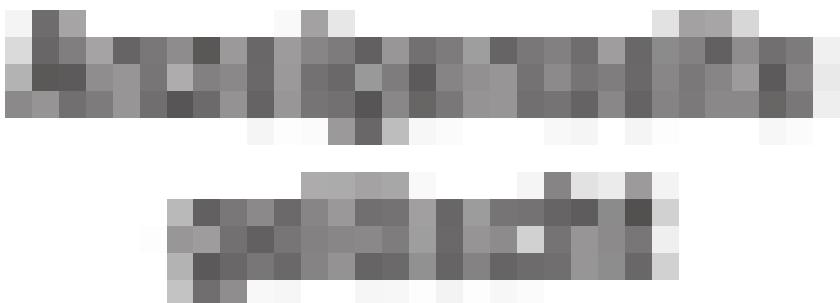
Unter der Federführung der österreichischen Niederlassung beschreitet BP einen neuen Weg. Ihre Kunststoffflasche ist zunächst zwar nur in Norddeutschland, Österreich, Niederlande und Skandinavien erhältlich. Sie besitzt außer den typischen Vorteilen des Kunststoffs aber einen weiteren Pluspunkt: Trotz eines länder-

spezifischen Ventils nehmen die teilnehmenden Partner alle BP-Flaschen entgegen, unabhängig vom Herkunftsland.

Durch die Vielzahl der Flaschen wird der Kuchen aber nicht größer. Schließlich hat jeder Reisemobilist nur einen begrenzten Raum im Gasflaschenkasten – meist ausreichend für zwei Exemplare. Obendrein sind Händler nur wenig begeistert, ständig verschiedene Flaschen vorrätig zu halten.

Nicht gerade die besten Voraussetzungen für die Herausforderer der Stahlflasche, deren Produkte ohne Zweifel Vorteile besitzen. Insbesondere die Initiative von BP, eigene Flaschen ohne Rücksicht auf das Ventil zu tauschen, ist begrüßenswert.

Egal, welche Flasche bevorzugt wird, nur durch eine steigende Nachfrage – sprich den Kauf durch Camper – setzen sich gute Ideen am Markt durch und bewirken eine Änderung zum Besseren. *kjg*





Fotos: Fiamma, Froli, Lille, Piontek

Na eben

Nur selten ist der Stellplatz für das Reisemobil wirklich gerade. Doch mit Auffahrkeilen lässt sich das Fahrzeug ausrichten.

Der Urlaub könnte so schön sein: Der Stellplatz für das Reisemobil ist großzügig bemessen und die Aussicht verdient ebenfalls das Prädikat fantastisch. Was vielleicht ein bisschen stört, ist die Tatsache, dass der Platz sich etwas neigt. Und damit das Reisemobil auch.

Dabei wissen erfahrene Reisemobilisten, dass ihr Fahrzeug so eben stehen sollte wie eben möglich. Dadurch ergeben sich folgende Vorteile:

- Auch die Betten sind eben, der Schlaf dadurch erholsamer.
- Kinder, die im Alkoven nächtigen, rollen nicht an ein Ende ihres Bettes.

• Es ist leichter, durch den Wohnraum des Fahrzeugs zu laufen.

• Der Absorberkühlschrank arbeitet einwandfrei, was in einem schräg stehenden Reisemobil nicht unbedingt gewährleistet ist.

• Das Wasser in der Spüle und in der Duschwanne läuft leichter ab.

Wie aber lässt sich das Reisemobil auf schrägem Untergrund nivellieren? Die serienmäßigen Kurbelstützen reichen hierzu meist nicht aus. Sie sollen in erster Linie verhindern, dass das Fahrzeug im Stand schaukelt. Manche Stützen sind auch

gar nicht dazu ausgelegt, das Fahrzeug aus den Federn zu heben. Eine Beschädigung der Stützen wäre dann die mögliche Folge.

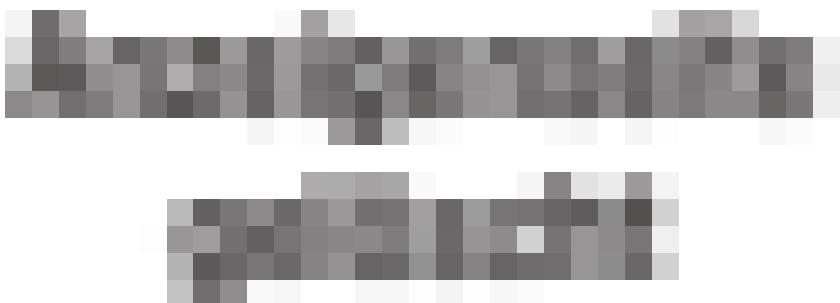
Doch es gibt Abhilfe: Auffahrkeile. Deren Auswahl ist groß, und so dürfte jeder Reisemobilist das passende Modell für seine Ansprüche finden. Un-

terschiede gibt es in der Höhe der Keile, in Preis und Variabilität.

Bei einigen Modellen, etwa dem Ausgleichskeil Magnum von Fiamma, lassen sich bei großen Unebenheiten zwei Exemplare übereinander stellen. Angegossene Haltezapfen sorgen dafür, dass der obere ►



Hinten: Der Ausgleichskeil Magnum von Fiamma, dazu die passende Rückrollspurze. Vorne: Der Auffahrkeil mit Höhenverstellung von Froli. Mit einem Hebel lässt sich die Auffahrfläche unterschiedlich stark ausstellen.





Hoch das Treppchen: Der Tri-Leveler von Lilie ist ein Stufenkeil mit drei Ebenen. Die Stufen messen 4,5 bis 10,5 Zentimeter in der Höhe.

Keil nicht vom unteren rutscht. Beim Auffahrkeil mit Höhenverstellung von Froli wiederum stellt der Benutzer mit einem Hebel sechs verschiedene Ebenen wie bei einem Lift ein. Wieder andere Keile, zum Beispiel der Tri-Leveler von Lilie, sind dreistufig ausgeführt.

Allen Keilen gemeinsam ist ihre hohe Tragfähigkeit. Die reicht von 1.500 bis 9.000 Kilogramm pro Keil. Vergleichsweise gering macht sich da das Eigengewicht bemerkbar. Das liegt jeweils zwischen 0,75 und 3,42 Kilogramm.

Auffällig ist, dass mancher Keil die für die Höhe wie Breite angegebenen Maße nicht erreicht. Die Herstellerangaben aus der Tabelle (siehe unten) sind daher gerundete Werte. Eine sinnvolle Ergänzung sind Radbremskeile, für einige Auffahrkeile gibt es sie gegen Aufpreis als Option. Aufgesetzt auf

die Auffahrkeile verhindern sie, dass das Fahrzeug zurückrollt.

Allerdings entbindet das den Fahrer nicht von der Pflicht, die Feststellbremse anzuziehen und einen geeigneten Gang einzulegen. Ansteckbare Anti-Rutsch-Gitter an einigen Keilen erleichtern bei glitschigem Untergrund, mit dem Fahrzeug auf den Keil aufzufahren.

Ähnlich vielfältig wie die Ausführungen der Auffahrkeile auch sind deren Preise. Sie beginnen bei etwas mehr als 10 Euro für zwei einfache Keile im Doppelpack und enden bei etwa 60 Euro für ein Zweier-Set mit mechanischer Höhenverstellung.

Für welches Modell sich der Reisemobilfahrer auch entscheidet: Auffahrkeile ebnen den Weg zu einem ausgeglichenen Aufenthalt und verhindern, dass der Urlaub in Schieflage gerät. *Mathias Piontek*

Gerade raus

Die Waagerechte ist das Maß aller Dinge, wenn es darum geht, das Reisemobil ordentlich auszurichten.

Einfaches Augenmaß reicht hierzu meist nicht aus: Es fehlt um das Fahrzeug herum meistens eine Bezugslinie wie etwa eine Mauer, an der sich der Reisemobilfahrer orientieren könnte.

Eine Möglichkeit ist, einfach die Wasserwaage aus dem heimischen Hobbykeller mit auf die Reise zu nehmen. Das hat den Vorteil, dass der Camper dieses Gerät meist nicht extra anschaffen muss. Doch je nach Ausführung sind Wasserwagen recht sperrig und nach dem Urlaub verbleibt das gute Stück womöglich im Reisemobil und fehlt dann im Hobbykeller.

Hier bietet der Zubehörhandel einige pfiffige Produkte an.



Kleine Wasserwaagen zum Festschrauben auf dem Fußboden zeigen die Lage des Reisemobils an. Diese kleinen Helfer haben meist zwei im Winkel von 90 Grad zueinander liegende Libellen, so dass der Reisemobilist sein Fahrzeug entlang der Längs- und Querachse ausrichten kann. Es gibt aber auch Wasserwaagen mit Rundlibellen, welche die Neigung um beide Achsen in einem einzigen Schauglas anzeigen.

Eine dezentre Lösung ist der Nummernschildverstärker mit integrierter Libelle. Das Zubehörteil von Froli zeigt zwar nur die Neigung um die Längsachse des Fahrzeugs an, dafür wird es aber einfach gegen den vorher montierten Nummernschildverstärker getauscht.

Die genannten Hilfen sind alle für wenige Euro erhältlich. Für besonders praktisch veranlagte Camper gibt es aber auch einen einfachen Trick, das Reisemobil in die Waagerechte zu bringen. Ein mit Wasser gefülltes Glas oder noch besser eine Schale oder eine Pfanne zeigen recht genau an, nach welcher Seite sich das Fahrzeug neigt. Während des Aufenthalts gibt

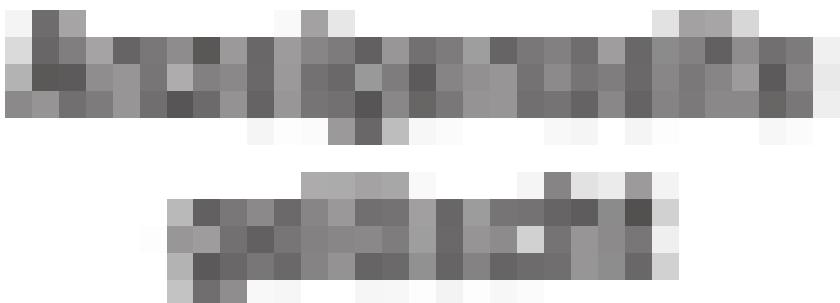
die morgendliche Tasse Kaffee Aufschluss darüber, ob das Reisemobil noch gerade steht.



Was kann welcher Keil?*

Modell	Hersteller	Auffahrhöhe	Rampenbreite	Traglast	Eigengewicht	Preis**	Besonderheiten
Ausgleichskeil-Set	Froli	10 cm	16 cm	5.000 kg	2,0 kg	32,99 €	zwei Keile + zwei Zusatzkeile
Auffahrkeil mit Höhenverstellung	Froli	5 bis 10 cm	17 cm	2.000 kg	3,42 kg	59,99 €	Höhenregelung mit Schieber sechsfach verstellbar
Stufenkeil	Froli	4,5 bis 10,5 cm	17,3 cm	1.500 kg	2,0 kg	21,99 €	stufenartige Ausführung für drei Höhen
WWSet 4-teilig	Froli	5,5 bis 9,5 cm	18 cm	2.000 kg	2,16 kg	13,99 €	mit Aufsatzkeil, Rückrollsperrre und Auffahrgitter
Tri Leveler	Lilie	4,5 bis 10,5 cm	19,7 cm	1800 kg	1,9 kg	16,99 €	stufenartige Ausführung für drei Höhen
Level Up Plus	Fiamma	4,0 bis 10,0 cm	20 cm	2.500 kg	1,6 kg	22,99 €	stufenartige Ausführung für drei Höhen
Ausgleichskeil Standard	Fiamma	8 cm	14,5 cm	3.500 kg	0,75 kg	12,99 €	stapelbar für größere Höhe
Ausgleichskeil Magnum	Fiamma	9 cm	20 cm	4.000 kg	1,0 kg	19,99 €	stapelbar für größere Höhe
Ausgleichskeil Jumbo	Fiamma	12 cm	26 cm	9.000 kg	1,3 kg	49,99 €	stapelbar für größere Höhe

* Ohne Anspruch auf Vollständigkeit. **Zirka-Preise, je nach Anbieter



Multifunktionsgerät

Der Kraftzwerge

Sage und schreibe 400 Ampere soll die integrierte Batterie des Power Pack 900 von Eufab über die Polzangen liefern, um liegengebliebene Fahrzeuge fremd zu starten. Aber auch Fernseher, Laptop und andere elektrische Geräte lassen sich am 12-Volt-Ausgang betreiben. Für Akkus verspricht das System obendrein eine spezielle Ladefunktion.

Damit nicht genug, denn mit dem eingebauten Kompressor, der mit dem genannten Druck von 18 bar jeden Reisemobilreifen füllen würde, sowie einer kabelgebundenen LED-Leuchte sichert sich das Gerät eine ständige Mitfahrglegenheit im Mobil.

Der Akku mit einer Kapazität von 17,5 Ah lässt sich nach einem Einsatz entweder über das Netzteil oder das 12-Volt-Zigarettenanzünderkabel wieder laden – beides gehört zum Lieferumfang. Über den Ladezustand des Energiespeichers geben drei LED Auskunft. Der praktische Begleiter kostet 90 Euro. Tel.: 02104/49020, Internet: www.schaeffler.com

Manko: Das hohe Gewicht von sechs Kilogramm wegen der Akkus. Darunter leiden jedoch auch vergleichbare Systeme.

Das System macht einen soliden Eindruck und überzeugt.



beim Starten eines Fahrzeugs mit defekter Batterie. Entgegen der Packungsaufschrift sind die Kabel der Pol-Zangen zwar recht kurz, aber doch ausreichend, wenn das System dicht am Wagen steht. Besonders pfiffig ist die herausziehbare Leuchte mit ihren zwölf LED für den nächtlichen Einsatz. Sie hält per Magnet in einer Ausparung im PowerPack oder an einer anderen metallischen Oberfläche, und ihr Kabel lässt sich im Systemgehäuse verstauen. Dank der mitgelieferten Ventiladapter bläst das System nicht nur Autoreifen, sondern auch Bälle oder Luftmatratzen auf und ist damit ein gern gesehener Urlaubsbegleiter. Einziges Manko: Das hohe Gewicht von sechs Kilogramm wegen der Akkus. Darunter leiden jedoch auch vergleichbare Systeme.



Einbruchssicherung **Goldener Käfig**

Schutzgitter, die verhindern sollen, dass Diebe durch Fenster oder Türen des Reisemobils einsteigen, hat Ingenieur Helmut Götzinger entwickelt. An beiden Seiten des zu sichernden Fensters wird jeweils eine senkrechte Schiene dauerhaft befestigt, die Aufnahmebohrungen für waa gerechte Gitterstäbe besitzt. Zur Fenstersicherung lassen sich die teleskopierbaren Stäbe dann in die Aufnahmen einsetzen und abschließen, sodass Unbefugte auch bei geöffneten Fenstern die Gitterstäbe nicht entfernen und ins Fahrzeug gelangen können. Umgekehrt lassen sich die Sicherungen mit dem passenden Schlüssel schnell wieder lösen und in den verbleibenden senkrechten Schienen verstauen. Je nach Fenstergröße kostet ein solches Schutzgitter zwischen 70 und 160 Euro. Tel.: 06806/986757.

Bewertung

-  Anzahl der Funktionen
 -  solides Gerät
 -  Preis
 -  Gewicht



Dem PowerPack 900 von Eufab wohnen ein Akku, ein Kompressor und eine helle, kabelgebundene Leuchte inne.

Rückfahrkamera Mit dem Zweiten sieht man besser



Eine Rückfahrkamera mit zwei Objektiven bietet Automobilzulieferer Waeco aus Emsdetten an. Während eine Linse wie gewohnt den Bereich hinter der Heckstoßstange ins Visier nimmt, beobachtet das zweite Objektiv den rückwärtigen Verkehr. Die Verfolger im Auge zu behalten ist eine Funktion, die sich viele Reisemobilisten wünschen und die einige Kamerahersteller bereits mit schwenkbaren Objektiven umsetzen können.

Der Vorteil von Waecos Kamera CAM33C ist die längere

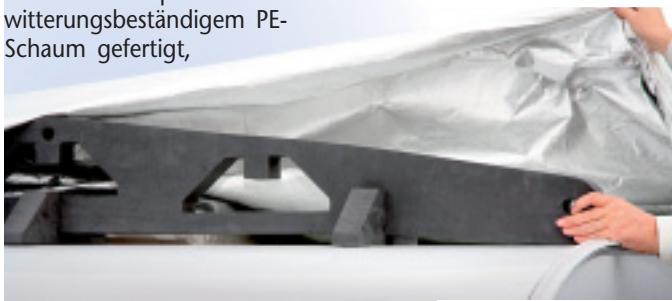
Brennweite des zusätzlichen Objektivs, das dadurch hinterherfahrende Fahrzeuge in akzeptabler Größe auf dem Bildschirm abbildet. Die üblichen Rückfahrkameras mit einem Öffnungswinkel von 140 Grad lassen dem Mobil folgende Pkw dagegen kaum auf dem Monitor erkennen. Die doppeläugigen Farbkameras sind in Kombination mit einem 5-Zoll-Monitor für 900 Euro oder als Set mit einem 7-Zoll-Bildschirm für 1.100 Euro verfügbar. Tel.: 02572/8790, Internet: www.waeco.de.

Schutzplane

Gut bedacht

Als Zubehör für ganze Reisemobilschutzhüllen oder Dachschutzplanen bietet Hindermann aus Delbrück Giebelprofile an. Die geben der Plane einen 25 Zentimeter hohen Giebel, der Dachfenster wie Antenne überragt und bei Regen Wasserlachen auf der Folie verhindern soll. Zusätzlich verbessern die Profile die Unterlüftung, welche Kondenswasser vermeiden hilft.

Die Giebelprofile sind auswitterungsbeständigem PE-Schaum gefertigt,



der kein Wasser aufsaugt. Sie geizen mit dem Gewicht und lassen sich in der Mitte auseinandernehmen, wodurch sie einfacher aufzubewahren sind. Die Füße hat Hindermann per Wasserstrahl aus dem Profilblock geschnitten. Dadurch finden sie zum Verstauen in diesen Aussparungen wieder optimal Platz. Zwei Profile kosten zusammen 50 Euro. Tel.: 05250/98570, Internet: www.hindermann.de.



Matratze

Schwerelos liegen

Caravanausstatter Sippel aus Herleshausen führt ganze Matratzen aus viskoelastischem Schaum im Sortiment. Dieses Material wurde bislang hauptsächlich für Kopfkissen eingesetzt. Der Stoff aus der Raumfahrt passt sich durch Gewichts- und Temperatureinflüsse an die Kontur eines Körpers an. Dadurch verleiht der Schaum ein Gefühl der Schwerelosigkeit und entlastet die

Wirbelsäule. Ohne Belastung nimmt die Matratze wieder ihre Ausgangsform an. Mehrere Zonen unterschiedlicher Härte, die von anderen Matratzentypen bekannt sind, benötigen die viskoelastischen Unterlagen dank ihrer individuellen Anpassung nicht. Die Matratzen gibt es in mehreren Größen. Sie kosten ab 300 Euro. Tel.: 05654/923292, Internet: www.caravanausstatter-sippel.de.



Friedliches Miteinander

Anschaffung und Unterhalt eines Reisemobils sind oft kostspielig. Fahrzeuge zum Mieten können daher eine Alternative sein.

Camping ist schon lange kein Billigurlaub mehr. Das erfährt bereits, wer sich intensiv mit dem Thema befasst. Gerade für Einsteiger, die zum ersten Mal ihren Urlaub in einem Reisemobil verbringen möchten, oder für Camper, die nicht so häufig unterwegs sind, kann es sich deshalb lohnen, ein Fahrzeug zu mieten. Die Vorteile liegen auf der Hand:

■ Der hohe Anschaffungspreis und der damit verbundene Wertverlust entfallen.

Es entstehen keine Kosten für Wartung, Reparaturen, Steuern und Versicherung.

■ Das Reisemobil steht nicht die meiste Zeit des Jahres ungenutzt herum und benötigt auch keine Stellfläche.

■ Der Mieter ist fast immer mit aktuellen Fahrzeugen unterwegs.

Ist die Entscheidung für den Urlaub mit dem Miet-Mobil gefallen, so stellt sich die Frage nach dem passenden Angebot. Auf dem Markt gibt es große Mietketten wie zum Beispiel Euromobil, DRM und die Freizeit AG, die aus den Unternehmen Mi Mobile und Travel Car entstanden ist. Aber auch der ADAC, Dethleffs oder Hymer haben Teil am Vermietge-



Schulfernsehen

Eine persönliche Einweisung in das Wohnmobil ist durch nichts zu ersetzen. Der Mieter erhält dabei innerhalb kurzer Zeit eine Fülle von Informationen. Um ihn damit nicht zu überfordern, gehen Hymer-rent und Dethleffs McRent einen besonderen Weg: Sie geben dem Mieter eine sehr gut gestaltete DVD mit nach Hause, mit der er sich schon im Voraus und in aller Ruhe mit dem Reisemobil vertraut machen kann. Die DVD von Hymer enthält zu jedem Mietfahrzeug detaillierte Informationen. Auch die Vorgehensweise beim Mieten eines Hymer-rent-Mobils beschreibt die DVD. Darüber hinaus liefert ein allgemeiner Teil wertvolle Informationen wie zum Beispiel Hinweise auf Verkehrs vorschriften in anderen Ländern.

Auch Dethleffs liefert seinem McRent-Kunden einen Anschauungs film, der jetzt in einer neuen Version erscheint und mit dem sich der Mieter auf das Reisemobil einstellen kann. Im Gegensatz zu der bisherigen DVD enthält die neue Scheibe wesentlich mehr Informationen zum Fahrzeug, unterstützt durch Grafiken und animierte Bilder.





die unterschiedlichen Preise. Ein Beispiel ist die Kilometerbegrenzung, die manche Anbieter in ihren Vertrag aufnehmen. Überschreitet der Mieter eine vom Vermieter gesetzte Kilometer-Grenze, so muss er einen Pauschalbetrag für jeden zusätzlich gefahrenen Kilometer bezahlen. Das kann dazu führen, dass ein ursprünglich günstiges Angebot im Nachhinein ein teurer Spaß wird.

■ Auch die so genannte Servicepauschale treibt die Kosten in die Höhe. Damit rechnet der Vermieter meist Leistungen wie Fahrzeugeinweisung, Rückgabe und die Bereitstellung gefüllter Gasflaschen ab.

■ Ein weiteres Thema ist die Versicherung des Reisemobils. Für die Voll- und Teilkaskoversicherung gibt es im Allgemeinen eine Selbstbeteiligung, die der Versicherte im Schadensfall tragen muss. Diese Selbstbeteiligung wälzt der Vermieter als Versicherungsnehmer in der Regel vertraglich auf den Mieter des Reisemobils ab.

■ Sollen neben dem Mieter weitere Personen das Fahrzeug fahren, so müssen diese im Vertrag genannt sein. Unabhängig davon bleibt aber der Mieter des Reisemobils derjenige, der dem Vermieter für Schäden haftet.

Fotos: Claus-Georg Petri

Nicht nur Preis, Grundriss und Ausstattung müssen stimmen. Manchmal entscheidet auch einfach der erste Eindruck.

schäft. Für die großen Anbieter spricht ihr üppiges Angebot. Doch auch der kleine Vermieter in der eigenen Stadt hat seine Vorteile, denn er stellt sich unter Umständen besser auf seine Kunden ein.

Wie so oft liegt der Unterschied der Angebote im Detail. Damit die Reise im gemieteten Freizeitfahrzeug ein schönes Erlebnis wird, an das sich später alle gern erinnern, ist es daher wichtig, einige Dinge im Voraus zu beachten:

■ Das Mindestalter des Mieters beträgt in der Regel 21 Jahre.

■ Für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen reicht die Fahrerlaubnis der alten Klasse 3 oder der jetzigen Klasse B aus. Liegt das zulässige Gesamtgewicht über 3,5, aber unter 7,5 Tonnen, so dürfen Eigner der Führerscheinklasse 3 das Reisemobil ebenfalls fahren. Für alle anderen Fahrer ist hier bereits der Führerschein der neuen Klasse C1 notwendig.

■ Ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen wird immer der Lkw-Führerschein der alten Klasse 2 oder der aktuellen Klasse C verlangt. Einige Vermieter schreiben zudem vor, dass der Mieter mindestens ein Jahr im Besitz der jeweiligen Fahrerlaubnis sein muss.

■ Auch wenn sich die Angebote der einzelnen Anbieter zunächst gleichen, gibt es dennoch Unterschiede. Und die beziehen sich nicht nur auf

Rücktritt vom Mietvertrag

Gehen Vermieter und Mieter einen Mietvertrag über die Nutzung eines Reisemobils für bestimmte Zeit ein, so gelten für diesen Vertrag die Vorschriften der Paragraphen 535 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs BGB.

Erkrankt der Mieter oder kann er aus anderen persönlichen Gründen den Miettermin nicht wahrnehmen, so ist der Vermieter nach Paragraph 537 BGB berechtigt, dennoch den vollen Mietpreis einzufordern. Paragraph 539 BGB, der sich mit der Kündigung des Mietverhältnisses aus wichtigem Grund befasst, greift hier nicht. Da ist es ein schwacher Trost, dass der Vermieter nur den ihm tatsächlich entstehenden Schaden einfordern kann, beispielsweise, wenn es ihm gelingt, das Fahrzeug anderweitig zu vermieten.

Gegen solche Fälle kann sich der Mieter eines Reisemobils jedoch absichern. Hier gilt es zunächst, zwischen Reiserücktrittsversicherung und Reiseabbruchversicherung zu unterscheiden. Die Reiserücktrittsversicherung greift, wenn der Mieter vor Anbruch der Mietperiode von dem Mietvertrag zurücktritt. Die Reiseabbruchversicherung hingegen leistet in dem Fall, dass der Mieter die Reise schon angetreten hat, aber diese vorzeitig abbricht. Damit die Reiserücktrittsversicherung greift, ist es wichtig, die Abschlussfrist zu wahren. Diese beträgt in der Regel 14 Tage ab Zugang der ersten Buchungsbestätigung des Mietvertrages. Übliche Gründe, bei denen die Reiserücktrittsversicherung die Kosten eines Rücktritts vom Mietver-

trag zahlt, sind Tod, Unfall, schwere Erkrankung, Impfunverträglichkeit oder Schwangerschaft des Versicherungsnehmers, seiner Mitfahrer oder ihm nahe stehender Personen. Unter Umständen sind aber auch der Verlust des Arbeitsplatzes, die Aufnahme eines neuen Arbeitsverhältnisses, erforderliche schulische Nachprüfungen und erheblicher Schaden am eigenen Eigentum Gründe, bei denen eine Reiserücktrittsversicherung die Stornogebühren übernimmt.

Im Gegensatz zur Reiserücktrittsversicherung ist der Abschluss einer **Reiseabbruchversicherung** jederzeit vor Reiseantritt möglich. Sie greift, wenn während des Urlaubs folgende Ereignisse eintreten: Tod, schwere Unfallverletzung, schwere unerwartete Erkrankungen und schwerer

Schaden am Eigentum. Auch hier sind die Risikopersonen der Versicherungsnehmer, seine Mitfahrer und ihm nahe stehende Personen.

Beide Versicherungen sehen in der Regel einen Selbstbehalt von 20 Prozent des erstattungsfähigen Schadens, mindestens jedoch 25 Euro je Person vor.

Die Kosten für eine **Reiserücktrittsversicherung** liegen je nach Versicherung und Mietpreis bei etwa 2,3 bis 6 Prozent des Mietpreises. Eine Reiseabbruchversicherung schlägt mit etwa 1,1 bis 2,7 Prozent des Mietpreises zu Buche. Weitere Informationen zu Angeboten und Preisen einzelner Versicherungen erteilen Versicherungsmakler wie zum Beispiel die Firma ESV. Tel.: 0711 / 4596020, www.esv-schwenger.de

Reisemobile im Ausland mieten

Mit dem Wohnmobil durch die USA, durch Australien oder Neuseeland – ein Traum, den sich immer mehr Menschen gerne erfüllen möchten, am liebsten mit einem Mietmobil.

Damit dieser Traum nicht zum Alptraum wird, gibt es einige Dinge zu beachten:

Der Mieter sollte unbedingt eine Reiserücktrittsversicherung abschließen, da auch hier bei Nichtantritt der Reise bis zu 100 Prozent der Mietkosten anfallen können.

In den USA gibt es unzählige regionale Vermieter, die Camper in allen Größen und Preisklassen anbieten. Allerdings zeigt es sich immer wieder, dass es vor allem bei Wohnmobilen erheblich günstiger ist, Pauschalangebote direkt von Deutschland aus zu buchen. Eine Buchung vor Ort erhöht den Preis nicht selten um 20 bis 25 Prozent. Wichtig ist auch der Preisvergleich. Der Mieter sollte dabei auf folgende Punkte achten: Wie viele Freikilo-



meter sind im Preis enthalten? Gibt es eine Mindestmietdauer und ein Mindestalter des Fahrers? Sind (bei US-Vermietfirmen nicht selbstverständlich) Fahrten nach Kanada und Mexiko erlaubt? Werden Bereitstellungskosten oder zusätzliche Steuern (sales taxes) erhoben? Auch die Frage nach einem Rabatt bei Langzeitmiete oder nach dem Preis einer Einfachmiete (falls der Mieter keine Rundstrecke fahren möchte) gilt es zu stellen.

Oft werden die Kosten durch die enthaltenen Versicherungen verzerrt. Bei einigen Veranstaltern ist eine

Vollkaskoversicherung schon inbegriffen, andere offerieren lediglich eine Haftpflichtversicherung.

Es gibt aber auch Komplettangebote wie sie beispielsweise America unlimited anbietet. Das Pauschalangebot enthält hier neben dem Reisemobil mit kompletter Ausstattung, den Hin- und Rückflug, sämtliche Steuern und Versicherungen sowie den Hotelaufenthalt bei An- und Abreise. Informationen unter www.america-unlimited.de. Informationen zum Mieten eines Reisemobils allgemein gibt der Deutsche Camping-Club in München, www.camping-club.de.

■ Wichtig ist es auch, bei dem Vermieter das geplante Ziel der Reise anzusprechen: Während die meisten Vermieter ihre Fahrzeuge für Fahrten innerhalb der Europäischen Union, Norwegens und der Schweiz freigeben, bedarf eine Reise in ost- oder außereuropäische Staaten meist der gesonderten Zustimmung des Vermieters, verbunden mit einer gesonderten Versicherung. Eventuell untersagt er Fahrten in bestimmte Gebiete sogar ganz.

Reiserücktritt kann teuer werden

Kommt ein Mietvertrag nach den Vorschriften der Paragraphen 535 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches BGB zustande, so muss der Mieter in der Regel eine Anzahlung leisten und zur Abdeckung eventueller Schäden eine Kautions hinterlegen. Die Kautions ist eine Sicherheitsleistung, die ►



Die Konditionen einiger Anbieter

	ADAC	Hymer-rent	Dethleffs McRent	Freizeit AG	DRM	Euromobil
Preise in Euro ab ¹⁾ :	45	65	49	49	54	60
Mindestalter in Jahren:	21	21	21/25 ²⁾	21	21	21
Anzahlung in Prozent bzw. in Euro:	30 %	250	200	30 %	200	500
Kaution in Euro:	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	500
Selbstbeteiligung in Euro: Vollkasko	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.533
Teilkasko	500	250	300	160	500	k. A.
Kilometerbegrenzung:	keine	keine	keine	keine ³⁾	keine	keine
Servicepauschale in Euro:	110	125	99 bis 145 ⁴⁾	inkl. ⁵⁾	100 bis 140	100
Mobilitätsbrief:	ja	ja	ja	ja	ja	ja ⁶⁾

1) Wichtig: Die Einstiegspreise sind in Relation zum gebotenen Fahrzeug zu sehen; 2) bei den Gruppen Family, Luxus und Premium; 3) bei einer Mietdauer ab 10 Tagen; 4) je nach Fahrzeugklasse; 5) ist in der ersten Mietwoche enthalten; 6) Mobilitätsgarantie des Fahrzeugherstellers

der Mieter nach ordnungsge- mäßer Rückgabe des Fahrzeugs zurückerhält. Weist das Fahr- zeug nach dem Urlaub jedoch Schäden auf, die der Mieter zu vertreten hat, so kann der Vermieter sich zur Deckung sei- ner Ansprüche aus der Kaution bedienen. Über dieses Risiko sollte sich der Mieter ebenso im Klaren sein wie über die Fol- gen, die eine Stornierung eines gebuchten Reisemobils mit sich bringen kann: Je nach Anbieter und je nachdem, wie knapp vor Reiseantritt der Mieter vom Mietvertrag zurücktritt, muss er mit finanziellen Einbußen bis zu 100 Prozent rechnen. Das heißt, dass der Mieter, der sich kurzfristig entscheidet oder entscheiden muss, die Reise im Wohnmobil nicht anzutreten, unter Umständen dennoch den vollen Mietpreis zu berappen hat. Dies ergibt sich aus den Vorschriften des Paragraphen 537 BGB.

Zeit nehmen für die Einweisung

Vor Antritt der Fahrt findet die Übergabe des Fahrzeugs statt. Dafür sollten sowohl der Mieter als auch der Vermieter ausreichend Zeit einplanen, denn diese Einweisung kann mit darüber entscheiden, wie sorglos der Urlaub im gemei-

**Know-how: Bei der Fahrzeug-Einwei-
sung erklärt der Vermieter technische
Einzelheiten wie zum Beispiel die
Entleerung der Kassettentoilette.**

teten Reisemobil verläuft. Im Fahrzeug weist der Vermieter auf die Besonderheiten hin und erklärt die Benutzung der Ein- baugeräte wie Heizung, Kühl- schrank, Herd und Kassetten- toilette. Hinweise zum sicheren Umgang mit der Gasanlage und dem Bordnetz dürfen da- bei nicht fehlen. Aber auch Tipps zum Fahren eines Reisemobils sollte der Vermieter dem Mieter geben, denn der durchschnittliche Autofahrer hat nicht unbedingt Erfahrung mit Fahrzeugen dieser Abmes- sungen. Und auch das Gewicht und das zunächst ungewohnte Fahrverhalten bedürfen einiger Hinweise.

Schließlich machen Ver- mieter und Mieter gemeinsam einen Rundgang durch und um das Fahrzeug, um bereits beste- hende Schäden aufzunehmen und schriftlich festzuhalten. Für den Fall, dass der Vermieter sich damit nicht einverstanden erklärt, sollte der Mieter sich überlegen, ob er bei einem anderen Vermieter nicht besser aufgehoben ist.

Ist die Übergabe erfolgt, so steht einem unbeschwertem Urlaub nichts mehr im Weg. Während der Fahrt sind Kraft- stoff, Öl und andere Betriebs- stoffe vom Mieter bei Bedarf aufzufüllen. Sollte unterwegs eine Panne am Reisemobil auftreten, so greift bei den meis- ten Fahrzeugen ein Schutzbrief oder zumindest die Mobilitäts- garantie des Fahrzeugherstel-

lers. In jedem Fall ist es sinnvoll, dann unverzüglich den Vermieter zu informieren und mit ihm die weitere Vorgehensweise abzusprechen.

Bei einem Verkehrsunfall sollte der Mieter unbedingt die Polizei rufen, auch wenn der Hergang zunächst eindeutig zu sein scheint. Ein Unfallprotokoll kann bei der späteren Abwicklung hilfreich sein. Der Fahrer des Reisemobils sollte dem Unfallgegner auf keinen Fall voreilige Schuldeingeständnisse machen, damit es später keinen Ärger mit der Versicherung gibt. Denn der Versicherungsnehmer ist vertraglich verpflichtet, seiner Versicherung alle Möglichkeiten einzuräumen, um den Schadensfall zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Ein voreiliges Schuldeingeständnis des Versicherungsnehmers steht dem unter Umständen entgegen. Dies gilt übrigens auch bei Unfällen mit dem eigenen Auto.

Lade-Hemmung:
Der Mieter sollte unbedingt die Hinweise zum Beladen beachten. Schwere Gegenstände gehören in die tief liegenden Stauraume und dürfen während der Fahrt nicht verrutschen.



Obacht bei der Rückgabe

Am Ende der Mietzeit erfolgt die Rückgabe des Reisemobils. Hierbei ist es wichtig, dass der Mieter das Fahrzeug nach Maßgabe des Mietvertrags gereinigt, mit vollem Kraftstofftank und leerem Wasser- und Abwassertank übergibt. Sonst kommen auf den Mieter üblicherweise zusätzliche Gebühren für die Fahrzeugreinigung und die Betankung zu. Der Abgabetermin des Reisemobils ist

für den Mieter ebenso verbindlich, wie er darauf vertrauen konnte, das Fahrzeug rechtzeitig vom Vermieter in Empfang nehmen zu können. Gibt er das Reisemobil zu spät zurück, kann ihm der Vermieter die zusätzliche Zeit in Rechnung stellen und sogar Schadenersatz vom Mieter verlangen, wenn er nachweisen kann, dass ihm durch die verspätete Rückgabe eine Folgevermietung unmöglich wurde.

Bei der Rückgabe des Reisemobils nehmen Vermieter und Mieter das Fahrzeug gemeinsam in Augenschein und kontrollieren es auf eventuelle Schäden, die nicht dem üblichen Verschleiß zugrunde liegen und die der Mieter zu vertreten hat. Bestehen keine Unstimmigkeiten, so gibt der Mieter dem Vermieter die Schlüssel zurück und der Urlaub ist für dieses Mal zu Ende.

Mathias Piontek



Günstig in die Königsklasse

Auch in der mobilen Königsklasse gilt: Gutes muss nicht immer teuer sein. Dass der Einstieg in die vollintegrierte Welt bezahlbar bleiben kann, zeigen die günstigsten Integrierten auf dem deutschen Markt.

Sie stehen auf der höchsten Stufe der mobilen Evolution und gelten als Synonym für Luxus auf Rädern. Ihre Eigner schätzen das großzügig dimensionierte Cockpit mit der großen Panorama-Windschutzscheibe, die vollen Durchblick gewährt genauso wie das dem Bus ähnliche Fahrgefühl. Und was die Ausstattung und den Komfort betrifft, liegen sie ganz weit vorne. Der Integrierte gilt als Maß aller mobilen Dinge. Jeder Hersteller strebt über kurz oder lang nach der Entwicklung eines Vollintegrierten. Denn das ist gut fürs Marken-Image.

Allerdings schlagen sich hohes Ansehen und die gehobene Ausstattung dieser Gattung Mobil in aller Regel auch in einem hohen Anschaffungspreis nieder. Das schreckt viele Interessenten ab. Dass

es günstiger, vereinzelt sogar unter der 50.000-Euro-Grenze geht, beweisen die von uns ausgesuchten Hersteller mit ihren Modellen. Sicher sind 40, 50 und 60.000 Euro viel Geld. Die klassische Integrierten-Zielgruppe, das komfortbewusste mobile Paar, stuft die rollende Königsklasse in dieser Preiskategorie jedoch noch als günstig ein.

Dem Aufbauhersteller bietet ein Integrierten freie Entfaltungsmöglichkeiten in puncto Design. Denn die Fertigung erfolgt auf einem so genannten Windlauf. Das Fahrgestell kommt nackt und ohne Fahrerhaus zum Aufbauer. Die Wohnkabine wird nicht wie bei Alkovenmobilen und Teilintegrierten an das Original-Führerhaus der Basis angepasst. Für einen Vollintegrierten ent-

wickelt der Aufbauhersteller ein eigenes, integriertes Fahrerhaus mit GfK-Frontpartie und großer Panorama-Windschutzscheibe. Das verleiht dem Vollintegrierten die typische Omnibus-Optik. Das Cockpit wirkt groß und geräumig und ist in seiner ganzen Breite in den Wohnraum integriert. Die Frontsitze sind leichter drehbar und bilden gemeinsam mit der Halbdinette eine Vierersitzgruppe. Darüber hängt in aller Regel ein Hubbett. Das schafft eine zusätzliche Schlafgelegenheit und spart gleichermaßen Platz. Einziger Nachteil der Integrierten-Konstruktion: Die GfK-Front hält einem Aufprall trotz teilweise installiertem Stahlbügel im Motorraum weniger Stand als die Original-Stahlblechkarosserie des Basisfahrzeugs. Zudem können Ersatz-Fronten und Windschutzscheiben in aller Regel nur vom Aufbauhersteller ersetzt werden.

Die im Folgenden genannten Vollintegrierten im preisgünstigen Marktsegment rollen auf dem neuen Fiat-Ducato-Fahrgestell, Renault

Master oder Ford Transit, haben teilweise ein Tiefrahmenchassis und dadurch bedingt einen Doppelboden mit frostsicherer Installation der Wasseranlage. Im Heck steht dem Eigner-Paar in aller Regel ein Doppelbett mit Garage darunter zur Verfügung. Die Ausstattung der vorgestellten Modelle ist – der gehobenen Fahrzeugkategorie entsprechend – praxisgerecht bis gehoben.

Der Preisermittlung der vorgestellten Fahrzeuge liegt der jeweilige Grundpreis mit der dazu gehörigen Basismotorisierung zugrunde. Ein stärkeres Aggregat oder ein höheres zulässiges Gesamtgewicht verteuern den Integrierten. Fahrer- und Beifahrertür sowie Hubbett sind oft aufpreispflichtig.

In jedem Fall kommen zum Kaufpreis so genannte Zusatzkosten auf den Käufer zu. Diese setzen sich aus TÜV, Zulassung und Überführung zusammen und fallen bei ausländischen Fabrikaten aufgrund der höheren Transportkosten oft höher aus als bei einem Vollintegrierten aus deutscher Produktion. *Juan J. Gamero*

Dethleffs Globabus

43.699,-

Kurz und knackig

599 mal 215 mal 262. Nein, es handelt sich bei diesen Zahlen um keine Rechenaufgabe, sondern um die kompakten Abmessungen des Dethleffs Globabus auf Fiat Ducato mit Tiefrahmenchassis. Kein Wunder also, dass der tiefer gelegte und knuffig wirkende Allgäuer einen ziemlich bulligen Ein-

druck macht, der durch den breiten Kühlergrill im amerikanischen Stil noch verstärkt wird. Den Antrieb des 3,5-Tonners besorgt das 2,2-Liter-JTD-Aggregat des Ducato mit 74 kW (100 PS) Leistung. 130 PS kosten 1.765, 157 PS Leistung 4.109 Euro Aufpreis. Die Auflastung auf ein zulässiges Gesamt-



gewicht von 3.850 Kilogramm schlägt mit zusätzlich 405 Euro zu Buche. Dach und Wände sind in Alu-Sandwichbauweise gefertigt und 34 Millimeter dick. Die Bodenstärke beträgt 41 Millimeter. Die 30 Millimeter dicke Isolierung besteht aus Styrofoam. Auf eine Doppelboden-Konstruktion verzichten die Macher aus Isny.

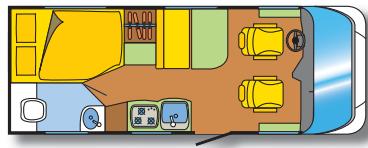
Den Globabus baut Dethleffs in drei Versionen mit identischen Aufbaumaßen. Mit von der Partie ist immer eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzten im Bug. Im Globabus I 1 kommen das Dethleffs-Vario-Bad längs und eine Längsküche mit Dreiflammkocher zum Einsatz. Im Heck thront ein erhöht und quer eingebautes, 195 mal 128/120 Zentimeter messendes Bett mit darunter liegender Garage.

Der Globabus I 2 besitzt ebenfalls eine Längsküche in der Fahrzeugmitte, im Heck jedoch ein 195 mal 132/100 Zentimeter großes Längsbett sowie ein daneben platziertes

Längsbad. Im Globabus I 3 steht dem mobilen Paar im hinteren Wagenbereich eine Rundsitzgruppe zur Verfügung, aus der sich eine 193 mal 172 Zentimeter große Liegewiese bauen lässt. Ein 190 mal 140 Zentimeter großes Hubbett ist für alle drei Modelle gegen 795 Euro Aufpreis erhältlich. Fahrer- und Beifahrertür kosten jeweils 1.255 Euro extra.

Die Serienausstattung der Globabus-Integrierten umfasst unter anderem eine Truma C-6002-Heizung, das AirPlus-Belüftungssystem für bessere Luftzirkulation im Wohnraum sowie 97-Liter-Kühlschränke. Den 90 Liter fassenden, unterflur hängenden Abwassertank isoliert Dethleffs gegen 99 Euro Aufpreis. Die Zusatzkosten für den Globabus belaufen sich auf etwa 500 Euro.

■ Info: www.dethleffs.de



Knaus V-Liner

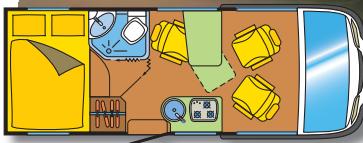
49.530,-

Form und Funktion

Knaus setzt mit seinem 5,99 Meter kurzen V-Liner auf ein futuristisches Design und ein hohes Maß an Funktionalität. Der Hersteller aus Jandelsbrunn im Bayerischen Wald fertigt seinen kompakten Vollintegrierten auf dem Renault Master mit Flachbodenchassis und 73 kW (100 PS) Leistung. Mit 120 Pferdestärken unter der aufregenden Front kostet der V-Liner 51.300 Euro, für 146 PS Leistung müssen sogar 53.120 Euro für den 3,5-Tonner über den Tisch. ABS, Fahrer-Airbag und verstärkte Hinterradfedern umfasst die Serie, ebenso die Silbermetallic-Lackierung der glattwandigen Alukabine. Die ist im Sandwichverfahren mit

Holzgerippe-Verstärkung gefertigt. Die Wand- und Dachstärke beträgt 33 Millimeter, die Bodenstärke 40 Millimeter. Isoliert wird mit 28 Millimeter dicken Styroporplatten. Der Beifahrer-Airbag kostet 467 Euro Aufpreis.

Die geringe Kabininnenbreite von lediglich 196 Zentimetern nutzt Knaus raumökonomisch aus und beschränkt sich vorne auf den Einbau eines Clubsessels sowie eines Klapptischs und drehbaren Frontsitzten. Eine kompakte Längsküche mit Zweiflammkocher und 60-Liter-Kühlschrank auf der Beifahrerseite komplettiert die Einrichtung im Bug des V-Liner. Das kompakte Längsbad schließt



sich nach hinten an den Clubsessel an und hat – um Raum zu sparen – ein Waschbecken, das sich in den Garagenraum unter das 196 mal 145/135 Zentimeter große Heckbett schwenken lässt. Der 100-Liter-Abwasser-

tank hängt unterflur und ist gegen 200 Euro Aufpreis isoliert und beheizbar. Die Fahrertür des V-Liners gehört zur Serienausstattung. Eine Beifahrertür ist nicht vorgesehen. Zusatzkosten: etwa 500 Euro.

■ Info: www.knaus.de

Bürstner Aviano

51.285,-

Günstig und komplett

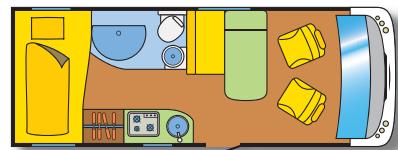
Aviano nennt Bürstner seine günstige Integrierten-Einsteiger-Baureihe. Fünf 6,35 bis 7,03 Meter lange Modelle zu Grundpreisen zwischen 51.285 und 54.360 Euro stehen zur Wahl. Sie bauen auf Fiat Ducato mit Tiefrahmenchassis auf und sind in der Basisversion mit 75 kW (100 PS) motorisiert. 130 PS gibt es gegen 1.770 Euro Aufpreis, 157 PS belasten das Konto zusätzlich mit 4.130 Euro. Als 3,5-Tonner konzipiert, sind alle Aviano-Integrierten für rund 1.400 Euro extra auch als Viertonner erhältlich. ABS

sowie elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel sind Serie. Fahrer- und Beifahrertür kosten zusätzlich jeweils 1.209 Euro. Das 195 mal 144 Zentimeter große Hubbett ist Teil der Serienausstattung. Genauso wie der 90 Liter fassende, isolierte und beheizbare Abwassertank und eine Zusatz-Wärmetauscherheizung für den Wohnraum. Praktische Details wie ein aus zwei Behältern bestehendes Abfall-Sammelsystem, Heki-Kippdach und eine Mediensäule für die Aufnahme des Flachbildfern-



sehers gehören ebenfalls zum serienmäßigen Lieferumfang der Aviano-Integrierten. Küchen mit Dreiflammkocher und Bäder mit separaten Nasszellen sowie längs oder quer eingebaute Heckbetten, teilweise mit darunter liegender Garage, sind Teil der praxisgerechten Ausstattung. Mehr Infos zum

Aviano finden Sie im Profitest in dieser Ausgabe (S. 32). Zusatzkosten: rund 500 Euro.
■ Info: www.buerstner.com



Hymer

46.520,-

Doppelt günstig

Gleich zwei günstige Integrierten-Baureihen führen die Reisemobilbauer aus Oberschwaben im Programm. Den Anfang macht der neue, 6,15 Meter lange Exsis-i auf Ford Transit mit Flachbodenchassis und 110 Pferdestärken (81 kW) zum Grundpreis von 46.520 Euro. Die 130-PS-Maschine kostet 1.670 Euro Aufpreis. ABS mit Traktionskontrolle sowie Tempomat sind Serie. Die glattwandige Alukabine ist in der patentierten, besonders wärmedämmenden PUAL-Bauweise mit geschäumter PU-Isolierung (31 Millimeter) gefertigt. Diese Bauweise garantiert höhere

Aufbaustiefigkeit. Die Fahrertür mit elektrischem Fensterheber und M1-Sicherheitsschloss schlägt mit 1.530 Euro Aufpreis zu Buche. Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen, Längsküche mit Zweiflammkocher sowie das Vario-Bad von Hymer sind Serienstandard der Einrichtung. Genauso wie das 195 mal 135 Zentimeter große Heckbett quer mit darunter liegender Garage.

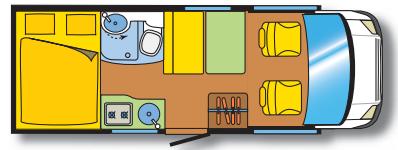
Ganze fünf Modelle umfasst die zwischen 51.800 und 60.090 Euro teure B-Klasse CL auf Fiat Ducato mit Leiterrahmen. Die Grundmotorisierung leistet 130 PS. Für die 3,0-Liter-

Maschine mit 157 PS werden zusätzlich 2.340 Euro fällig, die Auflastung auf vier Tonnen zulässiges Gesamtgewicht kostet 250 Euro extra. Der Kabinenaufbau entspricht dem des Hymer Exsis-i. Der 100 Liter fassende Abwassertank ist isoliert und beheizbar, was der Wintertauglichkeit zugute kommt.

Mit Aufbaulängen von 5,99 bis 7,08 Metern und großzügig dimensionierten sowie klar gegliederten Grundrissen spricht die B-Klasse ein breites Publikum an. Das elegant gestylte Interieur sowie die gehobene Ausstattung machen Hymers B-Klasse auch im 26.

Produktionsjahr zu einem der beliebtesten Vollintegrierten auf dem Markt. Außer dem Modell 544 B-CL, das mit einer Längsitzbank und einer Viererdinette im Bug sowie einem Heckbad und einer Heckküche eingerichtet ist, haben alle anderen B-Klasse-Integrierten von Hymer Heckbetten. Das 195 mal 140/120 Zentimeter große Hubbett ist Serie. Zusatzkosten: rund 500 Euro.

■ Info: www.hymer.com





Eura Terrestra

58.950,-

Reine Formsache

Seine markante, mehrteilige und dadurch reparaturfreundliche GfK-Front macht den Eura Terrestra zum Aufsehen erregenden Hingucker.

Doch nicht nur das bullig wirkende Gesicht des Vollintegrierten ist interessant. Die gesamte Wandkonstruktion der Kabine besteht aus zwei Lagen

GfK, dazwischen isoliert 30 Millimeter dicker EPS-Schaum. Das Dach und auch der Boden folgen dem gleichen Bauplan, allerdings mit 32 und 38 Millimeter dicken Materialien bei identischer Isolierung.

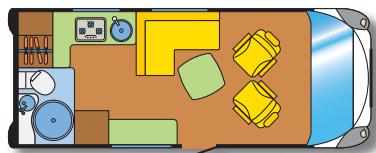
Die Doppelbodenkonstruktion der Terrestra-Baureihe, die insgesamt vier Modelle umfasst, sorgt für zusätzlichen Stauraum und die frostsichere Installation der Wasseranlage. Dieser Zwischenboden-Aufbau wird erst durch die Verwendung des CCS-Breitspur-Tiefrahmenchassis von Fiat möglich. Dadurch verlagert sich auch der Schwerpunkt des Integrierten nach unten, was die Straßenlage verbessert.

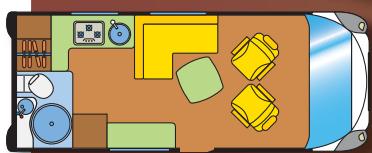
Im günstigen Preissegment der Terrestra-Integrierten bewegt sich das 5,99 Meter lange Modell 560 LB. Der 3,5-Tonner rollt in der Basisversion auf Fiat Ducato mit 130 PS (96 kW

vom Band. 157 PS kosten 2.270 Euro Aufpreis, die Auflastung auf vier Tonnen 1.410 Euro. Fahrertür und Hubbett (195 x 160 Zentimeter) sind Serie.

Zur modern gestylten Einrichtung mit zweifarbigem Möbeln und Boden im Bootsparkeett-Design gehört im Bug eine L-Sitzbank mit drehbaren Frontsitzen. Im mittleren Wagenteil stehen die Längsküche mit Dreiflammkocher sowie der 175- Liter-Kühlschrank. Das Heck wird vom quer eingebauten Bad mit Runddusche dominiert. Das sieht nicht nur schick aus, sondern spart gleichzeitig Platz. Zusatzkosten: 390 Euro.

■ Info: www.euramobil.de





Challenger Elitis 3010

58.200,-

Elitärer Auftritt

Die zur Trigano-Gruppe gehörende, französische Marke Challenger lässt seine drei Modelle umfassende Elitis-Baureihe bei Eura im rheinhessischen Sprendlingen fertigen. Eine gewisse Ähnlichkeit mit dessen Terresta ist deshalb nicht von der

Hand zu weisen. Allerdings wirkt die GfK-Front des Elitis im Vergleich zum Terresta recht moderat.

Ein Tiefrahmenchassis mit verbreiterter Heckspur und Doppelboden hat auch der 5,95 Meter lange Elitis 3010. Und er rollt

ebenfalls auf dem Fiat Ducato über die Straße. Die Basismotorisierung leistet 100 PS (74 kW). 130 PS kosten 2.000 Euro Aufpreis, 157 PS 4.250 Euro. Fahrertür, Hubbett, Motorwärmetauscher-Zusatzeinrichtung und 175-Liter-Kühlschrank sind

Serie. Fahrer- und Beifahrerairbag, Fahrerhaus-Klimaanlage und ABS ebenso.

Die Raumaufteilung ist mit der des neuen Eura Mobil Terresta 560 LB identisch. Zusatzkosten: 855 Euro.

■ Info: www.challenger.tm.fr



Chausson Alteo 159

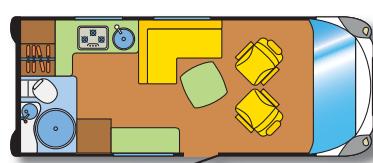
58.200,-

Schöne Schwester

Die Marke Chausson kommt wie Challenger ebenfalls aus Frankreich und gehört deshalb auch zur Trigano-Gruppe. Ihre drei Modelle umfassende Integrierten-Bauweise Alteo wird bei Eura Mobil in Sprendlingen gefertigt. Sie ist baugleich mit der Elitis-Serie von Challenger. Chausson nennt sein günstiges Einsteigermodell Alteo 159. Einzig das etwas andere Außendekor

sowie verschiedene Polster und Vorhänge unterscheiden ihn vom Challenger Elitis 3010. Zusatzkosten: 855 Euro.

■ Info: www.chausson-reisemobile.de





Bavaria I 66 ED

60.500,-

Integrierter Familienfreund

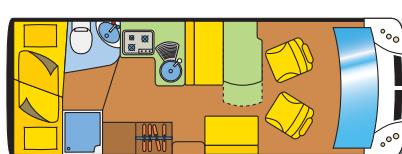
Einen für die Königsklasse eher außergewöhnlichen Grundriss weist der 6,59 Meter lange Bavaria I 66 ED mit seinen Heck-Etagenbetten auf. Zusammen mit dem 190 mal 135 Zentimeter großen, serienmäßig installierten Hubbett über dem Cockpit stehen somit vier Schlafplätze im Integrierten zur Verfügung.

Der Bavaria I 66 ED läuft auf dem Fiat Ducato mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis. Im doppelten Boden ist die Wasseranlage frostsicher untergebracht. Der 3,5-Tonner wird in der Grundversion von einem 130-PS-Turbodieselmotor angetrieben. Die 157-PS-Maschine kostet

2.616 Euro Aufpreis. Fahrertür, ABS, Fahrerhaus-Klimaanlage und der große 142-Liter-Kühlschrank sind Serie. Das Dach besteht aus GfK, die Kabinenwände aus Alu-Sandwich.

Die zweite Besonderheit des Bavaria-Integrierten befindet sich vor den Etagenbetten. Auf der Fahrerseite steht das Bad mit Waschtisch und Kassetten-Toilette, gegenüber die separate Duschkabine. Beide Sanitärräume lassen sich bei geöffneten Türen zum restlichen Wohnraum hin optisch abtrennen, so dass ein großes Badezimmer entsteht. Eine L-Küche sowie eine Halbdinette mit Längssitzbank und drehbare Frontsitze komplettieren die Einrichtung des Bavaria I 66 ED. Zusatzkosten: 954 Euro.

■ Info: www.bavaria-camping-car.com



LMC Finish VI 590



(siehe „Schon gefahren“
in dieser Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL)


Arto 59 G

Der Künstler

Bei Niesmann+Bischoff in Polch ist der 6,30 Meter lange Arto das Einsteigermodell in die mobile Königsklasse. Der elegante Vollintegrierte baut auf Fiat Ducato mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf und hat ein Al-Ko-Tiefrahmenchassis sowie einen Doppelboden. Darin verbergen sich die Wasseranlage und Stauraum. Der beidseitig mit Alu

beplankte, 30 Millimeter dicke Sandwichaufbau der Kabine mit Styrofoam-Isolierung sorgt für Stabilität und Wärmedämmung. Die Basis-Motorisierung leistet 130 PS (96 kW). 157 PS gibt es gegen 2.350 Euro Aufpreis. Die Auflastung auf 4.000 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht kostet 1.385 Euro extra, die Fahrerhaustür belastet das Budget zusätzlich

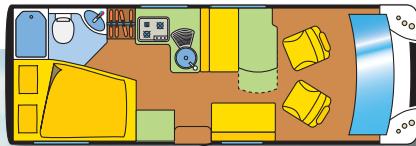

64.814,-

mit 2.796 Euro. Serienmäßig sind das 191 mal 129 Zentimeter große Hubbett, ABS und ASR. Das elegant gestylte Interieur vermittelt durchaus einen Hauch von Luxus.

Das Heck des Arto 59 G beherbergt ein quer und erhöht montiertes, 206 mal 90 Zentimeter großes Einzelbett, darunter steht eine Garage zur Verfügung. Längs davor

auf der Fahrerseite platziert Niesmann+Bischoff das Bad mit integrierter Rund-Dusche. Gegenüber steht die mit Dreiflammkocher und Doppelspüle versehene Längsküche des Arto. Die Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen nimmt ihren Platz im Bug des Integrierten ein. Zusatzkosten: etwa 500 Euro.

■ Infos:
www.niesmannbischoff.de


Pilote Aventura Galaxy
56.320,-

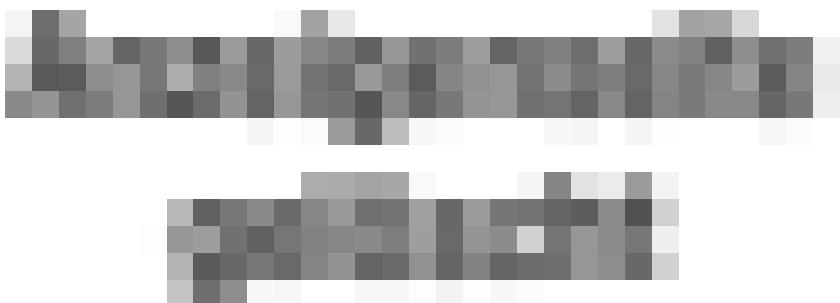
Franzose in neuen Sphären

Einen verwegenen Namen gibt Pilote seiner Integrierten-Baureihe. Sie setzt sich aus zwei Modellen auf Fiat Ducato mit CCS-Breitspur-Tiefrahmenchassis und Doppelboden zusammen. Der Aventura Galaxy besitzt ein GfK-Dach und Aluminiumwände in Sandwichbauweise mit Styrofoam-Isolierung. Die Basismotorisierung leistet 130 PS. Mit 157 PS verteuert sich der 3,5-Tonner um 2.616 Euro. Als Viertonner werden zusätzlich noch einmal 1.539 Euro fällig. Fahrertür, ABS und die winterfeste Installation der Wasseranlage im Doppelboden sind Serie, ebenso das Hubbett und die Zusatz-

Motorwärmetauscherheizung. Während der 6,9 Meter lange Galaxy G 690 TP eine Halbdinette mit Längssitzbank besitzt, verfügt der 7,1 Meter lange G 710 FG über zwei Längssitzbänke. Der Rest der Einrichtung setzt sich aus einer L-Küche mit Dreiflammkocher und 142-Liter-Kühlschrank sowie einem Längsbett mit separater Duschkabine zusammen. Im Heck thront ein 220 mal 140 Zentimeter großes Doppelbett mit Garage darunter. Das Modell G 690 TP verfügt stattdessen über ein Längsheckbett und ein Längsheckbad. Zusatzkosten: 954 Euro.

■ Info: www.pilote.fr







Diese Internet-Seite fiel uns auf Der Teile-Lieferant

Reisemobile gelten als robust. Trotzdem geht ab und zu mal etwas kaputt. Dann muss das passende Ersatzteil her. Für die italienischen Marken Ahorn, CI (Caravans International), Elnagh, Granduca, Riviera und SEA hält die Internetseite www.ahorn-wohnmobile.de ein umfangreiches Warenlager bereit: Unter dem Link Service/Ersatzteile-Shop listet der Anbieter aus Höpfingen sein Sortiment mit aktuell genau 5.159 Teilen auf.

Was der Kunde exakt braucht, findet er aufgeschlüsselt nach Marke, Fahrzeugtyp und Baujahr. Dabei reicht das Angebot bis ins Jahr 1994 zurück und bedient damit jene Reisemobile, die einst als erste italienische Freizeitfahrzeuge auf dem deutschen Markt zu haben waren. So finden sich zum Beispiel für einen Granduca 1, Baujahr 1994, genau 497 Teile. Sie reichen vom Aufkleber über Klappen, Rollos und Türen bis zu den passenden Schürzen. Auch solch spezielle Dinge wie ein Kühlschrank-Abgaskamindeckel-Einsatz für 5,80 Euro sind hier zu finden.

Prädikat: sehr empfehlenswert und für andere Marken zur Nachahmung empfohlen. www.ahorn-wohnmobile.de.



Hersteller-Fehler – und der Fachhändler musste dafür haften

Glück für den Kunden: Nach einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Thüringen musste ein Autohändler für einen Schaden am Zylinderkopf eines gebrauchten Geländewagens aufkommen, der bei diesem Modell häufig auftritt. Laut Angaben des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) hatte der Käufer das fünf Jahre alte Auto mit einer Laufleistung von etwa 85.000 Kilometern erworben. Nachdem der Kunde knapp 10.000 Kilometer damit gefahren war, wurde ein Riss am Zylinderkopf festgestellt. Ein Gerichtsgutachter bestätigte, dass der Motor nicht überhitzt wurde und dass der Defekt bei dieser Modellreihe häufig bei Tachoständen zwischen 80.000 und 120.000 Kilometern auftritt. Außerdem lag eine Herstellerinformation vor, nach der der Zylinderkopf wegen der bisher aufgetretenen Probleme neu entwickelt wurde. Für die Richter stand damit fest, dass es sich nicht um Verschleiß, sondern um einen Herstellerfehler handelte. Der ADAC wies jedoch darauf hin, dass nicht jede Funktionsbeeinträchtigung zu einem Mangel im Sinne der gesetzlichen Sachmängelhaftung führt. Für normalen Verschleiß müsste ein Autohändler indes nicht haften.

Mehrwertsteuererhöhung Tanken jetzt noch teurer

Auch an der Zapfsäule dreht der Fiskus seit dem 1. Januar 2007 kräftig an der Steuerschraube. Auf die Summe aus Einkaufspreisen, Deckungsbeitrag und Mineralölsteuer erhebt der Staat nun ebenfalls 19 statt bisher 16 Prozent. Das Ungerechte dabei: Wie bei den Verbrauchssteuern auf Alkohol oder Tabak wird auch beim Sprit eine Umsatzsteuer auf die Mineralölsteuer erhoben. Beim Diesel sattelt der Finanzminister sogar gleich an zwei Stellen steuerlich drauf. Seit 1. Januar wird auch für den beigemischten Biodiesel der volle Mineralölsteuersatz von 47 Cent pro Liter fällig – Dieselkraftstoff sind fünf

Prozent bislang steuerfreier Biodiesel beigemischt. Allein durch die neue Mineralölsteuer auf diesen Biodieselanteil steigt der Preis pro Liter Diesel um etwa 2,3 Cent. Außerdem wird auf den Literpreis aus Einkaufspreis, Deckungsbeitrag und Mineralölsteuer wieder die neue Mehrwertsteuer von 19 Prozent erhoben. Das macht bei einem Preis von 108,9 Cent pro Liter ein Plus von 2,8 Cent beim Dieselkraftstoff. Und dieser Erhöhung kann niemand entgehen.

Hier hilft mal wieder nur Bekanntes: den Fuß vom Gas nehmen, vorausschauend fahren und Umweltbewusstsein demonstrieren.

Foto ADAC



Schilder-Lexikon (Teil 6)

Das ist doch die Höhe

Mit Reisemobilen ist das manchmal so eine Sache. Immerhin gehören sie nicht zu den kleinsten Fahrzeugen im Straßenverkehr. Ihre Dimensionen sollten dem Fahrer in jedem Fall bekannt sein. Das gilt besonders für die Höhe: Ist die zum Beispiel bei der Durchfahrt an einer Brücke oder einem Tunnel begrenzt, zeigt die lichte Höhe ein Durchfahrtsverbotsschild mit der entsprechenden Meterzahl an. In unserem Foto-Beispiel sind es 3,80 Meter – alles, was höher ist, stößt an. Ganz einfach.

Kniffliger wird's da schon bei der Höhe des eigenen Fahrzeugs: Wie hoch ein Reisemobil samt Dachaufbauten wie Sat-Anlage oder Skibox wirklich ist, sollte der Fahrer unbedingt wissen. Ein entsprechender Aufkleber auf dem Armaturenbrett bewirkt im Zweifelsfall Wunder – erst recht, wenn auf der Reise mehrere Personen das rollende Zuhause bewegen. Sicher ist eben sicher.

Mit Sicherheit aber schützt Nichtwissen nicht vor Strafe. Ein Japaner, der Europa mit dem (Alkoven-)Reisemobil erkunden wollte, kann ein Lied davon singen: Er hämmerte mit dem Mietfahrzeug in die Tiefgarage, blieb hängen und löste die Sprinkleranlage aus, Pkw soffen ab. Ein teurer Spaß...



Tempolimits für Reisemobile Gas mit Maß

Sie planen bereits die nächsten Motorferien in einem europäischen Urlaubsland? Dann sollten Sie sich gleich mit den Geschwindigkeitsregeln vertraut machen, denn fast überall in Europa wird zu schnelles Fahren (was in manchen Ländern mit dem Reisemobil gar nicht wirklich schnell sein muss) mit stetig höheren Strafen geahndet. Deshalb an dieser Stelle alle wichtigen Tempolimits in Europa im Überblick (Quelle: Caravaning-Industrie-Verband).



Land	zul. Gesamtgew.	innerorts km/h	außerorts km/h	Autobahn km/h	Land	zul. Gesamtgew.	innerorts km/h	außerorts km/h	Autobahn km/h
Belgien	bis 7,5 t über 7,5 t	50	90/120 k 60/90 k	120 90	Norwegen	bis 3,5 t 3,5 bis 7,5 t	50	80/90 k 80	90 80
Bulgarien	bis 3,5 t über 3,5 t	50	90 70	130 100	Österreich	bis 3,5 t 3,5 bis 7,5 t	50	100 70	130 h 80
Dänemark	bis 3,5 t über 3,5 t	50	80 70	130 80	Polen	bis 3,5 t über 3,5 t	50/60 p	90/100 k,o 70/80 k	130 80
Deutschland	bis 3,5 t 3,5 bis 7,5 t	50	100 80	130 b 100	Portugal	bis 3,5 t über 3,5 t	50	90/100 w 80/90 w	120 g 110
Estland	bis 3,5 t 3,5 bis 7,5 t	50	90 70	110 90	Rumänien	bis 3,5 t über 3,5 t	50	80 70	100 90
Finnland		50	80 t	80 t	Russland	bis 3,5 t über 3,5 t	60	90 n 70	110 n 90 n
Frankreich	bis 3,5 t über 3,5 t	50	90 c/110 k,c,e 80 c/100	130 c,e 110 c,e,a	Schweden	bis 3,5 t über 3,5 t	50	70-90 w 90-110 k,w	110 90
Griechenland		50	90/110 j	120	Schweiz	bis 3,5 t über 3,5 t q	50	80/100 k	120 100
Großbritannien		30/48	60/96 70/112 k	70/112	Serbien und Montenegro	bis 3,5 t über 3,5 t	60	80/100 k 80	100 80
Irland		50	80/100 k	120	Slowakische Republik	bis 3,5 t 3,5 bis 6,0 t	60	90 80	130 80
Island		50	90 d		Slowenien	bis 3,5 t über 3,5 t	50	80/100 k 80	100 80
Italien	bis 3,5 t über 3,5 t	50	90/110 k,f 80	130 f/150 l 100	Spanien		50	70/80 k	90
Kroatien		50	90/110 k	130	Tschechische Republik	bis 3,5 t über 3,5 t	50	90 80	130 80
Lettland	bis 2,8 t 2,8 bis 7,5 t	50	90 90		Türkei		50	80	90
Litauen	bis 3,5 t 3,5 bis 7,5 t	50	90 70	110 110	Ungarn	bis 2,5 t über 2,5 t	50	90/110 k 70	130 80
Luxemburg	bis 3,5 t über 3,5 t	50	90 f,i 75 f	130 f,i 90 f	Zypern		50	80	100
Mazedonien		50/60	80	80					
Niederlande		50	80/100 k 80	12080					

- a= Auf dreispurigen Straßen dürfen Kfz/Gespanne über 3,5 t ausschließlich die zwei rechten Fahrspuren benutzen.
- b= Empfohlene Richtgeschwindigkeit: 130 km/h.
- c= Bei Nässe Geschwindigkeit um 10 km/h, auf Autobahnen um 20 km/h verringern.
- d= Auf nicht befestigten Straßen (Schotter): 80 km/h.
- e= Wer seinen Führerschein noch keine zwei Jahre besitzt, darf außerorts höchstens 80, auf Schnellstraßen 100 und auf Autobahnen 110 km/h fahren.
- f= Bei Nässe Geschwindigkeit um 20 km/h verringern.
- g= Wer seinen Führerschein noch kein ganzes Jahr besitzt, darf auf Autobahnen nicht schneller als 90 km/h fahren. Die entsprechenden Plaketten (in den Büros des ACP erhältlich) müssen sichtbar am Heck des Fahrzeugs angebracht sein.

- h= Von 22 - 5 Uhr gilt auf folgenden Autobahnen 110 km/h: Tauernautobahn (A10), Inntalautobahn (A12), Brennerautobahn (A13) und Rheintalautobahn (A14).
- i= Wer seine Fahrlizenz noch kein ganzes Jahr besitzt, darf außerorts höchstens 75 km/h bzw. auf Autobahnen 90 km/h fahren.
- j= Je nach Ausschilderung.
- k= Auf Schnellstraßen, auf Straßen mit mehr als einer Fahrspur in jeder Richtung und auf autobahnähnlichen Straßen.
- l= Auf dreispurigen Autobahnen gemäß Beschilderung.
- m= Wer seine Fahrlizenz weniger als zwei Jahre besitzt, darf max. 70 km/h fahren.

- o= Auf vierstreifigen Schnellstraßen gilt für Wohnmobile bis 3,5 t: 110 km/h
- p= Innerorts gilt von 5 - 23 Uhr 50 km/h, von 23 - 5 Uhr 60 km/h.
- q= Für alle Fahrzeuge über 3,5 t zGG muss man für alle Straßen die Schwerverkehrsabgabe zahlen.
- s= Auf Hauptverkehrsstraßen 2,55 m, auf mit „B“ beschilderten Straßen 2,20 m.
- t= Ab 1995 erstmals zugelassene Wohnmobile bis zu einem Leergewicht von 1.875 kg, sowie ab 1981 erstmals zugelassene Wohnmobile bis zu einem Leergewicht von 1.800 kg dürfen max. 100 km/h fahren.
- u= Auf schwedischen Campingplätzen ist oft ein geschlossenes Abwassersystem vorgeschrieben.
- w= Entsprechend der Beschilderung.

Roll over Alkoven – Musik für unterwegs

Die Bert-Kaempfert-Story

Stellen Sie sich vor, Sie rollen in Ihrem Reisemobil dem Urlaub entgegen. Sie sind unbeschwert, ja geradezu beschwipst von dem Gedanken, dem Alltag zu entfliehen. Einer besseren Zeit entgegen, einer Zeit, die längst vergangen scheint. Vergangen, nicht aber vergessen. Oh, nein!

Die hat Bert Kaempfert einst in Töne gegossen: Der große Bandleader mit den Hamburger Wurzeln schaffte es, dem unbeschwert Leben der High Society Melodien zu verpassen. Leicht swingen die 42 Titel des Doppelalbums „The Bert Kaempfert Story, A

Musical Biography“ dahin, tragen den Zuhörer in eine Welt voller Erinnerungen – die sechziger Jahre zwischen Las Vegas und Monte Carlo, zwischen Whiskey, Bars und wogendem Leben. Er schafft das mit zeitlos schöner Musik.

Meilensteine wie „A Swinging Safari“ oder „Afrikaan Beat“ hüpfen luftig hin und her. Immer wieder blitzten die Trompeten in Bert Kaempfers Stücken auf wie in „Bye Bye Blues“ und „Treat for Trumpet“, um die orchestrale Band noch mehr zu betonen.

Natürlich treten auch die ganz Großen an: Frank Sinatra



intoniert sein „Strangers in the Night“ wie niemand anders vor oder nach ihm, Pat Boone schmeichelt „Love for Love“ und Shirley Bassey lässt ihre Stimme für „My Way of Life“ geradezu explodieren. Doch egal, ob Al Martino und Sammy Davis Junior, Brenda Lee und Nat King Cole: Keiner dieser Jahrhundertsänger vermag den prägnanten Sound Bert Kaempfers zu übertönen – die

Arrangements erheben die Stimmen, um mit ihnen zu einer untrennbarer Einheit zu verschmelzen.

Ein enormer Genuss.

Hört er diese CD, lechzt der Urlauber in seinem Reisemobil geradezu danach, doch irgendwo anzukommen, auszusteigen und sich jener Leichtigkeit des Seins hinzugeben, die sich so einzigartig aus Entspannung und solcher Musik mischt. Musik von Bert Kaempfert, dem Meister des Easy Listening.

mobil-reisen.net und Bordatlas online

Ergänzungen zum Bordatlas

Der Bordatlas gilt als das Referenzwerk für Stellplatz-übersichten, und das gilt für den Neuen, der quasi zeitgleich mit dieser Ausgabe erscheint, ganz besonders. Wie jedes Druckwerk kann er jedoch nicht tagesaktuell sein. Das leisten aber zwei andere Medien von REISEMOBIL INTERNATIONAL, die sich auf perfekte Weise mit dem Bordatlas ergänzen: www.mobil-reisen.net

[mobil-reisen.net](http://www.mobil-reisen.net) (siehe hierzu auch den Beitrag im beiliegenden Extraheft *mobil reisen*) sowie *Bordatlas online*. [mobil-reisen.net](http://www.mobil-reisen.net) wird nämlich von Haus aus mit den Stellplätzen aus dem *Bordatlas* von REISEMOBIL INTERNATIONAL versorgt. Zum *Bordatlas* gibt es außer dem gedruckten Werk auch eine Online-Version mit einem entsprechenden Online-Abo. Wer

ein solches abgeschlossen hat, kann die komplette Information zu einem Stellplatz direkt abrufen. Neu ist, dass das ab sofort auch innerhalb von [mobil-reisen.net](http://www.mobil-reisen.net) funktioniert. Wenn Sie also ein *Bordatlas*-Online-Abo haben, bekommen Sie zum Stellplatz die komplette Info aus dem Standardwerk unter den Stellplatzatlanten angezeigt. Sie müssen lediglich bei Ihren *mobil-reisen*-Einstellungen Ihre Zugangsdaten vom *Bordatlas*-Abo hinterlegen. Das Online-Abo des *Bordatlas* schließen Sie via www.reisemobil-international.de/bordatlas ab. So sind Sie immer aktuell über die besten Plätze in Europa informiert.



Alles, was Recht ist

Kilometerstand bei Gebrauchten

Das Berliner Kammergericht (vergleichbar einem Landgericht, in Berlin jedoch anders bezeichnet) musste sich zum Az. 12 U 172/03 mit dem Kilometerstand eines verkauften Gebrauchtfahrzeugs befassen. Die Käuferin hatte von einem privaten Verkäufer ein Fahrzeug erworben, das in einer Kleinanzeige mit einem fehlerhaften und zu niedrigen Kilometerstand angegeben

war. Der Verkäufer hatte den Kilometerstand falsch angegeben, muss jedoch aus dieser Falschangabe keine rechtlichen Konsequenzen fürchten. Das Berliner Kammergericht hält die Angabe in einer Kleinanzeige nicht für eine Zusicherung, sondern lediglich für eine Beschreibung, die einen ersten Eindruck vom Kfz vermittelt, weshalb sie nicht rechtsverbindlich zugesichert ist.

Verkehrsrechtler halten diese Sicht der Dinge für problematisch, weisen aber auch darauf hin, dass der Käuferin in diesem Fall ein Vorwurf zu machen sei. Schließlich hätte sie darauf achten müssen, dass der Kilometerstand in den Kaufvertrag übernommen wird, am besten als Zusicherung. Dann wären Schadensersatz oder Rückgabe des Fahrzeugs möglich gewesen.



Fahrzeugkontrolle nach jeder Pause

Damit Sie sicherer unterwegs sind, gibt Ihnen die Kriminalpolizeiliche Beratungsstelle des Polizeipräsidiums München folgende Ratschläge:

Kontrollieren Sie nach jedem Rastplatz- oder Tankaufenthalt die Reifen nach möglichem Druckverlust und Ihr Fahrzeug zudem auf eventuelle Beschädigungen. Trickdiebe können Ihr Fahrzeug nämlich so manipulieren, dass Sie später bei der Weiterfahrt auf der Autobahn eine Panne haben. Vorsicht ist besonders dann geboten, wenn alsbald „freundliche Helfer“ in Erscheinung treten. Leider traurige Wahrheit: Während einer der netten Menschen Sie in ein Gespräch verwickelt, um Sie und Ihre Mitreisenden abzulenken, wird ein anderer versuchen, Wertgegenstände aus dem häufig nicht abgesperrten Fahrzeug zu entwenden.

Nochmals der wichtige Tipp: Übernachten Sie nicht auf Autobahnras- und -parkplätzen. Bedingt durch die Anonymität und den hohen Lärmpegel können potenzielle Täter unerkannt „arbeiten“. Dies gilt auch für das kurze Nickerchen am Nachmittag. Mehrere Reisemobile und/oder Caravans auf einem Platz bringen nicht unbedingt mehr Schutz.

Quelle: Polizeipräsidium München, Kriminalpolizeiliche Beratungsstelle



Minimale Hoffnung

Rückwirkende Änderung von Steuergesetzen verfassungswidrig?



Die nun feststehende Erhöhung der Steuersätze für Reisemobile könnte doch noch zumindest theoretisch eine minimale Verbesserung erfahren: Der Bundesfinanzhof prüft, ob die Nachzahlung von Steuern aufgrund von Gesetzesänderungen rechtlich in Ordnung ist. Das Gericht hat in zwei Entscheidungen grundsätzlich zur Zulässigkeit von rückwirkenden Steuergesetzesänderungen Stellung genommen:

Bis Ende 1998 wurde eine von einem (ehemaligen) Arbeitgeber gezahlte Entlassungsentschädigung – nach Abzug des Freibetrags – mit dem halben Steuersatz besteuert. Durch das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 wurde diese Regelung mit Wirkung vom 1. Januar 1999

gestrichen und durch die so genannte Fünftel-Regelung ersetzt. Dies konnte zu einer höheren Steuerbelastung führen.

Der Bundesgerichtshof entschied, dass diese Regelung seiner Auffassung nach insoweit verfassungswidrig ist, als auch Entlassungsentschädigungen betroffen sind, die vor dem Beschluss der Gesetzesänderung durch den Bundestag beziehungsweise vor deren Verkündung im Bundesgesetzblatt vereinbart und ausbezahlt worden waren. In zwei Streitfällen wurden die Entschädigungen 1996 und 1998 vereinbart und Anfang 1999 ausgezahlt. Der Bundesfinanzhof hält diese Rückwirkung für verfassungswidrig. Der Steuerpflichtige muss darauf vertrauen können, dass sich die Besteuerung nach dem Gesetz richtet, das beim Zufluss der Entschädigungszahlungen galt. Eine Rückwirkung kann nur in besonderen Ausnahmefällen zulässig sein. Das Gericht hat diese Frage dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

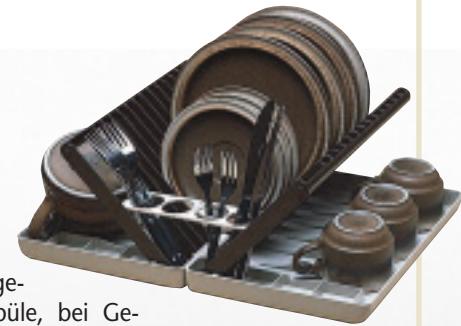


*Altbackenes Geschirr?
Von wegen – wenn Sabine Scholz die Küche des Reisemobils mit Camping-Geschirr von Movera neu bestückt, schmeckt das Essen doppelt gut.*

Klapp und weg

Vor dem Abwasch liegt er zusammengeklappt unter der Spülle, bei Gebrauch steht der Geschirrtrockner sicher auf der Arbeitsplatte – selbst auf dem oft engen Raum in der Bordküche. Das Abtropfgestell nimmt Teller, Tassen und Besteck einer vierköpfigen Crew auf.

Geschirrtrockner Drip Drop, zusammenklappbar, 30 x 20 x 5,5 cm: 16,75 Euro.



Schön scharf

Prima zum edlen Geschirr passt das 16-teilige Besteck-Set Tosca von Gimex, das in seiner Form Landhaus-Besteck ähnelt. Messer, Gabel und Löffel gibt es mit dunkel- und königsblauen sowie anthrazit-farbenen Griffen. Sie sollen äußerst kratzfest sein und auch bei kurvigen Strecken in der Schublade des Reisemobils nicht leiden.

Besteckset Tosca, 16-teilig: 21,50 Euro



Black & White

Klare, eckige Linien, ein Hauch von Japan: Das hochwertige Gimex Melamin-Geschirr Quadrato in Schwarz und Weiß setzt Akzente im mobilen Esszimmer. Teller und Tassen sind spülmaschinen- und bruchfest sowie temperaturbeständig von minus 40 bis plus 120 Grad.

*Quadrato Esssteller
25 x 25 cm: 8,00 Euro,
Quadrato Dessertteller
20 x 20 cm: 6,75 Euro,
Quadrato Untertasse:
2,95 Euro, Quadrato
Stapeltasse: 3,00 Euro.*



Na, dann Prost

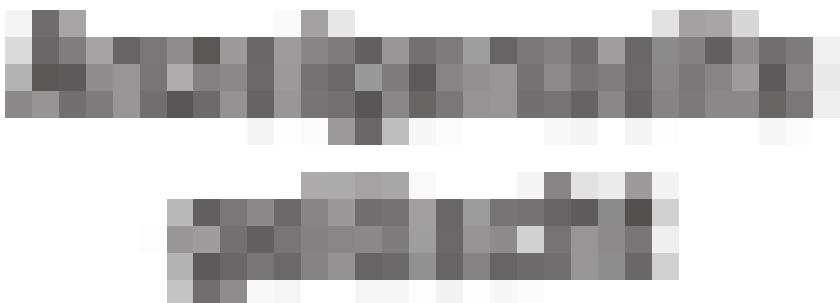


Lecker sehen die Getränke in den Gläsern aus SAN-Kunststoff aus. Dieses Material ist besonders hart und kratzfest. Das SAN-Weinglas in klassischer Form steht sicher auf dem breiten Fuß. Unverwüstlich zeigt sich auch das 0,5-Liter-Weißbierglas aus unzerbrechlichem PC.

Weinglas aus SAN: 3,45 Euro, 0,5-Liter-Weißbierglas: 8,35 Euro.



Infos und Movera-Katalog im Internet: www.movera.com, Hier stellt der Kunde seine Artikel zusammen, wählt seinen örtlichen Camping-Fachhändler und bestellt bei diesem per E-Mail, Telefon oder direkt vor Ort.





Herzlich willkommen

Mit dem Welcome feierte Chausson in Deutschland gute Erfolge. Hübsch, komplett und günstig – drei Eigenschaften, die den Franzosen so beliebt machen.

Das Eis war gebrochen: Als erster Großserienhersteller setzte Chausson 2005 auf den Ford Transit mit Frontantrieb und Flachbodenchassis – der Welcome 74 feierte Premiere. Als

Teilintegrierten-Basis hatte sich der klassische Transit mit Leiterrahmen und Heckantrieb zuvor stets etwas schwer getan. Mit rund 40.000 Euro Preis gehörte der Welcome 74

bei seinem Start zu den Preisbrechern, bedenkt man, dass statt einer Gas-Heizung eine dieselbetriebene Webasto-Heizung im Dreieinhalt-Tonner für Winterwärme sorgte.

Neue Wege beschritt Chausson bei diesem Teilintegrierten auch in Fragen der Einrichtung. Zugunsten handlicherer Abmessungen entschieden sich die Franzosen aus Tournon für eine Sitzgruppe mit Längsbänken, die mit drehbaren Vordersitzen erweitert werden kann – eine bequeme Variante für Paare, die nicht auf sichere Mitfahrerplätze angewiesen waren.

Mit guten Preisen bei sehr guter, teils we-

nig vergleichbarer Ausstattung (siehe Kraftstoffheizung) sowie chichen Innenraumdesigns konnte sich Chausson in den letzten Jahren immer mehr zum Branchenprimus unter den Importmarken mausern.

Wie viel Mobil braucht der Mensch? Auch auf diese Frage wusste Chausson Antwort. Eine davon war der erfolgreiche Teilintegrierte Welcome 54. Nur 5,64 Meter lang, reihte sich der flott gezeichnete Ford in die Phalanx der populären Teilintegrierten ein. Zweckmäßigkeit prägte auch das Gesicht dieses Welcome, denn darum geht es bei den Einstiegsfahrzeugen: dem Kunden viel Reisemobil für wenig Geld zu geben. TS

Schwacke-Preise für Chausson Welcome

Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)						
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
4 (Fiat Ducato, 90 PS)	–	–	–	18.450	17.300	16.550	15.200
5 GA (Fiat Ducato, 127 PS)	–	–	24.050	23.050	21.750	20.700	–
5 SU (Fiat Ducato, 127 PS)	–	–	24.400	23.450	22.100	21.050	–
7 BL/DD	–	24.100	22.300	20.950	–	–	–
14 (Fiat Ducato, 127 PS)	26.200	25.100	22.850	–	–	–	–
26 GA/TC (Ford Transit, 120PS)	–	–	–	22.650	21.350	20.300	–
27 (Ford Transit, 125 PS)	–	28.600	26.400	24.000	–	–	–
50 (Fiat Ducato, 85 PS)	–	21.750	19.750	18.100	–	–	–
55 (Fiat Ducato, 127 PS)	28.250	27.400	24.750	22.800	–	–	–
70 (Fiat Ducato, 110 PS)	28.200	27.100	24.350	22.350	–	–	–
95 (Fiat Ducato, 110 PS)	28.650	27.650	25.400	23.450	–	–	–

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen in der Regel derzeit noch etwas höher als bei Schwacke. Weitere Informationen unter www.schwacke.de.

Dort finden Sie den Chausson Welcome

Wer nicht direkt beim Fachhändler fündig wird, sollte im Internet erfolgreich werden können. Die größte Gebrauchtauswahl gibt es bei mobile.de und im Online-Gebrauchsmarkt von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Auf den folgenden Seiten fand die Redaktion Ende Dezember Offerten (Anzahl der Angebote in Klammern):

www.autoanzeigen.de (2)
www.autoscout24.de (32)

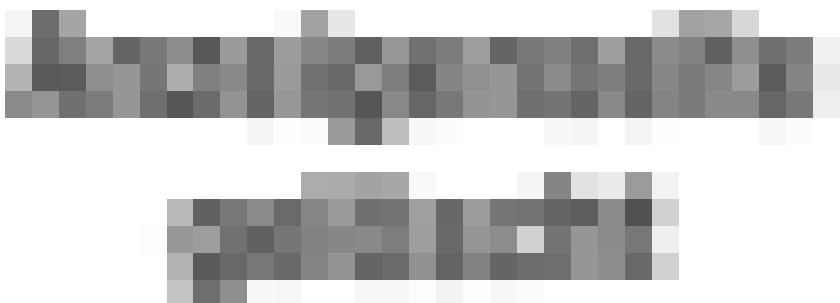
www.mobile.de (151)
www.reisemobil-international.de (33)

Der Chausson Welcome in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Folgende Tests und Vorstellungen des Chausson Welcome können Sie via Internet www.reisemobil-international.de gegen eine Gebühr von 50 Cent pro Beitrag herunterladen:

Welcome 28 GA, Probefahrt aus 9/2005
 Welcome 22, Premiere aus 5/2004
 Welcome 95, Profitest aus 7/2003
 Welcome 27, Praxistest aus 3/2003
 Welcome 5 GA, Probefahrt aus 11/1999







Erfolg ist chic

Mit dem Chic gelang Carthago der Einstieg in die preisbewusste Mittelklasse. Das 2002 gestartete Projekt wurde zur Erfolgsgeschichte. Gebrauchte Chic sind rar und entsprechend teuer.

Der Chic auf Mercedes Sprinter markierte 2002 den Aufbruch des Oberklasse-Herstellers Carthago in erschwinglichere Gefilde. Runde Aufbauformen mit der markentypisch hochwertigen Aufbautechnik kombinierte das Team aus Ravensburg hier mit einem

schlichteren Ausbau. Der Aufbau der neuen Alkovenreihe folgte dem markentypischen Bauprinzip: Aluminium-Sandwichplatten mit Ringanker-Verbindungen. Die RTM-Schaumisolierung aber verdünnte Carthago um zehn Millimeter. Die Wände wurden zudem

oben umgebogen und mit der Dachplatte verklebt. Somit nahmen sie die runden Formen des Alkovens auf.

Mit den bekannten Modellen von Carthago hatte der Chic optisch wenig gemein. Das aber schmälerte nicht seinen Erfolg. Die Kunden nahmen das keineswegs billig aussehende Produkt an und forderten weitere Modelle. Folge: Schon im Frühjahr 2003 legte Carthago den Chic auf Fiat Ducato mit Al-Ko-Tiefrahmen nach und gelangte damit in Preisregionen unter 60.000 Euro.

2004 gesellten sich Fiat-Teilintegrierte zum Chic-Programm. Die Fiat-Konzernschwester Iveco füllte im Folgejahr die Lücke für jene, denen der Fiat Ducato zu sehr Fronttriebler und der Mercedes Sprinter zu teuer war.

Zusätzlich zu M-Liner und Opus hatte schon vorher die Topklasse Mega-Liner Premiere gefeiert, und nun brachte Carthago mit dem Chic I auf Fiat Ducato mit Al-Ko-Tiefrahmen auch noch ein interessantes Angebot in der stückzahlreichen oberen Integrierten-Mittelklasse – der Chic war damit endgültig angekommen. TS

Dort finden Sie gebrauchte Chic-Modelle

Wer nicht direkt beim Fachhändler fündig wird, sollte im Internet suchen. Auf den folgenden Seiten fand die Redaktion Ende Dezember Angebote für den Chic als Integrierten, Teilintegrierten oder Alkoven (Anzahl der Angebote in Klammern).

www.autoanzeigen.de (1)
www.autoscout24.de (5)
www.carthago.com (4)
www.mobile.de (29)
www.reisemobil-international.de (9)



Auch ein gefragtes Modell – der Chic als Alkoven mit Sprinter-Basis.

Der Carthago Chic in REISEMOBIL INTERNATIONAL

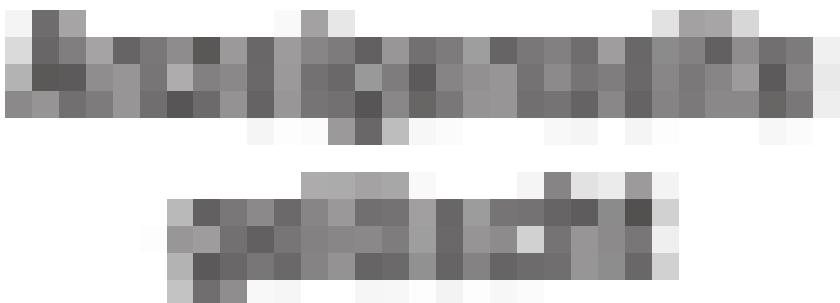
Folgende Tests und Vorstellungen des Carthago Chic können Sie via Internet www.reisemobil-international.de gegen eine Gebühr von 50 Cent pro Beitrag herunterladen:
 Chic I 51, Profitest aus 4/2005
 Chic T 47, Profitest aus 1/2004
 Chic A 40, Profitest aus 11/2002

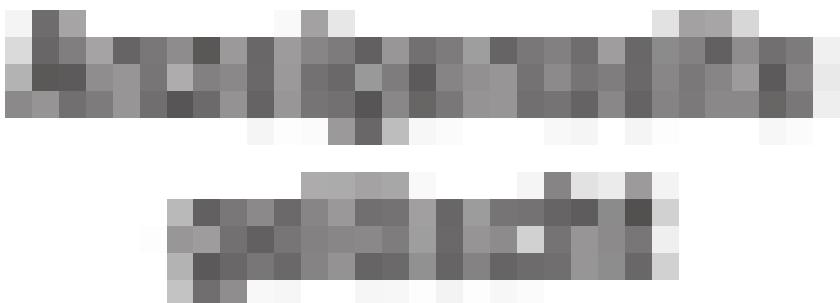
In der nächsten Ausgabe von

Karmann Colorado
 Knaus Sun TI

REISEMOBIL
INTERNATIONAL

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen – anders als bei Pkw – in der Regel derzeit noch etwas höher als bei Schwacke, was sich jedoch nach Expertenmeinung ändern dürfte. 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.





Wasser Spiele

Das Frischwassersystem im Reisemobil hat einen echten Doppelnutzen: Es liefert nicht nur die flüssige Basis für die mobile Küche, sondern garantiert auch die tägliche Körperpflege im Sanitärbereich.



bisher erschienen:

RM 10/06 — Flüssiggas
RM 11/06 — Reifen
RM 12/06 — Heizung
RM 01/07 — Beladung

Es ist schon erstaunlich: Während wir Durchschnittsmenschen im Haushalt pro Kopf und Tag weit über 100 Liter Frischwasser verbrauchen, können – ja müssen – wir im Reisemobil mit nur wenigen Litern auskommen. Dabei trägt unterwegs ein gut funktionierendes Frischwassersystem wesentlich zum Wohnkomfort bei. Händewaschen, Kochen, Geschirrreinigen und hin und wieder der Besuch der wasserbe-spülten Bordtoilette sind längst zur Selbstverständlichkeit geworden. Und Hand aufs Herz, so eine warme Dusche ist weit mehr als nur praktisch, wenn man sich auf dem Stellplatz stadtfein machen möchte.

Wichtig ist, dass die gesamte Wasseranlage auf die

speziellen Anforderungen im Reisemobil ausgelegt ist und dabei spezielle Zielkonflikte abzuwagen sind. So sollte der Vorrat ausreichend dimensioniert sein, darf aber die Zuladung nicht zu stark einschränken; 100 Liter Frischwasser bringen immerhin 100 Kilo auf die Waage. Zudem ist ein üppiger Wasservorrat zwar auf Reisen in entlegene Gegenden wünschenswert, aber je länger das Nass im Tank umherschwappt, desto größer ist die Gefahr, dass sich gesundheitsschädliche Keime darin breit machen. Oder – die Entnahmestellen in Küche und Bad sollen mit geringen Durchflussmengen zum sparsamen Verbrauch beitragen, dennoch aber praxisgerecht funktionieren.

Und nicht zuletzt ist Leichtbau ein allgemein wichtiges Thema: Nicht von ungefähr kommen bei Fahrzeugen der unteren und mittleren Gewichtsklassen überwiegend Armaturen aus Kunststoff statt aus schwerem Messing zum Einsatz.

Der Aufbau jeder Reisemobil-Frischwasseranlage ist prinzipiell vergleichbar und umfasst mindestens folgende Baueinheiten

- Vorratsbehälter
 - Pumpe
 - Leitungssystem
 - Entnahmestellen
- In der Praxis kommen heute freilich oft noch zahlreiche Komponenten hinzu, etwa
- Tank-Füllstandsanzeige
 - Warmwasseraufbereitung

- Filteranlagen
- Toiletten-Versorgung
- Stadtwasseranschluss mit Druckminderer

Tanke schön

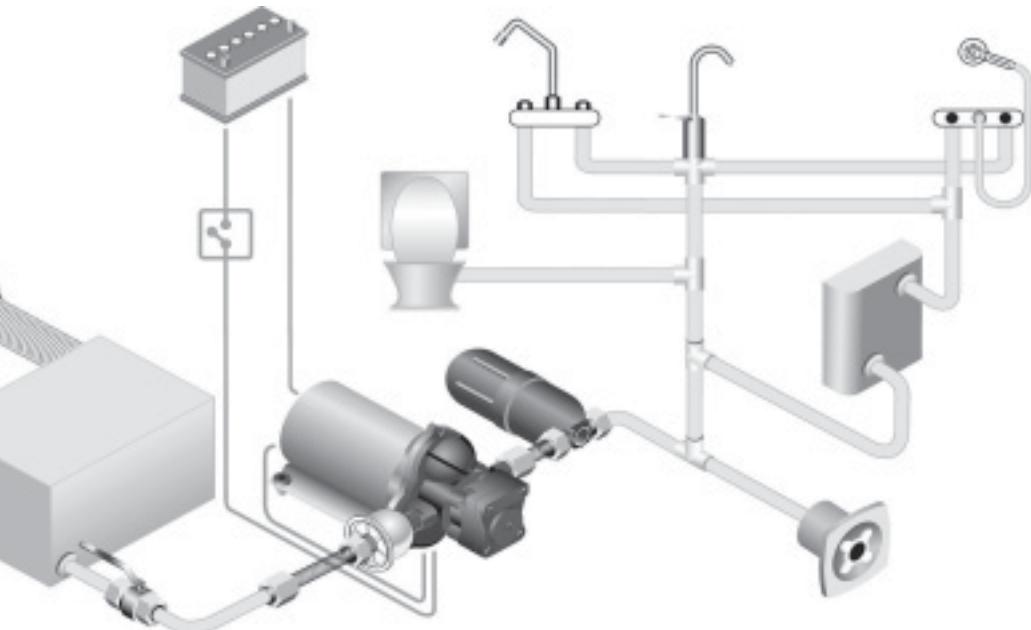
Als Vorratsbehälter haben sich fest eingebaute Tanks auf breiter Front durchgesetzt. Die werden über einen Außenanschluss gefüllt, wofür das Mobil in Schlauchweite zur Zapfstelle abgestellt werden muss. Ist die nicht möglich, heißt es – wie früher – Wasser schleppen! Erfahrene Camper wissen, dass hierbei zwei kleinere Kanister leichter zu tragen sind als ein großer. Komfortabler kann die Nachschub-Beschaffung mit einem Rollwälzchen oder dergleichen absolviert werden, wobei Bastler ihr Mobil mit ▶



einer zusätzlichen 12-Volt-Außensteckdose in der Nähe des Einfüllstutzens ausstatten oder gleich eine komplette elektrische Wassereinspeisung (System Comet, o. Ä.) installieren. An dieser kann dann eine preiswerte Tauchpumpe mit Schlauchansatz betrieben werden, die das Nass bequem und ohne Kraftaufwand vom fahrbaren Kanister in den Festtank umfüllt. Im Fachhandel werden jedoch auch komplette fahrbare Tankkanister mit Pumpeinrichtung angeboten.

Frischwassertanks werden in zahlreichen Größen und Formen angeboten und dienen zum Selbstausbau oder zur Kapazitätserweiterung. Bei der Montage muss in jedem Fall auf eine stabile Befestigung (meist mit Haltebändern aus Metall) geachtet werden, denn während der Fahrt und insbesondere bei Notbremsungen treten erhebliche Kräfte auf. Zudem gilt es, auf eine fahrdynamisch günstige Platzierung zu achten. Wie alles Schwere sollen Frischwassertanks idealerweise zwischen den Achsen, frostsicher und möglichst tief installiert werden (Schwerpunktlage). Eine optimale Lösung, wie sie bei meist größeren Fahrzeugen realisiert wird, ist die Lage des Tanks in einem Zwischenboden, der von der Umluftheizung mitbeheizt wird.

Ein Stöpsel im Boden des Frischwassertanks – oder noch besser – eine separate Ablaufleitung mit Abstellventil er-



Ein komplettes Druckwassersystem: Angesaugt wird aus dem Frischwassertank (1). Zwischen Pumpe (2) und den einzelnen Verbrauchern ist noch ein Druckgefäß (3) sowie der Boiler (4) geschaltet. Zur Ergänzung hat dieses System sogar noch einen Druckwasseranschluss (5).

leichtert beim Frischwassertank die Entleerung. Entsprechende Schrauböffnungen gestatten die Montage von Füllstandsgebern und erleichtern bei ausreichendem Durchmesser die turnusmäßige Tankreinigung.

Wichtig ist weiterhin eine gut funktionierende Be- und Entlüftung des Tanks. Denn nur wenn die im Tank eingeschlossene Luft entweichen kann, glückt das frische Nass munter durch den Einfüllstutzen. Und umgekehrt: Gegen den sonst bei der Entnahme entstehenden Unterdruck ist jede Pumpe machtlos. Also – fließt das Wasser trotz vollem Tank nur als dünnes Rinnsal aus dem Hahn, ruhig einmal die Entlüftung kontrollieren; womöglich ist die dafür vorgesehene Leitung gequetscht oder verstopft.

Und mag es noch so banal erscheinen: Kontrollieren Sie besonders nach der Winterpause oder bei angemieteten Fahrzeugen beim Erstbefüllen, ob auch alle Verschlussdeckel

ordentlich auf den Tanköffnungen sitzen. So mancher hat sich nämlich schon bei minutenlangem Füllvorgang über die unerwartete Kapazitätserweiterung seiner Frischwasservorräte gewundert und dabei die Sitztruhe oder gar das halbe Mobil geflutet.

Druckmittel

Anders als im Haushalt sind Frischwasseranlagen im Reisemobil meist als drucklose Systeme ausgelegt. Erst wenn Wasser gezapft werden soll, schaltet sich die elektrische Pumpe ein. Dazu sind an allen Wasserarmaturen integrierte Mikroschalter nötig oder alternativ ein zwischengeflanschter Membranschalter, der auf den Druckabfall in der Zuleitung reagiert, sobald ein Hahn geöffnet wird.

Mit diesen elektrischen 12-Volt-Schaltern werden so genannte Tauchpumpen angesteuert, die – der Name sagt es – tief im Frischwassertank oder im Vorratskanister hängen. Tauchpumpen sind eine preiswerte Möglichkeit, Wasserdruk im System aufzubauen. Sie arbeiten, da untergetaucht,

vergleichsweise leise. Allerdings kann es kurze Zeit dauern, bis ein entsprechender Druck aufgebaut ist und das Wasser zu fließen beginnt. Pumpen mit integriertem Rücklaufventil minimieren diesen Effekt, wobei ein solches nur wenige Euro teures Ventil auch nachträglich kurz hinter der Pumpe installiert werden kann.

Ein Nachteil der Tauchpumpen ist, dass sie leicht Schaden nehmen, wenn sie längere Zeit trocken laufen. Jedoch ist ein Austausch defekter Tauchpumpen kein Akt und leicht in Eigenregie zu bewältigen.

Die komfortablere (und wesentlich teurere) Alternative sind Druckpumpen. Sie sind größer und schwerer und werden außerhalb des Tanks fest im Fahrzeug installiert. Sie saugen das Nass über eine Leitung aus dem Tank und halten – oft in Kombination mit einem Druckspeicher – ständig einen vorgegebenen Wasserdruck im System aufrecht, so dass das Wasser sofort beim Öffnen des Hahns zu fließen beginnt. Auf Mikroschalter an den Armaturen und die entsprechende 12-Volt-Verkabelung kann hier verzichtet werden. Druckpumpen liefern in aller Regel einen höheren Wasserdruk als Tauchpumpen, was entspre-



Unterschiedliche Qualitäten: ein Wasserhahn aus Kunststoff (links) sowie hochwertige Metallarmaturen.



Eine doppelte Tauchpumpe zur Erhöhung der Leistung (links). Zwei wichtige Komponenten eines Druckwassersystems, die Pumpe und das Druckgefäß (rechts).

mit der Kanalisation des Campingplatzes verbunden ist und längere Aufenthalte eingeplant sind.

Volles Rohr

Wer das Leitungssystem in seinem Reisemobil abändern, erweitern oder austauschen möchte, kann auf konventionelle Fittings mit Schraub-Klemmschellen, diverse Abzweig-Verbinder und gebräuchliche PVC-Schläuche in unterschiedlichen Farben zurückgreifen. Der Caravan-Fachhandel bietet alles, was das Bastlerherz begehrte.

Alternativ gibt es spezielle Schnellmontage-Systeme, etwa das Frischwasser-Rohrsystem „UniQuick“ (bei Reich im Programm) oder „Super Speedfit“ (Freizeit-Reisch). Beides sind Rohrsysteme, die einfach nur



Hochwertige Stecksysteme für den Frisch- und Abwasserbereich eignen sich auch gut für den Selbsteinbau, etwa zum Modernisieren der Anlage.

zusammengesteckt werden und sich ohne Werkzeug montieren lassen. Speedfit ist nach Herstellerangaben kalt biegsbar, kompatibel mit gängigen Installationssystemen, beständig zwischen -40 und +95 Grad Celsius und bei 80 Grad für Drücke bis 4 bar geeignet. Die PE-Rohre sind in 12 und 15 mm Durchmesser, sowie in den Far-

ben Blau und Rot zu haben.

Das ebenfalls steckbare UniQuick-Rohrsystem hat ebenfalls viele Vorteile gegenüber herkömmlichen Schlauchsystemen: Es erfüllt die neuesten und strengsten Trinkwasser- und Lebensmittelrichtlinien in Deutschland und Europa und dies bei Temperaturen bis 90° C; bis zu einem Druck von 6 bar wird bei 80° C absolute Dichtheit garantiert.

Mit derartigen Frischwasserrohren lassen sich Radien ohne Einknicken des Materials verlegen. Damit bleibt immer der volle Durchfluss erhalten; selbst im Bereich der Fittings, da keine querschnittsverengenden Tüllen verwendet werden. Durch die Stabilität des Rohres ist eine exakte Verlegung ohne die Bildung von Wassersäcken möglich, womit das Risiko einer nicht vollständigen Entleerung und damit die Gefahr von Frostschäden oder die von Verkeimung minimiert wird.

Das Frischwasser-Leitungs-

chend ausgelegte Schlauchverbindungen, Absperrhähne und Armaturen erfordert.

Empfindliche Naturen müssen zudem wissen, dass Druckpumpen mitunter recht laut arbeiten und bisweilen selbsttätig aktiv werden, um den zwangsläufig auftretenden Druckabfall im System wieder auszugleichen. Das kann insbesondere nachts doch störend sein, weshalb sich die Montage auf Schwingungs-dämpfern (Gummilager, etc.), sowie der Einbau eines Pumpen-Hauptschalters empfiehlt, der die Stromzufuhr manuell unterbricht. Dieser sollte auch unbedingt ausgeschaltet sein, wenn man sein Mobil längere Zeit verlässt. Denn schon ein kleines Leck im Leitungssystem und der dadurch auftretende Druckabfall aktivieren die Pumpe, wodurch im schlimmsten Fall der gesamte Frischwasser-vorrat den Innenbereich flutet.

Für die Leistungsfähigkeit einer Pumpe – egal welcher Bauart – ist weniger der erreichbare Maximaldruck, der so genannte Schließdruck (gemessen bei geschlossenem Auslauf), entscheidend, als vielmehr der Fließdruck bei geöffneten Entnahmestellen sowie die Förderleistung. Im täglichen Gebrauch ist es eben eher von Bedeutung, wie lange

es dauert, Nudelwasser in den Topf oder das Shampoo aus den Haaren zu bekommen. So baut eine Pumpe mit einem hohen Schließdruck bei geringer Förderleistung unter Umständen kaum ausreichenden Fließdruck auf, um zwei Zapfstellen gleichzeitig zu versorgen. Einen Fließdruck von über 0,7 bar bei einem geöffneten Hahn und Förderleistungen von rund fünf Litern pro Minute und mehr gelten als gute Eckdaten. Und das schaffen auch gut konstruierte Tauchpumpen.

Ganz ohne Tankbevorratung und zwischenzeitlichen Pumpen-Einsatz kommen Wohnmobile aus, die über einen Citywasser-Anschluss verfügen. Dabei handelt es sich um eine kleine Versorgungs-klappe, die in der Außenwand montiert ist. Der Citywasseranschluss, auch Stadtwasserregler genannt, wird mittels Schlauch direkt mit der Wasserversorgung des Campingplatzes verbunden, wobei ein integrierter Druckminderer den örtlichen Leitungsdruck je nach Ausle-gung von etwa zehn auf 0,9 bis 3,5 bar reduziert.

Eine solche Frischwasser-Versorgungs-klappe kann auch nachträglich eingebaut werden, macht natürlich aber nur dann Sinn, wenn auch das Abwassersystem des Mobi ls direkt

system teilt sich in aller Regel gleich hinter der Pumpe in einen Kalt- und in einen Warmwasserkreislauf auf, die dann in der Mischbatterie in Küche und Bad wieder zusammentreffen. Zur Warmwasserbereitung hat Truma beispielsweise reinras-sige Gas- und Elektro-Boiler, sowie Kombigeräte im Pro-gramm. Oder aber die Heiz-►

anlagen der Trumatic C-Serie übernehmen diese Aufgabe gleich mit. Ein integriertes elektrisches Sicherheits-Ablassventil dient als Frost- und Überdruckschutz, das bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt den Boilerinhalt automatisch ins Freie ablaufen lässt. Achtung: Auch hier die Druckpumpe deaktivieren, sonst wird der Frischwasser-Tankinhalt „durchgeschleift“.

Da bei Reisemobilen – anders als in Wohnungen – durchaus die Gefahr besteht, dass sie komplett bis in die Minusgrade auskühlen, muss dem Frischwassersystem zur Winterzeit einige Aufmerksamkeit geschenkt werden. „Wasser raus“ lautet die Devise.

Getrennte Ablassventile für Kalt- und Warmwasser an den tiefsten Leitungspunkten ermöglichen eine vollständige Entwässerung der Anlage. Zur kompletten Trockenlegung müssen auch alle Wasserhähne geöffnet werden und alle Feuchtigkeit aus Tanks und Pumpen abfließen. Denken Sie daran, das der in den Rohren (oder im Schlauch der Dusche) haftende Flüssigkeitsfilm in kurzer Zeit zu einem ordentlichen Tropfen zusammenlaufen kann, der – sollte er vereisen – leicht das empfindliche Innenleben einer Mischbatterie beschädigen kann.

Gleiches gilt für Wasserfilter-Anlagen mit Keramikeinsatz. Gefriert nämlich die mit Wasser vollgesogene Filterpatrone, kommt es zu Haarrissen; das Keramikelement wird dadurch unbrauchbar. Ein Keramikfilter darf nie einfrieren!

Auch Druckpumpen lassen sich nur mit Schwierigkeiten vollständig entleeren. Wer sichergehen will, dass deren Membranen keinen Frostschaden erleiden, trennt die abgehende Leitung an einer Verbindungsstelle und bläst die Pumpe gegen die Förderrichtung mit Druckluft aus. Tauchpumpen sind da einfacher zu behandeln: Man nimmt sie einfach aus dem Tank heraus und lässt sie kurz leer laufen. Im

ebenfalls entleerten Tank überwintert die Pumpe dann problemlos.

Auf Ihr Wohl

Was zu Hause in aller Regel völlig unbedenklich ist, kann auf Reisen leicht die Stimmung vermiesen. Die Rede ist von der Qualität des mitgeführten Trinkwassers. Tatsächlich erkrankt fast jeder zweite Erholungssuchende irgendwann an Durchfall und gerade der zweifelhafte Genuss verkeimten Wassers gilt als Hauptursache. Die durchschlagende Wirkung unsichtbarer Wasserbewohner lähmst beileibe nicht nur den Rucksack-Reisenden auf dem Asien-Trip, schon im Süden Europas steht es mit der Wasserhygiene nicht immer zum Besten und „Montezumas Rache“ ist die Folge.

Alkoholzusätze im Trinkgefäß – wie beliebt auch immer – reichen längst nicht aus, einen erfrischenden Schluck zu desinfizieren und Abkochen ist auf Dauer recht aufwändig. Die meisten Krankheitserreger werden durch (minutenlanges!) Kochen zwar eliminiert, Feststoffe und gelöste Chemikalien bleiben indes im Wasser, konzentrieren sich gar.

Im Reisemobil-Tank droht zudem immer Verkeimung, speziell wenn warmes Klima die Vermehrung der Erreger begünstigt. Wirksame Vorsorgemaßnahmen sind gefragt.

Die Wasseraufbereitung splittet sich in der Praxis in drei Bereiche: Klärung, Desinfektion und Konservierung. Methoden, Mittel und Materialien fürs private Wasserwerk finden sich in den Ausrüstungskatalogen für Camping, Freizeit und Outdoor-Aktivitäten; diverse Präparate sind aber auch schon in der Apotheke um die Ecke zu haben.

Bewährt haben sich Wasserzusätze in Tabletten-, Pulver- oder flüssiger Form. Bekannteste Vertreter: Micropur und Certisil argento. Deren Wirkung basiert auf Silberionen,



Selten zu finden: Ein separater Boiler.
Bei den meisten Mobilen ist die Truma C 6002-Heizung eingebaut, also eine Heizung/Boiler-Kombination.

killen auch UV-Strahler Keime, Bakterien und Viren; gegen Chemie im Wasser kann solch ein Kurzwellenstrahler allerdings nichts ausrichten. Umso wichtiger ist es, das komplette Frischwassersystem hygienisch sauber zu halten. Hierfür hält die Industrie geeignete Präparate bereit: Mittel wie certinox TankRein oder KeimEx in Verbindung mit PuroSil, die Wasserstoffperoxid und Silberionen enthalten, lösen mit Aktivsauerstoff Algen- und Bakterienbeläge, so genannte Biofilme, in den Frischwassertanks, Leitungen, Armaturen und Pumpen. Die Silberionen schützen das System dann vor Wiederverkeimung und verzögern die Bildung neuer Beläge.

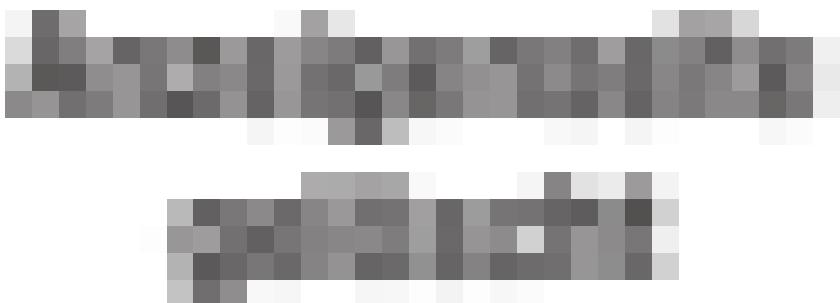
Ist das Bewusstsein für die Wasserproblematik erst einmal geschärft, kann mit den vielfältigen Aufbereitungs-Methoden auf Reisen allen Eventualitäten wirksam begegnet werden – der Gesundheit zuliebe.

Dieter S. Heinz

Nützliche Links

Wer vor dem Besuch seines Zubehörhändlers schon mal im Internet stöbern möchte, findet bei www.reich-web.com, www.yachticon.de, www.comet-pumpen.de, www.lilie.com ebenso wie bei www.r-freizeit-reisch.de eine umfassende Übersicht zu Armaturen, Fittings, Rohrsystemen, Pumpen und vieles mehr. Unter www.truma.com sind Bedienungs- und Einbuanleitungen zu Boilern und Heizungen mit integrierter Warmwasseraufbereitung downloadbar. Jede Menge Pumpen und weiteres Zubehör gibt's bei www.comet-pumpen.de.

Tipps und Produkte zur Wasseraufbereitung sowie zur Tank- und Frischwassersystem-Reinigung finden sich auf den Seiten vom „WasserPeter“ unter www.multiman.de, auf der www.wasserseite.com, bei www.dr.keddo.de, www.katadyn.de, www.certisil.de und unter www.biostream.de.



Wintertreffen

Heiß auf Weiß

Das Concorde-Wintertreffen hat eine lieb gewonnene Tradition. Auch 2007 treffen sich Concorde-Fahrer deshalb wieder im Schnee. Auf dem Komfortcampingplatz Seeblick Toni findet vom 26. Februar bis 4. März ein vielseitiges Erlebnis- und Erholungsprogramm statt. Viel körperliche Bewegung ist möglich, doch lässt der locker gefüllte Terminplan ausreichend Zeit fürs Feiern oder für Entspannung in Sauna, Dampfbad oder Whirlpool. 369 Euro kostet der Spaß für ein Reisemobil sowie zwei Personen, eine Verlängerungswoche wird vor Ort zum Sonderpreis von 144 Euro angeboten. Die Anmeldung erfolgt postalisch an die Concorde Reisemobile GmbH, Stichwort Wintertreffen, Concorde-Straße 2-4, 96132 Schlüsselfeld-Aschbach, oder per Fax an die Nummer 09555/922544. Informationen zu Seeblick Toni finden Sie im Internet unter www.camping-seeblick.at.

Ebenfalls nach Tirol zu Seeblick Toni zieht es die



Carthago-Fans, die auf dem Campingplatz ihre Winterrallye veranstalten. Vom 12. bis 18. Februar stept der Bär. Eine StädteTour in die Olympiastadt Innsbruck steht ebenso auf dem Programm wie Winterwanderungen, Schlittschuhlauf auf dem zugefrorenen Reintaler See oder eine Pferdeschlittenfahrt. Anmeldungen via Telefon 0661/86977625.



Pellkartoffeltour

Friesen nicht müde in Müden



Die Pellkartoffeltour – für eifrige Seher des NDR-Fernsehens ist sie beileibe keine Unbekannte mehr. Diese traumhaft idyllische Kutschfahrt von Müden durch die Kiefernwälder und Heidelandschaften der Lüneburger Heide unternahm der Reisemobilstammtisch Nordfriesland bei einem viertägigen Aufenthalt auf dem Stellplatz am Wildpark in Müden/Örte. Bei frisch gekochten, besonders schmackhaften Heidekartoffeln mit Kräuterquark sowie Matjes in Kräutersahnesoße ließen die Club-Mitglieder die Eindrücke von der Tour Revue passieren. Lecker.

Die nächsten Veranstaltungen des Clubs:

19. bis 21. Januar: Holsteiner Grünkohlessen in Looft, Veranstalter: IARMC Schleswig-Holstein;
 2. bis 4. Februar: Kohlfahrt 2007 in 26446 Etzel/Friedeburg, Veranstalter: RMC Weser-Ems;
 13. Februar: Reisemobilstammtisch in Enge (Dörpskrog) um 20 Uhr. Kontakt zum Reisemobilstammtisch Nordfriesland können Sie über die Telefonnummer 04662/4314 oder via E-Mail reisemobilstammtisch@foni.de knüpfen. Im Internet präsentiert sich der Club auf der Seite www.reisemobilstammtisch.de. Ansprechpartner sind Karin und Gunnar Jacobsen.

Treffs & Termine

18. Januar Der 1. Tiroler Wohnmobilclub veranstaltet einen Rodelausflug. Treffpunkt: Gasthof Rieder, Fischl. E-Mail: m.list@aon.at.

20. Januar Die Wohnmobil-Vagabunden Berlin treffen sich zu ihrer Jahreshauptversammlung. Uwe Brandt, Tel.: 030/66625080, www.wohnmobil-vagabunden.de.

19. bis 21. Januar 7. Oldenburger Kohl- und Pinkel-Essen in Lemwerder, Jürgen Peters, Tel.: 0421/673939.

20. Januar Der RMC Schleswig-Holstein trifft sich zum Klönabend in Kasenort (bei Wilster), Friedhelm Renner, Tel.: 04821/75584.

6. Februar Stammtisch des RMC Wien, Rudi Nemeth, Tel.: 0043/676/4304050.

6. Februar Der WMC Oberpfalz lädt zum Filmabend „10 Jahre WCO“ ein, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

9. Februar Der Eriba-Hymer-Club Württemberg erkundet Stuttgart bei Nacht, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531.

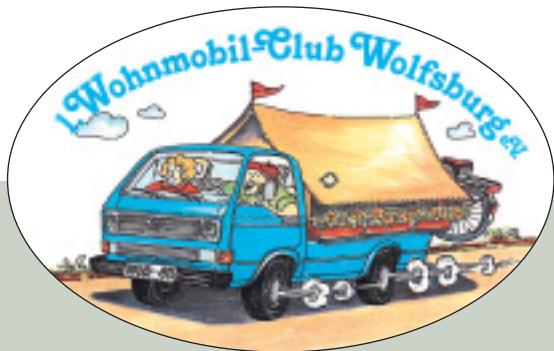
10. Februar Der Camping-Club Kraichgau trifft sich zum Clubabend in der Ratsstube in Sinsheim-Düren. Infos: Herbert Nötzel, 1. Vorstand, Telefon: 07261/61606.

15. Februar Der Eura Mobil Club feiert Fasching in Grünberg, Jürgen Vonderehr, Tel.: 06195/911273.

20. bis 22. Februar Der Eriba-Hymer-Club Schleswig-Holstein fährt zum Bikebrennen auf Nordstrand, Helmut Reinholdt, Tel.: 0451/27255.

23. Februar Stammtisch des RMC Hochwald mit anschließender Ausfahrt, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

23. bis 25. Februar EMC Nord Stammtisch Freiburg/Elbe, Anne Andresen, Tel.: 04621/957656.



Unser Club des Monats

Der **Wohnmobilclub Wolfsburg** gehört zu den ältesten Interessenverbündungen in der Szene, 1985 wurde er als lose Vereinigung von Gleichgesinnten gegründet. Bis heute sind noch vier der Gründungsmitglieder in dem 25 Einheiten starken Club aktiv, der seine Hauptaufgaben in der Förderung der Clubgemeinschaft sowie etwa zehn Ausfahrten im Jahr sieht. Ein Ziel konnten die Wölfe wegen des Widerstands der Stadt bis heute nicht erreichen: in Wolfsburg einen öffentlichen Stellplatz einzurichten. Doch mit Engagement und Hartnäckigkeit arbeiten die Clubber daran, die harte Nuss zu knacken. Der Club trifft sich an jedem ersten Mittwoch im Monat zum Stammtisch und am 7. Februar um 19.30 Uhr zur Jahreshauptversammlung im Vereinslokal im Kleingartenverein Westersieck in Wolfsburg. Informationen bei Bodo Mahnke, Tel.: 05363/992100, E-Mail: bodo.mahnke@web.de.

Club feiert Geburtstag**Engagiert in Bad Oldesloe**

Alles fing 1996 mit einem Aufruf in der regionalen Tageszeitung an: Michael Mielau, Horst Kikillus und Joachim Reher riefen die Bad Oldesloer Reisemobilisten zu einem Stammtisch mit Informationsaustausch auf. Daraus wurde in den Folgejahren ein Club mit 34 Mitgliedern nicht nur aus Bad Oldesloe, sondern auch aus Lübeck, Kiel oder Mölln.

Feste Vereinsstrukturen lehnten die Reisemobilfans aus dem Norden ab, was ihre

Schlagkraft auf politischer Ebene aber keineswegs schwächte. So können sie zum zehnten Geburtstag mit Stolz berichten, dass der Kreis Stormarn kein weißer Fleck mehr auf der Stellplatzlandkarte ist. Im Mai 2005 wurde Stormans erster Wohnmobilstellplatz auf dem Oldesloer Exer offiziell eingeweiht – erreicht hatten das die Stammtischmitglieder. Drei Tage dürfen Mobilisten auf dem Platz kostenlos stehen, die Entsorgung ist ebenfalls gratis.

Ahrtal-Tour**Albatrosse im Weinland**

Das Ahrtal gehört zu den besonders sehenswerten Flecken in Deutschland und, was viele nicht wissen, zu den feinsten Weinanbaugebieten. Davon konnten sich die Mitglieder des Reisemobilclubs Albatros bei ihrem Herbsttreffen überzeugen. Das fand statt auf dem Stellplatz des Hotels Recher Hof, der direkt am Ufer der Ahr liegt. Von dort fuhren

die Albatrosse zunächst mit dem Fahrrad nach Ahrweiler, um die schöne Altstadt zu besichtigen. Danach erkundeten die Clubmitglieder die Umgebung erst per pedes, um später mit Bahn oder Rad zum Winzerfestzug nach Dernau zu reisen. Einige ließen am Folgetag zum Ausklang auch noch die Rotweinwanderung nach Mayschoss folgen.

**Koordinationstreffen****„Süd-West-Schiene“ tagte**

Am Koordinationstreffen der „Süd-West-Schiene“ aus der Reisemobil-Union (RU) nahmen Vertreter von acht Clubs teil: Stammtisch Merzig, Deutsch-Französischer Reise-

mobil-Stammtisch Saarbrücken, RMC Hochwald, RMC Mittelbaden, WMF Rheinhessen, Sonnenberg-Tramps Pforzheim, Stammtisch Lorsch und Reisemobilfreunde Neu-

stadt/Weinstraße. Da sich inzwischen die „West-Schiene“ mit den Clubs der PLZ-Gebiete 4 und 5 gegründet hat, bedurfte es keiner Diskussion mehr, ob die „Süd-West-Schiene“ weitere Clubs integrieren solle. Es bleibt also bei den Clubs der PLZ-Gebiete 6 und 7. Zusätzlich sollen die Luxemburger und Schweizer Clubs als Gäste eingeladen werden. So werde das Koordinationstreffen nicht zu groß, die Fahrtstrecken nicht zu weit und man könne effektiv arbeiten, lautete die einhellige Meinung der Anwesenden.

Zur Klassifizierung von Stellplätzen meldeten sich viele der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu Wort. Einhellig war man der Meinung, dass eine Klassifizierung, wie der Deut-

sche Tourismusverband sie anstrebt, nicht den Interessen von Reisemobilisten entspreche und für viele einfache Stellplätze das Aus bedeute. Wichtig sei es, dass eine Vielzahl von Stellplätzen, vom einfachen Parkplatz bis zum gut ausgestatteten Reisemobilhafen erhalten bleibe. Stellplatz-Verordnungen gar würden diesem Interesse entgegenstehen. Es wurde auch begrüßt, dass die RU die Aktion „Uns sind Sterne schnuppe“ von REISEMOBIL INTERNATIONAL unterstützt.

Das Koordinationstreffen der „Süd-West-Schiene“ wird im nächsten Jahr vom RMC Mittelbaden ausgerichtet und soll am Samstag, dem 10. November 2007, stattfinden.

Burghart Schoer

Informationsforum **Zeigen Sie Ihren Club!**

Weil REISEMOBIL INTERNATIONAL die Aktivitäten deutscher Reisemobil-Clubs auch online unterstützen will, gibt es auf www.reisemobil-international.de ein Club-Forum. Dort erhalten Clubs ihr individuelles Schwarzes Brett. Auf diese Weise können sie ihren Mitgliedern sogar tagesaktuell alles mitteilen, was zum Clubleben gehört: Termine der Treffs, Personalien, Bekanntmachungen, Tipps für Ausfahrten, Berichte – kurzum: einfach alles, was berichtenswert ist. Die Clubmitglieder und andere inte-

ressierte Wohnmobilbesitzer sind so stets bestens darüber informiert, was sich im jeweiligen Club gerade tut.

Ihr Club ist noch nicht dabei? Das Verfahren dazu ist ganz einfach: einmal bei der Telefonnummer 0711/1346650 anrufen oder gleich per Brief (REISEMOBIL INTERNATIONAL, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart) oder E-Mail (clubs@dolde.de) mit Club-Logo melden, dass Ihre Gemeinschaft ins Internet-Clubforum aufgenommen werden soll. REISEMOBIL INTERNATIONAL richtet Ihnen dann Ihr Schwarzes Brett ein, Sie erhalten eine Zugangsberechtigung und beschicken Ihr Schwarzes Brett ab dann bequem von Ihrem heimischen Rechner aus.



Dieser Service ist kostenlos – REISEMOBIL INTERNATIONAL hat schließlich von Anfang an Wohnmobilclubs und ihre Aktivitäten unterstützt. Eine Bitte hat die Redaktion dennoch: Erfolgreich ist das Club-Forum nur, wenn auf den einzelnen

Schwarzen Brettern Leben herrscht. Wer mitmachen und das Internet als Kommunikationsmedium für seine Mitglieder nutzen will, sollte Bekanntmachungen stets aktualisieren. Nur dann bleiben die Seiten für Besucher attraktiv.



Uns sind Sterne schnuppe

Lesermeinungen zur Sterne-Klassifizierung von Stellplätzen

Unser Wohnmobil besitzt den Komfort, den wir wollen. Es benötigt lediglich einen Platz, auf dem es stehen darf. Wenn dieser dann noch eine angenehme Lage für Freizeitaktivitäten hat – umso besser. Selbst wenn Ver- und Entsorgung, Strom oder gar purer Luxus wie etwa in Rendsburg (Strom, Duschen, Toiletten, Spülraum, Waschmaschine) dazukommen, dann ist das in Ordnung und hat ganz sicher seine Berechtigung. Dass dieser Service mehr Geld kostet und anstandslos bezahlt werden sollte, versteht sich ebenfalls von selbst. Aber Sterne? Die braucht kein Mensch! Die sorgen dafür, dass es bald keine einfachen Plätze mehr gibt. Und das wäre ein echter Verlust und dieser Art, seine Freizeit zu verbringen, ganz sicher nicht zuträglich. Von uns ein klares Nein!

Familie Saß, Hamburg

Wenn ich Luxus haben möchte, dann gehe ich auf einen Campingplatz. Alles andere Wichtige habe ich im Reisemobil. Und obwohl ich Neueinsteigerin bin, finde ich die Stellplatzführer ausreichend, da ich dort alles Nötige habe. Mir ist es auch wichtig, dass die Plätze so günstig wie möglich bleiben können.

Ruth Pohlmann, Rosendahl

Wir benötigen überwiegend nur einen einfachen ruhigen Stellplatz. Wenn dieser dann noch eine Ver- und Entsorgungsmöglichkeit besitzt (und eventuell auch noch Stromanschlüsse), wäre das schon absolut okay. Wer den All-Inklusive-Luxus-Stellplatz wünscht, sollte wohl besser auf passende Campingplätze fahren. Wir möchten auf Stellplätzen nicht für Leistungen bezahlen, die wir nicht benötigen. Fast alle Wohnmobile sind heutzutage autark ausgestattet. Darum braucht eigentlich keiner separate Toiletten und Duschen auf Stellplätzen.

Karsten Brüggemann, Varel

Wir sind Reisemobilfahrer und eröffnen 2007 in Schleiden/Gemünd am Nationalpark Eifel einen neuen Wohnmobilhafen. Die Ausstattung ist so, wie jeder Wohnmobilfahrer sich einen Stellplatz vorstellt: gute Ver- und Entsorgung, Strom, ruhige Lage, zentrale Lage und ein fairer Preis. Wir brauchen keine Sterne, auch als Betreiber nicht. Uns sind Sterne auch schnuppe.

Elisabeth und Reiner Dartenne, Schleiden

Was braucht der Reisemobilist wirklich an einem Stellplatz? Einen ebenen Platz, Ver- und Entsorgung und eventuell die Möglichkeit für externe Stromversorgung im Winter oder bei schlechtem Wetter. Diese Ausstattungen sind in der Regel in den einschlägigen Stellplatzführern ausreichend dargestellt. Dazu noch drei Meter Abstand zum Nachbarn, wegen Feuerschutz und Diskretion, und natürlich das Stadtzentrum maximal 15 Gehminuten entfernt. Dusche und WC hat ein mit Recht als solches zu bezeichnendes Reisemobil an Bord. Wer diese eingebauten Einrichtungen nicht nutzen will, sollte auf Campingplätzen übernachten. Ein Vorschlag an die zahlreichen ADAC-Mitglieder, die gleichzeitig Reisemobilfahrer sind: In Mails und Leserbriefen an diesen Verein den Unmut über die Sterne-Bewertung äußern. Sonst zahlen wir bald alle 20 Euro pro Nacht, und jeder wundert sich, wie es dazu kam.

Siegfried Henning, Mainz

Wir steuern keinen Platz wegen der Sterne an, sondern weil er schön angelegt, ruhig und zentral ist. Der DTV sollte sich um sinnvollere Dinge kümmern als um Stellplatzklassifizierungen. Jeder Reisemobilist, so auch wir, entscheidet selbst, was er braucht und was nicht. Wir legen keinen Wert auf Plätze mit Einrichtungen wie WC und Dusche. Wir haben ja alles an Bord.

Jörg u. Marita Michel, Ascheberg

Luxus gehört nicht auf den Stellplatz, sondern allenfalls ins Wohnmobil. Hinter der Aktion steht nichts anderes als der Versuch von ein paar selbst ernannten Fachleuten aus dem Reisemobiltourismus, noch mehr privates Kapital zu erwirtschaften. Das ist zwar grundsätzlich legitim, aber bitte nicht auf unsere Kosten. Denn die Gebühren werden mit jedem Sternchen, das einem Platz zuteil wird, weiter steigen. Das braucht ja nun kein Mensch. Wer unbedingt Luxus möchte, dem stehen genug mit Sternen behangte Campingplätze offen.

Rudi Huth, Aschaffenburg

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, 7037 Stuttgart, Fax 0711/13466-68, E-Mail: info@reisemobil-international.de



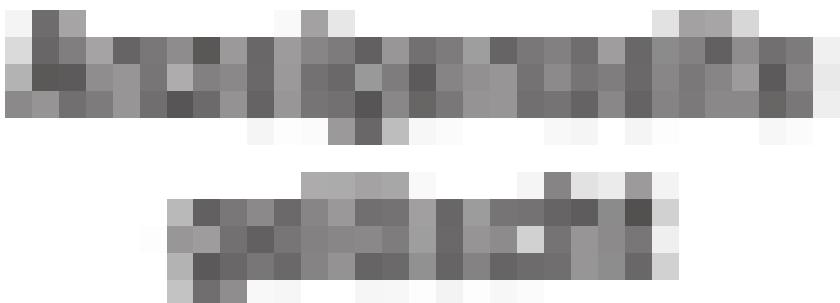
Die Aussagen in den Leserbriefen spiegeln nicht die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften von Leserinnen und Lesern zu kürzen.

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

Markt



**REISEMOBILE
ZUBEHÖR
REISEN
SERVICES**



**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

stellplätze



Stellplatz-Check
Neu und geprüft
Gewinnspiel
Von Lesern entdeckt
Fragebogen

**So entsteht der Bordatlas**

Alle Jahre wieder

Mitte Januar: Der Bordatlas 2007 ist da. Damit das Nachschlagewerk jedes Jahr erscheinen kann, sind viele Schritte nötig.

*Recherche vor Ort:
Adel Hess auf dem
Stellplatz und im
Büro. Geschafft,
der Bordatlas 2007
liegt nun vor.*



Es ist mal wieder geschafft. Wie schon in den Jahren zuvor übertrifft der neue Bordatlas alle Nachschlagewerke für den mobilen Urlauber. Doch es geht weiter. Getreu dem Fußball-Motto „nach dem Spiel ist vor dem Spiel“ fällt am Erscheinungstag der neuesten Ausgabe auch schon wieder der Startschuss für die redaktionelle Bearbeitung des nächsten Bordatlas, der genau 365 Tage später seinen Auftritt hat.

Premiere feierte der erste Bordatlas 1997 mit etwas mehr als 600 Stellplätzen. Von denen sind noch 400 Plätze mit von der Partie. Tausende sind inzwischen dazugekommen, hunderter aber auch wieder entfallen.

Seit der ersten Stunde liegt die Verantwortung für die Recherche bei Redakteurin Adel

Hess. Wie jedes Jahr hat sie alle Lesermeldungen geprüft, alle eingegangenen Änderungen der Stellplatzbetreiber eingearbeitet, alle Prüfberichte der Stellplatz-Korrespondenten gelesen, alle neuen Stellplätze eingetragen und alle nicht mehr existierenden Plätze gelöscht. Die neue Ausgabe verzeichnet über 500 neue Plätze – 120 sind rausgefallen. Der Bordatlas 2007 hat mehr als 3.800 Stellplätze.

Fertig – was heißt da fertig? „Schon einen Tag nach Redaktionsschluss könnte ich die Einträge vervollständigen“, sagt Adel Hess, „aber einmal muss ich einen Schlussstrich ziehen.“

Dann schlägt die Stunde von Gunild Carle: Sie korrigiert die von Adel Hess gepflegte Datenbank und erstellt das Layout der Stellplatzübersicht.

Nach Erscheinen des Standardwerks dauert es meist nur wenige Tage, bis die ersten Reaktionen eingehen. Spannend wird es nach den Osterferien, wenn die Leser die neue Ausgabe im ersten Urlaub auf Herz und Nieren geprüft haben.

Der weit überwiegende Teil der Leser schreibt seine positiven Eindrücke und Erfahrungen. „Das ist eine tolle Bestätigung für die monatelange Recherche“, freut sich Adel Hess.

Jährlich im September, wenn tausende Reisemobilisten unterwegs sind, beginnt die Änderungsumfrage aller bestehenden Stellplatzinträge. Das so genannte Update läuft an.

Im vergangenen Jahr waren es über 3.400 Briefe, die in Deutschland und Europa die Stellplatz-Betreiber erreichten.

Keine 24 Stunden lassen dann die ersten Reaktionen auf sich warten. Das Fax läuft heiß, das Telefon klingelt Sturm, und der E-Mail-Briefkasten quillt über.





Tage später schleppt die Briefträgerin Berge von Antwortschreiben in die Redaktion.

Wer nicht antwortet, nach dem wird per Telefon oder im Internet gefahndet. Jedoch ent-

wickelt sich die Stellplatz-Szene so rasant, dass es keine Gewähr für hundertprozentige Aktualität geben kann.

Immer up to date sind indes die Stellplatzbeschreibungen im Internet auf der Homepage www.bordatlas.de. Da werden Korrekturen von Lesern oder Stellplatz-Korrespondenten sofort vorgenommen und lassen sich jederzeit einsehen. Jede Mitteilung wird ernst genommen und sofort geprüft.

Deshalb auch die Bitte von Adel Hess: „Ärgern Sie sich nicht, wenn etwas mit den Gegebenheiten vor Ort nicht übereinstimmt. Schreiben Sie der Redaktion Ihre Erfahrungen, damit andere Reisemobilisten davon profitieren.“ *hjh*

Der Bordatlas – eine Erfolgsstory

20 Jahre Kompetenz

Alles begann im Jahr 1985, als Viechtach als erste deutsche Gemeinde Stellplätze einrichtete. Ein Jahr später gaben VW und Westfalia eine Karte heraus. Sie wies ganze zwölf Kommunen aus, die sich zum Reisemobil-tourismus bekannten.



1987 übernahm der Herstellerverband VDWH (heute CIVD) diese Aufgabe.

1988 stieg die Zahl solcher Kommunen auf stolze 148.

Der VDWH leistete **1988** Überzeugungsarbeit: Städten, Gemeinden und Campingunternehmern wurde die wachsende Bedeutung des Wohnmobiltourismus dargelegt.

1990 nannte die Karte schon 228 Städte und Gemeinden.

1992 erwuchs die Karte zu einem Büchlein mit 230 Adressen.

1994 produzierte der VDWH die Motorcaravan-Karte mit 311 reisemobil-freundlichen Kommunen.



REISEMOBIL INTERNATIONAL beginnt seine Reihe der Reisemobil-freundlichen Restaurants.

1997 REISEMOBIL INTERNATIONAL entwickelt den Bordatlas auf CD-ROM. Diese Scheibe nennt 1997 mehr als 600 Adressen.

1998 wird es ein gedruckter Atlas mit CD und 900 Adressen.

1999 ergibt die Arbeit der Redaktion 1.200 Stellplätze im Atlas und auf CD-ROM.

Im Jahr **2000** entwickelt sich der Bestand auf 1.600 recherchierte Adressen.

2001 sind es schon 1.800 Adresen mit Stellplätzen.

Im Jahr **2002** klettert deren Zahl auf 2.100.

2003 nennt der Bordatlas schon 2.400 Stellplätze.

2004 kommen 2.800 zusammen.

Im Jahr **2005** knackt der Bordatlas die 3.000er Schallgrenze.

2006 ergibt die Recherche 3.400 Adressen.

Für die Ausgabe **2007** trägt die Redaktion 3.800 Stellplätze zusammen.



Eine Tour von der Kieler zur Lübecker Bucht? Und das im Winter? „Na klar“, meint Dirk Bremken von der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein, „Nix wie los, die Stell-

plätze bieten auch in der kalten Jahreszeit guten Komfort.“ Also gut, dann starten wir an der Ostküste der Kieler Förde, in Laboe.

Etappe 1: Laboe

Näher ans Marine-Ehrenmal von Laboe kommt man

praktisch nicht: Direkt zu Füßen des Denkmals, nur durch etliche Bäume und Büsche getrennt, sind im mittleren Bereich des großen Parkplatzes 20 bis zu zwölf Meter lange Stellflächen auf Schotterrasen ausgewiesen. Jetzt in der Nebensaison ist es hier sehr ruhig,

nur im Hochsommer wuseln den ganzen Tag an- und abfahrende Pkw über den Platz. Sehr angenehm empfinden wir die Längsausrichtung der Parzellen, so dass kein benachbartes Fahrzeug den Blick verellt. Sobald wir das Reisemobil verlassen und einen Blick über den Birkenweg hinunter an die Kieler Förde werfen, zieht das Meer uns magisch an – das Ehrenmal kann warten. Auf der langen Uferpromenade schnuppern



Kompakt

24235 Laboe, Reisemobil-Stellplatz am Ehrenmal, Prof.-Muntzer-Ring, Tel.: 01805/557172, www.laboe.de, 20 Plätze, 12 Euro inklusive Kurtaxe.

Sehr empfehlenswert



wir Seeluft und wärmen uns in einem der zahlreichen Gasthäuser bei einem gemütlichen Grünkohl-Essen.

Etappe 2: Plön

Landeinwärts touren wir auf der B 76 Richtung Plön. Es

geht durch hügelige Landschaft vorbei an Feldern, Weiden und Wäldern. Ab Preetz säumen immer wieder kleine Weiher und Seen die Straße. In Plön erleben wir ein überaus überzeugendes Stellplatzkonzept – das beste der gesamten Region. Die

schnuckelige Kleinstadt an der Plöner Seenplatte bietet Mobil-Touristen die Wahl zwischen drei Übernachtungsplätzen: vom einfachen Stellplatz an der Straße über einen Reisemobilhafen vor dem Campingplatz bis hin zu Komfortplätzen auf dem Campingplatz selbst. Doch der Reihe nach: Lässt man auf der B 76 Richtung Neumünster den Ort und das Plöner Schloss links liegen, so führt die Straße nach wenigen hundert Metern am Kleinen Plöner See vorbei. Ein Hinweisschild zeigt rechts auf den „WoMo-Stop Plön“ mit asphaltierten Flächen für zehn Reisemobile. Unser Mobil parkt ganz dicht am See neben einer

Sitzgruppe aus Holz. So schön wie der Blick auf den See ist, so laut macht sich doch die Durchgangsstraße bemerkbar, die an den Platz grenzt. In einen Briefkasten an der Info-Wand depo-nieren wir die Stellplatzgebühr von fünf Euro – für einen Tag



Direkt unterhalb des Marine-Ehrenmals in Laboe gibt es Platz für 20 auch größere Reisemobile.



Kompakt

24306 Plön, WoMo-Stop Plön, Ascheberger Straße, Tel.: 04522/2769, 10 Plätze, 5 Euro inklusive Kurabgabe für 2 Personen.

Nur Durchgangsplatz





Wahrzeichen von Plön: das Schloss samt Gartenanlagen, auch vom Dampfer auf dem Plöner See aus zu sehen.



werden wir den Straßenlärm schon aushalten.

Ein kurzer Imbiss am benachbarten Kiosk tut gut, bevor wir zum Stadtbummel starten. Die zwei Kilometer entfernte Innenstadt von Plön erreichen wir zunächst über einen Weg entlang der Straße, dann biegen wir in den Schlossgarten ab, der bis zum Großen Plöner See hinunterführt. Hier eröffnet sich ein tolles Panorama auf den See und die teils bewaldeten Ufer. Die im Winter verwaisten Anlegestellen und der Bootshafen lassen ahnen, wie viele Ausflugsdampfer, Segel- und Sportboote im Frühjahr und Sommer den See bevölkern.

Doch auch in der kalten Jahreszeit ist Plön sehenswert: Etwa das Prinzenhaus, ein ehemaliges Lustschloss des Herzogs oder das Naturpark-Haus mit Seeadler-Flugsimulator, Zugvogelmodell, Fuchshöhle und Plankton-Tieren, den kleinsten Meerestieren, ganz groß.



Kompakt

24306 Plön, Wohnmobilhafen Naturcamping Spitzendorf, Ascheberger Straße 76, Tel.: 04522/2769, 14 Euro inklusive Strom, V/E, TV-Anschluss.

Sehr empfehlenswert

Weil sich das Wetter auf einmal von der besten Seite zeigt, verlängern wir unseren Plön-Aufenthalt um einen weiteren Tag. Wir wollen aber ruhiger stehen und steuern deshalb den wenige hundert Meter weiter Richtung Neumünster gelegenen Naturcamping Spitzendorf an. Dieser hat einen schönen Wohnmobilhafen neben dem Rezeptionsgebäude angelegt. Eigentlich

sind wir Ende November schon zu spät dran, der Platz öffnet erst wieder im April. Doch wir haben Glück: Der Campingplatz-Eigner Achim Kuhnt erledigt gerade Instandsetzungen auf dem Campinggelände. „Sie dürfen gerne hier stehen – auch wenn es nicht ganz so aufgeräumt ist“, lädt er uns ein, auf dem geschotterten Wohnmobilhafen zu übernachten. Hier gibt es Stromanschluss, Frischwasser und eine Entsorgungsmöglichkeit an jeder Stellfläche. Büsche und Bäume umgeben den Platz, einen Ausblick auf den See hat man allerdings nur vom Campingplatz aus – und der ist ebenfalls von Anfang November bis Ende März geschlossen. Zusammen mit Kuhnt schlendern wir über den an drei Seiten von Seen umgebenen Fünf-Sterne-Campingplatz. Auch die Gäste des Wohnmobilhafens können hier surfen, segeln oder ihr Kajak zu Wasser lassen. Das Kanucenter Plön direkt auf dem Platz vermietet Boote und Zubehör, ebenso die Segelschule Plön mit Surf- und Segelkursen, Katamaransegeln. Vom Campingplatz führt ein idyllischer Uferwanderweg sowie ein abends beleuchteter Fußweg in 15 Minuten zur Innenstadt. Schon jetzt steht fest: Spätestens im Sommer kommen wir wieder.

Etappe 3: Lensahn

Die nächste Etappe führt quer durch die Holsteinische Schweiz. Ein kleines Stück be-

nutzen wir die Autobahn A 1 Richtung Oldenburg/Fehmarn. Kurz nach der Ausfahrt 12/Lensahn empfängt uns nach wenigen Metern der Ort Lensahn, den wie überall in dieser Region rote Klinkerhäuser dominieren. Hinweisschilder führen zum Freibad, zum benachbarten Großen Mühlenteich und Reisemobilisten schließlich auf den mit Rasengittersteinen befestigten Platz direkt am Ufer des Teichs. Herrlich, diese Ruhe. Bäume säumen das Gelände, nur selten fährt ein Auto vorbei. Vogel-Liebhaber erwartet ein ganz besonderes Schauspiel: Seeadler umkreisen ihren Hort am Ufer des Mühlenteichs in Sichtweite des Stellplatzes – welch Glück, dass wir unser Fernglas an Bord haben.

Nur eines mutet befremdlich an: Die Ver- und Entsorgungsstation ist mit einem Gitterzaun verschlossen. „Im Winter wollen wir die Säule



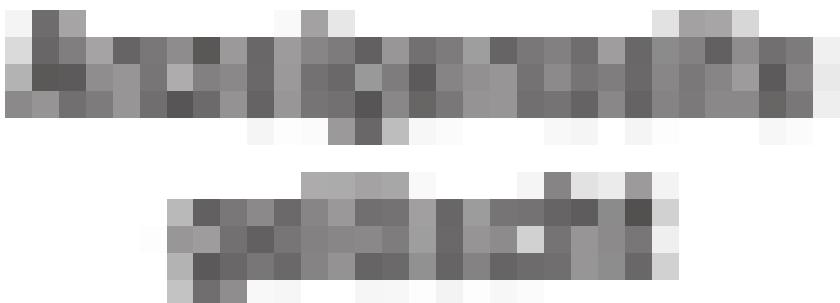
Kompakt

23738 Lensahn, Reisemobilplatz Lensahn, Dr. Julius-Stinde-Straße, Tel.: 04363/851, 15 Plätze, 6,50 Euro, Pauschale 10 Euro inklusive Familienkarte für Waldfreibad, V/E.

Sehr empfehlenswert

Ruhe und Entspannung verspricht ein Stellplatz-Aufenthalt am Großen Mühlenteich.







schützen, damit ein paar problematische Jugendliche erst gar nicht auf dumme Gedanken kommen", erklärt Klaus Winter, Bürgermeister der Stadt.

Schade, dass gerade Winter ist. Zu gerne hätten wir unsere Runden im idyllischen, beheizten Waldfreibad gleich nebenan gedreht. Auch der Museumshof Lensahn öffnet nur von Mitte März bis Mitte November – er ist schon deswegen besuchenswert, weil man hier die alten Acker- und Haushaltsgeräte nicht nur anschauen, sondern auch ausprobieren darf.

Prima Idee: Mit der Wohnmobil-Card Lensahn, die man bei Bezahlung der Stellplatz-Gebühr bei Familie Preiß im Freibad erhält, gewähren fünf Geschäfte Preisvergünstigungen. So bekommen wir bei der Räucherei nebst Imbiss Fisch-Meier ab einem Einkauf von zehn Euro drei Prozent Rabatt, der Ostsee-Campingpartner Dirk Ruhe gibt fünf Prozent Nachlass auf Campingartikel. Die Pucki-Bäckerei spendiert beim Einkauf von fünf Brötchen eine Semmel gratis.

Weniger idyllisch dagegen zeigt sich der Stellplatz beim Reisemobil-Händler Ostsee-Campingpartner. Der Platz ist bereits am Ortseingang ausgeschildert: einfach rechts in das Industriegebiet abbiegen. Eine Schranke grenzt den geschotterten Platz von der Straße ab. Im Winter zeigt sich das Gelände weniger einladend, weil auf ihm jede Menge Freizeitfahrzeuge des Händlers abgestellt sind. Im Sommer jedoch ist es ein beliebter Durchgangsplatz, nur 15 Kilometer von Fehmarn und 25 Kilometer vom Fährhafen Puttgarden entfernt.



Kompakt

23738 Lensahn, Ostsee Campingpartner, Zum Windpark 10, Tel.: 04363/903090, www.wohnwagenwelt.de, 25 Plätze, 8 Euro, V/E.

Nur Durchgangsplatz

Ab einem Kauf im Wert von 50 Euro im Camping-Zubehörshop verrechnet der Ostsee-Campingpartner die Übernachtungsgebühr von acht Euro.

Etappe 4: Grömitz

Von Lensahn aus erreicht man nach wenigen Kilometern auf der L58 und später B 501 das Ostseebad Grömitz an der Lübecker Bucht. Das Reisemobil zuckelt gemächlich durch kleine Ortschaften, Waldstücke und an Pferdekoppeln vorbei bis zum Großparkplatz, der einen separaten Bereich für Reisemobile ausweist. Von den vorderen Stellplätzen in Straßennähe hat man einen weiten Blick Richtung Ostsee, die weiter hinten gelegenen sind dafür noch ruhiger. Seit kurzem gibt



Badespaß mit Wellengang bietet das Meerwasser-Bad Grömitzer Welle.



Kompakt

23743 Grömitz, Großparkplatz Grömitz, Gildestraße, Tel.: 04562/256237, www.groemitz.de, 60 Plätze, 10 Euro, V/E, Strom.

Empfehlenswert

es auch Elektro-Anschluss: Die Stadt hat die alten Stromsäulen vom Yachthafen montiert.

Vom Platz aus führt die Straße direkt hinunter zum Stadtzentrum, der Promenade und dem Hafen. Im November haben wir allerdings einige Mühe, ein geöffnetes Restaurant oder Café zu finden. Dafür tummeln sich gerade bei diesem Wetter im Erlebnis-Meerwasser-Bad Grömitzer Welle umso mehr Gäste am und im Wasser.

Wer maritimes Flair erleben möchte, sollte sich die Grömitzer Woche im Juli vormerken. Dann ist der Ort ein Treffpunkt für Segelsport- und Motorbootfreunde. Von der 400 Meter langen Seibrücke starten im Sommer zahlreiche Schiffs-Ausflüge.

Etappe 5: Neustadt

Nur wenige Kilometer weiter südlich entlang der Lübecker Bucht auf der L 501 schauen wir uns noch einen zukünftigen Stellplatz in Neustadt-Pelzerhaken an, der im Sommer 2007 eröffnet werden soll. Nur 100 Meter vom

Strand entfernt hinter Dünen und Buschrosen ist der Platz in Arbeit, auch ringsherum wird noch kräftig gebaut. Die Gäste sollen jede Menge Infrastruktur in der Nachbarschaft nutzen können: etwa die Toiletten der Segelschule, die Strandsauna sowie Imbissbuden entlang



Kompakt

23730 Neustadt-Pelzerhaken, Reisemobilstellplatz, Auf der Pelzerwiese, Tel.: 04561/539910, 50 Plätze, V/E, Strom. (Eröffnung Sommer 2007)

Noch im Bau



Das Gelände am Ostsee-Campingpartner eignet sich nur für eine Nacht – etwa auf der Skandinavien-Fahrt.



der Strandpromenade. Man hört die Wellen der Ostsee ans Ufer schlagen, die Möwen am Strand kreischen. Entlang der Lübecker Bucht schlendern wir etwa 700 Meter weit bis zum Ortskern von Pelzerhaken, wo wir uns in einem gemütlichen Café bei Tee mit Rum wärmen. Auf dem Rückweg lassen wir uns wieder von der frischen Ostseebrise durchpusten.

Zum Übernachten auf unserer letzten Etappe weiter gen Süden wählen wir den Stellplatz P5 am Binnenwasser aus. Auch wenn dieser Platz, den die Stadtwerke betreiben, nur einen Kompromiss darstellt. „Der Platz ist zu abgelegen am Waldrand, der Untergrund zu uneben“, bemängelt Dirk Bremken auf seiner Stellplatz-Inspektions-Tour. Recht hat er,

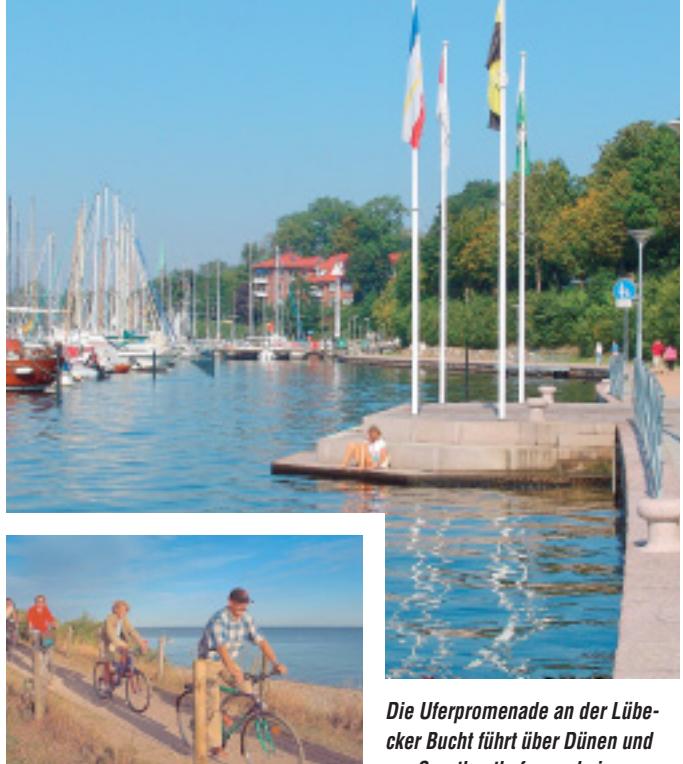
aber für eine Nacht ist es okay. Zum Abschluss unserer Tour von der Kieler zur Lübecker Bucht lassen wir in einer netten Kneipe im Alten Speicher am Yachthafen Neustadt alle Eindrücke noch einmal Revue passieren und sind schon gespannt darauf, was uns bei unserem nächsten Stellplatz-Check erwartet. *Sabine Scholz*



Kompakt

23730 Neustadt, P 5 am Binnenwasser,
Tel.: 04561/51100, 10 Plätze, 5 Euro.

Bedingt empfehlenswert



Die Uferpromenade an der Lübecker Bucht führt über Dünen und am Sportboothafen vorbei.



73345 Abtsgmünd-Hohenstadt, Schwäbische Alb

Loipe direkt vor der Haustür

Der neu eröffnete Camping Waldpark bietet auf seinem großen geschotterten Parkplatz vor der Schranke Stellflächen für zehn Reisemobile. Die Übernachtung kostet acht Euro, Strom, Wasser und WC-Nutzung inklusive. Wer mag, wechselt auf den ebenfalls geschotterten Stellplatz neben dem Restaurant, der zwar vor dem eigentlichen Campinggelände, jedoch hinter der Schranke liegt.

Von Hohenstadt aus, dem mit 822 Meter über NN höchst gelegenen Ort der Schwäbischen Alb, lässt es sich vorzüglich zum Wintersport starten: Eine Loipe führt direkt am Haus vorbei, der Skilift Westerheim ist drei Kilometer entfernt, weitere Lifte und Skigebiete im näheren Umkreis erreichbar.



Im Sommer besuchen die Gäste das Thermalbad oder das zehn Kilometer entfernte Biosphärenreservat, erkunden Burgen oder nehmen Unterricht im Reitstall. Sehenswert sind der barocke Heckengarten von Schloss Hohenstadt sowie Ausstellungen im Schloss Abtsgmünd-Untergröningen. Tel.: 07335/6754, Internet: www.waldpark-hohenstadt.de.



Fotos: Camping Waldpark, Gemeinde Abtsgmünd



Gewinnen Sie

einen Aufenthalt am

Camping Waldpark Hohenstadt

76669 Bad Schönborn, Kraichgau

Sauna mit Verwöhn-Programm

Erst wenige Wochen hat der Wellmobil Park am Kurbad Thermarium geöffnet. Auf Asphalt, Schotter und Schotterrasen stehen bis zu 87 Reisemobile direkt am Kurzentrum, zehn Gehminuten vom Ortskern entfernt.

Von 7.30 bis 10 Uhr gibt es frische Brötchen direkt am Platz. Ein Lebensmittelladen ist nur einen Kilometer entfernt. Die Entsorgung an der ST-SAN Station ist kostenlos. 100 Liter Frischwasser kosten einen Euro, zehn Liter an einer extra ST-UNI-Station zehn Cent.

Im benachbarten Thermarium relaxen die Gäste im 31 bis 35 Grad warmen Thermalwasser und kommen bei Aquafitness in Schwung. Sie schwit-

zen in der Sauna und entspannen in der Tot Meer-Salzgrotte. Bei La-Stone-Massagen wird der Körper mit heißen und kalten Steinen belegt und anschließend massiert.

Die Betreiber-Familie Köhler will künftig Thermal-Pauschalen für Reisemobilisten anbieten. Weitere Infos über den Service des Thermaiums im Internet: www.thermarium.de.



Von Klaus
Federolf
entdeckt



Wellmobil Park, Kraichgaustraße 16, Tel.: 07253/968459, www.wellmobilpark.de, 87 Plätze, 7,50 Euro inklusive Kurtaxe, Strom 1,50 Euro, V/E.



Fotos: Federolf, Thermarium



Von Wolf-
Dieter Hildisch
entdeckt



38315 Hornburg, Harz

Altstadt mit Fachwerk vom Feinsten

Vom gemeindeeigenen Kurzzeit-Stellplatz an der Iberg-Gaststätte eröffnet sich ein schöner Blick auf die 1.000 Jahre alte Innenstadt von Hornburg, die vollständig un-

ter Denkmalschutz steht. 400 Fachwerkhäuser bilden ein mittelalterliches Kleinod an der Deutschen Fachwerkstraße. In wenigen Minuten erreichen Reisemobilisten die Altstadt,

um an Kirchenführungen, einem abendlichen Rundgang mit Nachtwächter oder Führungen durch den Garten der Sinne teilzunehmen.

Oberhalb von Hornburg im Wald finden an der Gaststätte 20 Reisemobile auf Asphalt und Schotterrasen ein Plätzchen. Strom und Wasser gibt es auf Anfrage, eine Entsorgung ist möglich am Autohof Schladen sowie an der Kläranlage Schladen, jeweils sechs Kilometer entfernt.



Kompakt

Iberg Gaststätte, Schützenallee 1, Tel.: 05334/1239, Internet: www.iberg-gaststaette.de, 20 Plätze, 2 Euro, Wasser und Strom auf Anfrage.



kurz & knapp

69434 Hirschhorn

Auf dem asphaltierten Parkplatz Slipanlage in der Jahnstraße finden acht Reisemobile direkt am Neckar Platz. Der Aufenthalt ist kostenlos, die historische Altstadt und Burg Hirschhorn liegen nur 200 Meter entfernt. Eine Entsorgung ist am sechs Kilometer entfernten Klärwerk Neckarsteinach möglich. Tel.: 06272/1742, Internet: www.hirschhorn.de.



200 Meter vom Stellplatz entfernt thront Burg Hirschhorn am Neckar.

26907 Walchum

Am Marinapark und Campingplatz Emstal stehen ganzjährig acht Stellflächen für Reisemobile zur Verfügung. Pro Person kostet die Übernachtung in der Steinbilder Straße 80 drei Euro. Direkt am Platz findet sich eine Ver- und Entsorgungsstation, das Hafencafé an der Ems serviert kleine warme und kalte Gerichte. Tel.: 04963/910810, Internet: www.marinapark.de.

Holland-Grenzgebiet

Das kostenlose Faltblatt „Reisemobilstellplätze grenzüberschreitend“ beschreibt Übernachtungsplätze in der Region um Aalten, Bocholt, Isselburg und Rhede in deutscher und holländischer Sprache. Anzufordern bei der Tourist-Info Bocholt, Tel.: 02871/5044,



Foto: Rheinpark-Therme



Von Dieter
Kessel
entdeckt



Kompakt

Kristall Rheinpark-Therme, Allée St. Pierre les Nemours 1, Tel.: 02635/952110, www.kristall-rheinpark-therme.de, kostenlos.

53557 Bad Honnigen, Rhein

Wellness im Thermalbad

Die Rheinpark Therme liegt direkt neben dem Lido Camping Bad Honnigen, der jedoch im Winter geschlossen ist. Bis Mitte März aber können Reisemobilisten auf einem Areal neben der Therme kostenlos stehen, allerdings ohne Strom und Entsorgung. Ab März bietet der Campingplatz günstige Kurzzeit-Tarife für eine Nacht an.

Das Thermalbad ist mit Marmor im venezianischen Stil gestaltet, 33 Grad warmes

Heilwasser innen und 31 Grad in den Außenbecken entspannt die Muskulatur ebenso wie eine Seifen-Rubbelmassage im Hammam. Der Sauna-Freibereich mit Liegewiese grenzt direkt an den Rhein. Mitten im Freien stehen drei Gondel-Saunen, die 100 Grad heiße Lido-Sauna erfreut Sauna-Profis. Das Thermen-Restaurant mit Sonnenterrasse hat ebenso wie die Therme wochentags bis 22 Uhr, am Samstag bis 23 Uhr geöffnet.

97657 Sandberg-Langenleiten, Bayerische Rhön Loipen und Mountainbike-Pfade

Auf einem großen, asphaltierten Parkplatz vor dem Gasthof Zur Rhön Akropolis haben fünf Reisemobile Platz. Wer beim griechischen Wirt Gerichte aus Hellas und Deutschland bestellt, übernachtet kostenlos. Für Strom sind 2,50 Euro, für Wasser ein Euro fällig.



Eine Entsorgungs-Möglichkeit gibt es am Hallenbad Bischofsheim-Haselbach.

Am drei Kilometer entfernten Feuerberg transportiert der Skilift die Gäste zu auch für Einsteiger und Kinder geeigneten Pisten. Langläuferr finden gespurte Loipen, Mountainbiker abwechslungsreiche Strecken. In mehrere etwa 20 Kilometer entfernte Städte lohnen sich Tagesausflüge: Bad Brückenau, Bad Neustadt und Bad Kissingen. Tel.: 09701/907348.

**Boxenstopp beim Griechen:
Gasthof Zur Rhön Akropolis.**

BORDATLAS 2007 Gewichtiger Lotse

3.800 ausführlich beschriebene und bebilderte Stellplätze in Europa enthält der aktualisierte BORDATLAS 2007. Nach sorgfältigen Recherchen wurden 121 Plätze aus dem Verzeichnis gestrichen und an ihrer Stelle mehr als 500 neu entdeckte Plätze aus dem In- und Ausland aufgenommen. Außerdem im neuen BORDATLAS: Eine Übersicht aller Entsorgungsstationen in Europa, Events an Stellplätzen und jede Menge News. Den dicken Pfadfinder gibt es ab dem 19. Januar 2007 am Kiosk, im Buchhandel und an Tankstellen. Oder Sie füllen den Bestell-Coupon auf Seite 21 in unserer Beilage mobil reisen aus.





Reisemobil-Workshop Flensburg

Aufbruchstimmung

Wie sieht ein Stellplatz aus? Mit welcher Mindest-Ausstattung sollte er versehen sein? Über solch praktische Themen referierte Sabine Scholz, Redakteurin von REISEMOBIL INTERNATIONAL, Ende November 2006 in Flensburg. „Reisemobilfreundliche Region Ostseeküste-Binnenland“ lautete das Thema einer Informationsveranstaltung zum Reisemobiltourismus, zu der die Wirtschaftsförderungs- und Regional-Entwicklungsgesellschaft Flensburg/Schleswig (WiREG) zusammen mit der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (EgOH) eingeladen hatte.

EgOH-Projektmanager Dirk Bremken stellte den „Handlungsleitfaden zum Einrichten von Reisemobilstellplätzen in Schleswig-Holstein“ vor, eine Hilfe für Gemeinden und Privat-Initiatoren, die sich bisher noch nie mit dem Thema befasst haben.

Dass Bremken es ernst meint mit seinem Engagement, unterstreicht der Initiator des Workshops im Technologiezentrum Flensburg: „Mein Ziel ist, hier im Norden ein so dichtes Netz an Stellplätzen zu schaffen, dass wir der Mosel als Nummer eins unter den Reisemobil-Regionen den Rang ablaufen.“ Dafür kämpft der Diplom-Geograf und erfahrene Reisemobilist seit Jahren gegen Vorurteile der Gemeinden und zeigt Wege auf, wie selbst Campingplatzbetreiber Reisemobilisten als Gäste gewinnen.

Den Argumenten der Referenten Sabine Scholz, Dirk Bremken sowie Marketingberater Peter Hübner von Projekt M konnten sich die Teilnehmer der Tagung kaum verschließen: Bürgermeister, Touristik-Fachleute und Campingplatzbetreiber zeigten sich überrascht, dass sie auch mit geringem finanziellen Einsatz in kurzer Zeit Stellflächen ausweisen könnten. Obendrein untermauerte Flensburgs Oberbürgermeister Tscheuschner die Wichtigkeit des Reisemobiltourismus und ermunterte die Gäste, dieses Thema mehr in den Fremdenverkehr einzubinden.

Die Vorträge ermutigten die Teilnehmer, selbst aktiv zu werden. „Ich werde unseren Bürgermeister ansprechen – als Reisemobilistin möchte ich mehr für diese Urlauber tun“, versprach Karen Kock vom Fremdenverkehrsverband Südangeln. Rosemarie Sörensen vom Touristbüro Gelting will den bestehenden Stellplatz weiter ausbauen: „Da sehe ich noch Chancen – lasst sie uns nutzen.“

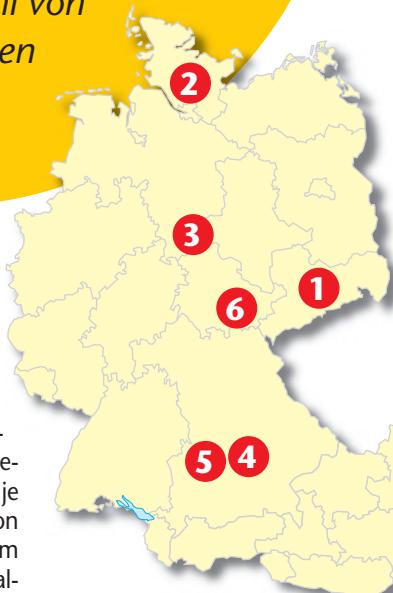
Der Handlungsleitfaden der EGOH zur Errichtung von Reisemobil-Sellplätzen in Schleswig-Holstein kann angefordert werden bei der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein, Tel.: 04521/808-592.





Stellplätze – entdeckt von Lesern für Leser

Regelmäßig präsentiert Ihnen
REISEMOBIL INTERNATIONAL eine
topaktuelle Auswahl von
Stellplatz-Meldungen
unserer Leser.



02736 Oppach

1 Mitten im Lausitzer Bergland liegt der Stellplatz Oppach direkt an der B 96. Bis zu acht Reisemobile übernachten im eingezäunten Gelände auf Schotterrasen für je zehn Euro – allerdings nur von Ostern bis Ende Oktober. Strom und Wasser sind im Preis enthalten, Ver- und Entsorgen ist auf dem Campingplatz Waltersdorf (20 Kilometer entfernt) möglich. Tel.: 035872/33565.

Christian Sensenschmidt,
Oppach

24589 Nortorf

2 Ideal für einen Zwischenstopp in Holstein auf der Fahrt nach Skandinavien: Bis zu 30 Reisemobile können auf dem Übernachtungsplatz am Gasthof Ritzebüttel in der Rendsburger Straße 11 zwischen dem 1. März und 31. Oktober stehen. 16 Euro zahlen zwei Personen, Strom und Dusche inbegriffen. Tel.: 04392/8480-0.

Christel Collin, Bokel

37213 Witzenhausen

3 Unmittelbar am alten Diebesturm vor der Stadtmauer in der Oberburgstraße/Ecke Schützenstraße hat Witzenhausen im Werratal drei Stellflächen

85368 Wang

4 Auf einem Wiesenparkplatz gegenüber der Schloßgaststätte im Isareck 3 gibt es Platz für zehn Reisemobile. Eine Entsorgung ist an der Kläranlage im benachbarten Moosberg möglich. Die Übernachtung kostet nichts, sofern die Gäste im Restaurant einkehren. Die bayrische Gaststätte ist ganzjährig täglich geöffnet. Im Sommer dürfen alle Gäste ihre eigene Brotzeit in den Biergarten mitbringen. Tel.: 08761/729956, E-Mail: Alsareck@aol.com.

Wolfgang Köppl, Moosburg

86356 Neusäß

5 In der Nähe von Augsburg hat der Gasthof Schmid, Töpferstraße 1, Platz für zehn Reisemobile. Bei Verzehr in den Gasträumen ist der Aufenthalt kostenlos, ansonsten kassiert der Wirt drei Euro. Mittwoch ist Ruhtag. Tel.: 0821/464686.

Anton Schmid, Neusäß

98711 Suhl/Vesser

6 Kostenlose Stellflächen auf Rasengittersteinen für drei Reisemobile gibt es auf dem neu angelegten Parkplatz am thüringischen Heimatmuseum Offenstall, Im Vesser. Das Skigebiet am Crux hat gut beschilderte Loipen, einen Lift und Rodelhang.

Besonders schön im Sommer: der Naturlehrpfad, Beeren- und Kräuterlehrpfad. Tel.: 036782/61300, www.vesser.de. Heinz Wittmann, Homburg

Bäume und Wiesen umgeben den neuen Stellplatz in Suhl/Vesser.



A-7093 Jois

7 Das ganzjährig geöffnete Bioweingut Edelhof, Hauptplatz 6, hat in seinem Innenhof Platz für 15 Reisemobile. Die Übernachtung nahe dem Neusiedlersee kostet zehn Euro für das Fahrzeug zuzüglich fünf Euro für jede Person. Nebenkosten für Strom, Wasser und WC: fünf Euro. Gäste, die Wein beim Winzer kaufen, zahlen jeweils nur die Hälfte. Tel.: 0043/2160/8291, www.bioweingut-edelhof.at.

Edgar Schneider, Korbach

A-2185 Stützenhofen

8 Im Weinviertel nahe der tschechischen Grenze neben der Heurigen-Wirtschaft Berg-Hahn finden zehn Reisemobile in der Dorfmitte auf einer Schotterfläche Platz. Pro Nacht berechnet der Heurigen-Wirt Rudolf Hahn sechs Euro pro Mobil, Strom nach Verbrauch. Er lädt die Gäste zu Rundfahrten durch Weinberge mit einem alten Traktor oder zur Besichtigung seines Weinkellers ein. Frühstücksservice ist möglich. Tel.: 0043/2554/8150, www.berghahn.at.

Rolf Oelschlegel, Neumarkt

Liebe Leser, Sie sind unsere beste Info-Quelle

Haben auch Sie einen Stellplatz entdeckt? Dann schicken Sie uns doch bitte Infos darüber – andere Reisemobilisten werden es Ihnen danken. Und Sie helfen so, am flächendeckenden Stellplatz-Netz weiterzuwenden. Den Fragebogen dazu finden Sie auf der nächsten Seite. Danke für Ihre Mühe!



Einfach ausschneiden und einsenden an:

Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL
DoldeMedien Verlag GmbH
Postwiesenstr. 5 A

70327 Stuttgart

Absender:

Name _____

Adresse _____

PLZ/Wohnort _____

Telefon _____

Ich habe einen Stellplatz entdeckt:

Die Adresse des Stellplatzes:

Bezeichnung: _____
 Straße: _____
 PLZ/Ort: _____
 Telefon/Fax: _____
 E-Mail: _____
 Homepage: _____

Inhaber/Verantwortlicher:

Ich bin mit der kostenlosen Veröffentlichung des 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:





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

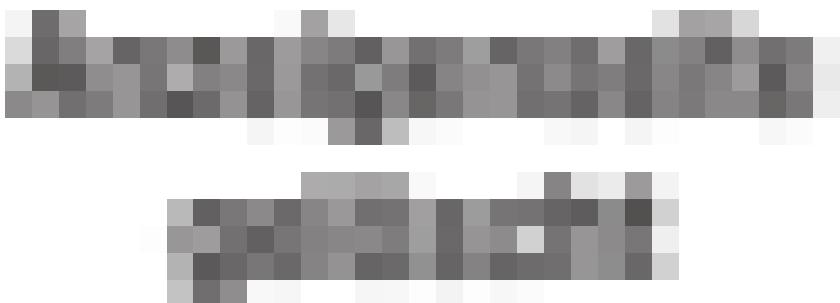
18. Falls vorhanden, tragen Sie bitte die GPS-Daten Ihres Stellplatzes ein (möglichst im Karten-Datum WGS 84):

Breite

Grad Min. Sek. N S

Länge

Grad Min. Sek. O W



Camping Harfenmühle

Die Oase für mobile Genießer

Reisemobilisten kommen nicht nur wegen der Stellplätze zum Camping Harfenmühle in Asbacherhütte.



Immer wieder schlagen Restaurant-Tester den Weg nach Asbacherhütte ein, wenn es darum geht, Kochmützen, Löffel oder Sterne zu verteilen: Das Restaurant Harfenmühle gehört zum festen Bestandteil einschlägiger Gourmet-Führer. So schreibt der Gault Millau: „Die Gerichte haben weiterhin kreativen Pfiff. Das gilt für Hummer-/Wachtel-Koriander-Salat ebenso wie für das Staubenküken auf Couscous und Tintenfischglacé.“

Aber auch Reisemobilisten kehren gern in diesen Sterne-Tempel ein. Kamin und Korbstühle prägen den gemütlich mediterranen Rahmen. Die Küche rekrutiert sich aus internationalen Gerichten, wobei eine französische Essenz deutlich herauszuschmecken ist.

Wer's preiswerter mag, aber dennoch gut bürgerlich, geht in die Mühlenstube.



Zu den beiden Restaurants gehört der gleichnamige Campingplatz mit 80 Stand- und 80 Dauerplätzen. Vor einem Jahr erst schuf die Betreiberfamilie Koch vor der Schranke ein Extra-Terrain für Reisemobile.

Bis zu 30 Einheiten finden dort Platz. Sie stehen auf einer geschotterten Wiese vor der Lokalität. Jede Parzelle verfügt über Strom- und Frischwasseranschluss. Camping Harfenmühle hat zudem eine Entleerungsstation für Abwasser- und Fäkalitanks sowie für Chemietoiletten und Schwarzwassertanks mit Chemiezusätzen im Angebot. In der Nähe des Reisemobilhafens entsteht derzeit ein neues Sanitärbauwerk, das Ostern 2007 fertiggestellt sein soll.

Das Areal liegt an der Edelsteinstraße unweit von Idar-Oberstein mitten im Hunsrück. Etliche Bergwerke zeugen von

der Tradition, allerdings werden heute keine Edelsteine mehr gefördert. Die Minen dienen lediglich als museale Attraktion für Touristen.

Reisemobilisten auf dem Stellplatz bezahlen pauschal zehn Euro pro Nacht, dürfen jedoch sämtliche Einrichtungen auf dem Camp nutzen, etwa Sauna, Tennis und drahtloses Internet. Auch Angler und Nordic-Walker kommen auf ihre Kosten. Für Walker interessant: Im März 2007 öffnet der Nordic-Walking-Park Mörschied-Burr seine Wege mit einer Gesamtstrecke von 93 Kilometern. Einstiegsmöglichkeiten bestehen direkt am Platz.

Das Herz von Platzchef Dieter Koch schlägt für die mobile Zunft. Er etablierte mit drei VW Caddy eine kleine Vermietflotte für Reisemobilisten: „Damit die Motorcaravaner flexibler und wendiger sind.“ Für

Stellplatz-Info: Harfenmühle in Asbacherhütte

Ganzjährig geöffnet, Hunde sind erlaubt. An- und Abfahrt rund um die Uhr. Gebühren pro Einheit pauschal 10 Euro, Entsorgung, Frischwasser und Strom inklusive. Eine Duschmarke kostet 50 Cent. Entleerungsstation für Fäkal- und Abwassertanks, Ausguss für Chemietoiletten. Sehenswürdigkeiten: Historisches Herrstein, Wildfreigehege Wildenburg, Edelsteinminen. Freizeitangebote: Edelsteinschleiferei, Nordic Walking, Angeln, Tennis.

Adresse: Camping Harfenmühle, 55758 Asbacherhütte, Tel.: 06786/7076, Internet: www.camping-harfenmuehle.de.

einen Tag inklusive 100 Kilometer kostet die Miete 59 Euro, bis 250 Kilometer 72 Euro.



Das Gourmet-Restaurant Harfenmühle am gleichnamigen Campingplatz serviert köstliche Variationen aus Fleisch und Fisch, dazu gibt's delikate Desserts.

Spezielle, nicht alltägliche Arrangements sollen den Aufenthalt auf dem Platz zusätzlich versüßen. Unter dem viel versprechenden Motto „Campen und Träumen“ erwartet den

Gast beispielsweise ein Sechs-Gänge-Überraschungsmenü im Restaurant Harfenmühle für 70 Euro pro Person. Eine Übernachtung inklusive.

Rainer Schneekloth

CAMPING-TELEGRAMM

+++ Neue Broschüre mit Camperrouten. „Camping & Caravaning in Dänemark“ heißt die neue Broschüre von **VisitDenmark** für Freunde der Ferien im Freien. Neu sind sieben interessante Camperrouten mit je 16 Ausflugsvorschlägen. Die Broschüre erhalten Sie kostenlos bei VisitDenmark, Postfach 701740, D-22017 Hamburg, Tel.: 01805/326463 (12 Cent/Min.), Internet: www.visitdenmark.com.

+++ **Qualitätscamps** laden ein. 27 Campingplätze in Lothringen tragen das Siegel „Camping Qualité“, die einzige offizielle französische Qualitätscharta für Campingplätze. Im Mai, Juni und September 2007 bieten diese Camps besonders günstige Preise an. Wer vier Nächte bleibt, erhält die fünfte kostenlos. Tel.: 0033/383800180 oder Internet: www.crt-lorraine.fr. +++ Sonnige Aussichten.

Vacansoleil und Selectravel, Vermieter von Stellplätzen, Mietcaravans und Bungalowzelten vornehmlich in Frankreich, Spanien und Italien, stellen ihre Kataloge 2007 vor. Einfach bestellen via Tel.: 040/4162680 oder im Internet: www.selectravel.de, Vacansoleil, Tel.: 02152/89750, Internet: www.vacansoleil.de. +++ Luxemburg-Karte. Der luxemburgische Verband privater Campingplätze (**Camprilux**) bringt eine sehr übersichtliche Straßenkarte vom ebenfalls übersichtlichen Großherzogtum Luxemburg heraus. Zudem stellen sich Campingplätze des Verbands vor. Die Straßenkarte ist kostenlos erhältlich bei Camprilux. Internet: www.camprilux.lu. +++ Neuer Name plus neues Hallenbad. Der Caravanpark Sexten, ein Topplatz im Reigen der Leading Campings of Europe, wird künftig Mountain Resort Patzenfeld heißen. Zum neuen Namen gibt es gleich noch ein neues Hallenbad mit Whirlpool. Welch ein Einstand!

ZWEI TEILNEHMER SIND BEIM SCHLITTENHUNDE-RENNEN NICHT STARTBERECHTIGT.

Entdeckt Ihr sie?

Dann schreibt bis zum 28. Februar 2007 an
Rudi und Maxi, sie verlosen fünf Familienkarten
für das Käpt'n Blaubär Musical. Viel Spaß!





HALLO KIDS,

REISEMOBIL INTERNATIONAL
Rudi und Maxi
Postwiesenstraße 5A
70327 Stuttgart
raetsel@reisemobil-international.de



auch wenn es draußen noch stürmt und schneit – es gibt jede Menge toller Ausflugsziele. Köln und Hamburg stehen ganz oben auf unserem Wunschzettel. Weshalb? Lest einfach weiter unten. Es grüßen Euch herzlich Eure **Rudi und Maxi**

TIPPS FÜR EUCH

Super-Gewinn: Fünf Familien-Eintrittskarten

DA STEPPT DER BLAUBÄR

Die 13 1/2 Leben des Käpt'n Blaubär – eine skurrile Reise in eine phantastische Welt. Das verspricht das Musical von Walter Moers über den schlitzohrigen Abenteurer auf den sieben Meeren der Phantasie. Auf der Suche nach dem Glück durchquert er groteske Landschaften – etwa eine Wüste aus Zucker, einen bewohnten Tornado und den Kopf eines Riesen. Wilde Zwergpiraten und düstere Bergtrolle begegnen dem verrückten Bären auf seiner abenteuerlichen Reise.

In einem großen Zelt öffnen sich auf der Bühne Phantasiebilder mit märchenhaften Figuren in farbenprächtigen Kostümen. Raue Seemanns-Shanties, fetziger Swing und wuchtige Orchesterklänge erwarten die Besucher.

Noch bis März spinnt der Blaubär sein Seemannsgarn am Südstadion in Köln, ab Mai ist er auf dem Heiliggeistfeld in Hamburg zu Gast. Die Tickets kosten zwischen 19 und 79 Euro, Hotline: 01805/853886, Internet: www.blaubaer-musical.de.

In Hamburg macht Euch Käpt'n Blaubär ein phantastisches Geschenk: Wenn Ihr das Suchbild von Rudi und Maxi löst, könnt Ihr eine von fünf Familien-Eintrittskarten für Hamburg im Wert von jeweils mehr als 100 Euro gewinnen. Wir drücken Euch ganz fest die Daumen!



KLÄFF, KLÄFF!



START

Zu gewinnen:
eine Klimaanlage
Saphir compact

Zu gewinnen: eine Klimaanlage Saphir compact				Trink- bedürfnis	Kirchen- gesangs- werk für Chöre	Staat in West- afrika	süd- amerika- nischer Staat	ungefähr, an- nähernd	eine der Gezeiten	See- vogel- dünger	germa- nisches Volk	Lachs- fisch
berück- sichtigen, be- folgen	englischer Adels- titel	Haut- salbe	poetisch: Kopf	Verän- derung	15							griech.- römi- scher Gott
				hohler Rund- körper				unnütze, wertlose Gegen- stände	Platz- deckchen (engl.)	Auf- sehen, Skandal	norwe- gische Haupt- stadt	
				Einbau- ort der Saphir compact							Unter- lage; Boden- belag	beweg- lich
							Pferd	benach- bart, nicht weit	Schweif- stern	6		Grund- gedanke
Zeitalter			17	Wolfs- spinne						erhöhen		
einfache Gitarre (ugs.)		Name mehrerer engl. Flüsse		verloren, ver- schwun- den	Groß- mutter			Teil ei- nes Klei- dungs- stücks	Sing- stimme		deut- scher Maler (Franz)	Aufmerk- samkeit fordrernder Ausruf
				19	poetisch: Biene		Eile, über- stürztes Drängen				bibl. Stamm- vater (Arche)	
Besieg- ter	Ein- spruchs- recht, Einspruch	13		Bestand, tatsäch- licher Vorrat			Gewebe, gesäum- tes Stück Stoff	Nerven- zentrum	öster- reicher- scher Lyriker			
männliches Pferd		luft- förmiger Stoff	italie- nische Haupt- stadt		Nervo- sität, Erregung					böse, schlimm	orienta- listische Kopfbedeckung	9
				Wolf-, Fuchs-, Hunde- junges	Makler- gebühr		Karten- spiel		direkt, original (eng- lisch)		Knie- geige	
Gefäß für Flüssig- keiten und Gase	italie- nische Wein- stadt	amerik. Schrift- steller (Truman)	zum Kühlen während der Fahrt	nölig	Haupt- stadt Baschi- kriens		Messer- teil		3		Zeugnis- note	Dreh- punkt
	2											
Honig- wein		langer, dünner Speise- fisch			Abkür- zung für et cetera			ein Europäer	Güte, Nach- sicht	in der Musik; gebunden		
		Farbe		latei- nisch: durch, mit			Schmelz- gefäß					Winter- sport- gerät
Oper von Verdi			10					Ver- nunft, Einsicht	Lärm, Krach (ugs.)		Neben- meer des At- lantiks	
zutiefst betrübt sein	Schul- ab- schluss- prüfung		Sumpf-, Kranich- vogel	spani- scher Tenor (José)	Frage- wort: auf welche Weise	Sand- sturm in Nord- afrika	lang- sames Musik- stück			Frau Abra- hams im A.T.	aus- führen, verrich- ten	
												Fluss zur Aller (Ober- harz)
Absage, Ableh- nung	Tier oder Pflanze a. fernen Ländern	Fern- geblie- bener		Fremd- wort- teil: unter	griechi- scher Buch- stabe	latei- nisch: je, für		be- stimmter Artikel		islam. Haupt- heiligtum	Fluss zum Kas- pischen Meer	1
												Fluss durch Florenz
Blumen- straß (franzö- sisch)		leiser Be- trieb bei Saphir compact			germa- nisches Schrift- zeichen				Fähig- keit zur Wahr- nehmung	Ärger, Wut		
	7											
Pferde- gangart				Grund- stoff- teilchen			8	Ansturm auf etwas Begehrtes (englisch)	Nachbar- staat des Iran	5	Heilver- fahren; Heil- urlaub	

Lösungswort:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

kanadi-
sche
Provinz

Schanktressen am Schwimmbecken	Bündnis, Vereinigung	Drama von Wedekind	Pflanzenkeim, Saatkorn	chem. Zeichen für Lithium	Getränk, Molkeprodukt	artikulieren, aussprechen
16			mit anderem Namen			
Heilige, Landespatronin Böhmens				4		
			belgischer Kurort	Mediziner	Zauber-, Geheimkunst	
Regelabweichung	►					
		Fragewort	ungebraucht	persönliches Fürwort		
Gewicht in kg der Saphir compact	►				Abkürzung für Knoten	
Stadt in der Schweiz	►		Sittenlehre		20	▼
Signalfarbe						
ein Wollgewebe			nordischer Hirsch	►		
12						
besitzanzeigendes Fürwort						
„fleißiges“ Insekt						
wurzellose Sporenpflanze	►	Bindewort: mit der Folge	Wickelgewand der Inderin	frech, anmaßend	Gefrorenes	unaufhörlich; unbegrenzt
Fluss durch München	►			sauber, unbeschmutzt		
griech. Göttin der Morogenre	►	vorspringender Mauerstreifen		Berg bei Innsbruck	italienischer Strom	18

PREISRÄTSEL

AB FEBRUAR 2007 IM HANDEL:
KLIMAGERÄT SAPHIR COMPACT

Die Saphir compact ist die neueste Entwicklung von Truma für kompakte Fahrzeuge. Als Nachfolger der Frostair 1700 komplettiert die Saphir compact nun die Familie der neuartigen Saphir Klimageräte von Truma. Mit ihrer starken Kühlleistung ist sie trotz der geringen Stromaufnahme und des einzigartigen Gewichts von nur 20 kg das ideale Klimagerät für Aufbaulängen bis 5,50 m. Das innovative EPP-Gehäuse macht die Saphir compact besonders leicht und leise. Wie alle Saphir Klimageräte kühlst sie die Luft im Fahrzeuginnenraum nicht nur, sondern trocknet und reinigt sie auch. Erstmals ist ein SleepModus integriert, der die Betriebsgeräusche auf Knopfdruck noch weiter reduziert, um Ihnen und auch Ihren Nachbarn eine erholsame, ruhige Nacht zu gewährleisten.

Besonders vorteilhaft ist auch die Möglichkeit, dieses Klimagerät während der Fahrt mit dem Wechselrichter TG 1000 sinus zu betreiben. Die Bedienung beider Geräte erfolgt aufeinander abgestimmt über die intuitive Fernbedienung der Saphir compact. Der Truma Wechselrichter wird automatisch bedarfsgerecht mit eingeschaltet, wenn dies erforderlich wird.

Der Einbau im Staukasten hat viele Vorteile. Neben dem niedrigen Schwerpunkt profitieren Sie von unveränderten Fahrzeugaßenmaßen und einem freien Dachfenster. Bei dachmontierten Anlagen wird das Fahrverhalten von Fahrzeugen besonders in Kurven negativ beeinflusst. Außerdem erlaubt das Staukasten-Konzept variable Einbaumöglichkeiten und die Luftverteilung in verschiedene Fahrzeugbereiche. Durch den serienmäßigen Partikelfilter sind alle Saphir Geräte auch für Allergiker geeignet.

Gerne senden wir Ihnen Prospektmaterial zu.

Nähere Informationen bei: Truma Gerätetechnik GmbH & Co. KG, Postfach 1252, 85637 Putzbrunn, Telefon +49 (0) 89 4617-0, Fax +49 (0) 89 4617-2116, Internet: www.truma.com

Teilnahmebedingungen

Unter allen richtigen Einsendungen wird eine Klimaanlage Saphir compact verlost. Die nummerierten Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie dieses bitte auf einer ausreichend frankierten Postkarte an DoldeMedien, Preisrätsel, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail an raetsel@dolde.de

Einsendeschluss:

19. Februar 2007

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Abgeltung in Geld nicht möglich.

Die richtige Lösung des Rätsels in Heft 12/06 hieß: **DIGITAL**. Eine Magic Sat Easy 85 von Teleco hat Uwe Ramisch aus Zorge gewonnen. Herzlichen Glückwunsch.



truma



Lust auf Wandel

Baltikum-Trilogie, Teil 2: In der Hauptstadt Riga pulsiert das Leben. Wie aber fühlt sich die Moderne in den ländlichen Regionen des mittleren der drei baltischen Länder an?

Das ging ja flott. Kurz hinter den letzten Metern, die noch zu Litauen gehören, eine flüchtige Passkontrolle, und Lettland öffnet sich. Munter rollt der Integrierte gen Norden. Riga lautet das Ziel.

Mit Poltern quittiert der Dethleffs Esprit den Zustand der E 77, die sich bald schon hinter dem Schlagbaum zur Autobahn 8

wandelt. Die Grenze markiert aber nicht nur die jeweiligen Hoheitsgebiete. Sie zieht auch die Linie zwischen zwei Sprachen: So sehr die Länder des Baltikums nach außen hin als Einheit auftreten, so sehr bewahrt sich jedes Volk seine Identität.

Die ist eng mit der eigenen Sprache verbunden. Das Lettische und Litauische sind

dabei als Mitglieder der indoeuropäischen Sprachfamilie miteinander verwandt. Für den Urlauber aus Deutschland ist das egal. Normalerweise versteht er weder hier noch da ein Wort. Unproblematisch ist die Verständigung aber trotzdem, weil viele Menschen im Baltikum Englisch sprechen. Und Deutsch mit Händen und Füßen.



Kontrastreich: Auf dem Land geht es gemächlich zu. In Riga leben modern denkende Menschen mit der Tradition, etwa dem Roland vor dem Rathaus.

Lettland, das ferne Land im Nordosten Europas, das seit dem 1. Mai 2004 zur EU und damit zum Westen gehört, ist mit seiner Fläche von 64.600 Quadratkilometern ein wenig kleiner als Litauen und etwa so groß wie die deutschen Bundesländer Baden-Württemberg und Brandenburg zusammen. Die Bevölkerungszahl liegt bei gerade mal 2,3 Millionen, von denen knapp 800.000 in Riga wohnen, dem größten Ballungsraum des Baltikums. Der Rest des Landes ist also eher leer und in weiten Teilen schier unberührt.

Darin unterscheidet sich Lettland drastisch vom dicht besiedelten Deutschland. Dennoch dürfte sich der deutsche Gast relativ schnell heimisch fühlen, erst recht der mit dem Reisemobil. Schließlich erlebt er in

seinem rollenden Zuhause auch diesen Teil des Baltikums auf seiner Fahrt so intensiv wie kaum ein anderer Tourist.

Zum Beispiel bei der Ankunft in der Hauptstadt Riga: Da steuert der Integrierte von Süden auf das Zentrum zu. Plötzlich, unmittelbar am Fluss Daugava, der das 1198 erstmals urkundlich als Stadt erwähnte Riga durchfließt, fällt der freie Blick auf die Silhouette der Hansestadt. Prächtige Brücken überspannen die Daugava. Die ergießt sich nach ihrem 1.005 Kilometer langen Lauf, von denen 352 zu Lettland gehören, in die Rigaer Bucht.

Die deutschen Einflüsse in Riga sind unverkennbar. Backsteinerne Kirchtürme der Altstadt ragen in den Himmel. Plätze und Gebäude sehen hier so gediegen aus wie

eben nur in einer Hansestadt. Das ist kein Wunder, unterhält doch die Stadt Bremen seit 800 Jahren partnerschaftliche Beziehungen zu Riga. Als Zeichen dieser engen Verbundenheit stehen hinter der Petri-Kirche in Riga die Bremer Stadtmusikanten in Bronze verewigt. Diese Städtepartnerschaft soll die Zeit überdauern.

In Riga herrscht Lust auf Wandel: Lettlands Hauptstadt stellt sich auf Besucher aus Europa ein. Auch auf Reisemobilisten. Die kommen gut auf dem City Camping Riga unter, der zwar relativ schmucklos gehalten ist, dafür aber zu Fuß nur eine halbe Stunde vom Zentrum entfernt liegt.

Der Weg lohnt sich, führt er doch zu einer Fülle von Sehenswürdigkeiten. Schließlich zählt Riga nicht nur zu den ►



Rausgeputzt: In Riga's Jugendstilviertel sind Fassaden und Treppenhäuser liebevoll restauriert. Der Kameramann filmt stumm.

Märchenhaft: Begegnung mit den Bremer Stadtmusikanten hinter der Petri-Kirche und dem Mittelalter vor einem Restaurant.



Hansestädten, die lettische Hauptstadt gilt obendrein als eines der großen Zentren des Jugendstils. Lust auf Wandel auch hier: Ganze Straßenzüge, nach und nach restauriert und in voller Blüte, verleihen Riga strahlenden Glanz.

Von außen zieren Jugendstil-Figuren und Stuck-Ornamente die Häuser, innen überraschen Treppenhäuser mit einer Fülle von Zierrat aus der Jugendstil-Epoche. Und die Stadtführerin kommt sich keinen Moment komisch vor, in einem solchen Treppenhaus eine typisch lettische Weise anzustimmen.

„Wir singen ständig“, lacht sie und blitzt mit den Augen, „das hält uns fröhlich.“ Wer sich als Besucher auf Stadt, Land und Leute einlässt, der erfährt viel über die Freundlichkeit der Letten. Und über ihre Gastfreundschaft gepaart mit der Lust auf Wandel, die das gesamte Land erfasst hat. Gern rücken die Einheimischen in einem der gut besuchten Restaurants der Innenstadt zusammen, nur damit jeder einen Sitzplatz habe und sich wohl fühle.

So lässt sich der Urlaub bei den neuen Nachbarn genießen. Wie stolz sie auf ihre Freiheit und auf ihre staatliche Eigenstän-

digkeit sind, zeigt, wie sie ihre Vergangenheit auf ganz eigene Weise verarbeiten: zum Beispiel mit dem Museum der Okkupation. Unübersehbar steht das Gebäude wie eine schwarze, fensterlose Kiste mitten in Riga. Es dokumentiert den Weg zur Unabhängigkeit und zeigt dazu in erster Linie die Besetzung des Landes durch Nazi-Deutschland und Lettlands Beitritt zur UdSSR.

„Obwohl die Vergangenheit mit den Deutschen manche Wunde gerissen hat“, versichert die freundliche Fremdenführerin, „überwiegt das Positive der jahrhundertelangen Geschichte, welche unsere beiden



Gepflegt: Überall in Riga erstrahlen Fassaden in frischem Glanz. Die Straßenschilder sind zweisprachig. Das City Camp ist einfach, liegt aber recht günstig.



Völker miteinander verbindet.“ Beständigkeit als deutliches Zeichen für die Lust auf Wandel.

Offene Arme erlebt der reisemobile Gast auch in der Nähe der schmucken Kleinstadt Sigulda: An einem Herrenhaus vorbei, auf dessen Kies-Einfahrt schwarze Limousinen leise knirschend dahinrollen, geht es zu einer Ruine. Die Ursprünge der Festung Turaida reichen zurück bis ins 13. Jahrhundert. Ein Feuer anno 1776 zerstörte



das Gemäuer, das erst seit 1924 unter Denkmalschutz steht. Archäologen haben in der Ruine genau 4.481 historisch bedeutsame Gegenstände gefunden – damit gilt die Festung als meist erforschte Burg des Baltikums.

Mal abgesehen von solch geschichtlichem Einblick eröffnet die Stelle ein Panorama über die dichten Wälder des Gauja Nationalparks. Hier lässt sich prima mit dem Paddelboot die Lettische Wildnis erkunden.

Also nichts wie hin mit dem Dethleffs-Integrierten zum Campingplatz Siguldas pludmale. Auf dieser Anlage direkt am Ufer des Flusses befindet sich ein Kanu-Verleih. Im Auto werden Gäste flussaufwärts gebracht, um dann mit dem Boot bis zum Camp zurückzupaddeln.

Auf dem Wasser umgibt den Flusswanderer Stille. Kaum hörbar gluckert die Gauja unter dem glatten Boden des Bootes. Dichter Wald greift nach dem Nass, Äste und Baumstämme ragen aus der Strömung und geben die Route der Paddler vor. Unter der Brücke, die kurz vor dem Camping-►



Kulturell: Sigulda ist ein sehr gepflegter Ort mit Herrenhäusern und der Burgruine Turaida. Trachten gehören zum Ambiente der uralten Festung einfach dazu.

Natürlich: Blick auf Turaida mitten im Gauja Nationalpark. Unten: Den Fluss überspannt eine Brücke.



platz das Tal in hohen Bögen überspannt, rauscht Gischt: Stromschnellen noch auf den letzten Metern. Demnach hatten die mahnenden Worte der Campingplatzbesitzerin doch einen Sinn: „Unter der Brücke links durch und kräftig paddeln“, hatte sie gelacht. Also, nichts wie durch.

Alles geht gut. Auch die weitere Fahrt im Integrierten gen Norden. Parallel zur Küste führt mitten durch den Wald eine Straße. Die Lust auf Wandel drückt sich hier in ungezählten Baustellen aus, welche die Strecke nach und nach deutlich aufwerten. Etwas unvermittelt geht es links ab auf

einem holprigen Waldweg, der Beschilderung zum Campingplatz Meleku licis hinterher. Er liegt direkt am Meer.

Okay, die sanitären Anlagen, Abflussrinne mit Wasserhahn zum Waschen und Plumpsklo, erinnern an längst vergangene Tage, dafür ist die Lage des Platzes perfekt – und im Reisemobil ist der Urlauber ohnehin autark. Der überaus freundliche Besitzer erzählt, dass er kein Geld hat, ein modernes Sanitärraum zu errichten. „Außerdem“, so erklärt er, „würde ich nach einer Renovierung die Camper aus Lettland als Kunden verlieren – die könnten dann die Gebühr

nicht mehr bezahlen.“ Und diese Gruppe stellt den Löwenanteil seiner Gäste.

Bei einem Bier sitzen abends viele Urlauber beisammen am Strand. Artig warten einige Reisemobile in Sichtweite zum Meer auf ihre Besitzer. Doch bei denen dauert es noch: Gemeinsam warten sie darauf, dass die glutrote Sonne im glatten, silbernen Meer versinkt. An den langen Tagen im Sommer der Baltikums kann das dauern.

Aber macht nichts – es ist ja Urlaub. Und zwar in einem Land, das mit seiner Lust auf Wandel die Gäste unweigerlich in seinen Bann zieht.

Claus-Georg Petri



Fotos: Claus-Georg Petri

Idyllisch: Auf dem Campingplatz Meleku licsi stehen die Mobile direkt am Meer. Die Sonne geht endlos lange unter.

Abenteuerlich: Die Kanufahrt auf der Gauja bringt dem Besucher die Natur nah. Die Camper genießen ihr sonniges Frühstück an der Ostsee.



Kleiner Lettisch-Kurs für Anfänger*

Anhänglichkeit	Klette	Leckerei	Schokolette	Schuh	Sandalette
Arzthelferin	Tablette	Leiche	Skelette	Scrabble	Lettermix
Bier	Veitspils	Liebhaber	Lettin Lover	Speiseraum	Estisch
Brief	Letter	Lieblingslied	Lettitbe	Spielzeug	Toylette
Bügeln	pletten	Margarine	Letta	Spitzes Messer	Stiletto
Fensterputzer	Scheiblette	Milchkaffee	Lette Macchiato	Sportschuh	Adilette
Fleischesser	Boulette	Möbelstück	Lettisch	Stümpfer	Dilettant
Friseur	Kotelette	Modeschmuck	Paillette	Tischtennis	Baltisch
Fußballspieler	Balllette	Multitool	Letterman	Vater	Palette
Gewürz	Salzlette	Oper	Rigoletto	Volkstanz	Ballett
Glücksspieler	Toi-Toilette	Pommes	Bratlette	Zigarette	Nikolette
Ich komme gleich	Baltikum	Rasierapparat	Gillette		
Klo	Toilette	Rutschgefahr	Glaette		

* nicht ganz Ernst gemeint



Lettland mit dem Reisemobil

i Baltikum Tourismus Zentrale, Katharinenstraße 19-20, 10711 Berlin-Wilmersdorf, Tel.: 030/89009091, Internet: www.baltikuminfo.de.

Sicherheit Lettland ist wie die anderen beiden Staaten des Baltikums für Urlauber im Wohnmobil ein sicheres Reiseziel. Die Menschen sind freundlich und sehr gastfreundlich. In Riga gelten dieselben Vorsichtsmaßnahmen wie in anderen Städten Europas.

Infrastruktur Die Infrastruktur für Reisemobile ist mit der in Deutschland nicht zu vergleichen. So weist der Bordatlas 2006 von REISEMOBIL INTERNATIONAL für Lettland genau zwei Stellplätze aus. Dennoch dürfte der Gast eines Restaurants nicht abgewiesen werden, wenn er um die Übernachtung auf dem Parkplatz bittet.

Wichtig Die Baltikum Tourismus Zentrale weist in ihrem kostenlosen Faltblatt „Campingplätze in Lettland“ 15 Anlagen aus (Internet: www.camping.lv). Deren Standard entspricht nur teilweise dem westlicher Plätze. Allerdings liegen die Camps durchweg in landschaftlich wunderschöner Umgebung. Daher bleibt das Fazit: Lettland wie das gesamte Baltikum eignen sich hervorragend für Urlaub im Reisemobil – die eigene Infrastruktur ist immer dabei.

Fährverbindung Außer über den Landweg ist das Baltikum am besten über die Ostsee per Fähre zu erreichen. Die Linie DFDS Lisco zum Beispiel verbindet Kiel und Lübeck mit Klaipeda (Litauen), Ventspils und Riga (beides Lettland). Die Linie DSL verbindet Sassnitz/Rügen mit Klaipeda, und Scandlines pendelt zwischen Rostock und Ventspils. Wegen der großen Nachfrage dürften künftig aber noch mehr Fährlinien den Betrieb ins Baltikum aufnehmen.

In der nächsten REISEMOBIL INTERNATIONAL:
Baltikum-Trilogie Teil 3, Estland



Her mit den Flocken

Mitten im Salzburger Land verwöhnt ein Wintersportort besonders gern Familien. Reisemobilisten finden in der schneesicheren Gegend ein Plätzchen auf dem Campingplatz.

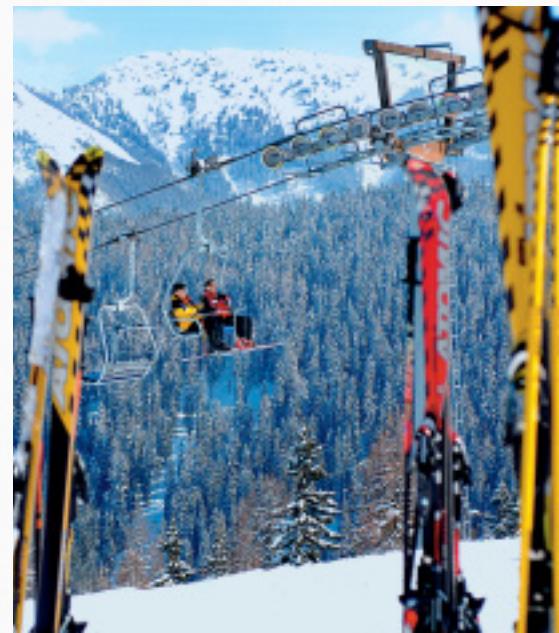
Er ist überall und allgegenwärtig. Ob auf Plakaten, Transparenten, in Schaufenstern oder im Gespräch. Die Rede ist von dem Skifahrer Hermann Maier, dem Herminator, wie ihn seine Fans preisen. Kein Wunder, blickt der Skifahrer doch auf zahlreiche Weltcup- und Olympiasiege zurück. Und so wie es aussieht, wird er wohl noch ein Weilchen an der Spitze mitfahren.

Auch Manuela Riegler, zweifache Snowboard-Gesamt Weltcup-Siegerin, hat in Flachau einst ganz klein angefangen. Aber Kinder sind beim Skifahren in Flachau sowieso mittendrin. Ob bei der Rundum-Betreuung in der Skischule, bei der Schneeballschlacht oder beim Après-Ski in der Kinder-Disco. Der Heimatort der Superstars setzt auf sie, und das ist gut so.

Eingebettet in die Salzburger Sportwelt mit ihren 350 Pistenkilometern hat sich Flachau seine Gemütlichkeit als Skiorort bewahrt. Abfahrten gibt es in allen Schwierigkeitsgraden, ob für die ersten Bögen oder gekonnte Tiefschnee- und Carving-Schwünge. Zwei Dutzend Gondelbahnen, Sesselbahnen und Skilifte versprechen Skigenuss auf 75 Kilometern Piste. Kurz: Für Familien ist Flachau ebenso die erste Adresse wie für die Sun-, Fun- & Nightlife-Fraktion unter den Wintersportlern.



Dem Himmel entgegen: Die Gondel bringt die Skiläufer bequem an die Piste. Oben liegen manche lieber in der Sonne. Mit dem Kastenwagen ist im Ort überall gut durchkommen.



Damit auch die Kleinsten in Windeseile das Skifahren erlernen, sind in Flachau sechs Skischulen angesiedelt. Wen wundert es, dass die Skischule Hermann Maier zu den bekanntesten gehört? Familienbetriebe kümmern sich um die jüngsten Gäste. Im Erlebnis-Skigarten Hermis Kinderland werden selbst aus Pistenflöhnen technisch versierte Skifahrer. Und wer schon mit der Materie vertraut ist, den entführen die Skilehrer in die Welt der Buckelpisten und Tiefschnehänge.

Obwohl Flachau gerade mal gut 900 Meter hoch liegt und sich das Skigebiet nur bis auf knapp 2.000 Meter erhebt, gilt

die Region als überaus schneesicher. Und wenn Frau Holle nicht mitspielt, garantieren mehr als 160 Schneekanonen für eine geschlossene Schneedecke bis April.

Wer nach Flachau kommt, möchte Skifahren, Carven, Snowboarden oder Langlaufen und Wandern. Die Skipisten auf Flachaus buntem Shuttleberg sind überwiegend leicht bis mittelschwer. Und dazu verdammt breit: genügend Platz für alle.

Findet sich oben ein fast baumfreies Areal vor, führen die Pisten weiter unten immer wieder durch dichten Wald. Und dazwischen eröffnen sich verlockende Aussichten auf die Berge des Salzburger

Landes. Hier ziehen Eltern mit Kindern nach Herzenslust ihre Schwünge, weichen in den jungfräulichen Tiefschnee aus und wagen natürlich zwischendurch einen zünftigen Einkehrschnug.

Schließlich gibt's mehr als genug Hütten und Schirmbars im Skigebiet. Welche die schönste ist und angesagt, darüber scheiden sich die Geister. Von ruhig bis schrill ist alles geboten. Da werden schon mal Schneewalzer und heißer Rock 'n' Roll in Skischuhen getanzt und die Schnapsel meterweise serviert. Natürlich gibt es dazu auch die passende tragfähige Unterlage: Von Ripperl bis Schweinshaxn reicht die ►



Mobil in Flachau

Tourismusverband Flachau, A-5542 Flachau, Tel.: 0043-6457-2214-0, Internet: www.flachau.com.

 Reisemobilisten müssen auf Campingplätze in der Nähe ausweichen. Hier eine Auswahl von Anlagen, die im Winter geöffnet haben:

Altenmarkt/Zauchensee, Internet: www.altenmarkt-zauchensee.at.

Camping Passrucker, A-5541 Altenmarkt, Tel.: 0043/6452/7328, E-Mail: camping.passrucker@sbg.at.

Glonerbauer Camping, Kellerbauer, Zauchenseestraße 44, A-5541 Altenmarkt, Tel.: 0043/664/4432991, Internet: www.glonerbauer.at.

Eben/Pongau: Internet: www.eben.info

Komfort See-Camping Eben, Haberweg 54, A-5531 Eben i. Pg., Tel. 0043/6458/8472, Internet: www.seecamping-schneider.at.

Radstadt: Internet: www.radstadt.com

Tauerncamping Radstadt, Schlossstraße 17, A-5550 Radstadt, Tel.: 0043/6452/4215, Internet: www.tauerncamping.at.

Forellencamping, Gaismairallee, A-5550 Radstadt, Tel.: 0043/6452/7861, E-Mail: forellencamp@aon.at.

St. Johann/Pongau, Internet: www.sanktjohann.com.

Camping Hirschenwirt, Bundesstraße 1, A-5600 St. Johann i. Pg., Tel.: 0043/6412/6012, Internet: www.hirschenwirt.com.

Camping Kastenhof, Kastenhofweg 6, A-5600 St. Johann i. Pg., Tel.: 0043/6412/5490, E-Mail: kastenhof@sbg.at.

Camping Wieshof, Wieshofgasse 8, A-5600 St. Johann i. Pg., Tel.: 0043/6412/8519, Internet: www.camping-wieshof.at.

Foto: Roland E. Jung

Spaß für die Familie: In Flachau sind besonders Kinder willkommen. In der Skischule lernen sie erste Brett-Versuche. Die Eltern kehren auch gern mal ein. Das Mobil wartet derweil geduldig, bis die Sause rum ist.



Liste der unverzichtbaren Schmankerl. Und nebenbei gesagt: Die Talabfahrt ist breit und leicht und auch noch am Spätnachmittag von jedermann zu meistern.

Aber keine Angst: Obwohl Pistenspaß und Action in Flachau im Mittelpunkt stehen, ist die stille Variante des Winters keine Nebensache. Schließlich ist Flachau ein gewachsener Ort, in dem sich Traditionen erhalten haben.

Hier sind Neuheiten erwünscht. So hat der Trendsport Nordic-Walking in Flachau eine weitere Variante erfahren: das Nordic Snow Walking. Die Verwandtschaft der Bewegungen mit dem Langlauf macht diesen Sport so wertvoll.

Schloss Höch in Reitdorf oder Flachauwinkel sind Geheimtipps für Langläu-

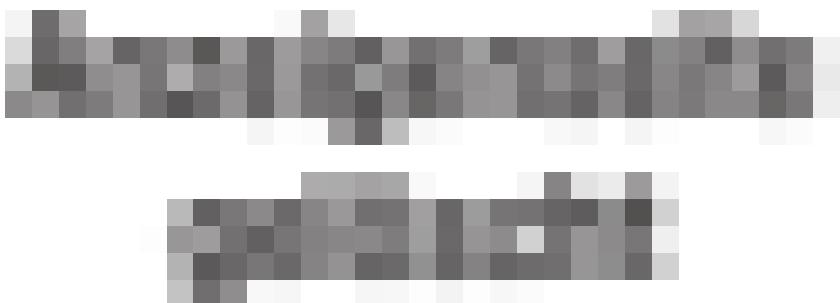
fer, genauso wie die 160 Kilometer lange Tauernloipe. Dank der gastronomischen Labestationen entlang der Strecken ist der nordische Sport auch zum Loipenwandern ideal für Langläufer jeden Alters.

Ein besonderes Vergnügen ist eine Rodelpartie. Unter glasklarem Sternenhimmel spaziert der Schlittenfahrer zu einer Berghütte, wo bestimmt eine stärkende Mahlzeit oder ein heißer Jagatee wartet. Wenn auch die Stimmung siedet, darf der Guest die Talfahrt mit dem Schlitten nicht vergessen – die ist schließlich der eigentliche Höhepunkt. Insgesamt bietet Flachau drei Rodelbahnen, zwei davon beleuchtet.

Wer's beschaulicher mag, fährt mit dem Pferdeschlitten durch die weiße Winter-Wunderwelt. Oder er wandert durch

die Natur. Wer freilich höher hinaus will, der schnallt sich Tourenski oder Schneeschuhe an. Hier ist der Weg das Ziel, und als Belohnung folgt nach dem Gipfelsturm die Tiefschnee-Abfahrt durch unberührtes Gelände. Dabei sollte sich besonders der Anfänger der fachkundigen Führung eines Flachauer Ski-Guides anvertrauen.

Und wenn sich die Dunkelheit so langsam über das Tal legt, gehen in Flachau die Lichter an. Das gastronomische Angebot ist vielfältig, und neben gepflegt traditionellen Restaurants finden sich auch die In-Kneipen. Obendrein sind die traditionellen Gasthöfe wieder angesagt und mit Liebe gepflegt. Von heimischem Wild über Fisch bis zu fernöstlichen Anklängen reichen hier die Gaumenfreuden. *Roland E. Jung*





Fotos: Claus-Georg Petri

Stille am Strom

Unaufdringlich, aber sehenswert bewahrt das Städtchen an der Donau das Erbe längst vergangener Jahrhunderte im uralten Fachwerk einer verwinkelten Altstadt.

Eher leise geht es zu an normalen Tagen hinter dem steinernen Tor mit dem runden Bogen und dem spitzen Dach. Bergauf betreten oder befahren Besucher die Stadt, die sich seit dem Jahr 1255 mit ihrer Lage oberhalb des Umlands einen klaren Vorteil verschafft gegenüber jenen Wassermassen, welche die Donau stetig an ihr vorbeiführt. Freilich, einige Straßen der Riedlinger Altstadt reichen bis hinunter an die Fluten, mit einigen Häusern sucht der Fluss sogar gurgelnd Kontakt.

„Am zweitlängsten Strom Europas zu wohnen gibt uns ein ganz eigenes Lebensgefühl“, beteuert Bürgermeister Hans Petermann, „durch diese Lage fühlen wir uns als wahre Europäer.“

Kein Zufall also, dass Vertreter der Stadt Riedlingen in jenem internationalen Komitee sitzen, das für August 2007 einen Staffellauf von der Donau-Quelle in Donaueschingen bis ins 2.750 Kilometer Tulcea nahe der Mündung am Schwarzen Meer organisiert. Am Sonntag, 5. August,

soll um 7.30 Uhr der Läufer Hans Petermann daselbst an seiner oberschwäbischen Heimatstadt vorbeistieben.

Die hat es dank ihrem Erscheinungsbild in sich: Nicht zufällig gehört Riedlingen zum südlichen Teil der mehr als 2.800 Kilometer langen Fachwerkstraße. Entsprechend ist das Stadtbild geprägt von gut restauriertem Gebälk, gefüttert mit strahlendem Gefache. Unwillkürlich fühlt sich der Besucher Riedlingens zurückversetzt ins Mittelalter, in die Renaissance oder ins Barock, als hier die vielen Häuser mit dem charakteristischen Fachwerk entstanden.

Kern des in sich geschlossenen Ensembles ist das ehemalige Stadthaus des Klosters Obermarchtal, dessen Wände aus dem 14. Jahrhundert stammen. Doch bei aller

Tradition: Noch heute findet hier der Markt statt, der unmittelbar an die mittelalterliche Bedeutung Riedlingens als Handels- und Warenumschlagplatz anknüpft. Hier treffen sich Menschen zum Klönen, hier entspannen Gäste bei einem Kaffee, hier erfreuen sich Besucher an der Schönheit dieser Stadt.

Wer sich tiefer auf die Geschichte von Stadt und Kirche einlassen will, besucht einfach das Museum Riedlingen. Dessen Räumlichkeit allein macht schon Spaß und gilt als bauhistorisch bedeutsam für ganz Oberschwaben: Untergebracht ist es seit 2002 im schmucken Fachwerkgebäude Schöne Stiege, dem einstigen Spital zum Heiligen Geist. Dazu gehört das 1556 erbaute, sehr gut erhaltene Ackerbürgerhaus gleich nebenan. Heute gilt es als musterhaftes Beispiel für Architektur und Wohnen in früherer Zeit.



Schmuck: Museum Schöne Stiege.

schwere Säule unzählige Details der Riedlinger Fasnet in ihrer Vielfalt und Bodenständigkeit.

Tatsächlich ist das ansonsten eher beschauliche Städtchen zur Fastnacht außer Rand und Band. Die typischen Riedlinger Fasnet-Figuren heißen Boppele, Gelbsucht, Storch, Kupfernäs und Frösche, angeführt vom Gole und seiner Begleitung.

Wenn am Fasnets-Dienstag alles überstanden ist, kehrt wieder Ruhe ein in Riedlingen. Die Stille am Strom erscheint nach dem Trubel umso lauter, wenn die Donau leise vorbeirauscht an der Stadt, die dann wieder aufgeht in ihrem Erbe vergangener Jahrhunderte, konserviert im Fachwerk der verwinkelten Altstadt. *Claus-Georg Petri*



Stabil: Das Fachwerk hat stützende Funktion, dient aber auch zur Zierde des Hauses..



Doch nicht überall in Riedlingen dreht sich das Leben ums Fachwerk. Zum Beispiel, wenn von den Bürgern als so genannten Mohrenwäschern gesprochen wird. Dieser Ausdruck geht auf eine Legende zurück: Demnach sollen einst Zirkusleute in die Stadt gekommen sein, unter denen sich ein Mohr – wie es damals hieß – befand. Die Riedlinger als skeptische Oberschwaben glaubten, er habe sich nur angemalt, und versuchten, dem Mohren mit Seife und Schrubber die Haut weiß zu waschen.

Obwohl natürlich das 21. Jahrhundert an Riedlingen nicht spurlos vorbeigegangen ist, mischt sich immer wieder Tradition in die Moderne. So zum Beispiel beim Narrenbrunnen am Weibermarkt: Seit dem 3. August 1997 zeigt die 624 Kilogramm



Stark: Fachwerk dominiert Riedlingen und Kunst wie am Narrenbrunnen.

Mobil in Riedlingen

i Stadtverwaltung Riedlingen,
Rathaus, Marktplatz 1,
88499 Riedlingen, Tel.: 07371/183-0,
Internet: www.riedlingen.de.
Museum Schöne Stiege, Rösslegasse 1,
88499 Riedlingen, Tel.: 07371/909633,
Internet: www.museum-riedlingen.de.

R Zeltplatz bei der Tennishalle,
Kastanienallee 40, Tel.: 07371/2687,
Frischwasser, Strom, ein Kilometer
ins Zentrum, 4,50 Euro pro Person.

Fachwerkstraße

Motto „Fachwerk verbindet“: Riedlingen gehört zum südlichen Abschnitt der mehr als 2.800 Kilometer langen Fachwerkstraße. Sie verbindet über 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 für Reisemobile entlang der Strecke. Zu haben bei der Deutschen Fachwerkstraße, Geschäftsstelle, Probstei Johannisberg, 36041 Fulda, Tel.: 0661/43680. Auch im Internet: www.deutsche-fachwerkstrasse.de ist diese Liste zu finden.

Märkte 2007 in Riedlingen

In Riedlingen finden jedes Jahr elf Krämermärkte statt, eine Art Flohmarkt bestimmter Gilde oder Themen. Besonders wichtig sind folgende Termine:

- 19. Mai: Flohmarkt
- 30. August: Fohlenmarkt
- 15. Oktober: Gallusmarkt





Lieblingsplatz von
Thomas Seidelmann,
Chefredakteur.



Wo ich jetzt gerne wäre

Dänemark/Rømø

Ich bekenne: Ich war nie ein Fan des Nordens, hatte sogar eine gewisse Abneigung. Zu kalt. Doch ich lernte Rømø kennen.

Dänemark, ja, ja, es ist schön da oben, die Menschen sind so hübsch, so locker, nett und gemütlich. Toll sieht dort alles aus, auch die Campingplätze. Wie oft hatte ich das gehört, dennoch zog es mich im Urlaub mit dem Reisemobil immer in den Süden. Ferien, die fingen für mich südlich des Bodensees an, noch besser weit in Italien, Frankreich oder Kroatien. Immer der Sonne entgegen und ab ins Warme.

Nun also Dänemark und dann noch eine Insel: Rømø.

Schon die Fahrt über den zehn Kilometer langen Damm, der die Insel im Dänischen Wattenmeer mit dem Festland verbindet, ist ganz nett. Der warme Sommerwind ruckelt am Reisemobil, links und rechts des Damms weiden Schafe auf den nicht vom Wasser überfluteten Flächen. Nett.

Ankommen in Rømø ist wie Heimkommen. Alles wirkt sofort vertraut, auf Anhieb heimelig. Heidelandschaften wechseln sich mit Kiefernwäldern ab, nur drei nennenswerte Straßen gibt

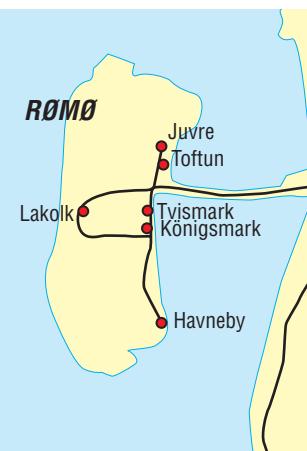
es: Eine führt in Nord-Süd-Richtung von Juvre hinunter zum Fischereihafen Havneby, von wo aus Fähren nach Sylt ablegen; die andere reicht vom Damm einmal quer und schnurgerade über die Insel nach Lakolk, die dritte im Bogen von Kongsmark in der Mitte Rømøs nach Lakolk. Über diesen Ort könnte man nun vieles schreiben: Er beherbergt einen riesigen, sehr schön im Windschutz der Dünen angelegten Campingplatz und das Einkaufszentrum (was sich aber nach mehr anhört, als es in Wirklichkeit ist). Aber vor allem gibt es eines: einen traumhaften, sanft Richtung Meer abfallenden Strand mit Sand so fein wie in der Karibik. Riesig ist er, grandios und mit dem Reisemobil ganz legal befahrbar. Zwar gilt ein Übernachtungsverbot, aber niemand stört sich daran, wenn Sie bis weit nach Sonnenuntergang ein Picknick am Strand machen oder zum Frühstück ans Wasser fahren. Ans Herz lege ich Ihnen noch einen Strandritt (auch für Nichtreiter empfehlenswert) oder den Besuch des Minimuseums am Touristenbüro. Dort wird Rømø als die Perle des Wattenmeers bezeichnet. Für mich ist sie mehr: das Goldstück.

Kurz gesagt: Rømø

Rømø (deutsch: Röm, friesisch: Rem, andere Schreibweisen: Rømø, Romø) ist eine Nordseeinsel, nördlich von Sylt. Sie gehört zu den Dänischen Wattenmeerinseln, ist 130 km² groß und hat 677 Einwohner (1. Januar 2006). Es besteht eine Straßenverbindung über einen Damm zum Festland (Rømødæmningen) und eine Fährverbindung nach Sylt, die von vielen Syltbesuchern trotz des Umwegs als Alternative zur Autoüberladung auf dem Hindenburgdamm genutzt wird. Das Klima auf Rømø ist ein mild-gemäßigtes Seeklima.

Kontakt: Rømø-Tønder Turistbureau, Havnebyvej 30, DK-6792 Rømø, Tel.: +45/74/55130, Internet: www.romo.dk.

 Auf der Insel gibt es zwei Campingplätze, den größeren in Lakolk direkt an der Einfahrt zum Strand. Übernachten mit Reisemobilen am befahrbaren Strand ist offiziell nicht erlaubt, wird aber dennoch oft gemacht.



Hochsitz: Auch Reitnovizen sollten einen Strandritt machen.

Gratis-Rodel-Testcenter Karwendel-Region, Tirol

Auf die Rodel, fertig, los!

Anfang Januar eröffnete ein Rodel-Test-Center des bayrischen Herstellers Glocō auf der Weidener Hütte in der Karwendel-Region. Die Schlitten aus Buchen- und Eschenholz gibt es als Davoser Schlitten, als schwungvolle Hörnerschlitten, als Klapprodel oder als Roddelsets für Kids. Kostenlos können alle Rodel-Fans diese Schlitten auf der längsten Rodelbahn Tirols ausprobieren.

Hinauf zur Weidener Hütte geht's vom Parkplatz Innerst am Ort Weerberg ganz unbeschwert zu Fuß: Erst oben leihen sich die Urlauber die Rodel am Start beim Test-Center aus. Und ab geht die Fahrt

über die acht Kilometer lange Strecke ins Tal. Dort geben die Gäste die Leih-Rodel am gekennzeichneten Platz ab – und stampfen durch den Schnee zur nächsten Rodelpartie den Berg hinauf oder kehren in einer urigen Hütte ein.



Kontakt: Tourismusverband Silberregion Karwendel, Tel.: 0043/5242/63240, www.silberregion-karwendel.at.

Parkplatz Königfeld, Münchener Straße 22, Tel.: 0043/5242/69600, www.schwaz.at.

Camping Inntal, A-6200 Wiesing, Tel.: 0043/5244/62693, www.camping-inntal.at.

kurz & knapp

Marokko-Tour

Die Knaus-Tabbert-Travel plant eine Sonderreise vom 9. bis 31. März 2007 nach Marokko. Kosten: 1.440 Euro pro Person, Kunden der Knaus-Tabbert-Gruppe und des Reiseveranstalters Safari erhalten 50 Euro Rabatt. Anmeldeschluss ist der 10. Februar, Tel.: 0172/2851361.



Nach Marokko geht die Knaus-Tabbert-Reise im März.

Afrika erleben

Afrika-Pur bietet jetzt auch geführte Reisemobil-Touren durch das südliche Afrika an. Ab September 2007 startet die 31-tägige Reise in Kapstadt, führt über Namibia und Botswana nach Johannesburg. Für die Oktober-Tour gibt es ein besonders günstiges Angebot. Tel.: 0228/5349701, www.africa-pur.de.

Tourtreffen

Wer sich über die betreuten Rumänen-Fahrten von RE-EL-Touren informieren will, fährt zum RE-EL-Wochenendtreffen vom 27. bis 29. April 2007 ins schwäbische Rechbergshausen. Anmeldungen erbeten bis zum 15. März, Tel.: 07161/51445.

Ostwärts

Neu auf dem Markt geführter Campingreisen: Reisemobil-Touristik in Jena ist spezialisiert auf Touren gen Osten. Ab Mai 2007 starten Fahrten nach Polen, Thüringen und Dresden. Tel.: 03641/208751, [www.reisemobil-touristik.de](http://reisemobil-touristik.de).

Schwäbisch-alemannische Fasnet im Schwarzwald

Mit Jokili, Hansele und Gretle

Grimmige Holzfratzen unter einem mit hunderten Schneckenhäusern besetzten Dreispitz, leuchtend rotes Gewand aus Filzschuppen und die Saubloder am Stecken – zum Narrenmarsch hüpfen Hunderte Furcht einflößende Schuddige durch die Hauptstraße von Elzach, klatschen die aufgeblasenen Schweinsblasen in die Zuschauermenge. Der Schuddig-Umzug am Fasnacht-Sonntag, dem 18. Februar, ist einer der Höhepunkte der schwäbisch-alemannischen Fasnacht im Schwarzwald. Auch die Narren in Baden feiern die fünfte Jahreszeit: Jokili, Hansele, Spätzlemadle und Gretle löffeln Narrensuppe, schräge, laute Blasmusik darf dabei nicht fehlen.

Wer die schwäbisch-alemannische Fasnet (Fasnacht) im Schwarzwald erleben will, hat dazu in vielen Städten zwischen Renchtal

im Norden und der Schweizer Grenze im Süden Gelegenheit. In Gengenbach wetteifern am Samstagnachmittag noch die Klepperlesbuben im Spiel mit den hölzernen Plättchen. Die kostümierten „Buben“, die zwischen drei und 80 Jahre alt sein können, schlagen sie aus dem Handgelenk zu einer einfachen Melodie hart aneinander.

Einer der größten und faszinierendsten Umzüge der Fasnet ist am Rosenmontag der Narrensprung in Rottweil, der ältesten Stadt Baden-Württembergs

am Ostrand des Schwarzwaldes. Schon vor sieben Uhr sammeln sich die Schaulustigen zu Tausenden unterhalb des Schwarzen Tors. Schlag acht erklingt der Narrenmarsch und mehr als 3.000 Federahannes, Schantle, Gschellnarren und der Guller, ein Hahnenkostüm, beginnen ihren Umzug durch die Fachwerkstadt. Nicht nur die Melodie des Marschs bleibt lange im Gedächtnis hängen. Auch die Rufe der Federahannes, die mit kleinen Pelzstückchen an langen Stecken die weiblichen Zuschauer kitzeln, klingen noch lange nach.

Heike Budig



Kontakt: Eine Übersicht der Veranstaltungen zeigt der Narrenfahrplan der Schwäbisch-Alemannischen Narrenzünfte, erhältlich beim Schwarzwald Tourismus, Tel. 01805/66 12 24 (12 Ct/Min.), www.schwarzwald-tourismus.info.

 77716 Haslach, Klosterplatz, Tel.: 07832/706-170, www.haslach.de.

78628 Rottweil, Parkplatz am Stadion, Tel.: 0741/494-280, www.rottweil.de.

 Camping Alpirsbach in 72275 Alpirsbach, Tel.: 07444/6313.



Fasching in der Wallonie, Belgien Karneval im Weltkulturerbe

Am 18. Februar 2007 beginnt in der belgischen Region Wallonie das Karnevalstreben. Auf Straßen und Plätzen feiern bunt gekleidete Figuren mit bauschigem, weißem Federschmuck auf dem Kopf die fünfte Jahreszeit. Die Tradition verbindet den rheinischen Karneval mit der schwäbisch-alemannischen Fasnet.

Die berühmteste Karnevalsfeier zelebriert der Ort Binche – die UNESCO hat ihn zum Weltkulturerbe erklärt. Höhepunkt ist der Umzug am 20. Februar, dem Mardi Gras, wenn 1.500 Gilles durch die Straßen ziehen und die Umstehenden mit Apfelsinen beschenken. Ihre mit Wappen, Bändern und Rüschen verzierten Kostüme bilden ein riesiges Farbenmeer, wenn sie auf dem Grand Place tanzen. Ein prunkvoller Fackelzug schließt das Spektakel ab.

In Stavelot ziehen die Blanc-Moussi – die weiß Gekleideten – durch die Straßen. Ursprünglich parodierten im 15. Jahrhundert die Einwohner mit einem Umhang aus weißen Betttüchern, einem übergestülpten Kissenbezug und einer Maske mit Möhrennase die Mönche, weil ihnen nach einer Periode des zu großen Frohsinns das Karneval-Feiern verboten war.



Kontakt: Belgien-Tourismus Wallonie-Brüssel, Tel.: 0221/27759-0, www.binche.be.

 B-7130 Binche, Rue des Pastures

B-4900 Spa bei Stavelot: Rue de la Sauvenière

 B-4970 Stavelot: Camping Léau Rouge, Cheneux 25, Tel.: 0032/80/863075.

Weiß gekleidete Gestalten mit Kapuze und Möhrennase ziehen durch Stavelot.



Wege zur Wärme

Die Sehnsucht an grauen Tagen nach Sonne lässt sich am besten jenseits der Alpen stillen. Manchmal freilich muss dazu sogar schon ein Kurztrip mit dem Reisemobil reichen.





Sie hat uns schon von so vielen Postkarten entgegengelächelt, ist fast zu Tode fotografiert worden und doch ein Sehnsuchtsziel für uns geblieben. Ein paar Tage müssen diesmal reichen, mehr ist leider zeitlich nicht drin für den Trip mit dem Reisemobil in die Toskana. Mal wieder Kultur und Sonne tanken – dabei hat uns diese herrliche Region noch nie enttäuscht.

Mit wogenden Sonnenblumenfeldern vor den strengen Formen der Zypressen empfängt sie uns, silbrig schimmert das Laub der Olivenbäume, an den Weinbergen hängen saftige Reben. Echte Entdeckungen können wir hier kaum noch machen – aber was macht das schon, wenn ein Land so schön sein kann?

San Gimignano ist Toskana für Anfänger wie für Fortgeschrittene: So pittoresk wirkt der gut erhaltene Stadtteil mit der schönsten Skyline des Mittelalters schon aus der Ferne, fast unwirklich schön.

Prima, dass unser Reisemobil auf dem großen Stellplatz Santa Chiara zu Füßen des Orts in Racciano ein angenehmes Plätzchen für die Nacht ergattert hat. Auf den umgebenden Wiesen duften die Schwertlilien. Die 15 Türmchen des auf einem kleinen Hügel gelegenen Städtchens recken sich stolz in den blauen Himmel, als uns der Shuttlebus hinauftransportiert.

Im Schatten der alten Häuser lässt es sich in den schmalen Gassen angenehm flanieren. Kaum zu glauben, dass dieser gepflegte Ort in früheren Jahrhunderten pestgeschüttelt und von wechselnden Herrschern ausgeblutet dem Verfall preisgegeben war. Davon ist nichts mehr zu spüren, die im Mittelalter erbauten Kirchen und Paläste strahlen schöner denn je. Und mittendrin in dieser Museumsstadt warten drei Eisdielen auf uns, die alle das cremigste Schokoladeneis Italiens verkaufen.

Und noch mehr Genüsse hat die Stadt zu bieten: In jeder Straßenecke entdecken wir hübsche Ornamente, reich verzierte Torbögen, einen schwarz glänzenden Türklopfer. Es ist nicht das großartige Denkmal, die sehenswerte Kirche, was San Gimignano so unwiderstehlich macht, sondern die Summe vieler kleiner Puzzlestücke, die ein einzigartiges Bild ergeben.

Da stören auch die Touristen nicht, zu denen wir zählen, die durch die Gassen ziehen – die Bewohner ertragen uns mit südl. geprägter Fassung und Lebensfreude, oft mit der Hoffnung auf ein kleines Geschäft. Und was gibt es hier nicht alles zu kaufen: von der Herrensandale aus feinem Leder bis hin zum Olivenholz-Salatbesteck.

In manchem Laden ist noch eine ganz besondere Spezialität erhältlich: echter Saf-



Siena: An dem berühmten Dom (links) wurde 300 Jahre lang gearbeitet. Er sollte einmal der größte der Welt werden. Die Piazza del Campo ist Anziehungspunkt für Touristen. Vom Rathaus-Turm (rechts) lässt sich die Stadt überblicken.



ran, der in der Gegend ganz ohne Einsatz chemischer Mittel angebaut wird. So wertvoll war er früher, dass er als Zahlungsmittel diente. Im Ganzen konfektioniert werden die Narben einer Krokussorte hier verkauft, damit das Aroma bewahrt bleibt.

Zwar wurde das edle Gewürz früher zum Färben, nicht zum Kochen verwendet – doch als wir abends unser Safran-Stein-pilzrisotto genießen, begleitet vom fruchtig-leichten Aroma des Vernaccia de San

Gimignano, einem hervorragenden Weißwein, der rund um die Stadt angebaut wird, hat uns das Toskana-Feeling schon voll gepackt.

So viele Da-muss-man-gewesen-sein-Orte, all diese Auf-keinen-Fall-verpassen-Genüsse gibt es hier, perfekt inszeniert und mundgerecht serviert, dass wir uns fast nicht entscheiden können, wohin wir am nächsten Tag mit unserem rollenden Zu-

hause weiterfahren sollen. Nach Florenz mit seinen unermesslichen

Kunstschatzen? Oder nach Volterra mit seinen mächtigen Stadtmauern und den Souvenirgeschäften voll von Alabaster? Doch nach Pisa mit dem schiefen Turm?

Toskana-Urlaub machen heißt auch immer, auslassen zu können. Um alles zu sehen, alles zu erleben, was sich hier an kulturellen Schätzen bietet, braucht man viel



Fotos: Uwe Kwiaton



San Gimignano: Der mittelalterliche Ort mit zahllosen Palästen ist wie ein großes Museum. Mittendrin laden Cafés ein, in einigen gibt's leckeres Eis. Die Medici-Festung (oben) aus dem 14. Jahrhundert wacht über das Städtchen Volterra.

bild, weder Autos noch modernistische Hotelklötze stören die mittelalterliche Ästhetik. Fast alle Gebäude, auch die Paläste des Adels, sind aus Backstein gebaut.

Wir parken unser

Mobil am Stadtrand und schlendern kurz drauf durch die Gassen Richtung Zentrum zum weltberühmten Campo, Schauplatz des Palio. Eigentlich nur ein kurzes Pferderennen, bei dem die verschiedenen Stadtteile gegeneinander antreten, hält der Palio die Stadt das ganze Jahr in Atem, muss doch ein umfangreiches Begleitprogramm aus Umzügen in historischen Kostümen, gemeinsamen Essen und Versammlungen gestaltet werden.

Zeit. Zeit, die wir diesmal nicht haben. Zu schade.

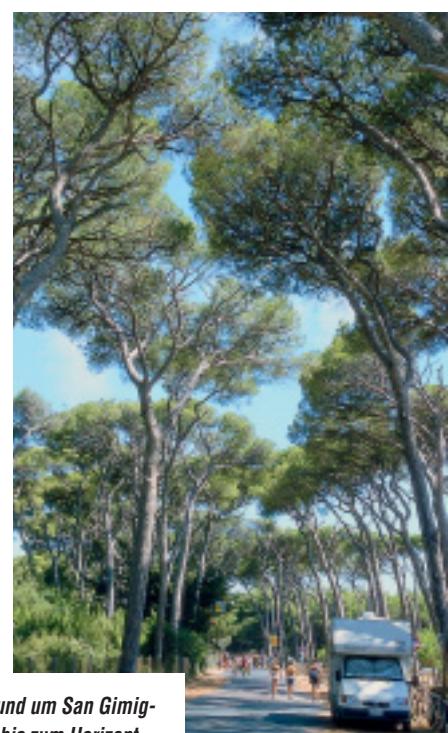
Aber soviel Kultur muss sein: Nur eine Stunde Fahrt entfernt liegt Siena, um einiges größer als das übersichtliche San Gimignano, dennoch aber an einem Tag zu erkunden.

Der erste Anblick der Stadt überwältigt – wie eine Lilienblüte erhebt sich der Dom aus dem Häusermeer. Durch und durch harmonisch ist das gotisch geprägte Stadt-

Doch davon ist heute nichts zu spüren. Auf den muschelförmigen Rathausplatz brennt die Sonne, Menschen suchen Erfrischung an den Wasserspeichern am Fonte Gaia, einem großen Brunnen aus weißem Marmor, der mit Skulpturen verziert ist.

Das rötliche Pflaster des abschüssigen Campo erstreckt sich bis hin zum Eingang des Rathauses, dem Palazzo Publico. Seinen über 100 Meter hohen Turm kann man erklimmen. Auch wir wagen den Aufstieg auf den Torre del Mangia durch das enge Treppenhaus, vor und hinter uns viele weitere schwitzende Touristen. Aber der Ausblick entschädigt für alle Mühsal: unter uns ein Meer aus rotbraunen Ziegeldächern, über uns die tonnenschwere Bronzeglocke, von den Senesern „Campanone“ oder „Sunto“ genannt, weil sie Mariä Himmelfahrt (Assunta) geweiht ist.

Wieder unten angelangt, stärken wir uns bei einem Caffè in einer der vielen Trattorien und Bars. Süße Spezialitäten gibt es hier auch zu genießen – wie wäre es mit ►



einem schokoladenüberzogenen Mandel-Nuss-Gewürzkuchen, dem Panforte, von dem es so viele verschiedene Sorten gibt? Oder mit ein paar Ricciarelli, köstlichen Honig-Mandelplätzchen?

Aber genug der Völlerei, die Bikini-Figur will erhalten bleiben. Locken doch auch die herrlichen Strände der Toskana. Kultur und Meer – diese einzigartige Verbindung macht einen Toskanurlaub erst perfekt. Doch erst erwartet uns Livorno, nach Florenz die zweitgrößte Stadt der Toskana und direkt am Meer gelegen.

Viele Zerstörungen hat Livorno im zweiten Weltkrieg erlitten und muss seitdem mit dem Ruf leben, die hässlichste Stadt der Toskana zu sein. Die Fähren nach

Elba und Capraia legen hier ab, und viele Touristen kennen Livorno nur als Fährhafen.

Aber Livorno ist eine junge Stadt, und auch der Spaziergang durch das von Kanälen durchzogene alte Viertel der Fischer und Seeleute lohnt sich. Und wo sonst gibt es so viele Stadtstrände und Badeanstalten direkt neben den Hafenanlagen, wo sich die jungen Leute in der Sonne aalen und neckend ins Wasser werfen?

Kilometerlang zieht sich die Viale Italia durch die Stadt, immer an der Küste entlang, vorbei an alten Villen mit verspielten Türchen und Erkern. Umgeben von ganzen Schwärmen knatternder Vespas fahren wir

Toskana: Die Hügel rund um San Gimignano erstrecken sich bis zum Horizont. Der beliebte Ort ist mit seinen Türmen, die in den azurblauen Himmel ragen, schon von weitem zu sehen. Pinien säumen die Küstenstraße bei Vada (rechts).

auf der gewundenen Uferstraße weiter die Felsenküste entlang. Immer wieder öffnen sich die engen Häuserzeilen in den Vororten, geben den Blick frei auf glitzernd-blauem Wasser und gebräunte Sonnenanbeter, die auf den warmen Steinen über dem Meer liegen.

Dann wird die Küste flach. Duftende Pinienwälder bieten eine schützende, grüne Mauer gegen den Lärm von Straße und Bahnlinie. Und an den breiten Sandstränden reiht sich munter Sonnenschirm an Sonnenschirm.

Die kleinen Buchten an der etruskischen Küste sind in der Hochsaison immer sehr



voll. Auch der Badeort Castiglioncello kann sich über mangelnden Besucherzuspruch nicht beschweren. An den Ausläufern einer kleinen Hügelkette gelegen, ist das ehema-

Livorno: Die Stadt an der Küste ist geprägt von maritimem Leben. Kanäle verbinden die Altstadt mit dem Hafen am Meer. Für die Menschen hier gehört es einfach dazu, ein eigenes Bötchen zu besitzen und aufs Meer hinauszufahren.

Stellplatz mit Blick aufs Meer ergattern wir im Vorort Fortullino, vier Kilometer vom Zentrum entfernt.



Toskana mit dem Mobil

i Staatliches Italienisches Fremdenverkehrsamt ENIT, 10117 Berlin, Kontorhaus Mitte, Friedrichstr. 187, Tel.: 030/2478398 oder /2478331, Internet: www.enit.de

Italien und speziell die Toskana geben sich an vielen Stellen reisemobilfreundlich. Zum einen ist auch hier wie in vielen anderen europäischen Ländern eine steigende Zahl von Stellplätzen in den Gemeinden zu verzeichnen: So meldet der Bordatlas 2006 von REISEMOBIL INTERNATIONAL für Italien Stellplätze auf 34 Seiten. Zum anderen ist es in der Regel kein Problem, zum Beispiel an einem Landgasthof in der Toskana zu übernachten – die Einkehr und eine höfliche Frage beim Wirt vorausgesetzt.

Hier einige für die Geschichte relevante Stellplätze:

Area di Sosta Il Fortullino, I-57016 Castiglioncello-Fortullino, Mobiltelefon: 0039/3389631531, geöffnet vom 1. April bis 30. September, Bordatlas 2006 von REISEMOBIL INTERNATIONAL Seite 565.

Santa Chiara, I-53038 San Gimignano, Ortsteil Racciano.

Area di Sosta Cusona, I-53037 San Gimignano, Location Musona, Tel.: 0039/0577940008, Internet: www.sangimignano.com, Bordatlas 2006 Seite 581.

Parcheggio Sosta Piazza dei Macelli, I-50052 Certaldo, Piazza dei Macelli, Tel.: 0039/0571656721, Internet: www.comune.certaldo.fi.it, Bordatlas 2006 Seite 565.

Camping Tripesce, I-57018 Vada, Via Cavalleggeri 88, Tel.: 0039/0586788017 oder /0586788167, Internet: www.campingtripesce.com.

Camping Boschetto Di Pienna, I-53037 San Gimignano, Location Santa Lucia, Tel.: 0039/0577940352, E-Mail: bpiemma@tiscali-net.it.

Kaum zu glauben, dass Marcello Mastroianni in Castiglioncello oft Quartier bezog, hat der Ort doch nun so gar nichts Mondänes mehr. Die den steilen roten Klippen vorgelagerten Strände sind so schmal, dass Liegestuhl an Liegestuhl steht und man das Sonnenöl im Brusthaar des Nachbarn glitzern sieht.

Auch der Rest ist alles andere als ein Geheimtipp: die weißen Strände, die ganz in der Nähe bei Vada zu finden sind. Hier reiht sich Campingplatz an Campingplatz, und die kilometerlangen feinsandigen Strände und das hellblaue Meer machen Urlaubsträume wahr. Tatsächlich nutzen viele Modeteams die Spiagge Bianchi gern für ihre Fotoshootings mit Karibik-Flair.

In Vada ist die Wasserqualität nachweislich sehr gut, und so plantschen wir unbesorgt im warmen Wasser, genießen den Zuckersand unter unseren Füßen und lassen ein paar Stunden die Seele baumeln, bevor es wieder nach Hause geht.

Morgen nämlich geht es zurück, alle Fotos sind geschossen, alle Postkarten gekauft. Aber wir kommen wieder, trotzdem, weil die Wirklichkeit viel schöner ist als jedes Bild.

Ina Nottebohm



Camping La Montagnola, I-53018 Sociville, Strada della Montagnola 39, Tel.: 0039/0577314473, E-Mail: camping-toscana.it/montagnola, geöffnet von Ostern bis Ende September.

Camping Michelangelo, I-50125 Florenz, Viale Michelangelo 80, Tel.: 0039/0556811977, E-Mail: michelangelo@ecvacanze.it, ganzjährig geöffnet.

Camping delle Gorette, I-57023 Cécina Mare, Via dei Campilunghi, Tel.: 0039/0586622460 oder /0586787457.



Alles irdisch?

Mit der neuen Terrestra-Baureihe will Eura Mobil Terrain in der gehobenen Reisemobil-Mittelklasse gewinnen. Im Profitest musste das Alkovenmodell Terrestra A 690 HB zeigen, ob es wirklich außerdie Talente besitzt.



Durch die Mitte

Allradfahrzeuge nehmen jeden Pfad, kommen auch in entlegene Gebiete. Die Redaktion hat das kleine, aber feine Segment der 4 x 4-Universalisten gesichtet und für Sie in einem großen Sonderteil übersichtlich geordnet.



Lassen Sie sich die
nächsten **3 Ausgaben für**
nur 6,45 Euro frei Haus liefern.
Einfach anrufen:
01805 / 264426 (12 cent/min.)
Geben Sie bitte die
Kennziffer **234 191** an.



Hin und weg

Gerade erst haben die Fährgesellschaften ihre neuesten Tarife veröffentlicht, schon finden Sie in REISEMOBIL INTERNATIONAL eine Übersicht über die wichtigsten Schiffsverbindungen. Ein Schiff wird kommen – auch für Sie.

**Die März-Ausgabe
erscheint am
21. Februar 2007**

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 reisemobil-international.de

Chefredakteur: Thomas Seidelmann (ts)

Stellvertretender Chefredakteur:

Claus-Georg Petri (cgp)

Chef vom Dienst: Reinhard Uhde (ru)

Test und Technik (Ltg.):

Heiko Paul (pau)

Redaktion: Juan J. Garnero (gam),
Klaus Gölzer (kg), Mathias Piontek (mp),
Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas),
Volker Stallmann (vst), Ingo Wagner (imw)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

H. O. v. Buschmann, Dieter S. Heinz,
Roland E. Jung, Uwe Kwiaton, Hardy Mutschler,
Ina Nottebohm

Produktion:

DoldeMedien Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm,
Dirk Ihle, Petra Katarinic, Dennis Neumann,
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. 18.
Erfüllungsstandort und Gerichtsstand
ist Stuttgart.



Anzeigenleitung: Sylke Wohlschies
Stv. Anzeigenleitung: Corinna Zepter

Anzeigenberatung:

Annalena Navarro von Starck, Petra Steinbrenner

Druck: Oberndorfer Druckerei GmbH,
A-5110 Oberndorf bei Salzburg

Vertrieb: PARTNER Medienservices GmbH,
Stuttgart

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH,
Postfach 810640, 70523 Stuttgart,
Telefon 0711/7252-198,
Telefax 0711/7252-333,

E-Mail kundenservice@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 3,30 €

Jahresabonnement:

35,40 €, Ausland 39,60 €

Bankverbindung: Untertürkheimer
Volksbank eG (BLZ 600 603 96),
Konto 18 919 006

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung
der DoldeMedien Verlag GmbH. Für unver-
langt eingesandte Manuskripte und Bildvorla-
gen keine Haftung. Zuschriften können auch
ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut
oder auszugsweise veröffentlicht werden.
Alle technischen Angaben ohne Gewähr.

gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Im DoldeMedien
Verlag erscheint
außerdem jeden
Monat CAMPING,
CARS & CARAVANS.
Die Zeitschriften
sind erhältlich
beim Zeit-
schriften- und
Bahnfachbuch-
handel und beim
Presse-
Fachhandel
mit diesem
Zeichen.

