

Preisfrage

MÄRZ

3/2007

Welcher Ducato ist der Richtige für Sie?

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

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

REISEMOBIL

INTERNATIONAL



Profitest

Eura Mobil Terrestra



Test So gut ist der Dethleffs Globabus I

Reportage

EXKLUSIV

Hymer Exsis-i im Crash-Test



Großes Extra

4x4-Reisemobile



Stellplatz-Check



10 Kaufberatung Teilintegrierte mit Garage



Berlins beste Plätze

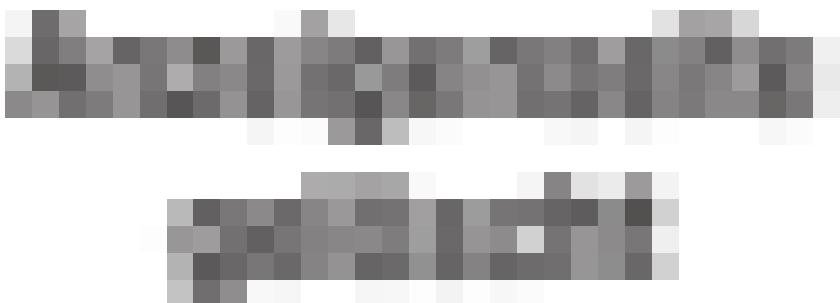
Service

Steuertarife, Euro-Klassen, Fahrverbote – was ab jetzt gilt

48 Seiten gratis

Alle Fährverbindungen in Europa im Überblick







Thomas Seidelmann
Chefredakteur



Claus-Georg Petri
stellv. Chefredakteur

Ins gemeinsame Boot steigen

Zeitungslektüre gehört derzeit zu den besonders spannenden Beschäftigungen, denn jeden Tag wird ein neues Fass aufgemacht, dessen Inhalt den Durst des leider nicht auf Diät getrimmten Staates stillen soll.

Reisemobilisten mussten das in den letzten Wochen oft erfahren. Die Steuern für ihr Urlaubsfahrzeug steigen teilweise im dreistelligen Prozentbereich, Nachzahlungen fürs Jahr 2006 fordert der gefräßige Staat zudem. Die Diskussion über Fahrverbote in Umweltzonen, die etwa die Hälfte des derzeitigen Reisemobilbestandes trafen, trägt ebenfalls zur Beunruhigung der Verbraucher bei. Und nun überrascht die Branche auch noch die Meldung, dass die neuen Basisfahrzeuge von Fiat, Ford und Renault zwar die Euro-4-Norm erfüllen, dennoch aber steuerrechtlich nur der Schadstoffklasse S3 angehören. Bei Fahrverböten in Umweltzonen erhalten sie wohl die grüne Plakette. Dafür aber zieht besagte Einstufung eine geringfügig höhere Steuerbelastung nach sich und lässt das gute Gefühl

schwinden, ein möglichst sauberes Mobil zu bewegen. Sollte es sich nur um ein Homologisierungsproblem handeln, wie die Chassisshersteller versichern, so müssen sie dieses Missgeschick schleunigst beheben. Sonst wäre der Schaden gewaltig.

Bis heute reden einige Industrievertreter die Steuererhöhung herunter, halten den Verbraucherprotest für überzogen. Wen wundert es da, dass eine geballte Aktion der Branche gegen die Fahrverbote in Städten bislang ausblieb? Die Verärgerten und Verunsicherten reagieren auf ihre Art: mit Kaufzurückhaltung. Auf der CMT liefen die Geschäfte trotz regen Interesses schlecht.

Reisemobilisten werden gerne zu den Gutsituierten gezählt, dennoch lassen sie sich ungern melken. Handel und Hersteller sollten sich etwas einfallen lassen und mit ihren Kunden nach Lösungen suchen, damit die ohnehin teure Faszination Reisemobilurlaub bezahlbar bleibt.



Gratis für Sie:
das monatliche Extra
von REISEMOBIL INTERNATIONAL

Was ist ein Traummobil?

Die Diskussion ist müßig. Immer wieder mal fragen Freunde und Bekannte, was denn nun das beste Reisemobil sei. Sie hätten da irgendwo ein riesiges Mobil gesehen, mit Slide-Outs und Plüschteppich und vergoldeter Bar im Wohnzimmer, dazu DVD, Dolby-Surround und Navi-Schnickschnack. Ein Traum, ein solches Fahrzeug, oder?

An diese Frage schließen sich schier endlose Gespräche an über Reisemobile, wie sie wirklich sind. Ich stelle meinen Freunden dann immer die Gegenfrage: Wie wär's, mit einem gigantischen Integrierten über einen Alpenpass zu fahren? Oder durch eine verwinkelte Innenstadt Italiens zu zirkeln? Beides, so können sich selbst die Unbedarftesten vorstellen, ist eine schweißtreibende Angelegenheit. Nicht wegen der Anstrengung – wegen der Angst, eine Kurve nicht zu kriegen

oder an einem kleinen Romeo-und-Julia-Balkon hängen zu bleiben.

Spätestens dann taucht der Einwand auf, wie das denn überhaupt so ist, mit einem Reisemobil Urlaub zu machen. Spätestens wenn das Strahlen in den Augen die schönsten Erlebnisse der letzten Reisen untermauert, lassen sich Freunde und Bekannte viel leichter davon überzeugen, wie toll diese Art des Urlaubs ist. Und zwar mit ganz normalen Reisemobilen, wie wir sie alle so gern fahren.

Größe zeichnet sich nicht aus durch besonders riesige Höhe, Länge und Breite. Was zählt, ist die Zufriedenheit desjenigen, der mit seinem Reisemobil unterwegs ist – und sei das auch noch so klein. Denn das angenehme Erlebnis stellt sich eben dann ein, wenn ein Alpenpass oder besagte verwinkelte italienische Stadt einem keinen Angstschweiß mehr auf die Stirn jagt. Und wenn es einem gelingt, Freunde und Bekannte vom Traum eines Reisemobils zu überzeugen, dann ist die Diskussion vielleicht doch nicht so müßig.

*Norwegen, Schottland, Griechenland – einige Traumziele, die ohne Fähre nicht oder nur mit langen, kostspieligen Umwegen zu erreichen wären. Nur gut also, dass das Angebot an Fähren stetig steigt. REISEMOBIL INTERNATIONAL nimmt im Extraheft *mobil-reisen* alle Fährverbindungen unter die Lupe und gibt Tipps fürs Buchen sowie für die Reise an Bord.*



Land im Aufbruch: Estland öffnet sich seinen Gästen – auch denen, die mit einem Reisemobil kommen.

176



96

Alles im Rahmen: Mit diesen Chassis tritt der Fiat Ducato als Reisemobil-Basis an.



Schicker Anblick:
Eura Mobil setzt mit dem
Terrestra auf einen flotten
Innenraum.
Profistest

26



150

Mächtig: Berlin zeigt sich reisemobilfreundlich mit gleich acht Stellplätzen.

Stellplatz-Check

Mensch & Markt

Unsere Meinung 3

Blickpunkt

Fahrverbote und Steuerklassen – was Reisemobilisten alles blüht

6 ◀

Nachrichten

CMT-Abschluss und Beginn des Hymer-Jubiläumsjahres; Sterne-Klassifizierung von Stellplätzen; Neues aus der Branche

14

Reportage

So baut Fiat den Ducato

102

Benefit

Wissen, das sich bezahlt macht

106

Sabine shoppt

Küchentrends von Ikea

110

Treffpunkt

Leser schreiben an die Redaktion

120

Kinder-Special

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps

172

Vorschau/Impressum

194

Test & Service

Neu am Start

Bürstner Nexxo t 660

10

Dethleffs Best Ager

12

Profitest

Eura Mobil Terrestra – Alkovenmobil mit markantem Äußeren

26 ◀

Praxistest

Dethleffs Globibus I 1 – Integrierter im Retro-Look auf Fiat Ducato

40 ◀

Neuheiten

Bürstner Marano t 575

46

Laika Rexosline 722

47

X-Dream 500 g

48

Köhler Cityvan

49

Bavaria-Camp

50

Allrad-Extra

53 ◀

Weltreisemobil von Leser-Ehepaar

Waltraud und Jürgen Langer

54

Actionmobil

58

Tischer Trail

60

Bocklet

64

Bimobil

66

Woelcke

68

Procab

70

Gelände-Fahrschule

72

Crashtest

Hymer fährt den Exsis i an die Wand – die Ergebnisse des simulierten Unfalls

74 ◀

Marktübersicht

Zehn Teilintegrierte mit Heckgarage, diesmal dabei: Autoroller, Chausson, Dethleffs, Hobby, Hymer, La Strada, LMC, Orangecamp, TEC, Weinsberg

78 ◀

Service

Brennstoffzellen: Was steckt hinter der Energiequelle der Zukunft?

86

Zubehör

Neue Kühlschränke von Dometic

90

Angenehmes für die Reise

92

Workshop

Heckträgeranbau bei Sawiko

94

Ratgeber

Ducato-Chassis: Was unterscheidet die Fahrwerke von Fiat und Al-Ko?

96 ◀

Gebrauchte des Monats

Karmann-Mobil Colorado

112

Knaus Sun TI

114

Basiswissen

Wandaufbau: So sind Mobile isoliert

117

Stellplatz & Reise

Stellplätze

Stellplatz-Check: Berlin

150

Geprüfte Stellplätze an Thermen

156

Neue Stellplätze

158

Leser liefern Stellplatz-Tipps

160

Fragebogen

161

Camping plus

Camping-Angebote für

164

Reisemobilisten

Club-News

Neues aus der Szene, Termine

166

Reise

Baltikum-Tour, Teil 3:

176

Estland mit dem Reisemobil

Kaiserwinkl, Winterspaß bei

182

Alpinski und Langlauf

Münsterland, mit Mobil und

188

Fahrrad zu den Wasserschlössern

Reise-Magazin

Lieblingsziele der Redakteure:

184

Oostkapelle, Holland

Tipps für Trips

186



Übers Wasser: mobil-reisen, das kostenlose Extraheft von REISEMOBIL INTERNATIONAL, liefert auf 48 Seiten die aktuellen Fährverbindungen in Europa.



An die Wand gefahren: Wie schneidet der Hymer Exsis-i im Crashtest ab?

◀ =Titelthema

Aktion gegen Fahrverbote

Alles plaketti

Ab 1. März 2007 droht 220.000 Reisemobile ein Fahrverbot in luftverschmutzten Innenstädten. REISEMOBIL INTERNATIONAL kämpft gegen diese unverhältnismäßige Härte – mit Ihrer Hilfe.



Feinstaub: saubere Fahrzeuge dürfen Umweltzonen passieren, Dreckschleudern nicht.

Feinstaub, da sind sich Experten einig, erzeugen zum Teil auch Dieselmotoren. Da Reisemobile quasi ausschließlich mit dem Selbstzünder laufen, träfe sie besagte Kennzeichnungsverordnung besonders hart.

„Gut 220.000 Reisemobile wären unmittelbar und direkt durch die Einrichtung solcher Umweltzonen betroffen“, warnt der Herstellerverband CIVD und fordert, „dass für betroffene Reisemobile geeignete Ausnahmeregelungen gefunden werden“.

Diese Forderung ist ein hehres Ziel, sieht doch die Kennzeichnungsverordnung bislang keine Ausnahmen vor. Das ergibt sich unter anderem aus der Antwort vom 14. Dezember 2006 auf die Kleine An-

frage des FDP-Bundestagsabgeordneten Horst Friedrich, Ausnahmen für Oldtimer zu erwirken: „Über mögliche Ausnahmeregelungen sollte vor Ort unter Berücksichtigung der vorhandenen Immissionsbelastung entschieden werden.“ Damit steckt der schwarze Peter wieder bei Städten und Kommunen.

Fahrverbot gleicht Zwangsstilllegung

CIVD-Geschäftsführer Hans-Karl Sternberg mahnt: „Sollten für die Jahre 2007 und 2008 angedachte Regelungen ohne Sonderregelungen für Reisemobile durchgesetzt werden, dann käme dies einer Zwangsstilllegung gleich.“ Der CIVD plädiert dafür, „die Nutzbarkeit auch von älteren Reisemobilen nicht unverhältnismäßig einzuschränken“.

Tatsächlich ergäbe sich aus strikten Fahrverboten für 220.000 Reisemobile weit

mehr wirtschaftlicher Schaden. Betroffen wären

- der Tourismus, da Kommunen Reisemobilisten als finanziell wichtige Gäste verloren gingen,
- Camping- und Stellplatzbetreiber, die stadtnah auf die mobilen Besucher zählen. Schließlich sind besonders Innenstädte bevorzugte Ziele einer Großzahl von Reisemobiltouristen,
- Caravanhändler, die stadtnah ihre Werkstatt führen.

Gegenwärtig arbeiten verstärkt Stuttgart und München, Frankfurt und Berlin sowie Düsseldorf und flächendeckend das Ruhrgebiet an Luftreinhalteplänen, welche die Kennzeichnungsverordnung umsetzen. Glücklich sind die Städte über die von der EU initiierte sowie von Bund und Ländern besiegelte Pflicht dabei aber nicht.

So schreibt zum Beispiel die Stadt Stuttgart (Internet: www.stuttgart.de), wo ab 1. Juli 2007 nur noch Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 4 fahren dürfen sollen: „Die Fahrverbots-Regelung stellt uns vor riesige Probleme“.

Keine Fahrverbote – mit Ihrer Unterstützung

REISEMOBIL INTERNATIONAL kämpft für seine Leser und hilft ihnen dabei, womöglich doch eine Ausnahmeregelung zumindest für Anwohner mit einem eigenen Reisemobil zu bekommen. Dazu liegt im Internet ein Brief zum Download bereit unter www.reisemobil-international.de/fahrverbot.

Er klärt auf über die hier geschilderten Zusammenhänge, die sich aus einem Fahrverbot für 220.000 Reisemobile ergäben. REISEMOBIL INTERNATIONAL fordert seine Leser auf, diesen Brief an die Oberbürgermeister und Bürgermeister jener Städte zu schicken, die eine Umweltzone einrichten wollen.

Ziel der Aktion ist nicht, die Verwaltung in einer Schwemme von Briefen zu ertränken. Vielmehr geht es darum, auf die Verhältnismäßigkeit der Mittel hinzuweisen: Die, das belegen Branchen-Insider, wäre bei einem Fahrverbot angesichts des messbaren Effekts wohl eher nicht gewahrt.

so Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster. „Sicher werden viele Besitzer von Fahrzeugen, die künftig nicht mehr fahren dürfen, einen Ausnahmeantrag stellen. Zwar sind bisher die Bedingungen für solche Ausnahmen nur teilweise festgelegt, sicher werden jedoch viele Privatfahrzeuge nicht mehr fahren dürfen.“ Mit dem vorhandenen Personal sei das sicher nicht zu bewältigen.

Obwohl per Gesetz nicht vorgesehen, spekuliert der Stuttgarter OB auf Ausnahmeregelungen – sicher keine Ausnahme. Ein prima Ansatzpunkt für die Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL (siehe oben).

Neu im Schilderwald: Das Verkehrszeichen am Rande einer Umweltzone (links) regelt, welche Fahrzeuge mit welcher Plakette freie Fahrt genießen. Wohl dem, der jenseits des unten stehenden Schildes wohnt – der darf mit jedem Mobil an- und abreisen, auch ganz ohne Plakette.



Kennzeichnungsverordnung – was soll sie bewirken?

Kennzeichnungsverordnung – hinter diesem Wortungetüm, das zurückgeht auf die EU-Richtlinie 1999/30/EG zur Feinstaubbelastung der Luft, steckt eine emissionsbezogene Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen. 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 direkt durch die Einrichtung von Umweltzonen betroffen. Ausnahmen sieht die Kennzeichnungsverordnung nicht vor.

Es besteht keine Pflicht, für sein Fahrzeug eine Plakette zu kaufen. Allerdings ist ohne Plakette die Einfahrt in Umweltzonen bei einem Fahrverbot nicht gestattet. Die Plakette soll zwischen fünf und zehn Euro kosten und wird erhältlich sein bei Prüforganisationen wie TÜV, Dekra und GTÜ, aber auch bei Landratsämtern und Zulassungsstellen.

Höhere Kfz-Steuer als geplant

Neufahrzeuge nicht sauber genug?

Schock für Kunden: Moderne Reisemobil-Chassis von Fiat, Renault und Ford rangieren in Schadstoffklasse S3 wie ihre Vorgängermodelle. Deshalb kosten sie mehr Kfz-Steuer als erwartet.

Markus Alt aus St. Ingbert ist stinksauer. Sein Steuerbescheid offenbart, dass er für seinen nagelneuen Fiat Ducato 3,0 genau 320 Euro Kfz-Steuer bezahlen muss, mehr als erwartet. Grund: Sein Basisfahrzeug mit der Bezeichnung X250 ist lediglich der Schadstoffklasse S3 zugeordnet, obwohl mit Euro 4 ausgewiesen. „Wie kann das sein?“ fragt der empörte Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL – und er ist beileibe kein Einzelfall.

Die Frage, die sich daraus ergibt, lautet: Muss ein Reisemobil, das der Schadstoffklasse Euro 4 angehört, automatisch dem günstigsten Kfz-Steuersatz zugeordnet sein? Unglaubliche Antwort: Nein, muss es nicht. Tatsächlich kommt es bei der emissionsorientierten Klassifizierung von Reisemobilen zu einem Problem selbst mit den neuen Chassis. Das bestätigen Ford und Renault ebenso wie Fiat (siehe Kasten: Offizielle Stellungnahme).

Konkret: Reisemobile auf dem Modelljahrgang 2007 des Mercedes-Benz Sprinter und Iveco Daily sind der gegenwärtig besten Schadstoffklasse S4 zugeordnet. Sie tragen die Schlüsselnummer 0635, 0680 und 0681.

Die Chassis der Hersteller Fiat, Ford und Renault gehören dieser Schadstoffklasse S4 nicht an – obwohl die Reisemobil-Chassis dieser Marken der bestmöglichen Schadstoffgruppe Euro 4/IV zuzurechnen, also auf dem neuesten Stand der Tech-

nik sind und auch eine grüne Plakette zur freien Fahrt durch Umweltzonen erhalten.

Des Rätsels Lösung: Schadstoffklassen und Schadstoffgruppen sind nicht kompatibel (REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/2007), gruppieren aber Kraftfahrzeuge nach deren Schadstoffausstoß. Allerdings fußen sie auf zwei Richtlinien zur Homologation, also der Zulassung des Fahrzeugs für den Straßenverkehr eines Landes:

- 70/220/EWG für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, gemessen auf dem Rollenprüfstand. Sie sieht vor, schwerere Fahrzeuge in die nächst niedrigere Schadstoffklasse runterzustufen (zum Beispiel S4 nach S3 oder S3 nach S2). Grund: Schwere Pkw stoßen mehr Schadstoffe aus als leichte.
- 2005/55/EG (Neufassung von 88/77/EWG) für schwere Nutzfahrzeuge, gemessen auf einem Motorenprüfstand. Sie sieht diese Abstufung nicht vor.

Über die Art der Homologation entscheiden allein die Hersteller. Folglich könnten alle Chassis der Generation 2007 der steuergünstigsten Schadstoffklasse S4 angehören, sofern sie nach der Richtlinie 2005/55/EG homologiert würden.

Damit sind die genannten Marken Fiat, Ford und Renault gemeint, die nach der Richtlinie 70/220/EWG homologieren. Ändern sie die Homologation für die aktuellen Ducato, Transit und Master nicht, müssen



Die neuen Steuersätze

Die neue Kfz-Steuer für Reisemobile wurde am 28. Dezember 2006 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und gilt rückwirkend zum 1. Januar 2006. Sie richtet sich nach Emission und Gewicht eines Reisemobils und bemisst sich je angefangene 200 Kilogramm Gesamtgewicht in Verbindung mit den Schadstoffklassen S4 bis S0:

Steuersätze in Euro für	S4	S3 – S1	S0
bis 2.000 kg	16	24	40
über 2.000 kg	10	10	10
5.000 bis 12.000 kg			15
über 12.000 kg			25

Daraus ergeben sich für folgende Gewichtsklassen diese Steuersätze

Steuersätze in Euro für	S4	S3 – S1	S0
2,8 Tonnen	200	280	440
3,5 Tonnen	240	320	480
4,6 Tonnen	290	370	530
7,5 Tonnen	430	510	735
Obergrenze	800	1.000	offen

deren Besitzer des Modelljahrgangs 2007 künftig mit einer um 80 Euro pro Jahr höheren Kfz-Steuer gegenüber der günstigsten Steuerklasse rechnen.

Gunter Vekens, Vertriebsmann bei Renault Deutschland, bestätigt: „Wir prüfen die Möglichkeit, künftig nach der Lkw-Norm zu homologieren.“ Das Problem freilich liege nicht bei der Norm, vielmehr bei den Finanzbehörden: „Die haben

Schlüsselnummer finden: Im alten Kfz-Schein geben die letzten beiden Ziffern der sechsstelligen Zahl von Punkt 1 die Schadstoffklasse an. In der neuen Zulassungsbescheinigung Teil 1 verweist die vierstellige Zahl hinter Punkt 14.1 darauf.

Euro-4-Fahrzeuge willkürlich bei S3 eingeordnet.“

„Wir sind erschüttert“, gesteht Isfried Hennen, Pressesprecher Nutzfahrzeuge bei Ford: „Die Fahrzeuge sind auf dem neuesten technischen Stand. Sauberer geht es im Mo-

ment nicht.“ Auch Ford wollte die Schwierigkeiten im Kundensinn beheben. „Dann würden wir aber nach einer reinen Pkw-Norm homologieren.“

Um dem Problem zu begegnen, will Fiat für Mitte des Jahres einen geschlossenen Partikelfilter aus dem Hause Iveco zum Nachrüsten anbieten. Dabei jedoch traten laut Fiat unwillkürlich Probleme auf: Der Preis dürfte sich im

vierstelligen Bereich bewegen und zehn Kilogramm lägen damit zusätzlich auf der Vorderachse. Zudem brächten lange Standzeiten eines Reisemobils Schwierigkeiten für das ausgeklügelte System mit sich.

Ein Trost indes bleibt: Die Plakette, die sie zur Fahrt durch gesperrte Umweltzonen in Innenstädten berechtigt, bekommen alle Reisemobile des Modelljahrgangs 2007. *cgp*

Offizielle Stellungnahme: Das meint Fiat „Keine vernünftige Relation“

„Die Baureihe Fiat Ducato X 250 wird auf dem gesamten europäischen Marktangeboten und ist selbstverständlich nach den aktuellen EG-Richtlinien homologiert/typgeprüft. Das europäische Zulassungsrecht ermöglicht, Transporter nach der Pkw-Richtlinie 70/220/EWG oder aber nach der Lkw-Richtlinie 2005/55/EG zu homologieren.“

Diese beiden Normen enthalten diverse Vorgaben/Grenzwerte, die nicht vergleichbar sind. Bei der Pkw-Norm läuft der Testzyklus mit einem Automobil auf einem Rollenprüf-

stand ab, bei der Lkw-Norm wird ein Motor auf einem Motorenprüfstand gemessen. Unsere Ducato-Fahrzeuge sind schwerpunktmäßig im Segment bis 3.500 Kilogramm Gesamtgewicht angesiedelt, deshalb wurde nach Pkw-Norm 70/220/EWG homologiert. Selbstverständlich entsprechen alle Ducato X 250 der Abgasnorm Euro 4 und werden damit in die Schadstoffgruppe S4 eingeteilt – was zu einer grünen Feinstaubplakette führt. Der deutsche Gesetzgeber hat zur Festlegung der Kfz-Steuer



Finanz-Willkür: Die Motoren des Modelljahrgangs 2007 sind auf dem neuesten technischen Stand, rangieren steuerrechtlich aber nur in Schadstoffklasse S3.

Schlüsseltabelle für die Kfz-Steuer

Die Schadstoffklasse eines Reisemobils ergibt sich aus der Emissions-Schlüsselnummer. Die steht in den Kfz-Papieren (Unterschied zwischen altem Kfz-Schein und Zulassungsbescheinigung Teil 1 seit Oktober 2005 siehe Schaubild). Überdies zeigt diese Schlüsselnummer an, welche farbige Plakette ein Reisemobil bekommt, um gegebenenfalls Umweltzonen, die für Fahrzeuge ohne Plakette gesperrt sind, passieren zu dürfen. In der Tabelle entspricht sie dem jeweils farbigen Punkt. Weiß bedeutet: keine Plakette.

Emissions-Schlüsselnummer	Schadstoffklasse	Geräuschklasse
0601	(keine)	G1
0602	(keine)	G1
0610	S1	(keine)
0611	S1	G1
0612	S1	G1
0630	S1	(keine)
0631	S1	G1
0632	S1	G1
0640	S1	(keine)
0641	S1	G1
0642	S1	G1
0643	S1	G1
0650	S1	(keine)
0651	S1	G1
0652	S1	G1
0653	S1	G1
0620	S2	(keine)
0621	S2	G1
0622	S2	G1
00	(keine)	(keine)

Emissions-Schlüsselnummer	Schadstoffklasse	Geräuschklasse
0633	S2	G1
0644	S2	G1
0654	S2	G1
0660	S2	(keine)
0661	S2	G1
0634	S3	G1
0645	S3	G1
0655	S3	G1
0670	S3	(keine)
0671	S3	G1
0635	S4	G1
0680	S4	(keine)
0681	S4	G1
0683	S5	(keine)
0684	S5	G1
0690	EEV	(keine)
0691	EEV	G1
0088	(keine)	(keine)
00	(keine)	(keine)

Schadstoffklassen festgelegt. Nach der zuvor erwähnten Pkw-Norm 70/220 homologierte Transporter werden hierbei um eine Gruppe zurückgestuft, im konkreten Fall von S4 auf S3.

Das beschert Reisemobilen auf der Basis Ducato X 250 einen Steuernachteil von 80 Euro pro Jahr. Für einen Normalbürger schwer, sehr schwer nachvollziehbar: Euro 4, grüne Feinstaubplakette, aber Rückstufung bei der Steuer.

Bis zur Festlegung der deutschen Kfz-Steuer für Reisemobile gab es absolut keinen Grund, eine alternative Homologation nach Lkw-Norm 2005/55/EG in Erwägung zu

ziehen. Wir prüfen derzeit intensiv, ob wir diesen Weg gehen.

Nach momentanem Stand der Dinge wird dafür ein Partikelfilter erforderlich. Ein Partikelfilter bringt aber Mehrkosten für den Endverbraucher und vor allen Dingen Mehrgewicht. Bei zunehmender Fokussierung auf die magische Schallgrenze von 3.500 Kilogramm ist das nicht erwünscht.

Der Aufwand wird unseres Ermessens nicht in einer vernünftigen Relation mit dem Steuer-Differenzbetrag von 80 Euro stehen. Es ist dennoch vorgesehen, die Motorisierungen 2.3 und 3.0 M-Jet optional mit Partikelfilter anzubieten.

Große Klappen

Dunkles Mobiliar mit breiten Klappen und Stoffe in Retro-Design kennzeichnen den Einstieg von Bürstner in die Van-Klasse.

Wenn Bürstner in eine neue Klasse vorstößt, darf man etwas Besonderes erwarten. Und diese Erwartungen erfüllt der NEXXO t 660. Der Teilintegrierte für Einsteiger geht in Sachen Gestaltung seinen eigenen Weg und steht damit in bester Bürstner-Tradition. Mag man der hübschen Sonderlackierung (990 Euro) noch Mainstream-Gefolgschaft vorwerfen, so weist sie das Interieur entschieden zurück. Der NEXXO ist das einzige Fahrzeug im Bürstner-Programm, das Birnbaum-Dekor trägt. Die da-rin enthaltenen Graupigmente schmeckt der Hersteller mit matt glänzenden Kühlzankabdeckungen und Rolladentüren sowie optisch auffällig gemusterten Bezugsstoffen fein ab.

Die ganz spezielle Optik des NEXXO prägen aber die breiten Oberschrankklappen, die gleich mehrere Staufächer abdecken. Als optische wie funktionelle Besonderheit hat

Bürstner breite Stangen ersonnen, die auf Druck die beiden links und rechts an den Klappen montierten Schlosser öffnen. Eine gleichsam einfache wie gescheite Lösung, der Bürstner in der Serie nur noch das Quietschen austreiben sollte.

Beim bislang einzig erhältlichen Grundriss wagt Bürstner keine Experimente. Wird der klassisch geschnittene t 660 vom Publikum angenommen, was angesichts attraktiver Preise von 38.980 bzw. 40.575 Euro und guter Ausstattung stark zu vermuten ist, legt Bürstner weitere Versionen nach.

Bleiben wird es beim Ford Transit als Basisfahrzeug. Die Fronttriebler mit wahlweise 110 oder 130 PS starken 2,2-Liter-Turbodieseln gehen werkseitig mit Airbags, ASR und ABS an den Start. Für noch einmal 2.390 Euro ziehen Fahrerhausklimaanlage, elektrische Fensterheber sowie ein CD-Radio mit ein. *imw*



Runde Sache: Die Halbdinette trägt zum gelungenen Raumeindruck im NEXXO bei. Der pflegeleichte Nova-Life-Stoff „Provence“ bleibt bis auf weiteres dem NEXXO vorbehalten.



Typisch Bürstner: L-Küche, abgeschmeckt nach NEXXO-Art. Kanten ersetzen Rundungen, die großen Stauräume bleiben.



Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Bürstner Nexxo t 660

Preis: 38.980 Euro

Anzahl der Grundrisse: 1

Länge: 673 cm

Breite: 230 cm

Höhe: 276 cm

Stehhöhe: 195 cm

Radstand: 375 cm

Heckbett: 197 x 135/100 cm

Sitzgruppe: 210 x 115/90 cm

Basis: Ford Transit 350 L, 2,2-Liter-Turbodiesel, Frontantrieb, 81 kW (110 PS) oder 96 kW (130 PS)

Zulässiges Gesamtgewicht:

3.500 kg

Serienausstattung: ABS/ASR, Ersatzrad, Fahrer- und Beifahrerairbag, Tempomat, Gasheizung, Truma C 4002, Kühlshrank beleuchtet 104 l, Frischwassertank 120 l, Abwassertank 90 l, Dusche, Federkernmatratzen, Einstiegstufe elektrisch.

Bürstner-Kontakt:

www.buerstner.com

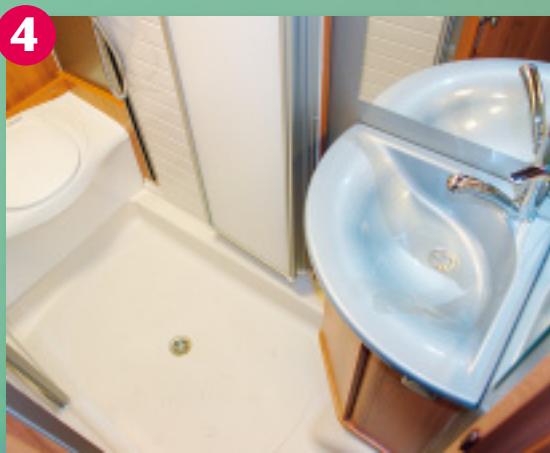
Tel.: 07851/85-0

Kurz gesagt

Bürstners Einstieg in die Van-Klasse ist gelungen. Der Nexxo Basis des Ford Transit präsentiert einen klassischen Grundriss in neuem Gewand. Das dunkle Birnbaum-Dekor prägt die Stimmung im Interieur. Prinzipiell gut ist die Idee, die Oberschränke mit breiten Klappen und Griffstangen zur Entsicherung der Schlösser einzubauen.



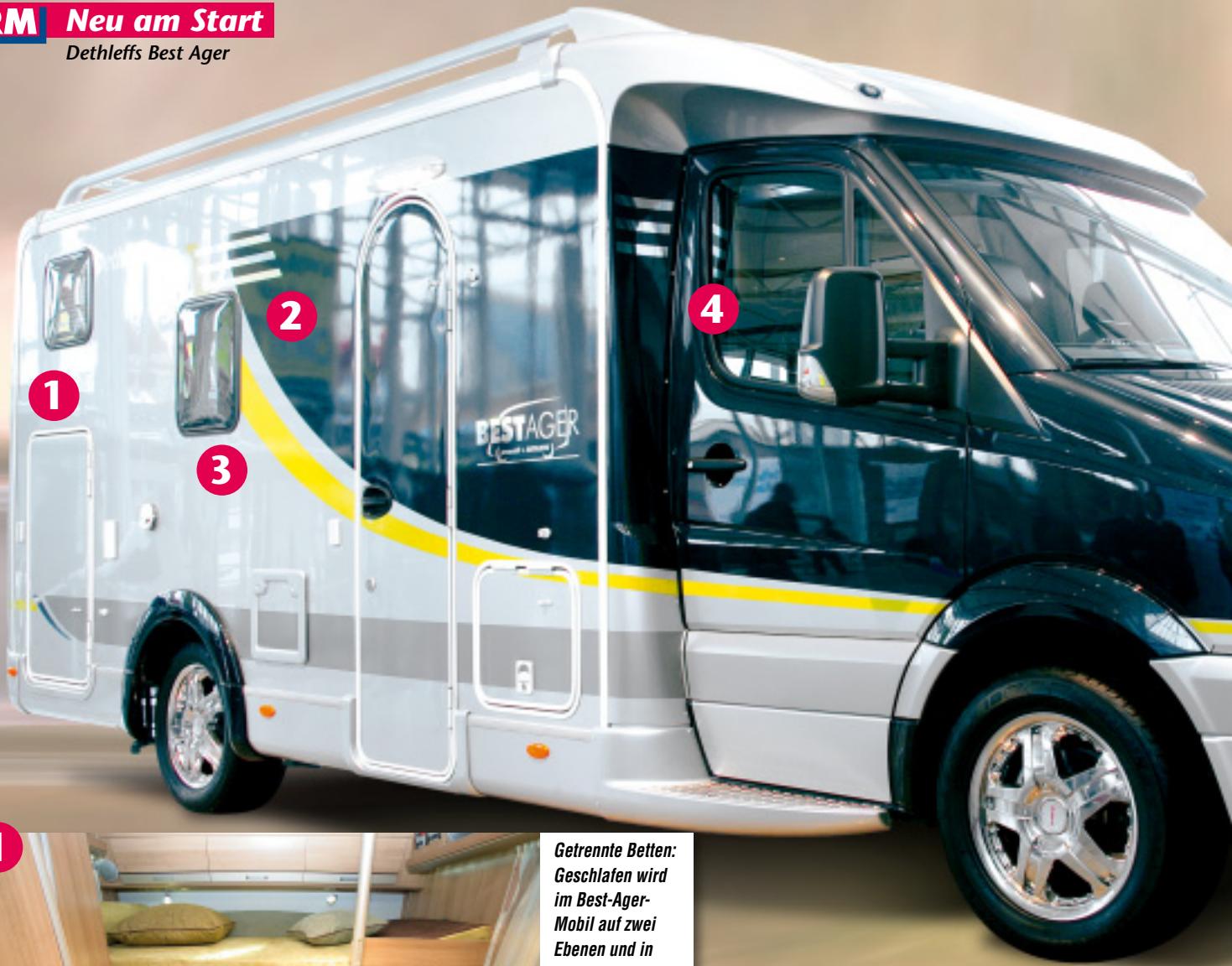
3
Doppelt cool: Spiegelnde Front am 104-Liter-Kühlschrank.



4
Einfach gut: Das große Seitenbad mit der abteilbaren Mitteldusche wusste schon im Aviano (RM 2/07) zu gefallen.



5
Voll gefedert:
Die Taschenfederkernmatratze ist Serie, eine Tagesdecke eigentlich auch.

**1**

*Getrennte Betten:
Geschlafen wird
im Best-Ager-
Mobil auf zwei
Ebenen und in
verschiedenen
Richtungen. Den
Aufstieg in das
obere Quer-Bett
erleichtern breite
Stufen und ein
Haltegriff.*

3**2**

Hochwertige Ausstattung: Mit Leder bezogene Sitzpolster, elegante Möbel in Nussbaum-Holzdekor und Multimedia-Entertainment sorgen für ein gehobenes mobiles Ambiente.

Altersgerechte Lösungen: Das Vario-Bad verfügt über eine Toilette mit verbreiterter Sitzfläche, einen Notfall-Knopf und eine Sitzgelegenheit in der Duschcabine.

In bester Absicht

Speziell für die Kundschaft über 50 konzipierte Dethleffs das Best-Ager-Mobil und präsentierte den mit innovativen Lösungen gespickten Teilintegrierten der Öffentlichkeit auf der Messe CMT.



Über altersspezifische Einrichtungs- und Ausstattungsmerkmale für die Kundschaft über 50 spricht die Reisemobilbranche schon seit Jahren. Erst jetzt macht einer aber richtig Ernst damit – Dethleffs. Die Auswertung von über 1.000 Fragebögen und einer bei der Technischen Universität München in Auftrag gegebenen wissenschaftlichen Studie lieferten die Grundlage für die Konzeption des sieben Meter langen Best-Ager-Mobils. Als Basis des Teilintegrierten dient der Mercedes Sprinter 315 CDI mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis, das einen niedrigeren Einstieg ermöglicht.

Lang ist die Liste der Best-Ager-Entwicklungen. So verbaut Dethleffs ergonomisch geformte Recaro-Sitze mit elektrischer Höhen- und manueller Neigungsverstellung, Sitzflächenverlängerung, Belüftungssystem und Sitzheizung. Das Automatikgetriebe und die

Rückfahrkamera erhöhen den Fahrkomfort und die Sicherheit. Ein am Armaturenbrett angebrachter Notfallschalter ermöglicht es dem mobilen Paar, bei plötzlich auftretenden gesundheitlichen Problemen die Leitzentrale von Cobra Conexx (vorherige Anmeldung erforderlich) zu alarmieren, die über Funkortung Hilfe schickt. Machen sich Diebe am Fahrzeug zu schaffen, löst die Alarmanlage aus, der Eigner erhält eine SMS aufs Handy, zudem gibt es eine Meldung an die Notfallzentrale. Das GPS-gesteuerte System lässt auch das ferngesteuerte Stilllegen des Fahrzeugs zu. Außerdem meldet das Mobil bei Diebstahl selbstständig seinen Standort.

Die akustische Einparkhilfe und ein biometrisches Schließsystem für die Aufbautür gehören genauso zu den Features des Best-Ager-Mobils wie die integrierten Melder für Betäubungs-Gas, die Innenraum-Überwachung via Ultraschall-Bewegungsmelder und die Nachtbeleuchtung am Boden.

Mehrere an verschiedenen Stellen im Fahrzeug installierte Kontroll-Paneele mit extragroßen Tasten und Anzeigen ermöglichen eine Steuerung von Bordelektrik oder Heizung von mehreren Stellen im Fahrzeug aus. Rotlicht dient im hinteren Bereich des Fahrzeugs als Nachtbeleuchtung. Das längs installierte Bad verfügt über eine Sitzgelegenheit in der Duschkabine und eine Kassetten-Toilette mit verbreiterter Sitzfläche.

Geschlafen wird im Best-Ager-Mobil übrigens auf zwei Ebenen in getrennten Betten. Das untere wurde längs eingebaut, ist aber etwas unbequem

Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Dethleffs Best Ager

Preis: noch offen; 60.000 bis 70.000 Euro angepeilt

Anzahl der Grundrisse: 1

Länge: 700 cm

Breite: 225 cm

Höhe: 265 cm

Stehhöhe: 195 cm

Radstand: 366,5 cm

Heckbetten: 210 x 90 cm, 190 x 80 cm

Basis: Mercedes Sprinter 315 CDI mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis, 110 Kw (150 PS), Euro 4, Automatikgetriebe, Heckantrieb

Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg

Serienausstattung: ergonomische Recaro-Sitze, 3 x 5-Kilo-Gasflaschen; schwenkbare Thetford-Kassettentoilette mit größerer Sitzfläche, Kassette zum einfacheren Herausziehen rollengelagert; Dometic-Kühlschrank der 8er-Serie

Kontakt:

Dethleffs, Tel.: 07562/987-0, www.dethleffs.de

Kurz gesagt

Dethleffs stellt mit seinem Best-Ager-Mobil eine gelungene Studie vor, die mit Detaillösungen für reifere Mobilisten nur so gespickt ist. Erstmals wurde ein Reisemobil konsequent und mit großem technischem Aufwand für diese stetig wachsende Zielgruppe konzipiert.



im Einstieg, wie Kunden auf der CMT monierten. Das obere liegt quer darüber und ist 210 mal 90 Zentimeter groß, erreicht wird es über breite Stufen mit großem Haltegriff. Prima gemacht: Die ergonomisch geformten Lattenrostte lassen sich im Bereich des Oberkörpers elektrisch verstellen. Derart gerüstet, findet der reifere Reisemobilist im Bett stets die adäquate Liegeposition, so dass er in einen erholsamen Schlaf finden kann.

Juan J. Gamero

4



Bequeme Sache: Drehbare Ergomed-Recaro-Frontsitze schonen die Bandscheiben. Die Längssitzbank lässt sich nach vorne an den Tisch schieben.

kurz & knapp

Neues Miet-Portal

Das Online-Portal Caramona24.com vermittelt den Abschluss von Mietverträgen für Freizeitfahrzeuge. Auf Vermieter ist das Angebot individuell zugeschnitten. Mieter erhalten bei Caramona24.com nur Auskunft über tatsächlich im gesuchten Zeitraum verfügbare Fahrzeuge. Außerdem liefert das Portal einen Überblick über das Angebot in einer bestimmten Region. Für den Mieter fallen keine Kosten für die Dienstleistung von Caramona24.com an, der Vermieter entrichtet eine bestimmte Gebühr.

Neue Homepage

Bürstner präsentiert sich im Internet mit komplett neu gestaltetem Auftritt: www.buerstner.de. Hier finden Besucher Wissenswertes zu Bürstners Historie wie zum aktuellen Programm von Reisemobilen, Caravans und Mobilheimen. Dazu kommen ein markenbezogener Messekalender und Tipps rund um die mobile Freizeit. Finanzierungsmöglichkeiten, Prospektbestellungen und Händleradressen in der Nähe bilden den Service-Teil.

Stumpf eröffnet Saison

Wohnwagen Stumpf in Celle startet in die Saison 2007 mit einem Frühlingsfest vom 24. bis 25. März, jeweils von 10 bis 17 Uhr. Tel.: 05141-98840, www.wohnwagen-stumpf.de.

Erfolg in Chemnitz

Die Messen Chemnitzer Reisemarkt und Hochzeit-Feste-Feiern vom 5. bis 7. Januar waren erfolgreich: 303 Aussteller aus 19 Ländern präsentierte sich auf 11.000 Quadratmetern. Zum Ausstellerrekord passt die Besucherbestmarke: 19.600 Besucher, 600 mehr als im Vorjahr, strömten in die Chemnitzer Arena.

Frühlingsfest

Am 17. und 18. März jeweils von 10.30 bis 17 Uhr feiert Eder Wohnmobile in Bad Urach-Wittlingen ein Frühlingsfest. Tel.: 07125/933888, www.womo-eder.de.



Fotos: Messe Stuttgart

Auftakt bei der CMT:
Hymer erinnerte auf der ersten großen Camping-Frühjahrsmesse an das Jubiläum der Marke.

CMT-Abschluss/50 Jahre Hymer

Start zum Jubiläum

Erfolgreich verlief die erste große Frühjahrsmesse der Freizeit-Branche: 173.000 Besucher nutzten die Stuttgarter CMT, um sich Ideen und Anregungen für den Urlaub im In- und Ausland oder den Reisemobil- und Wohnwagenkauf zu holen. Besucher wie Aussteller waren laut Messe-Leitung mit dem Verlauf der CMT zufrieden.

Jeder zweite Messegast besuchte die Messe wegen Caravanings und Campings. Andreas Henzler, Vizepräsident des Händlerverbands DCHV, sieht Urlaub mit Wohnwagen und Reisemobil voll im Trend, was auch die Umfragen belegen: „Die CMT setzte ein positives Signal für die Branche.“

Die Bedeutung der CMT unterstrich ebenfalls Ralph Binder, Sprecher des Herstellerverbands CIVD: „Sie hat ihre wichtige Stellung bestätigt und bleibt als erste Messe im Jahr das Trendbarometer für die Branche.“

Auch Hymer nutzte die CMT, um auf sein bevorstehendes Jubiläumsjahr hinzuweisen.

Eine Show im Foyer der Messe zeigte die Historie des Brancheprimus von den Anfängen bis heute. Dabei verwies der Hersteller auf die Termine für die vielen Feierlichkeiten, die es 2007 nicht zu verpassen gelte:

19. bis 22. April: große Hymer-Geburtstagsparty bei den Händlern, welche erstmals die Jubiläumsmodelle Gold Edition präsentieren.

Mai: Große Geburtstagsparty für alle Kunden der Mar-

ke bei der Hymer AG in Bad Waldsee.

22. bis 24. Juni: Geburtstagsparty im Europa-Park in Rust bei Freiburg. Tolles Programm für alle Hymer-Freunde.

25. August bis 2. September: Caravan Salon Düsseldorf mit vielen Geburtstagsüberraschungen.

Weitere Infos hält die eigens für das Jubiläum eingerichtete Internetseite bereit: www.hymerwird50.de.



Früh übt sich: Kinder mit erstem Hymermobil.



Dethleffs veranstaltet Golf Cup in Deutschland Joost Hage reist im Advantage

Dethleffs plant für 2008 den ersten Dethleffs Golf Cup in Deutschland. Der Reisemobil-Marktführer in Deutschland, Skandinavien und Holland greift dabei auf Erfahrungen aus den Niederlanden zurück, wo schon seit 2005 ein solcher Wettbewerb stattfindet. Qualifizierungsmöglichkeiten bietet das Unternehmen auf den diesjährigen Freizeitmessen. Infos im Internet: www.dethleffs.de.

Dethleffs hat obendrein eine Kooperation mit dem Golf Profi Joost Hage vereinbart. Der Trickgolfer reist mit einem Teilintegrierten Advantage T 6571 B zu seinen Turnieren in ganz Europa.



Ford reagiert Nugget billiger

Weil der Nugget in unserer Marktübersicht Kastenwagen unter 35.000 Euro (RM 1/07) gefehlt hat, bieten große Händler ihn nun – nicht nur auf Messen – billiger an, ohne die offizielle Preisliste zu ändern, so Westfalia-Geschäftsführer Michael Kristeller.

RMV übergibt Spende für Äthiopien Geld für Impfungen



Karl-Heinz Böhm (re.) hat von Eduard Müllenbruch 25.000 Euro bekommen.

Foto: Mathias Piontek

Herzliches Treffen am 17. Januar im Bayerischen Hof in München: Eduard Müllenbruch, Geschäftsführer des Reisemobil Versicherungs-Service RMV in Heinsberg, überreichte Karl-Heinz Böhm einen Scheck über 25.000 Euro für seine Stiftung Menschen für Menschen.

Der frühere Schauspieler hatte diese Organisation 1981 gegründet, um das Elend in Äthiopien zu lindern und sich für die Rechte der dort unter-

drückten Frauen nachhaltig einzusetzen.

Die Idee für die Spende kam Eduard Müllenbruch Weihnachten 2005. Aufgeschreckt durch einen Bericht über die Armut in Äthiopien, beschloss er, für jeden Versicherungsvertrag zwei Euro zu spenden. Bis zum 31. Dezember 2006 kamen so fast 25.000 Euro zusammen. Das Geld wird für Impfungen von Kindern verwendet.

kurz & knapp

Vöpel feiert

Im Rahmen des Happy-Hobby-Weekends vom 16. bis 18. März 2007 feiert das Camping Center Vöpel in Gustavsburg sein 25-jähriges Bestehen. Auf viele Angebote gibt es 25 Prozent Rabatt. Tel.: 06134/757479, www.camping-vöpel.de.

17 Jahre online

Dethleffs bietet seinen Händlern nun eine Ersatzteildokumentation von 17 Modelljahren online. Der Hersteller greift dabei auf einen Bestand von 19.000 Ersatzteilen zurück. Für jüngere Fahrzeuge gibt es sogar einen Urlaubs-Ersatzteilservice: Im Notfall werden wichtige Teile binnen 48 Stunden an den Urlaubsort des Kunden verschickt.

Tag der offenen Tür

Dethleffs- und TEC-Händler Schenk und Matuschek, Leonberg, lädt am 31. März und 1. April 2007 zum Tag der offenen Tür ein. Tel.: 07152/47732, www.schenk-und-matuschek.de.

Hausmesse

Wohnwagen Kaiser im norddeutschen Stein zeigt auf seiner Hausmesse vom 10. bis 18. März 2007 die neuesten Modelle von Niesmann + Bischoff, Dethleffs, LMC und Fendt. Tel.: 04343/496020, www.ww-kaiser.de.

Dietz Carthago-Händler

Seit 1. Februar 2007 führt das Freizeitcenter Dietz im fränkischen Ebern auch Reisemobile der Marke Carthago im Programm. Tel.: 09531/62760, www.wohnmobil-caravan.de.

Frühlingsfest

Am 10. und 11. März 2007 feiert das Herzog Camping-Freizeitcenter in Kirchheim am Neckar sein Frühlingsfest. Der Sonntag ist verkaufsoffen. Tel.: 07143/89440, www.herzog-freizeit.de.

Expocamp, Wertheim Florett-DM als gelungener Auftakt



Foto: Wilfried Janowski

Die Finalkämpfe der Deutschen Florett-Einzelmeisterschaften, in diesem Jahr erstmals im Expocamp von Wertheim Village durchgeführt, kamen beim Publikum gut an. Die Gefechte waren von viel Beifall begleitet. Bei der Siegerehrung gab es stehende Gratulationen begeisterter Zuschauer in

der voll besetzten Verkaufshalle.

Kein Wunder, hatten sich die Athleten einen Fecht-Krimi gelebt: Katja Wächter und Carolin Golubtyski schenkten sich nichts im Endkampf um den deutschen Meistertitel der Florettfechterinnen im Expocamp von Wertheim.

Truma spendet an Jugendheim

Genau 10.000 Euro hat Truma an die Jugendhilfeeinrichtung Schloss Zinneberg gespendet, ein Heim mit heilpädagogischer Ausbildungsstätte, Schule und Tagesstätte für Mädchen und junge Frauen. Truma-Chefin Renate Schimmer-Wottrich (rechts) hat das Geld an Schwester Amica übergeben, Leiterin des Heimes.



Die Truma-Spende finanziert die Ganztagesbetreuung zu einem guten Teil mit. Dabei erhalten die jungen Frauen Hilfe, um Lernrückstände aufzuholen und somit eine bessere Qualifikation für den Einstieg in das Berufsleben zu erreichen.

Brummis mit Sonne: Vacansoleil Camping Holidays hat mit Roads Ads, einem Unternehmen mit Sitz im holländischen Ottersum, einen fünf Jahre gültigen Vertrag für Werbung auf zehn Lkw geschlossen. Die Wahl fiel auf Laster, die in jenen Ländern unterwegs sind, in denen Vacansoleil ein Verkaufsbüro unterhält. Das Unternehmen bietet eine Auswahl von 300 Campingplätzen in 15 europäischen Ländern und fungiert als Marktführer bei Camping mit Selbstanreise in Benelux und Dänemark.



Hymer zieht Bilanz

Wachstum mit angezogener Handbremse

In den letzten Jahren gab es bei der Bilanzpressekonferenz der Hymer AG stets Rekordzahlen zu verkünden. Der Konzern mit den Fahrzeugmarken Hymer, Bürstner, Laika, Niesmann + Bischoff sowie dem Zubehörspzialisten Movera wuchs stärker als erwartet. Nun aber mussten die Manager des Unternehmens erstmals etwas Sand im Getriebe eingestehen, was sich durch zwei Gewinnwarnungen im abgelaufenen Jahr bereits angedeutet hatte. Dennoch kann das Unternehmen auch für die Saison 2005/2006 Wachstum vermelden: Ein Umsatzplus von 1,7 Prozent auf 762,8 Millionen Euro bedeutet aber die geringste Steigerung seit vier Jahren. Dafür gebe es einen einzigen Grund, versicherte Finanzvorstand Hans-Jürgen Burkert auf der Bilanzpressekonferenz: den

gleichzeitigen Wechsel der Chassis, der allen Herstellern massive Produktionsausfälle sowie hohe Bestände an unfertigen Fahrzeugen beschert habe. Und das noch immer tue.

Entsprechend vorsichtig positiv blickt Hymer in die Zukunft: Trotz prall gefüllter Auftragsbücher – die Hymer-Konzernmarken hatten Ende 2006 einen um 23 Prozent höheren Auftragsbestand als in der Vorsaison – dämpfte Burkert hohe

Erwartungen an das laufende Geschäftsjahr. Kein neues Rekordergebnis sei zu erwarten, sondern ein leichtes Minus gegenüber der Saison 2005/2006. Burkert stützt seine Prognose dabei auf eine rückläufige Umsatzentwicklung in den ersten vier Monaten des neuen Geschäftsjahrs. Zwischen 1. September und 31. Dezember 2006 betrug der Konzernumsatz 229,7 Millionen Euro, 9,5 Millionen weniger als im Vergleichszeitraum

der Vorsaison. Für Trübsal gibt es indes keinen Grund, da die Produktpalette bei den Kunden ankommt und viele Modelle bis zum Saisonende 2007 ausverkauft sind.

Zuversichtlich darf den Vorstand auch die besonders positive Entwicklung des Konzerns im Ausland stimmen: Während der Umsatz im Inland um 2,8 Prozent schmolz, stieg er im Export um 4,1 Prozent auf 510,4 Millionen Euro. Frankreich und England erweisen sich als Steigerungsmärkte. Zudem gewinnt der osteuropäische Markt, allen voran Russland, an Bedeutung.

So viele Reisemobile verkaufte der Hymer-Konzern

Marke	2004/2005 (Stück)	2005/2006 (Stück)	Veränderung (Stück)	Veränderung (%)
Hymer	5.946	6.122	+176	+3,0 %
Niesmann + Bischoff	517	488	-29	-5,6 %
Bürstner	5.313	5.467	+154	+2,9 %
Laika	2.060	2.007	-53	-2,6 %
Gesamtabsatz Hymer-Konzern	13.836	14.083	+247	+1,8 %
Alle Neuzulassungen Europa	80.910	87.859	+6.949	+8,6%

kurz & knapp

Tagung in neuer Halle

Qualität statt Quantität – so lautete das Motto einer Tagung Mitte November 2006, zu der 180 Fachhändler aus ganz Europa zu Franka-Freiko nach Gollhofen pilgerten. Die im November übliche Veranstaltung nutzte der Großhändler außerdem, seine neue Lagerhalle einzweihehen – auch als Fortbildungsstätte: 13 Referenten aus der Zubehörindustrie sprachen über ihre Produkte und diskutierten das Merkmal Made in Germany.

Messe im Norden

Bimobil-Händler Kerkamm aus Elmshorn lädt vom 23. bis 26. März 2007 ein zur Hausmesse. Tel.: 04121/9098400, www.erkamm.com.

Frühjahrsschau

Reisemobil-Händler Ziesener in Elze zeigt am 17. und 18. März 2007 die neuesten Modelle der Marke Concorde. Tel.: 05068/92196, www.ziesener.de.

DCC in Essen aktiv

Der Deutsche Camping-Club (DCC) verleiht seinen Europa-Preis, eine der renommiertesten Auszeichnungen in der Campingwirtschaft, künftig nicht mehr in München, sondern im Rahmen der Messe Reise/Camping in Essen. Der DCC unterstreicht damit seine enge Verbundenheit zur Reise/Camping und die Bedeutung der Veranstaltung als einzige Camping- und Caravaning-Frühjahrsmesse und besucherstärkste Touristikmesse in Nordrhein-Westfalen. In diesem Jahr öffnet die Reise/Camping vom 21. bis 25. Februar zum 50. Mal in der Messe Essen.

Allgäuer Hausmesse

Zu seiner Frühjahrsschau lädt der Allgäuer Händler Wiedemann in Waltenhofen/Lanzen am 31. März und 1. April 2007 ein. Zu sehen sind die neuen Modelle von Frankia und Adria. Tel.: 08303/923623, www.caravan-wiedemann.de.

Güma erweitert Brav gebürstet

Blitzsaubere Sache: Der Manheimer Dethleffs- und Pössl-Händler Güma Wohnmobile hat aufgestockt. Sein Betrieb misst nun dank einer 500 Quadratmeter größeren Halle und einem 5.000 Quadratmeter großen Grundstück stolze 15.000 Quadratmeter. In die neue Ausstellungshalle passen zehn Freizeitfahrzeuge. Die Werkstatt hat vier neue Arbeitsplätze bekommen.

Knüller ist die Waschanlage mit Sonderwaschprogramm für Reisemobile und Wohnwagen. Die Bürsten mit Sempofilbesatz versprechen eine extra schonende Reinigung und sollen verhindern, dass die Kunststoffscheiben zerkratzen. Eine 60.000 Liter große Regenwasser-Zisterne speist die Waschanlage. Sie



ist montags bis samstags von 8 bis 18 Uhr geöffnet und kostet ab 29 Euro. Tel.: 0621/471069, www.guema-caravan.de.

Fort mit dem Dreck: Die Waschanlage von Güma verfügt über ein Sonderprogramm für Freizeitfahrzeuge.



Caravaning-Tage Rhein Main Drei Tage freier Eintritt

Vom 9. bis 11. März 2007 jeweils von 10 bis 18 Uhr finden die im vergangenen Jahr erfolgreich gestarteten Caravaning-Tage Rhein Main zum zweiten Mal statt, diesmal auf dem Festgelände in Bad Vilbel. Der Kurort grenzt an Frankfurt.

Der Eintritt ist für Besucher frei. Erwartet werden mehr als 200 Reisemobile und Caravans namhafter Hersteller. Dazu kommen Zubehör, Campingplatzanbieter und Dienstleister. Geplant ist ein Aktionsabend auf dem Stellplatz in der Nähe.

Was zu sehen: Die Caravaning-Tage Rhein Main finden im März in Bad Vilbel statt.

Die sechs Händler, die verantwortlich zeichnen, haben nun die Caravaning-Tage Rhein Main GmbH gegründet und planen langfristig, regelmäßig eine Frühjahrsveranstaltung dieser Art im Rhein-Main-Gebiet durchzuführen.

Buchtipps

Jäger und Gejagte



Vom Westerwald in die Türkei, von der harmlosen Campingtour zum gefährlichen Abenteuer: Liz Berner hat ihrer Phantasie freien Lauf und eine junge Familie in die Fänge des Geheimdienstes geraten lassen. Gnadenlos die Jagd, spannend die Lektüre. Dabei schöpft die Autorin aus ihrer eigenen Erfahrung: Als Reisejournalistin hat sie die Länder rund ums Mittelmeer kennen gelernt und dabei die Türkei besonders oft unter die Räder genommen. Ein prima Krimi vor, während oder nach der Reise.

Berner, Liz: Entscheidung am Nemrud Dagi, Books on Demand, Norderstedt; 1. Auflage, Mai 2006, broschiert, 440 Seiten, ISBN: 3833445963, 25,90 Euro.

Erfolgsstory auf Rädern



Routiniert ist Randolph Unruh ans Werk gegangen, ein stolzes Jubiläum zu würdigen:

25 Jahre Fiat Ducato. Akribisch schildert der Autor, wie sich der Transporter entwickelt hat, gestattet einen kleinen Einblick in das Werk Sevel, wo der Ducato vom Band läuft, und liefert obendrein die wichtigsten technischen Daten. Natürlich vergisst der Fachjournalist nicht, auch Reisemobile auf Fiat Ducato darzustellen.

Unruh, Randolph: 25 Jahre Fiat Ducato, Motorbuch Verlag, 2006, Gebundene Ausgabe, 224 Seiten, ISBN: 3613026554, 25,90 Euro.

Aktion Sternschnuppe

„Interessen der Reisemobilisten aufgegeben?“

Nach wie vor wehren sich Reisemobilisten vehement gegen die mögliche Einführung einer Sternbewertung von Stellplätzen (siehe hierzu auch www.reisemobil-international.de/sternschnuppe/). Zu diesem Thema erreichte die Redaktion folgende Stellungnahme der Reisemobil-Union (RU):

„Im Fachbereich Camping und Caravanning des Deutschen Tourismusverbands (DTV) dürfen nur die Gruppierungen oder Verbände mitbestimmen,

Starke Worte:
Johann Kose tritt
für die Reisemobil
Union ein.



die Mitglied sind, also mindestens 2.500 Euro pro Stimmrecht und Jahr an den DTV entrichten. Auch im Hinblick auf die im DTV zu behandelnden reisemobilspezifischen Themen hatte die RU sich zu einer Mitgliedschaft entschlossen.

Nachdem das erste Projekt „Planungshilfe für Wohnmobil-Stellplätze“ abgearbeitet worden war, hatte der DTV ein neues Betätigungsgebiet ausgemacht: Klassifizierung von Reisemobil-Stellplätzen, ganz nach dem Vorbild bisheriger Klassifizierungen von Campingplätzen, Ferienwohnungen und Sportboothäfen.

Schon vor Beginn hatten wir uns intensiv mit der Frage einer möglichen Klassifizierung

von Reisemobil-Stellplätzen befasst. Hilfreich war es, dass die RU sich auf die vielen kritischen Stimmen von Reisemobilfahrrern sowie auch RU-Mitgliedern stützen konnte. So durften wir mit Fug und Recht davon ausgehen, im DTV viele Reisemobilisten zu vertreten. Wir konnten die aus unseren Umfragen gewonnenen Ergebnisse qualifiziert darstellen.

Wir wussten, dass die große Mehrheit der Reisemobilfahrrer an einem Nebeneinander von einfachen und stadtnahen Stellplätzen sowie hochwertigen Reisemobilhäfen interessiert ist, nur einen bis drei Tage an einem Standort verweilt, den ungehinderten Zugang zum Stellplatz an 365 Tagen pro Jahr für wichtig erachtet, ihre Ziele nicht nach Ausrüstung und Qualität der Stellplätze auswählt, sondern nach den Sehenswürdigkeiten einer Stadt.

Der DTV hielt dennoch daran fest, künftig auch – mit Unterstützung des ADAC

– Reisemobil-Stellplätze klassifizieren zu lassen. Er berief sich dabei auf sein Mandat der Camping- und Caravaningverbände. Und verkündete (trotz vereinbarter Vertraulichkeit), dass es Ziel der Klassifizierung sei, „die Bedürfnisse der Reisemobilisten zu erfüllen und die Qualität der Wohnmobilstellplätze auf und außerhalb von Campingplätzen weiter zu verbessern“. Hier wird deutlich, dass es eindeutig folgende Zielkonflikte gibt:

1) Eine Klassifizierung von Reisemobil-Stellplätzen steht den fundamentalen Interessen der Reisemobilfahrrer entgegen.

2) Die offensichtlich wirtschaftlichen Interessen des DTV lassen sich mit dem gemeinsamen Ziel nicht vereinbaren,

die Bedürfnisse der Reisemobilisten zu erfüllen. Der DTV hat offensichtlich dieses gemeinsame Ziel aufgegeben.

3) Reisemobilfahrrer betreiben kein Camping, sie steuern nicht überwiegend Campingplätze an. Deshalb kann ein durch Camping und Caravanning geprägtes Gremium schwerlich die Interessen der Reisemobilfahrrer kennen oder beurteilen.

Die Reisemobil Union hingegen fühlt sich ausschließlich den Interessen aller Mobilfahrrer verpflichtet. Sie vertritt keinerlei wirtschaftliche Interessen. Die RU wird deshalb auch weiterhin für eine Vielfalt von Reisemobil-Stellplätzen votieren, eine mögliche Verordnung für die Reisemobil-Stellplätze (analog einer Campingplatz-Verordnung) für überflüssig oder gar schädlich für den Reisemobil-Tourismus halten und versuchen, derar-

**Uns sind
Sterne
schnuppe!**

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

tigen gesetzlichen Regelungen von vornherein den Handlungsbedarf zu nehmen. (Insider wissen, dass die Stellplätze in einigen Bundesländern, z. B. Schleswig-Holstein, bereits einer Campingplatz-Verordnung unterliegen), nach Partnern suchen, die für eine Weiterentwicklung des Reisemobil-Tourismus aktiv eintreten und die RU unterstützen.

Johann Kose, Ladenburg

Kip entwickelt ein Reisemobil

Noch existiert zwar erst die Hülle, aber das erste Kip-Reisemobil soll Ende 2007 lieferbar sein. Der bekannte niederländische Caravan-Hersteller Kip wird den Teilintegrierten an seinem Standort in Hoogeveen produzieren. Das Foto entstand auf einer Hausmesse eines Caravanhändlers in Emme (NL)



Goldschmitt techmobil AG

Produktpalette für Transit erweitert

Die Goldschmitt techmobil AG, Höpfingen, bietet nun auch Auflastungen und Zusatzfeder- systeme für den neuen Ford Transit an. Nach dem erfolgrei- chen Start im vergangenen Jahr mit Auflastungen für den

Fiat Ducato X 250 Typ 35 light und 40 heavy sei es sinnvoll, nun für den Transit eine Auflastung auf 3.850 Kilogramm mit erhöhten Achslasten anzubieten. Auch bei der Auflastung des Ford-Fahrgestells

greift das Vari- okonzept von Goldschmitt.

Durch den Ein- satz verschiedener Federungen nimmt der Nachrüster individuell Einfluss auf die Grundriss- und Beladungsbelange einzelner Reisemobilhersteller. Deshalb bietet Goldschmitt außer Zusatzluftfedern auch an-

dere Systeme an, die etwa eine Auflastung der Vorderachse erreichen. Auch Spurweitenänderungen sind bei der Auflastung berücksichtigt, die Goldschmitt mit einem nationalen Teilegutachten liefert. Für Aufbauhersteller gibt es bei Bedarf eine Typgenehmigung vom KBA dazu. Tel.: 06283/222924, www.goldschmitt.de.

Größe als Qualitätsmerkmal

RC Mannheim in neuem Gebäude

Groß rausgekommen: RC Mannheim hat seine neue Halle eröffnet.

Bürstner-Händler RC Mannheim hat eine neue Mega-Halle auf seinem Gelände an der B 38 eröffnet. Damit avanciert der 1989 für den Nebenerwerb gegründete Betrieb zu einem der

größten Handelsstützpunkte dieser Region.

Das Reisemobil-Center Mannheim beschäftigt 15 Mitarbeiter. Groß ausgebaut wurden nun Zubehör-Markt,

Verkauf und Vermietung sowie Werkstatt und Service. Die Mietflotte besteht aus 150 Fahrzeugen, die jährlich ausgetauscht werden. Tel.: 0621/7363535, www.rc-mannheim.de.

Rekordjahr 2006**Sensationeller Abschluss – gute Perspektive**

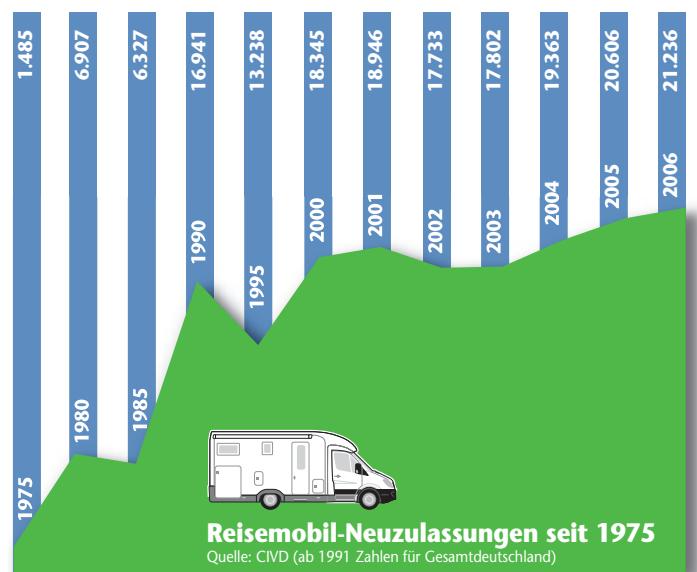
Das Jahr 2006 hat einen neuen Rekord bei neu in Deutschland zugelassenen Reisemobilen gebracht: Das Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt meldete einen Zuwachs von 3,1 Prozent bei 21.236 Reisemobilen. Allein das Plus im Dezember lag bei 48,9 Prozent mit insgesamt 1.041 Einheiten.

Auch dank dieses sensationellen Abschlusses hat die deutsche Caravaningindustrie im Jahr 2006 ihren Gesamtumsatz um 1,3 Prozent auf 5,08 Milliarden Euro (2005: 5,02 Mrd. Euro) gesteigert. Vor allem die Hersteller von Reisemobilen und Caravans haben ihr Neufahrzeuggeschäft ausgebaut und mit einer Steigerung von 1,7 Prozent einen Jahresumsatz von 2,83 Milliarden Euro (2005: 2,79 Mrd. Euro) erzielt. Der Absatz von Gebrauchtfahrzeugen stieg um 1,1 Prozent auf 1,76 Milliarden Euro (2005: 1,74 Mrd. Euro). Der Verkauf von Zubehör entwickelte sich dagegen nahezu stabil und erreichte mit 485 Millionen Euro ein Ergebnis, das 0,7 Prozent unter dem Vorjahr lag (2006: 488 Mio. Euro).

Besonders Reisemobile sollen den deutschen wie europäischen Caravaningmarkt im Jahr 2007 beleben. Dies ist das Ergebnis einer Befragung des Herstellerverbands CIVD unter seinen Mitgliedern: 84 Prozent der Befragten erwarten eine positive Entwicklung des Reisemobilabsatzes. Weitere 16 Prozent sehen einer stabilen Entwicklung entgegen. Einen Rückgang

der Reisemobilnachfrage in Deutschland hält kein Hersteller für wahrscheinlich.

Für den europäischen Markt gehen 87 Prozent von einem wachsenden Exportgeschäft mit Reisemobilen mit Steigerungsraten von durchschnittlich sechs Prozent aus. 13 Prozent erwarten eine stabile Entwicklung des Exports. Einen Rückgang erwartet kein einziger Hersteller.



Hymer Exsis-i zu gewinnen

LeadingCampings mit Bonuskarte

LeadingCampings wächst. 2007 erweitern drei neue Mitglieder den euroäischen Verbund individuell geführter Spitzencamps auf 32 Plätze. Camping Sequoia Parc und Parc des Alicorts stärken das Reiseziel Frankreich an der Atlantikküste und der Loire. Camping Las Dunas in Katalonien ergänzt die spanische Liga.

Der Verbund hat Eicke Schüürmann zum Geschäftsführer berufen. Der 47-Jährige war zuvor für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing verantwortlich.

Obendrein führen die Leading Campings eine kostenlose Bonuskarte ein, die für Gäste Vorteile auf

jedem Platz vorsieht. Camper sammeln mit jeder Übernachtung Bonuspunkte, die sich je nach erreichter Anzahl in Prämien umwandeln lassen.

Bei der Einführung der Leading Card verlost die Organisation unter allen Gästen, die diese Bonuskarte in diesem Jahr aktivieren, einen Hymer Exsis-i im Wert von 55.000



Neu als Geschäftsführer: Eicke Schüürmann steht Leading Campings vor.

Euro. Informationen zu Card und Gewinnspiel finden sich im Katalog der Leadings, der auf Frühjahrsmessen am Stand des ADAC ausliegt, oder im Internet: www.leadingcampings.com.

Knoll Caravaning

Das Reisemobil als Pfand für Bares

Knoll Caravaning in Laubach fungiert nun auch als Easy-Pfand-Station für Rhein-Main und Mittelhessen. Interessant ist das für jene Besitzer von Reisemobilen, Wohnwagen und Pkw, die kurzfristig Geld brauchen. Sie können ihr Fahrzeug bei Knoll Caravaning als Pfand für einen vorgegebenen Zeitraum abgegeben und erhalten dafür Bargeld. Nach Ablauf der selbst gewählten Frist bezahlt der Kunde das Geld zurück und bekommt sein Fahrzeug wieder.

Das Pfand-System stellt Knoll Caravaning auf seiner Frühjahrsmesse vom 17. bis 18. März 2007 vor. Während der Essener Messe Reise & Camping vom 21. bis 25. Februar ist der Händler am Stand von TEC vertreten. Tel.: 06405/50250, www.knollcaravaning.de.



Lohnende Teilnahme: Das große Gewinnspiel des Händlerverbunds Intercaravaning, dem europaweit über 60 Fachbetriebe mit Neu-, Gebrauchtfahrzeugen und gut 1.000 Mietmobilen angeschlossen sind, hat einen Sieger aus Eisingen in Süddeutschland. Das Ehepaar Matscheko, beide 66 Jahre alt und passionierte Reisemobilisten, sicherte sich den Hauptpreis, den Elektroroller Tante Paula. „Von so einem kleinen Flitzer haben wir schon immer geträumt“, freute sich Renate Matscheko. Das Fahrzeug passt perfekt in das Wochner-Mobil, mit dem die beiden wackeren Schwaben durch ganz Europa touren. Die Übergabe des hochwertigen Vehikels erfolgte auf der CMT in Stuttgart. Es gratulieren Intercaravaning-Geschäftsführer Patrick Mader (re.) und die Vertreterin des Caravaning-Centers Schmidtmeier, Dagmar Masuhr (2. v. re.).



Foto: Klaus Göller

Trigano bei Roadshow unterwegs Zeigen, was Sache ist

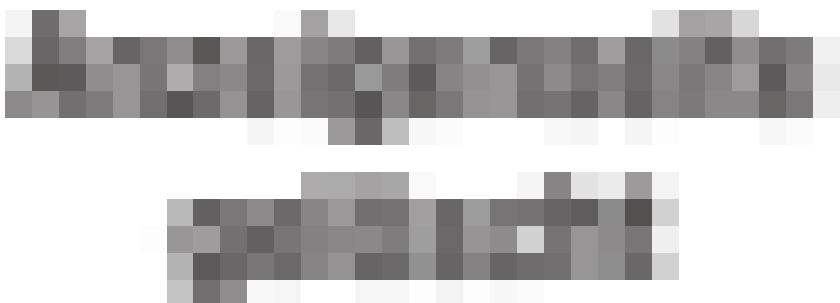
In zehn Tagen legte Vera Noske-Dhonau, Vertriebsleiterin von Trigano Deutschland, 4.500 Kilometer zurück, um ihren neuen ausgebauten Kastenwagen Kyros Wagon vorzustellen. Begleitet hatte sie dabei zunächst Wolfgang Fischer, verantwortlich für den Vertrieb in Norddeutschland, und anschließend dessen Kollege für dieses Aufgabenfeld in Süddeutschland, Michael van Enschot.

Die 25 deutschen Händler machten Testfahrten und prüften das Reisemobil in ihrer Werkstatt. Belohnt wurde das Marathonprogramm durch folgende vier neue Einträge auf Triganos Händlerliste:

- MS Reisemobile, Münster,
- Orthos in Ingersdorf,
- Reisemobile Luedtke in Hochdonn,
- Wachtberger Caravaning in Aschaffenburg.



Premiere in Mainz: Als einer der ersten Betriebe in ganz Deutschland hat Moser Caravaning das neue Ladenbaukonzept Handels Plus von Movera übernommen und präsentiert auf 300 Quadratmetern sein Campingzubehör. Das Konzept sieht vor, den Laden täglich mit Ware zu bestücken, um stets das Angebot verfügbar zu halten. Seinen Shop stellt Moser den Kunden am Wochenende der offenen Tür vom 24. bis 25. März 2007 ebenso vor wie die neuesten Fahrzeuge der Marken Hymer, Carthago, Karmann-Mobil und Pössl. Tel.: 06131/959580, www.moser-caravaning.de.





Starker Charakter

*Eura Mobil
geht mit
dem Terrestra
neue Wege. Sind es
auch die richtigen?*

*Von Heiko Paul (Text) und
Jens Mönnich (Fotos)*

Werden die traditionellen Eura Mobil-Käufer den Schritt mitgehen und wird es gar möglich sein, ganz neue Kundenkreise zu erreichen? Gewiss haben die Eura-Verantwortlichen den radikalen Wandel intensiv diskutiert, schließlich geht der nagelneue Terrestra beim Innen- und Au-

ßendesign und beim Aufbau der Karosserie teilweise völlig andere Wege, als bisher von Eura Mobil gewohnt.

Klar, in der Terrestra-Serie findet sich bei Eura Mobil Bewährtes wieder: Etwa der üppig dimensionierte Doppelboden oder bekannte Grundrisse. Aber die bislang eher zurück-

haltende Optik ist nicht nur beim futuristischen Integrierten dieser Baureihe, sondern auch beim Alkovenmodell wie dem Testwagen Terrestra 690 HB einer selbstbewussten Erscheinung gewichen.

Der Terrestra fällt auf – nicht nur wegen seiner Größe: Immerhin ist der in der Basisversion gut 52.000 Euro teure 690 HB 7,06 Meter lang, 3,24 Meter hoch und 2,30 Meter breit. Unter dem üppigen Alkoven, dessen ohnehin moderne



Linien breite, silbermetallic lackierte GfK-Kantenleisten betonen, wirkt selbst das neue Fiat-Ducato-Führerhaus zierlich.

Am Terrestra wird erkennbar, wie sich Eura Mobil den Aufbau einer modernen Karosserie vorstellt: kein Holz mehr in Unterboden, Wänden und Dach. Ringsum besteht das Mobil aus einem GfK-Sandwich. Wo nötig, beispielsweise zur Befestigung der Möbel, sind Vierkant-Aluminium-Rohre eingelassen. Geklebt, nicht ge-

schraubt lautet die Devise bei der Wandverbindungstechnik. Dazu nehmen Alu-Schienen die Wandteile auf, die nur zur exakten Fixierung zusammengeschraubt sind. Anschließend bringen Automaten Klebstoff ein, der an den Nahtstellen eine deutlich höhere Festigkeit bewirkt, als Schrauben das jemals könnten.

Von einem hochwertigen Wohnaufbau spricht Karosseriebaumeister Rudi Stahl angesichts des konstruktiven

Aufwands, den Eura Mobil betreibt. Positiv hebt der Experte zudem die GfK-Unterseite des Bodens hervor, der große Sicherheit vor Verrottung bietet.

Im Innenraum hat Eura Mobil auf dem Boden hinter dem Fahrersitz eine Alu-Platte verklebt, in die Schienen eingeschlossen sind. Diese nehmen die Halterung des Gurtstocks der in Fahrtrichtung gerichteten Bank auf. „Eine beeindruckende Lösung, zumal dank der Alu-Platte auch die Nachrüstung der

gegenüber stehenden Sitzbank mit Dreipunkt-Gurten möglich ist“, erläutert Stahl.

Den Fußboden des Mobiils bildet eine 23 Millimeter starke Sperrholzplatte, die 37 Zentimeter lange Stahlfüße mit dem Boden des Fahrzeugs verbinden. Dazwischen steckt Eura Mobil die Bordinstallation. Doch schützende Schottwände finden sich nirgends. Wer lädt, muss deshalb gut aufpassen, um keine Schläuche oder die freiliegende Styropor-Isolie-►



nung der hinteren Radkästen zu beschädigen. „Mit gezielt eingebauten Abtrennungen ließensich garantiert die Steifigkeit des gesamten Wohnaufbaus und die Tragfähigkeit des Zwischenbodens noch erhöhen“, kritisiert Stahl die Eura Mobil-Philosophie, dem Kunden Stauraum zu bieten, den er selbst nach eigenen Wünschen gestalten soll.

Am Heck hebt Stahl die zwei senkrecht angebrachten Alu-Schienen hervor, an denen ein Fahrradträger befestigt werden kann, und auch das dritte Bremslicht sowie die Positionsleuchten, für die Eura Mobil wie am Alkoven LED einsetzt. Angesichts solcher Detailverliebtheit versteht der Karosseriebauer nicht, dass ein Wasserablauf des Daches direkt über der Aufbautür sitzt. Ein Problem, das Eura Mobil bekannt ist und angehen wird.

Ein besonderes Highlight: das 112 mal 72 Zentimeter

große, doppelt verglaste Fenster im GfK-Alkoven über dem Bett. „Perfekt in die Form integriert“, lobt der Karosseriebauer. Im Innenraum hält – wenn gewünscht – ein dicht schließendes Falten-Rollo Licht und Hitze draußen. Allerdings sind dessen Schienen zur Montage notgedrungen mehrfach, aber unsauber durchbohrt, wobei sich scharfe Grade gebildet haben. „Da ist abzusehen, dass das Rollo am Rand bald zerrissen ist“, meckert Stahl.

Erstauschlich, wie hier mit nur einer zusätzlichen Farbe eine beeindruckende Atmosphäre geschaffen wird“, lobt Schreinermeister Alfred Kiess, der den Innenausbau des Eura-Mobils bewertet. Damit meint er die weinroten Kunststoffoberflächen von Türen und Klappen der großzügig bemessenen und längs auf der Beifahrerseite angeordneten Küche. Die roten Elemente fallen auf und

Der Tisch ist mit 98 mal 60 Zentimetern für vier Personen etwas klein. Die vordere Sitzbank hat keine Kopfstützen und Gurte.



sind sehr gut verarbeitet. Kratzfeste, eingefärbte Kunststoffoberflächen, bündige Umleimer in derselben Farbe – wie aus einem Guss. „Dazu passen die großen, gut zu bedienenden, in Alu-Optik gehaltenen Griffe mit integriertem Druckverschluss“, urteilt der Schreinermeister. Damit nichts klappt, drücken von innen kleine Federelemente gegen Türen und Klappen dagegen. So stehen sie immer leicht unter Spannung.

Diese Qualität im Detail setzt sich bei den Küchen-Schubladen fort. Sie rollen auf stabilen Metallauszügen, ihre Verschlüsse halten sie sicher.

Nicht anders sieht es bei der Tür zum Badezimmer aus, die ein aufgesetzter Rahmen umfasst. „Gute Scharniere, ein bewährtes Schloss mit einem Griff wie im Haushalt üblich“, stellt Kiess fest.

In der Nasszelle jedoch bemerkt der Schreinermeister einen Bruch bei der Qualität der Verarbeitung. „Die beiden runden Kunststoffabtrennungen halten nicht lange in den oberen Führungsschienen“, nimmt der Profitester vorweg, was sich in der Praxis später auch einstellt: Während der Fahrt springen die Türen aus den Schienen. Die Nasszellen-Einrichtung ist recht karg gehal-



ten. Nur ein Unterschrank ohne Zwischenböden unter dem recht tief montierten Waschbecken, dazu unter der Decke ein kleiner Kunststoffschrank – da wünscht sich der Tester deutlich mehr Stauraum. Aber nicht nur von der Quantität, auch von der Qualität: So fehlt an einigen Stellen die Abdichtung, etwa zwischen Waschbecken und Wand. Hier finden sich nur rudimentäre Spuren eines Dichtmittels.

„Gut, dass die Badezimmertür nicht den ausgezogenen

Stufen-Schubladen in die Quere kommt“, stellt Kiess fest. Die Treppe ins Heckbett kann also bei einem nächtlichen WC-Besuch ausgezogen bleiben.

Verhindern die Federn an den Klappen und Schubladen ein Scheppern im Mobil, so bewirken sie an der Aufstiegstreppe, dass die Push-Lock-Schlösser klemmen: Die Zunge des Schlosses löst sich durch den Gegendruck nicht. Erst ein kleiner Schlag oder Druck gibt das Schloss frei. „Lieber die Federn hier weglassen und für eine

Freier Durchblick vom Fahrerhaus nach hinten und umgekehrt. Die Küche bietet reichlich Arbeitsfläche, aber keine elektrische Zündung.



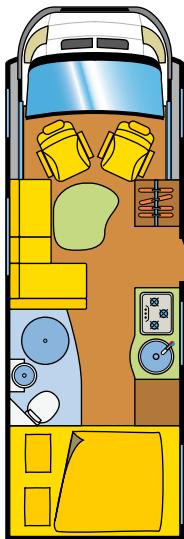
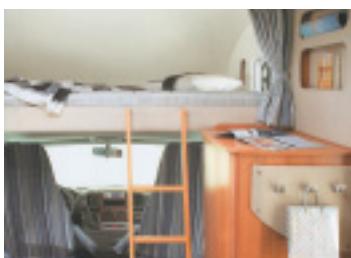
sichere Arretierung in ausgezogenem Zustand sorgen“, fordert der Experten.

Am Übergang zwischen Fahrerhaus und Wohnaufbau fallen Alfred Kiess die vielen Kunststoffverkleidungen auf, etwa am fast auf einen Winkel von 90 Grad hochklappbaren Alkovenbett. „Sie sind für ein Fahrzeug aus der allerersten Serie schon recht passgenau“, lautet das Fazit.

Schön, dass wir dank des Klapp-Alkovens eine solch üppige Kopffreiheit haben“, freut sich Testerin Monika Schumacher, sie beurteilt die Wohnqualität, über das Gefühl von Geräumigkeit im Vorderwagen. Kein Problem also mit dem Durchstieg zum Fahrerhaus – auch eine Folge der vorderen Sitzbank gegen die Fahrtrichtung. Die Bank hat keine Kopfstützen und Gurte, darf damit während der Fahrt von Insassen nicht benutzt werden. Keine optische Wand trennt den Bereich der Dinette vom Fahrerhaus. „Die Passagiere auf der in Fahrtrichtung gerichteten Sitzbank haben einen schönen Blick nach vorn“, betont Monika Schumacher, erkennt aber auch den Nachteil, dass sich Passagiere während der Fahrt nicht gegenübersetzen können.

Enorm sind die Ausmaße der Küchenzeile. 177 Zentimeter breit, das schafft Arbeits- und Stellfläche. „Vor allem die gut 65 Zentimeter rechts neben der Spüle bieten sich zum Werken regelrecht an“, erkennt die Expertin. Schubladen in Hül-

Die Konkurrenten



Hymer Camp SL

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 2,3 Multijet mit 96 kW (130 PS), Al-Ko-Chassis, Sechsganggetriebe, Frontantrieb

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kilogramm, Gewicht mit Aufbau in fahrbe-reiten Zustand 3.120 Kilogramm. Außenmaße (L x B x H): 699 x 235 x 308 Zentimeter. Radstand: 385 cm. Anhängelast ungebremst: 750 Kilo-gramm, gebremst: 2.000 Kilogramm.

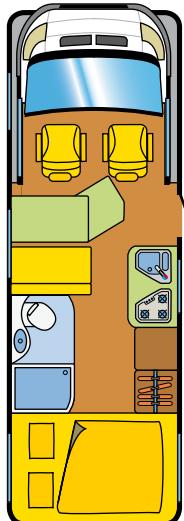
Aufbau: Dach und Wände: 35 mm Alu-Sandwich (Hymer Pual-Bauweise) mit Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 46 mm, Isolierung mit PU-Schaum, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße: (L x B x H): 453 x 218 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt4/0, alle mit Dreipunkt-Gurt, Bettenmaße Heck 204 x 136 cm, Bettenmaße Alkoven 200 x 160/150 cm

Füllmengen: Kraftstoff 90 l, Frisch-wasser 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, Abwassertank isoliert und beheizbar, Wohnraumbatterie 80 Ah, Ladegerät 18 A.

Grundpreis 62.160 Euro



LMC Liberty Finish A 640 G

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 2,2 JTD mit 74 kW (100 PS), Flachboden-chassis 3,5 Tonnen, Sechsgangge-triebe, Frontantrieb.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kilogramm, Gewicht mit Aufbau in fahrbe-reiten Zustand 3.149 Kilogramm. Außenmaße (L x B x H): 691 x 232 x 318 Zentimeter. Radstand: 380 cm. Anhängelast ungebremst: 750 Kilo-gramm, gebremst: 2.000 Kilogramm.

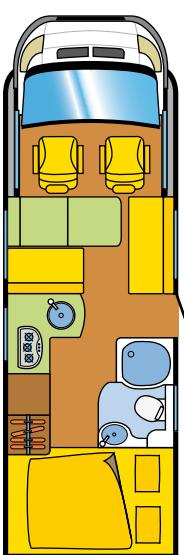
Aufbau: Dach und Wände: 30 mm Alu-Sandwich Holzrahmen verstärkt, mit Isolierung aus Styrofoam, Boden: 40 mm, Isolierung mit Styrofam, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße: (L x B x H): 444 x 218 x 203 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt4/0, alle mit Dreipunkt-Gurt, Bettenmaße Heck 204 x 134 cm, Bettenmaße Alkoven 202 x 140 cm

Füllmengen: Kraftstoff 90 l, Frisch-wasser 112 l, Abwasser 78 l, Boiler 12,5 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd 3-flammig, Kühlschrank 97 l, Wohnraumbatterie 90 Ah, Ladegerät 18 A.

Grundpreis 56.530 Euro



Laika Ecovip 9

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 2,3 Multijet mit 96 kW (130 PS), Flach-bodenchassis Sechsganggetriebe, Frontantrieb

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kilogramm, Gewicht mit Aufbau in fahrbe-reiten Zustand: 3.143 Kilogramm. Außenmaße (L x B x H): 721 x 230 x 320 Zentimeter. Radstand: 404 cm. Anhängelast ungebremst: 750 Kilo-gramm, gebremst: 1.700 Kilogramm.

Aufbau: Dach und Wände: 35 mm Alu-Sandwich mit Isolierung aus styrofoam, Boden: 55 mm, Isolierung mit Styrofoam, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße: (L x B x H): 465 x 217 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt 4/0, alle mit Dreipunkt-Gurt, Bettenmaße Heck 210 x 138 cm, Bettenmaße Alkoven 200 x 150 cm

Füllmengen: Kraftstoff 90 l, Frisch-wasser 130 l, Abwasser 100 l, Boiler 12,5 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd 3-flammig, Kühlschrank 150 l, Abwassertank isoliert und beheizbar, Wohnraumbatterie 100 Ah, Ladegerät 20 A.

Grundpreis 56.610 Euro

Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 40 3,0 JTD mit original Fiat-Flachbodenchassis.

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

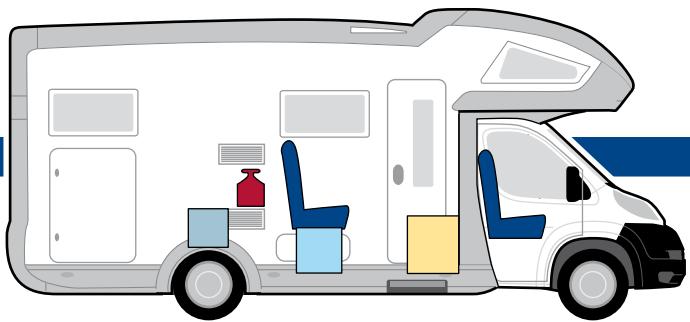
Fahrwerk: vorne McPherson-Federbeine mit Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern. Bremsen: Scheibenbremsen vorne und hinten. Reifengröße: 215/75 R 16 C, LI 116.

Füllmengen: Kraftstoff: 95 l, Frischwasser 150 l, Abwasser 100 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: 3.190 kg, Außenmaße (L x B x H) 706 x 230 x 324 cm, Radstand: 404 cm. Spurweite vorn: 181 cm, Spurweite hinten: 191 cm. Anhängelast gebremst/ungebremst: auf Anfrage.

Aufbau: Dach und Wände: Alkoven Gfk-Vollformteile, Dachstärke 32 mm Gfk-Sandwich, Wand 30 mm Gfk-Sandwich, Isolierung Styrofoam; Boden 38 mm Gfk-Sandwich, Isolierung aus PU-Schaum, zur Verstärkung und zur Möblemontage sind Alu-Elemente eingelassen. Doppelter Boden: 23 Millimeter Sperrholz, innen PVC-Belag. 4 Seitz S 7 PU-Rahmenfenster, 1 vorgehängtes Fenster im Alkoven, alle ausstellbar, 3 Dachhauben (im Bad, über Heckbett und Dinette), 1 Panoramadachfenster verglast über Alkoven. Eingangstür 187 x 60 cm.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H) 455 x 217 x 197 cm. Möbel: Sperrholz foliert, Metallscharniere mit integrierten Aufstellern, Schlösser mit Drucktastenentriegelung. Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, alle mit Dreipunktgurt. Bettenmaße: Alkoven 210 x 162 cm, Kältschaummatratze 13 cm dick. Heckbett 210 x 150/131 cm, Kältschaummatratze 13 cm. Nasszelle (B x H x T) 129 x 194 x 88 cm. Kleiderschrank (B x H x T) 52 x 136 x 56 cm. Küchenblock (B x H x T) 177 x 91 x 61 cm.



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	4.000 kg	2.100 kg	2.400 kg
Grundgewicht (gewogen)**	3.170 kg	1.690 kg	1.480 kg
Fahrer	75 kg	55 kg	20 kg
100 % Frischwasser (150 l)	150 kg	43 kg	107 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	25 kg	23 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	0 kg	13 kg
Leergewicht (StVZO)	3.456 kg	1.813 kg	1.643 kg
+ Beifahrer	75 kg	55 kg	20 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	43 kg	107 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	2/4 kg	18/36 kg
+ 10 kg/Meter Länge	70 kg	8 kg	62 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.621 kg	1.878 kg	1.743 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	379 kg	222 kg	657 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.791 kg	1.923 kg	1.868 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	209 kg	177 kg	532 kg

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

Der Eura Mobil Terrestra 690 HB rollt auf einem Fiat Ducato-Chassis mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4.000 Kilogramm. Dieses tragfähige Chassis ist bei dem sieben Meter langen, für mindestens vier Personen konzipierten Alkovenmobil notwendig. Sind zwei Personen an Bord und ist es nach der Norm EN 1646-2 beladen, verbleibt noch eine restliche Kapazität von 379 Kilogramm, bei vier Reisenden sind es 209 Kilo. Als 3,5-Tonner zugelassen, dürfte streng genommen nicht mal mehr ein Beifahrer an Bord sein.



Ausstattung Testfahrzeug

Ducato 40 Heavy	1.410 Euro
Motor 157 PS (116 kW)	2.270 Euro
Fahrerhauskomfortpaket	
(Klimaanlage Fahrerhaus, elektr. Aussenspiegel, Stoßfänger weiß, Lenkrad mit Bedienelementen, Tempomat, Sitze höhenverstellbar mit zwei Armlehnen)	1.990 Euro
Panorama-Glasdach „Sun Roof“	1.040 Euro
Alkovenbett klappbar	Serie
ABS	Serie
Airbag Fahrer	Serie
Schonbezüge-Fahrerhaus	260 Euro
Radio mit CD-Player	550 Euro
Stoffdesign Kenia	210 Euro



Bordtechnik

Heizung: Truma C 6002, 9 Ausströmer (3 x Sitzgruppe, 1 x Eingang, 2 x Fahrerhaus, 1 x Bad, 1 x Aufstieg Heckbett, 1 x Heckgarage), integrierter Boiler 12,5 Liter.

Herd: dreiflammig, ohne elektrische Zündung.

Kühlschrank: Dometic RM 7551, Nutzinhalt 117 l, davon Gefrierfach 12 l.

Elektrik: Ladegerät 16 Ampère (Marke CBE), Bordbatterie 95 Ah, 2 Steckdosen 12 Volt (1 x Küche, 1 x Bad, 1 x Küche), 4 Steckdosen 230 Volt (1 x Sitzgruppe, 1 x Küche, 1 x Bad, 1 x Heckgarage).

Leuchten: 1 Deckenlampe, 2 Spots verschiebbar über Dinette, 1 x Leuchtstofföhre über Küche, 2 x Spots über Alkovenbett, 2 x Spots drehbar über Heckbett, 3 Spots Bad, 1 x Leuchte Heckgarage.



Messergebnisse

Beschleunigung

0-50 km/h	5,8 s
0-80 km/h	12,0 s
0-100 km/h	17,4 s

Elastizität

50-80 km/h	6,0 s
50-100 km/h	12,1 s

Höchstgeschwindigkeit

(laut Kfz-Schein): 130 km/h

Wendekreis

15,2 m



Testverbrauch

13,8 l/100 km/h

Kosten

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
feste Kosten: 96,89 Ct/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)

Variable Kosten: 29,66 Ct/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 126,55 Ct/km



Preise

Grundpreis: 52.500 Euro (Ducato light 35 2,3 Multijet)

Testwagenpreis: 60.220 Euro

Vergleichspreis: 52.500 Euro



Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe



le und Fülle, ein Flaschen- oder Vorratsauszug, der 117 Liter fassende Kühlzentralkühlung unter der Arbeitsfläche, da bleiben kaum Wünsche offen. Nur dass der Dreiflamm-Kocher keine elektrische Zündung hat, kritisiert Monika Schumacher zu Recht.

Schöne Liegeflächen finden die Tester in Heck und Alkoven vor. Das Bett hinten ist 210 Zentimeter lang, am Kopfende 150 und am Fußende 130 Zentimeter breit. Es hat eine 13 Zentimeter starke Kälteschaum-Matratze, die auf einem Lattenrost liegt. Die lichte Höhe über dem Bett misst 98 Zentimeter, ein angenehmer Wert. Da wird es selbst unter den Hängeschränken nicht zu knapp.

Als Prachtstück erweist sich das Alkovenbett. Es offeriert den Reisenden eine Breite von 162 Zentimetern und eine lichte Höhe bis zu 72 Zentimeter. Das Dach darüber fällt nach vorn ab, zur Doppelbett-Mitte hin beträgt die lichte Höhe noch 62 Zentimeter, in der Mitte des vorderen Bettes bleiben nur noch 52 Zentimeter.

„Angesichts der weichen Innenverkleidung des Dachs stört mich das nicht weiter“, empfindet Monika Schumacher. Zudem müsse ja niemand angesichts der üppigen Bettenmaße ganz nach vorn kriechen.



Was die Testerin bemängelt: Es gibt keine Ablage, etwa für Brillen und Lektüre. Ein zusätzliches Alkoven-Fenster auf der linken Seite kostet 275 Euro Aufpreis und es sind auch nur auf der rechten Seite Leselampen angebracht. Somit ist die Liegerichtung vorgegeben.

Gut zurecht kommt Monika Schumacher mit den Staumöglichkeiten im Terrestra. Hängeschränke mit und ohne Zwischenböden finden sich ringsum. Außerdem: der 136 Zentimeter hohe, 56 Zentimeter tiefe und 52 Zentimeter breite Kleiderschrank und natürlich der über zahlreiche Klappen zugängliche doppelte Boden sowie die Heckgarage.

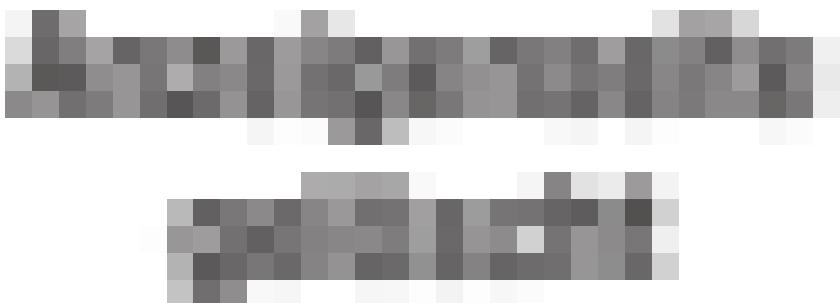
Tolle Liegefläche unter dem Glas-Fenster im Alkoven, das sich leider nicht öffnen lässt. Das Bett im Alkoven ist hochklappbar.

Frischwassertanks – hervorhebt. Die Heizungsausströmer im Doppelboden führen im Winter sogar zu einem angenehm warmen Fußboden – wie der Test ergab.

„Möglicherweise ist die intensive Beheizung des Doppelbodens eine Ursache, dass im Alkoven nur noch sehr wenig Wärme ankommt“, mutmaßt der Profitester über die Ursache, dass es im Alkoven ziemlich kühl bleibt. Das hatten die Tester bemängelt.

Nichts zu Mäkeln gibt es an der Gas-Installation. „Säuber verlegte Leitungen, gut zugängliche Gasabsperrhähne hinter der Blende einer Schublade, angenehm großer Gasflaschenkasten mit normgerechter Entlüftung, das passt“, sagt Ruthardt zufrieden.

Im Terrestra 690 HB findet sich eine 95-Ah-Aufbaubatterie, eingelassen in eine Kunststoffwanne im Boden der Heckgarage. Weil sich direkt daneben eine zweite Wanne befindet, ist es problemlos möglich, die Kapazität zu verdoppeln – was Elektromeister Götz Locher als vorbildlich einordnet, ebenso wie den Einbauort der Elektrozentrale: Ladegerät, Sicherungsschalter und Verteiler mit Sicherungen sitzen gut er-►





reichbar hinter den hochklappbaren, integrierten Stufen.

Eura Mobil verwendet im 690 HB verschiedene Lichtsysteme: eingelassene Spots im Bad, eine Flächenleuchte vor dem Bad, eine Leuchtstoffröhre unter den Hängeschränken der Küche, je zwei drehbare Spots über Heckbett und Dinette. „Die Grundausleuchtung ist mir aber zu mager“, urteilt Elektromeister Götz Locher und zählt Bereiche auf, die mehr Licht vertragen könnten.

Zwischen Eingang und Dinette wünscht er sich eine weitere Flächenleuchte. Damit wären die Stufen beleuchtet, das Kontroll-Panel und vor allem der Heizungsschalter, der ansonsten nachts trotz eingeschalteter Lampen nur mit der Taschenlampe zu erkennen ist. An Helligkeit mangelt es ebenso im Kleiderschrank, rechts über der Arbeitsfläche der Küche und über der Aufbautür. Hier herrscht Nachholbedarf.

Eine 12/230-Volt-Steckdosenkombination befindet sich über der Küche und im Bad, 230-Volt-Steckdosen im Fußraum der Dinette und in der Heckgarage. „Das wiederum reicht auf jeden Fall aus“, meint der Elektromeister.

Die Anbindung des Wohnaufbaus an das Ducato-Flachbodenchassis erkennt Dekra-Sachverständiger Gerd Sartor als „sauber geklebt“. Die Rahmenverlängerung des Terrestra ist stabil mit dem Chassis verschraubt, die Verlegung der Elektroleitungen entspricht gängigem Standard. Die elektrisch ausfahrbare Trittstufe hängt sicher verschraubt am Rahmen. Keinen Anlass zur Kritik gibt auch die verklebte Alu-Platte zur Gurtbockaufnahme.

Das Testfahrzeug, der Terrestra Alkoven 690 HB ist mit dem 3-Liter-Triebwerk des Ducato mit 157 PS (115 kW) motorisiert: ein tolles Triebwerk für den Viertonner. Der stürmt damit selbst gut ausgelastet auch Autobahnsteigungen hinauf, ohne an Fahrt zu verlieren. Ist die Fahrbahn eben oder geht es gar leicht bergab, ist Selbstbeherrschung gefragt: Allzu leicht klettert die Tachonadel deutlich über die 100-km/h-Marke.

Deutliche Schwankungen sind beim Verbrauch zu erkennen. Die große Stirnfläche des Mobils zusammen mit dem Gewicht und den guten Motorleistungen schlagen bei flotter Fahrt zu Buche. Ein Verbrauch knapp über 15 Liter Diesel auf



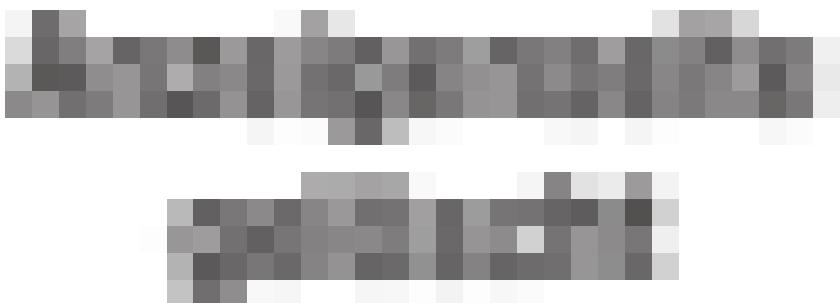
Hängeschränke ringsum über dem Heckbett. 98 Zentimeter lichte Höhe über dem Bett, da wird es nicht eng. Das Bad bietet trotz seiner beschränkten Größe reichlich Bewegungsfreiheit, aber wenig Stauraum

100 Kilometer ist die Folge. Das Gaspedal streicheln, vorrausschauend fahren und das Mobil rollen lassen ohne deshalb langsam unterwegs zu sein, frühzeitig mit dem leichtgängigen Sechsgang-Getriebe hochschalten, schon sind es nur noch gut 12 Liter, die sich der Motor genehmigt.

Der Fahrkomfort des Viertonners ist in unbeladenem Zustand akzeptabel. Allein das Füllen des Wassertanks bewirkt eine deutliche Komfortsteigerung. Mit jedem Kilogramm mehr wird der Terrestra komfortabler, rollt über Bodenwellen geschmeidiger ab. Doch Vorsicht: Der Terrestra verträgt

zwar einiges an Zuladung, aber hohe Lasten in der Heckgarage quittiert das frontgetriebene Mobil mit einem deutlichen Verlust an Traktion.

Dass sich Eura Mobil mit dem Terrestra 690 HB auf dem richtigen Weg befindet, steht außer Zweifel. Doch es gibt ein paar Dinge, denen sich die Konstrukteure widmen sollten, etwa den Schiebetüren im Bad, fehlenden Abtrennungen im Keller oder der Beleuchtung. Auf der Habenseite verbucht der Alkoven-Terrestra gute Karosseriequalität, ansprechenden Möbelbau, doppelten Boden und ganz wichtig: einen fairen Preis.





Gediegene Kunststoffabdeckungen an Schnitt- und Montagekanten.



Ein Fach für eine zweite Batterie ist bereits eingebaut.



Stauraum in den Stufen, aber ausgezogen zu schwache Arretierung.



Riesige Heckgarage, hoher Doppelboden, aber kein Schutz für die Installation.



Die Profis



**Alfred Kiess,
Schreinermeister**



**Heinz Dieter Ruthardt,
Wasser-/Gas-Experte**



Gerd Sartor, Dekra-Sachverständiger



**Götz Locher,
Elektrikermeister**



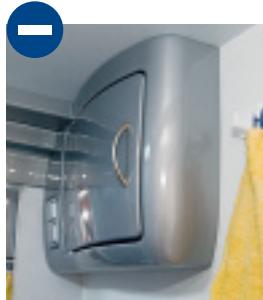
**Rudi Stahl,
Karosseriebaumeister**



**Monika Schumacher,
Hausfrau**



Unschöner Ausschnitt für die Trittstufe.



Viel zu kleiner Schrank im Badezimmer.



Zu schwache Halterung der Duschtüren.

Bewertung

Fahrkomfort

Sitzen: Gut konturierte, straffe Ducato-Seriensitze, vielfach verstellbar. Angenehm niedrige Sitzposition auch für Große.



Fahrzeugbedienung: Sechsgang-Schaltung, leichtgängige Lenkung, bewährtes Ducato-Seriencockpit.



Fahren: Guter Federungskomfort, akzeptable Geräuschkulisse, bei Last in der Heckgarage schwache Traktion.



Wohnaufbau

Karosserie: GfK-Sandwichaufbau, holzfrei, mit Styrofoamisierung, saubere gearbeitete GfK-Elemente.



Türen, Klappen, Fenster: stabile Aufbautür, Seitz S7-Rahmenfenster, passgenau, gut eingestellte Klappen.



Stauraumangebot: Großer Heckstauraum ohne Einrichtung, Doppelboden, großzügiges Schrankvolumen.



Innenraumbau

Möbelbau: Solider Möbelbau, Standard-Materialien exakt verarbeitet, ergonomisch angenehme Griffe.



Betten: Großzügige Bettenmaße, serienmäßig Kaltschaummatratzen auf Lattenrost, Einstieg über Schubladentreppe.



Küche: Riesige Küchenzeile, dank der stabilen Schubladen gut nutzbarer Stauraum, angenehm große Arbeitfläche.



Waschraum, Bad: Duschabtrennung springt aus Laufschiele, zu wenig Stauraum, teilweise ungenügende Verfugung.



Sitzgruppe: Großzügige Dinette, etwas kleiner Tisch, Kopfstützen und Gurte nur auf einer Seite, magere Beleuchtung.



Geräte/Installation

Gas: Saubere Leitungsverlegung, gut zugängliche Absperrhähne, großer, nicht zu enger Gasflaschenkasten.



Wasser: Druckwassersystem, Abwasserrohre mit großem Querschnitt, Tanks in beheiztem Doppelboden.



Elektrik: Ladegerät und Batterie guter Standard, saubere Leitungsverlegung, magere Lichtausbeute im Wohnraum.



Heizung: Truma C 6002 mit integriertem Boiler, warmer Doppelboden, aber etwas wenig Wärmezufuhr zum Alkoven.



Fahrzeugtechnik

Sicherheitsausstattung: ABS und Fahrerairbag serienmäßig, Beifahrerairbag gegen Aufpreis, ESP nicht lieferbar.



Zuladung: Heavy-Chassis mit akzeptablen Zuladungsreserven vorn und hinten. Als 3,5-Tonner nicht nutzbar.



Chassis: Bewährte Basis, Flachbodenchassis, Stand der Technik, leistungsstarke Motorisierung, hoher Verbrauch.



Betriebskosten

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



Preis/Leistung: Angemessener Grundpreis, Aufpreis für das richtige Fahrgestell, lang währende Garantiezeiten.



Gesamtergebnis in der Kategorie
Alkovenmobile bis 70.000 Euro

73
STERNE

Maximal 100 Sterne möglich



Ein kleiner Riese

Von Juan J. Gamero (Text) und Hardy Mustschler (Fotos)

Dethleffs stellt mit dem 43.699 Euro teuren Globibus den derzeit günstigsten Integrierten am deutschen Markt – und den mit der ungewöhnlichsten Fassade.





Kartentisch:
An der Halbdinette lassen sich gemeinsam bequem die Reise-Routen planen.

Kompakte Vollintegrierte werden immer beliebter. Allerdings wünschen sich immer mehr Fans dieser Reisemobil-Kategorie kompaktere und damit wendigere Fahrzeuge, die zudem auch für weniger Betuchte erschwinglich sind.

Dethleffs hat die Botschaft verstanden und schickt seinen 5,99 Meter kurzen und im Grundpreis 43.699 Euro teuren Globabus I in das Rennen um diese Käuferschicht. Und das gleich dreifach: Der Globabus ist in drei preisidentischen Versionen erhältlich, mit Rundsitzgruppe im Heck (Globabus I 3), Längsheckbett und -bad (Globabus I 2) und Querbett hinten (Globabus I 1).

Letztere Variante stand uns als Testmodell zur Verfügung. Schnell entpuppt sich der frontangetriebene Globabus auf Fiat Ducato auf der mehrtägigen Tour durch die Pfalz als Blickfang. Grund dafür ist die bullige GfK-Front mit dem breiten Kühlergrill, der dem ansonsten typisch kontinentalen Reisemobil einen Schuss „american style“ verleiht. Ein Dethleffs mit der Optik eines mächtigen Dodge – gewagt, aber bei Dethleffs sehr

gelungen, auch wenn man sich eine ebenso brillante Camouflage ebenso bei der Gestaltung des Hecks gewünscht hätte. Vielleicht nächstes Jahr?

Auf eine Doppelbodenkonstruktion verzichtet Dethleffs aus Kostengründen. Der 90 Liter fassende Abwassertank liegt unterflur. Gegen 105 Euro Aufpreis ist dieser isoliert und beheizbar und der Integrierte für den Einsatz im Winter fit.

In der Basisversion treiben den Globabus 100 PS an. Damit neigt der 3,5-Tonner nicht gerade zu Temperamentsausbrüchen, er kommt jedoch zügig voran. Für 1.765 Euro Aufpreis arbeitet vorne die 2,3-Liter-Multijet-Maschine mit 130 PS. Den größten Fahrspaß garantiert der 3-Liter-Motor mit 157 PS, doch der ist mit 4.109 Euro zusätzlich nicht gerade billig.

Kräftig langt Dethleffs ebenfalls hin, wenn der Kunde Fahrer- und Beifahrertür haben möchte: Jeweils 1.255 Euro sind kein Pappenstiel. Ein Beifahrer-Airbag kostet 349 Euro extra. Wer seinen Globabus zusätzlich mit einem 190 mal 140 Zentimeter großen, sehr praktischen Hubbett über den Frontsitzen



Haute Cuisine: Die Längsküche ist groß ausgestaltet, bietet aber kaum Ablage- und Arbeitsfläche.



Knapp bemessen: Mit einer Breite von gerade mal 128/120 Zentimetern ist das Heckbett für zwei Personen deutlich zu schmal ausgefallen.

versehen möchte, muss noch einmal 795 Euro aufs Konto des Dethleffs-Händlers überweisen.

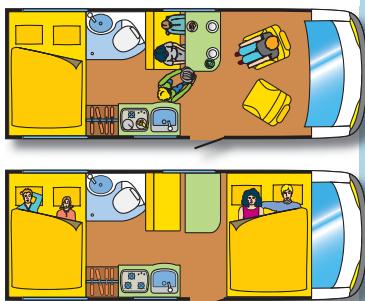
Rüstet man den Globebus noch weiter auf, schnellt der sehr interessante Grundpreis in Höhen, die in der Königsklasse standesgemäß sind. Knapp 4.000 Euro kostet allein schon das Advantge-Paket des Testwagens, das mit Fliegengittertür, Kurbelstützen hinten, Radiovorbereitung mit Soundpaket, Fahrradhalter für vier Räder, größerem Kühlschrank und Dachhaube fast schon zur Muss-Ausstattung zählt. Dazu gibt es eine Fahrerhaus-Klimaanlage, Fahrertür, Jalousien für das Fahrerhaus, Teppiche für Wohnraum und Cockpit sowie drehbare Aguti-Frontsitze mit Armlehnhen.

Obendrein stattet Dethleffs den Test-Globebus mit dem

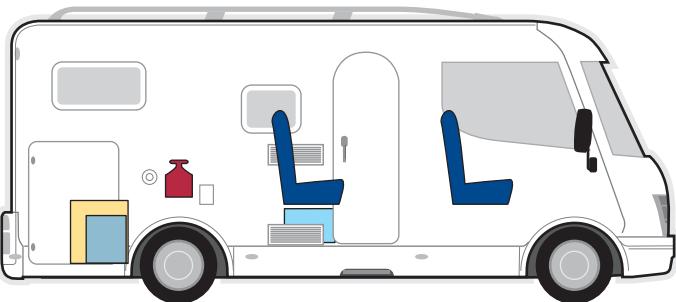
3.385 Euro teuren Luxuspaket aus. Das umfasst unter anderem Alufelgen, ein Heki-3-Dachfenster, Armaturenbrett in Wurzelholzoptik, Dachträger, Rahmenfenster von Polyvision und eine mit Stoff bezogene Garderobe. Die üppige Zusatzausstattung treibt den Preis des kleinen Integrierten deutlich in die Höhe: Über 53.000 Euro kostet er.

Billig ist das nicht, weshalb auch die Erwartungen an den Gobebus nach oben korrigiert werden müssen. Der kleine Dethleffs-Integrierte ist ein grundsolides Reisemobil mit praxistauglicher Grundausstattung, die sich je nach Bedarf und Geldbeutel nahezu unbegrenzt optimieren lässt.

Im Bug des Globebus I 1 steht eine Halbdinette mit



Mitgedacht:
Zwei ausziehbare Stufen erleichtern den Aufstieg ins Heckbett.



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht t	3.495 kg	1.850 kg	2.000 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.570 kg	1.270 kg	1.300 kg
Fahrer	75 kg	53 kg	22 kg
100 % Frischwasser (100 l)	116 kg	40 kg	76 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	-9 kg	57 kg
+ Boiler/Toilette	12 kg	-2 kg	14 kg
Leergewicht (StVZO)	2.821 kg	1.352 kg	1.469 kg
+ Beifahrer	75 kg	53 kg	22 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	52 kg	98 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	7/14 kg	13/26 kg
+ 10 kg/Meter Länge	59 kg	26 kg	39 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	2.975 kg	1.432 kg	1.543 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	520 kg	418 kg	457 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.145 kg	1.491 kg	1.654 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	350 kg	359 kg	346 kg

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

Dethleffs baut seinen Globebus I 1 auf den Fiat Ducato 35 L mit Tiefrahmenchassis und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.495 Kilogramm. Ist der Vollintegrierte nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 520 Kilogramm zusätzliches Gepäck einladen. Vier Personen immerhin noch 350 Kilogramm. Das sind sehr gute Werte. Besonders wenn man berücksichtigt, dass die einzelnen Achsen jeweils ebenfalls noch über sehr hohe Belastungsreserven verfügen.

Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 35 L mit 74 kW (100 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsgang-Getriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.495 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 2.885 kg*. Außenmaße (L x B x H): 599 x 215 x 262 cm, Radstand: 345 cm. Anhängelast: gebremst: 1.800 kg*, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 34 mm dicker Alu-Sandwichaufbau mit 30 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: 41-mm-Unterboden, 30 mm Isolierung aus Styrofoam und Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x

H): 465 x 208 x 190 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 190 x 140 cm, Halbdinette: 163 x 90 cm, Heckbett: 195 x 128/120 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 116 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: 97 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 43.699 Euro

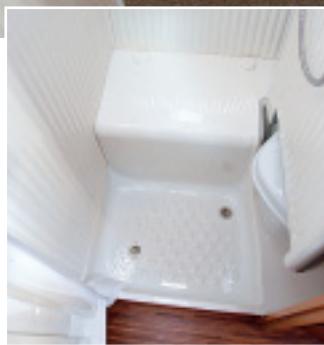
Testwagenpreis: 53.591 Euro

Vergleichspreis: 44.324 Euro

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

* Angaben laut Hersteller





Clever gemacht: Dank Vario-Bad bietet der kompakte Integrierte hohen Sanitätkomfort wie ein Großer.

Besonders gut gefielen den Testern die beiden Oberschränke. Sie stattet Dethleffs mit schicken Milchglasfenstern aus, die die Küche optisch stark aufwerten.

Auf die Bordküche folgt nach hinten der 135 mal 55 mal 47 Zentimeter große, beleuchtete Kleiderschrank. Leicht zugänglich in den Schrank eingebaut wurde der Fl-Hauptschalter des Integrierten. Über dem Kleiderschrank platziert Dethleffs ein TV-Fach mit Lamellenrollos, in das ein Flachbildfernseher passt und das mit einem Antennenanschluss und zwei 12-Volt-Steckdosen bestückt ist.

Hohen Ansprüchen genügt das 96 mal 78 Zentimeter große Vario-Bad. Der Clou: Das Kunststoff-Waschbecken lässt sich samt Wandspiegel zur Seite über die Kassettentoilette und vor das hölzerne Wandschränchen drehen. So entsteht eine 60 mal 82 Zentimeter große, separate Duschkabine. Diese clevere Lösung spart Platz und schafft einen vollwertigen Sanitärrakt, der Waschkomfort wie in einem großen Reisemobil ermöglicht – allerdings immer nur einer Person. Zwei Abläufe in der Duschtasse des Bades lernen die Tester zu schätzen, genau wie die an der Außenwand des Sanitärraumes angebrachte Garderobe oder die darunter stehende, kleine Mini-Kom- ►

92 mal 51 Zentimeter großem Einhängetisch zur Verfügung. Der Tisch lässt sich mit einem Einlegeteil um 20 Zentimeter verbreitern. Die bequem gepolsterte Sitzbank in Fahrtrichtung stattet Dethleffs mit zwei Dreipunkt-Sicherheitsgurten aus. Sie lässt sich zusammen mit dem Tisch und den Frontsitzen zum 163 mal 90 Zentimeter großen Zusatzbett umfunktionieren (105 Euro Aufpreis).

Unter der Bank installiert Dethleffs leicht erreichbar den 116 Liter fassenden Frischwassertank nebst Tauchpumpe. Über der Halbdinette nehmen zwei Hängeschränke Wäsche und Kleinutensilien auf. Gut gemacht: Die Dachstauschränke besitzen stabile Metallscharniere, die gleichzeitig als Aufsteller fungieren.

Auf der Beifahrerseite schließt sich an die Aufbautür nach hinten die 100 mal 60/55 Zentimeter große Längsküche des Globebus I 1 an. Sie hat nur einen Mangel: ausreichend Arbeits- und Ablageflächen. Ansonsten ist an alles gedacht, sogar an den Piezo-Zünder.



Klappe in der Garage (ganz oben) erhöhen den Nutzwert des Globus I ebenso wie die Seiten-Ablage im Cockpit und die Garderobe (oben).

mode, in der Zeitschriften und Bücher verstaut werden können.

Pragmatisch gestaltet Dethleffs auch den hinteren Bereich des Globus. Den 115 Zentimeter hohen Aufstieg ins quer montierte Heckbett erleichtern die Allgäuer durch zwei ausziehbare, 21 Zentimeter hohe Stufen, die ansonsten gemeinsam mit einem Schuhfach unter dem Bett im Heckstauraum des Integrierten ruhen. Schade: Im ausgezogenen Zustand blockieren sie den Eingang zum Bad.

Das Bett selbst ist mit einem gummigelagerten Holz-Lattenrost und einer für 80-Kilo-Camper nicht zu weichen Federkernmatratze ausgestattet. Allerdings fallen die Abmessungen mit 195 mal 128/120 Zentimeter für zwei Personen zu knapp aus. Über dem Heckbett nehmen drei Hängeschränke und je eine Ablage an Kopf- und Fußende Wäsche und Kleinutensilien auf.

Klein ist auch das Stichwort für die Heckgarage des Integrierten, die eigentlich keine ist.

Dethleffs integriert den Gasflaschenkasten und die Truma-C-6002-Heizung in den beidseitig beladbaren und beleuchteten Heckstauraum. Dadurch verringert sich die Breite der zwei Meter tiefen und 115 Zentimeter hohen Garage auf lediglich 54 Zentimeter. Normale Fahrräder passen dort nicht hinein.

Gut bestückt ist der kleine Integrierte mit Elektro-Anschlüssen: Je eine 230-Volt-Steckdose über der Küche, an der Küchenfront und an der Mini-Kommode stehen zur Verfügung, zudem zwei 12-Volt-Anschlüsse im TV-Fach.

Handwerklich gut: Die Elektroleitungen sind allesamt nicht sichtbar oder sauber in Kabelkanälen verlegt. Für die Wärmeverteilung im Globus sorgen lediglich drei Heizungsausströmer, zwei im Wohnraum und einer im Bad. Als Ersatz kommt das Air-Plus-Belüftungssystem von Dethleffs zum Einsatz: Es optimiert die Luftzirkulation im Innenraum des Fahrzeugs.

Unbedingt nachbessern sollte Dethleffs die Außenspiegel. Die müssen leider ohne Tote-Winkel-Applikationen auskommen, zudem stört die links neben dem Fahrersitz nach oben gezogene Designwelle in der Außenhaut den Blick zur Seite. Jeder Spurwechsel wird für den Fahrer zum Lotteriespiel.

Ansonsten überzeugt das großzügig dimensionierte Fahrerhaus durch viel Platz. Sehr gut schneidet unser Globus I 1 in puncto Zuladekapazität ab (siehe Ladetabelle).

Nach mehreren Tagen auf Tour bleibt die Erkenntnis, dass Dethleffs mit dem Globus ein glücklicher Wurf gelungen ist. Das schicke, bis auf die Designwelle am Fahrerseitenfenster praktische Outfit sowie die solide Verarbeitung und einige nette Raumlösungen im Grundriss lassen den kleinen Riesen gut aussehen. Der Preis für einen reisetauglich ausgestatteten Globus ist nicht so gering, wie der Grundpreis zunächst Gläubern macht, dennoch stimmt das Preis-Leistungsverhältnis.



Fazit

Der Dethleffs Globus I 1 ist ein kompakter Vollintegriert mit moderner Optik und enorm günstigem Einstiegspreis. Neben einem optimierten Fahrwerk mit Tiefrahmenchassis hält er für eine Zwei-Personen-Besatzung einen durchdachten Grundriss mit klar gegliederter Raumaufteilung und praktischen Detaillösungen bereit. Er überzeugt durch seine solide Verarbeitung. Nützliche Extras wie eine Fahrer- und Beifahrertür oder ein Hubbett müssen allerdings zu sehr hohen Preisen gesondert bestellt werden.

Aufbau/Karosserie



Alu-Sandwichaufbau mit Styrofoam-Isolierung, PU-Rahmenfenster, sauber eingepasste Klappen und Türen, bulliges, amerikanisches Retro-Design.

Wohnqualität



Heckbett sehr schmal ausgefallen, durchdachtes Vario-Bad, ordentlich Stauraum für die Fahrzeuggöße, klar gegliederter Grundriss.

Geräte/Ausstattung



Dreiflammkocher, 97-Liter-Kühlschrank, Truma-C-6002-Heizung, SecuMotion, zahlreiche Steckdosen.

Fahrzeugtechnik

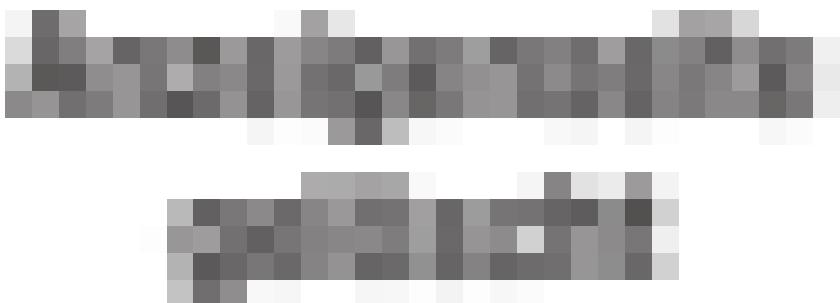


Fiat-Ducato-Basis mit Tiefrahmenchassis, 74 kW/100 PS, ausreichende Motorisierung, hohe Zuladekapazität, Aufpreis für Beifahrerairbag.

Preis/Leistung



Schlechte Übersicht beim Fahren, solider und schicker Aufbau, gute Raumaufteilung, praxistaugliche Ausstattung, nützliche Extras nur gegen Aufpreis.



X-Dream 500 g

Pfundig

Die SEA-Gruppe fertigt ihre X-Dream-Baureihe in Monocoque-Bauweise.

Besonders selten, weil aufwändig und teuer in der Produktion, finden sich Reisemobile im GfK-Monocoque-Fertigungsverfahren auf dem Markt. Eine der Marken, die ihre rollenden Häuser aus einem Guss fertigen und die deshalb über äußerst solide und von Kältebrücken nahezu freie Aufbauten verfügen, heißt X-Dream, ein Unternehmen der italienischen SEA-Gruppe.

Neu im Programm von X-Dream, die auch Alkovenmobile und Teilintegrierte mit Monocoque-Kabinen herstellen, ist der Vollintegrierte X-Dream 500 g.

Die Wände und das Dach des Integrierten sind insgesamt 38 Millimeter stark und mit 34 Millimeter dickem PU-Schaum isoliert. Den 70 Millimeter starken Boden schützt auf der Unterseite eine zwei Millimeter dicke GfK-Schicht. Boden, Wand und Dach sind – deshalb der Begriff Monocoque – nahtlos miteinander verbunden.

Aufgebaut wird der edle, ab 72.620 Euro teure und 7,31 Meter lange Integrierte auf ein Fiat-Ducato-Fahrgestell mit

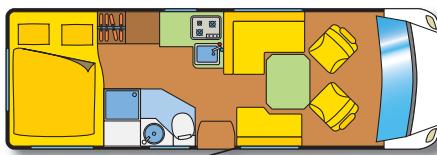
Flachboden-chassis und einem 130 PS leistenden Motor. Fahrer- und Beifahrerairbag gehören zur Serie, ABS, ASR, Motor-Klimaanlage, Zentralverriegelung für das Fahrerhaus, elektrisch verstellbare Außenspiegel und die Fahrertür ebenfalls.

Innen sorgen elegante Möbel in Leichtbauweise mit dunklem Nussbaum-Dekor für ein fast luxuriöses Ambiente. Der Grundriss gibt maximal vier Personen Raum.

Geschlafen wird im 190 mal 130 Zentimeter großen Hubbett (Serie) über dem Fahrerhaus und im 220 mal 140/128 Zentimeter messenden Quer-Heckbett, unter dem eine Garage untergebracht ist. Dazwischen erstrecken sich eine Halbdinette mit Längsitzbank, die große L-Küche mit Designer-Armaturen und der 150-Liter-Kühlschrank sowie ein Längsbad mit separater Duschkabine. Geheizt wird mit einer Platz sparenden Webasto-Standheizung. Den 108 Liter fassenden Abwassertank montieren die Italiener isoliert unterflur und beheizen ihn auch noch.

Juan J. Gamero

■ Kontakt: X-Dream, Tel.: 02581/789660, www.dream-motorcaravans.com



Aus einem Guss: die Monocoque-Kabine des X-Dream 500 g.



Mitgedacht: Die große L-Küche bekommt praktische Gitterauszüge mit auf den Weg (links oben) und den Aufstieg ins Heckbett erleichtern zwei Stufen.



Großzügig angelegt: Den Wohntrakt im Bug gestalten die Italiener mit einer Halbdinette nebst drehbaren Frontsitzten und einer großen Längssofa.





Auch eine Lösung: Der Kocher verschwindet nach Gebrauch im Schrank.

Köhler Cityvan

Rundumsicht

Peter Köhler legt bei seinem Cityvan großen Wert auf vielseitige Nutzbarkeit.

Mit seinem „Köhler Cityvan“ auf Basis des VW T5 ist Peter Köhler ein Multitalent gelungen – ein Fahrzeug für Urlaub und Alltag. Der Grundpreis liegt bei 34.650 Euro.

Der neue Köhler Cityvan bietet Rundumsicht und erleichtert damit das Rangieren. Möglich macht dies eine schmale Möbelzeile auf der Fahrerseite, die nicht höher als die untere Fensterkante baut. Sie beherbergt einen Gaskartuschenkocher, eine 26-Liter-Kompressorkühlbox, das Spülbecken, Wasser- und Abwasserkanister und Staufächer.

Den Cityvan gibt es in zwei Ausstattungsvarianten: als

Caravelle oder Kombi. Die Caravelle-Ausstattung hat einen Klimahimmel mit Luftausströmern und Halogenlampen. Alle Verkleidungsteile der Fenster und des Daches entsprechen der Serienausstattung. Beim Kombi sind alle sichtbaren Metallteile mit Velours verkleidet.

Die Möbel bestehen aus 15 Millimeter starkem Pappel-Sperrholz, die Abdeckklappen aus Riffel-Alu oder Wurzelholz. Die Frontsitze sind drehbar. Das tiefgaragetaugliche Mobil mit SCA- oder Reimo-Aufstelldach wird auf Wunsch in der Fahrzeugfarbe lackiert. pau

■ Infos: www.hochdaecher.de oder Tel.: 07141/33223.

Bürstner Marano t 575

Um die Ecke gedacht

Der kompakte Teilintegrierte mit auffälliger Bettanordnung ist die dritte Frühjahrsneuheit der Badener.

Mit nur zwölfeinhalb Metern Wendekreis ist der Bürstner Marano ein echter Serpentinenhuscher. Kein Wunder bei 5,99 Metern Außenlänge und dem kurzen Radstand von 3,45 Metern. Trotz knapper Abmessungen verspricht Bürstner ein vollwertiges Reisemobil mit getrennten Betten auf die Räder gestellt zu haben.

Dabei greift Bürstner zum gleichen Raumspartrick wie Kastenwagen-Spezialist Burow bei seinem VIP 600 (Vorstellung in RM 2/07) und Dethleffs bei seinem Best-Ager-Prototypen (Seite 11): Die Einzelbetten liegen auf zwei Ebenen und überschneiden sich an ihren Kopf- beziehungsweise Fußenden. Beim 2,30 Meter breiten Teilintegrierten von Bürstner ist das obere Querbett das Größere. Es misst 2,09 Meter in der Länge und verbreitert sich im Schulterbereich von 83 auf 98 Zentimeter. Die untere symmetrische Schaumstoffmatratze ist 196 mal 72 Zentimeter groß, steckt aber mit über 80 Zentimetern ihrer Länge unter dem Quer-

bett. Eine tief in der Schlafhöhle montierte Leselampe soll die Scheu nehmen, mit dem Kopf voran abzutauchen. Wer damit ein Problem hat, kann natürlich auch die Füße hineinsticken.

Zwei Türen verwandeln den Raum unter dem oberen Bett zum Kleiderschrank. Ansonsten bleiben der Besatzung zur Unterbringung des Urlaubsgepäcks nur die Oberschränke über dem Längsbett, der Halbdinette und über der schmalen Küchenzeile zwischen Einstieg und Beifahrersitz. Der Absorberkühlschrank mit 104 Litern Volumen muss ebenfalls im Küchenmöbel untergebracht werden, das mit Rundspüle und

Kurz und knapp: Die Küche muss beim Raumsparen Federn lassen.

Dreiflammkocher klassenüblich ausgestattet ist. Mit seinem Einstiegspreis von 39.400 Euro spielt der 75 kW (100 PS) starke 3,3-Tonner in der Liga der günstigsten Teilintegrierten. 43.953 Euro kostet der 575er als 3,5-Tonner mit dem 115 kW (157 PS) starken Dreiliter-Diesel. Unabhängig von der Motorisierung sorgen ABS und Fahrerairbag für passive Sicherheit, Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber für Komfort.

Das in Anbetracht der Größe des neuen Marano geradezu verschwenderisch große Bad mit Duschabteil und praktischem Klapphocker

Fotos: Gamero, Göller, Wagner

Schön und gut: Das üppige Bad stünde auch deutlich größeren Mobilen gut.

bezieht Wasser aus dem 120 Liter großen Frischwassertank, das Abwasserdepot ist serienmäßig unbeheizt und 90 Liter groß. Warme Luft und warmes Wasser spendet die Heizungs-/Boilerkombination C 4002 von Truma.

823 Euro verlangt Bürstner für das Marano-Paket, in dem sinnvolle Mehrausstattung wie drehbare Fahrersitze, Fahrerhausverdunklung, die stärkere Gasheizung Truma C 6002 und Federkernmatratzen für die beiden Insassen enthalten ist.

Ingo Wagner

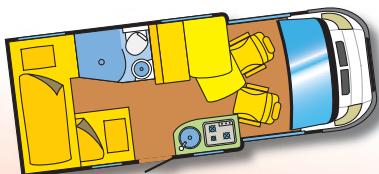
■ Infos: Bürstner GmbH, Tel.: 07851/85-0, www.buerstner.com



Klein, aber oho: Halbdinette, die nur mit Drehsitzen Spaß macht.



Drunter und drüber: Mit diesem Trick passen Einzelbetten in den Sechs-Meter-Marano t 575.



Samt und sonders: Die 975 Euro teure „Fire“-Lackierung sorgt beim Marano für einen roten Kopf. Hübsch!

Laika Rexosline

Königlich reisen

Der großzügige Integrierte wurde speziell für den deutschen Markt entwickelt.

Das 7,23 Meter lange Mobil auf Iveco Daily 35C14 ist ein Integriertes, der in der Grundversion mit 136 PS, ABS, ASR und EBD sowie Tempomat 78.150 Euro kostet.

Konzipiert ist das Fahrzeug aus italienischer Produktion für zwei Personen mit der Option, zwei weiteren Gästen angenehmes Schlafen zu ermöglichen. Die zwei längs angeordneten Einzelbetten im Heck über der Garage glänzen mit einem am Kopfteil höhenverstellbaren Lattenrost. Natürlich kann aus den beiden Betten auch eine große Spielwiese gebaut werden.

Für Kochvergnügen sorgen ein Vierflamm-Kocher und ein

Gas-Backofen mit Grill. Ein 150 Liter fassender AES-Kühlschrank und eine Dunstabzugshaube gehören zur Serienausstattung.

An der L-Sitzgruppe können bei gedrehten Fahrerhaussitzen bis zu fünf Personen Platz nehmen. Im serienmäßigen Hubbett finden zwei Gäste bequeme Schlafplätze. Mit der optional verfügbaren Hubbettverlängerung ist sogar eine Liegefläche von 190 mal 190 Zentimeter möglich. Ein weiteres Highlight der Rexosline-Baureihe sind die zwei Pkw-ähnlichen Fahrerhaustüren aus GfK. pau

■ Infos: www.laika.de



Die beiden Betten können in der Mitte verbunden werden. Wichtiges Merkmal der ganzen Baureihe sind Heckgaragen.



Bavaria-Camp Marino

Immer flexibel

Das aktuelle Kastenwagen-Modell überrascht mit einer pfiffigen Hecklösung.

Kastenwagen-Spezialist Bavaria-Camp startet unter veränderter Führung durch und stellt eine neue Variante seines bewährten Marino-Ausbaus vor.

Wie der bereits bekannte Marino, der jetzt den Beinamen Classic trägt, rollt der neue Marino in der Serie auf Citroen Jumper-Basis mit 120 PS Leistung sowie einem Serien-Hochdach über die Straße. In der Basis-Version ist der neue Marino ab 37.950 Euro zu haben, allerdings ohne Bad (dort findet stattdessen ein großer Kleiderschrank seinen Platz), Heizung oder Warmwasserversorgung. Diese nützlichen Merkmale finden sich in der 42.950 Euro teuren Ausstattungsvariante des neuen Marino wieder.

Die Halbdinette mit Tisch und drehbaren Frontsitzen ist schon in der Basic-Version Serie. Gegen 255 Euro Aufpreis lässt sich aber zusätzlich die Neigung der Sitzbank-Rückenlehne verstetzen. Das erhöht den Sitzkomfort. Gegenüber, gleich hinter der Schiebetür des Kastenwagens, verbirgt sich die kompakte Längsküche, die mit einem Zweiflammkocher und einer kleinen Edelstahlspüle

bestückt ist. Daran schließen sich nach hinten der 80-Liter-Kühlschrank und der kompakte Kleiderschrank des neuen Bavaria-Camp-Ausbaus an.

Der Clou des aktuellen Marino liegt im hinteren Wagen Teil verborgen. Das quer und erhöht montierte, 196 mal 140/120 Zentimeter große Heckbett lässt sich zusammen- und an die Seitenwand des Fahrzeugs klappen. So entsteht eine große, über die Heck-Klappen beladbare Garage für den Transport von zwei Fahrrädern oder einem Motorrad. Und das ist für ein Freizeitfahrzeug dieser kompakten Kategorie ziemlich außergewöhnlich.

Übrigens bietet Bavaria-Camp seinen neuen Marino gegen 950 Euro Aufpreis auch mit Fußbodenheizung (elektrisch betriebene Matten) und beheizbarem Abwassertank an (84 Euro Aufpreis). Zusammen mit der Truma C-4002-Heizung dürfte so auch der Trip durch die Kälte Spaß machen. Juan J. Camero

■ Infos: Bavaria-Camp, Tel.: 08232/959610, www.bavaria-camp.de



Fotos: Camero

Bequeme Sache: Im Bug finden bis zu vier Personen einen Sitzplatz. Gegen Aufpreis lässt sich der Neigungswinkel der Sitzbank-Rückenlehne verstetzen.



Garagenversion: das Bett zur Seite klappen, dann haben Fahrräder Platz.



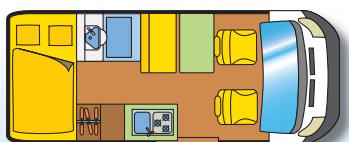
Schlafversion: Bett herunterklappen, schon ist das Eigner-Bett ist gemacht.



Platz sparend: das kompakte Bad mit Kunststoff-Klappwaschbecken über der Toilette.



Kochgelegenheit: Die Längsküche besitzt einen Dreiflammkkocher.



Interessant gelöst: Der neue Bavaria-Camp Marino bietet mit seinem durchdachten Grundriss bei kompakten Abmessungen ein Maximum an Raumausbeute.



Auf allen vieren

Mit dem Mobil abseits ausgetretener Pfade unterwegs: Sieben Fahrzeuge machen Lust auf Reisen der anderen Art.

- *Lesermobil Familie Langer* Seite 54
- *Actionmobil Ashanti* Seite 58
- *Tischer Trail* Seite 60
- *Bocklet Dakar* Seite 64
- *Bimobil Pick-up* Seite 66
- *Woelcke Alkoven* Seite 68
- *Procab Scam* Seite 70
- *Gelände-Fahrschule* Seite 72





Lesermobil

Die Welt ist ihr Zuhause

Über 230.000 Kilometer haben Waltraud und Jürgen Langer seit 1997 in ihrem allradgetriebenen Weltreisemobil zurückgelegt.

Nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben kauften sich Waltraud und Jürgen Langer ihr erstes Reisemobil. Was aber nicht bedeutet, dass sie bis dahin keine Erfahrungen mit solchen Fahrzeugen gesammelt hätten. Ganz im Gegenteil: Einige Jahre tourte das Ehepaar in einem Mietmobil durch Neuseeland und mit den beiden Söhnen und deren Frauen unternahmen sie abwechselnd mehrere gemeinsame Reisemobiltouren durch Europa, Nordafrika und den Vorderen Orient. Viel hat sich seitdem an ihrer Art, Urlaub zu machen, nicht geändert. Außer eben,

dass die Langers jetzt im eigenen Mobil unterwegs sind. Das haben ihnen Sohn Michael und sein Partner Achim Bock in ihrer eigenen Expeditionsmobilbau-Firma in Göppingen-Voralb exakt auf den Leib geschniedert.

Als Basisfahrzeug wählten sie einen Iveco-Daily 4x4 mit kräftigem Leiterrahmen. Die angetriebene Hinterachse mit Differentialsperre des 4,3-Tonners hängt an Blattfedern. Über ein zweistufiges Verteilergetriebe von Borg-Warner lässt sich der Vorderachsantrieb manuell an Freilaufnaben zuschalten. Auch das Differential der Vorderachse kann der Fahrer sperren. Diese Sperre ist aber nur so lange aktiv, wie er einen Tastschalter drückt.

Das verhindert, dass die Sperre unbeabsichtigt aktiv ist und dadurch Schäden am Antrieb entstehen.

Herzstück des Antriebs ist ein 2,8-Liter-Turbodieselmotor, wie er mit einem geänderten Ventiltrieb auch im normalen Daily Dienst tut. Im Gegen-

satz zum Normal-Daily werden beim 4x4 die Ventile nicht über einen Zahnriemen, sondern über eine robustere, dafür aber etwas rasselnde Kette gesteuert. Eine Forderung, auf der das italienische Militär als wichtigster und größter Abnehmer dieser Daily-Variante bestand. Der Motor leistet 67 kW (90 PS), sein Drehmoment beträgt 240 Nm.

Die robuste und kompakte Basis erschien den Langers als bester Kompromiss für ihre geplanten Reisen durch unwegsame Regionen: Einerseits ist das Fahrzeug relativ wenig, was auch gerade für die Verschiffung wichtig erschien. Andererseits ist der Wohnraum ausreichend geräumig und die Nasszelle auch für die tägliche Hygiene geeignet.

Die eher schmächtigen Reifen der Dimension 7,50 R 16 tauschten Langers gegen solche der Größe 255/100 R 16, und der Iveco-Spezialist Stephan Niems aus Gäufelden optimierte den Motor auf 132

PS (97 kW) und auf ein maximales Drehmoment von 310 Nm.

Auf dieses kompakte Kraftpaket montierten Langer und Bock mittels Dreipunktlagerung eine Wohnkabine vom Typ 463.B. Sie bietet den Weltreisenden einen 3,50 Meter langen, 2,10 Meter breiten und 1,90 Meter hohen Wohnraum und macht das Gesamtfahrzeug knapp sechs Meter lang, 2,28 Meter breit und 2,90 Meter hoch. Den Wohnaufbau fertigten Langer und Bock aus 50 Millimeter dicken GfK-Sandwichplatten (Boden: 60 Millimeter) und verstärkten ihn mit zusätzlichen Eckwinkeln. Einstiegstür und Außenstauklappen mit Sicherheitsschlössern schützen das Fahrzeug ebenso vor unbefugtem Zugriff wie die einbruchssicheren, doppelt verglasten Fenster. Alle diese Teile fertigten Michael Langer und sein Partner in Eigenregie.

Ein Faltenbalg umschließt den Durchstieg vom Fahrerhaus in den mit einer Schiebe-



Der Spirituskocher macht die Langers unabhängig von der Gasversorgung.

für absperrbaren Wohnaufbau und nimmt die unterschiedlichen Schwing- und Schaukelbewegungen beim Fahren auf. Ein massiver Dachträger über dem Fahrerhaus schützt vor der Sonne und buckelt Ersatzteil- oder Zubehörkisten. Staukisten unter dem Kabinenboden nehmen Bergungsgerät und Campingzubehör auf.

Den vorderen Teil des Innenraums belegen zwei Längsitzbänke. Der Esstisch dazwischen ist schwenkbar und

erleichtert so den Durchstieg ins Fahrerhaus. Hinten quer sind die Stockbetten eingebaut – mit je einem Fenster an den gegenläufig vorgesehenen Kopfenden. Den Mittelteil auf der rechten Fahrzeugseite nehmen der Einstieg und die mit Zweiflamm-Spiritusköcher, Spüle und 80-Liter-Kompressor-Kühlschrank bestückte Küche in Anspruch. Gegenüber ist die Nasszelle montiert. Daran schließt sich ein zweiflügeliger Kleiderschrank mit sepa- ►



Versteckt hinter dem Tisch befindet sich der Durchgang zum Fahrerhaus.



ratem Wäschegefäß an. Im Podest der Sitzgruppe steckt die von beiden Seiten zugängliche Technik. Unter den Stockbetten tut sich ein Stauraum auf, der ebenfalls von außen erreichbar ist.

Für genügend Autarkie sorgen die großen Tanks für je 300 Liter Dieselkraftstoff und Frischwasser. Das Frischwasser durchläuft vor Gebrauch eine Filteranlage. Eine 230-Ah-Bordbatterie liefert in Verbindung mit zwei 115-Watt-Solarmodulen elektrischen Strom. Die

aber war eine fast zweijährige, knapp 70.000 Kilometer lange Reise durch Südamerika, unterbrochen nur durch eine Winterpause von drei Monaten. Insgesamt haben die Langers bis heute 1.682 Nächte – am Stück wären das mehr als viereinhalb Jahre – in ihrem Iveco Daily verbracht und 232.000 Kilometer zurückgelegt.

Verändert hat das reisefreudige Ehepaar in all diesen Jahren nur Kleinigkeiten an seinem Fahrzeug: Der ursprünglich eingebaute, mit Diesel betrie-



Guter Schlaf ist wichtig: In den Stockbetten hat jeder sein eigenes Reich.

Eberspächer-Dieselheizung ist mit einem Wärmetauscher gekoppelt, so dass während der Fahrt die Motorwärme den Wohnraum heizt. Ausreichend Spiritus für den Zweiflammkocher hat das Ehepaar Langer in Einliterflaschen an Bord.

Die erste Tour mit ihrem neuen Reisemobil führte die Langers ans Nordkap. Bis heute folgten mehrmonatige Unternehmungen nach Algerien, Marokko, Libyen, Ägypten, Israel, Jordanien, Island und ins Baltikum. Die Zeiten dazwischen füllten sie mit vielen kürzeren Touren durch Deutschland und Westeuropa aus. Bisheriger Höhepunkt

bene Wallas-Kocher funktionierte in größerer Höhe nicht richtig. So nahm ein zweiflammiger Origo-Spirituskocher mit zwei Flammen seinen Platz ein. Die Eberspächer-Dieselheizung erhielt eine zweite Pumpe mit geringerer Förderleistung für Fahrten durch das Hochgebirge – immerhin erreichten die Langers in den Anden eine Höhe von etwa 5.000 Metern. Die große Ausstiegsluke über der Sitzgruppe dichtet nun ein Mückennetz ab. Die teilweise verbeulten Stahltanks wichen zur Gewichtseinsparung solchen aus Aluminium. Und über den Betten sorgt jetzt je ein kleiner PC-Ventilator für etwas



Fast schon eine Schrankwand: Der Kleiderschrank neben der Nasszelle.

Kühlung bei tropischer Hitze und hoher Luftfeuchtigkeit.

Auf die Frage, wie sich ihr Reisemobil ansonsten auf all ihren Reisen bewährt hat und was sie heute eventuell anders machen würden, gibt das Ehepaar Langer eine klare Antwort: Ein neues Mobil würde wieder fast genauso aussehen. Allenfalls mit einer kleinen Änderung: Der Kleiderschrank

würde zugunsten einer geräumigeren Sitzgruppe etwas kleiner ausfallen. Beim ersten eigenen Mobil alles so perfekt zu gestalten – ein besseres Fazit kann es kaum geben.

Frank Böttger

■ Kontakt: Langer + Bock Expeditionsmobile GbR, 73037 Göppingen-Voralb, Tel.: 07161/811460, www.langerundbock.de

Technische Daten*

Fahrwerk:

Iveco-Daily 4x4 mit Vierzylinder-Turbodieselmotor, 97 kW (132 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse, Vorderachse zuschaltbar.

Maße und Gewichte:

Zul. Gesamtgewicht: 4.300 kg, Leergewicht im fahrber. Zustand: 3.900 kg, Außenmaße (LxBxH): 595 x 228 x 290 cm, Radstand: 320 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff: 300 l, Frischwasser: 300 l, Abwasser: 80 l, kein Gas.

Wohnkabine:

Innenmaße (L x B x H): 350 x 210 x 190 cm, Sitzplätze mit Dreipunktgurt: 2.

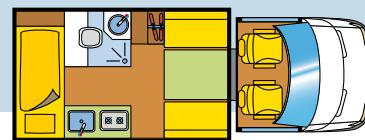
Bettenmaße: Sitzgruppe 210 x 105 cm, Stockbetten 185 x 80 cm.

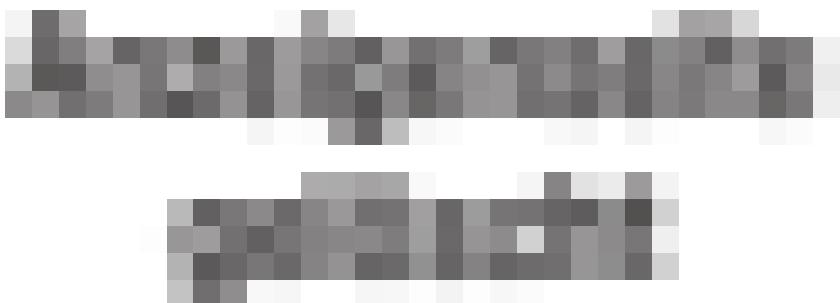
Ausstattung:

Diesel-Wasserheizung von Eberspächer, Origo-Spirituskocher zweiflammig, Kompressor-Kühlschrank: 80 l, Zusatzbatterie: 1 x 230 Ah.

Preis (1997): 176.400 DM.

* Alle Angaben laut Ausbauer







Actionmobil

Leistungsbereit

Der Ashanti trumpft mit einem ausziehbaren Motorradlift auf.

Seit mehr als 25 Jahren ist Actionmobil im österreichischen Saalfelden eine Top-Adresse für Expeditions- und Weltreisemobile. Aus dieser Spezialisten-Schmiede stammt auch der Ashanti, ein 11,7-Tonner auf einem allradgetriebenen MAN-14.280-Chassis. Sein besonderer Gag: Nach Wegschwenken des Reserverades lässt sich die Rückwand des Fahrzeugs zusammen mit einem Teil des Garagenbodens hochklappen. An deren Decke hängt dann ein schweres Gelände-Motorrad an einem elektrischen Flaschenzug und wartet auf seinen Einsatz.

Der nach einem westafrikanischen Volksstamm benannte Ashanti hat einen Radstand von 3,60 Metern, ist 7,50 Meter lang, 2,30 Meter breit und 3,65 Meter hoch. Ein 6,9-Liter-Turbo-Diesel mit 206 kW (280 PS) treibt das Mobil an. Dessen Kraft übertragen ein Achtgang- und Verteiler-Getriebe mit Geländeunterersetzung sowie

drei zuschaltbare Differenzialsperren auf den permanenten Allradantrieb. Seine Räder sind mit Michelin-XZL-Sandreifen der Dimension 365/80 R 20 bestückt.

Auf diese Basis hat Actionmobil einen 5,50 Meter langen und 2,30 Meter breiten Wohnraum mit einer Innenstehhöhe von 205 Zentimetern über eine Zwischenrahmen-Konstruktion mit Pendellagern verschraubt und für höhere Geschwindigkeiten mit einer zusätzlichen Stabilisierung verstieft.

Den Aufbau fertigten die Österreicher aus 61 Millimeter dicken GfK-Sandwichplatten. Die doppelt verglasten Fenster sind Eigenkonstruktionen mit kältebrückenfreien Rahmen sowie Verschlüssen und Ausstellern aus Edelstahl.

Um dem Wohnraum zusätzliche Stabilität zu geben, bestehen die Stauraumwände, sowie die Sanitärcelle samt Tür



Die Klappe der Heckgarage schwingt, unterstützt durch Gasdruckfedern, nach oben und gibt den elektrischen Flaschenzug frei, der sogar Motorräder schafft.



Die Rückenlehne der Rundsitzgruppe grenzt das Bett im Heck gegen den übrigen Innenraum ab. Die vielen Fenster machen den Wohnraum hell und

und die Sitztruhen ebenfalls aus GfK-Sandwichplatten und sind an den Aufbau laminiert.

Im Mittelpunkt des Grundrisses des Ashanti steht die direkt hinter dem Einstieg platzierte Rundsitzgruppe. Über der Heckgarage befindet sich das Doppelbett. Über dessen Fußende hängt Platz sparend ein geräumiger Wäscheschrank. Gegenüber dem Einstieg steht die Nasszelle mit separater Duschkabine. Den Platz rechts vom Einstieg beansprucht der Küchenblock mitsamt 130-Liter-Kompressor-Kühlschrank, dessen Arbeitsfläche Köchin oder Koch durch Schwenken der Abdeckung in den Einstieg erweitern können. Auch der auf beiden Seiten klappbare Esstisch trägt zur Raumökonomie bei.

Actionmobil legt besondere Wert auf völlige Autarkie. So fassen die Tanks 800 Liter Kraftstoff, 520 Liter Frischwasser und

80 Liter Toiletten-Spülwasser. Die Kapazität der Bordbatterien summiert sich auf 500 Ah, vier Solarmodule leisten 500 Watt. Eine Diesel-Warmwasser-Heizung bollert mit neun Kilowatt in den Fußboden, in die Wandplattenheizkörper und in die Konvektoren. Die Elektro-Heizpatrone im 24-Liter-Warmwasserboiler hat eine Leistung von 750 Watt, der Sinus-Wechselrichter eine Dauerleistung von 1.500 Watt.

Nahtlos in diese Aufzählung reiht sich der Schwerlastaufzug in der aufwändig gestalteten Heckgarage ein. Mit seiner Tragkraft von 600 Kilogramm wird ihn wohl keines der jemals in der Heckgarage mitreisenden Geländemotorräder an seine Leistungsgrenze bringen.

Frank Böttger

■ Kontakt: Actionmobil GmbH & Co. KG, A-5760 Saalfelden, Tel.: 0043/6582/ 72712, www.actionmobil.de

Technische Daten*

Basisfahrzeug:

MAN 14.280 mit 206 kW (280 PS)-Turbo-Dieselmotor, Abgasnorm Euro 3, und Achtganggetriebe auf Vorder- und Hinterachse.

Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht: 11.700 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrer. Zustand: 9.900 kg. Außenmaße (L x B x H): 750 x 230 x 365 cm, Radstand: 360 cm. Anhängelast: gebremst ohne, ungebremst ohne.

Aufbau:

Dach und Wände: GfK-Sandwich-Bauweise mit 56 mm Isolierung aus PUZ-Schaum, Boden: 3-mm-GfK-Unterboden, 56 mm Isolierung aus PU-Schaum und 12-mm-Innenböden mit PVC-Belag.

Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H): 538 x 218 x 205 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe 218 x 130 cm, Heckbett 218 x 150 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff 800 l, Frischwasser 520 l, Abwasser 180 l, Boiler 24 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

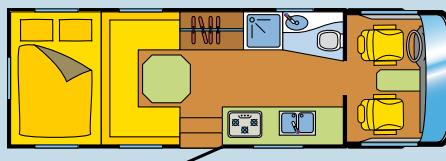
Serienausstattung:

Heizung: Webasto-Diesel-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kompressor-Kühlschrank: 130 l, Zusatzbatterien: 5 x 100 Ah.

Grundpreis:

330.000 Euro.

* Alle Angaben laut Hersteller





Tischer Trail 260 S

Rucksack-Tourist

Auf einer Wintertour müssen der Nissan Navara und die Tischer-Wohnkabine zeigen, was sie wirklich draufhaben.

Mit der Tischer Trail 260 S auf der Ladefläche ist es wie mit einem Rucksack: Irgendwann vergisst man die Last auf dem Rücken. Doch vor dem Vergessen steht eine etliche Kilometer währende Gewöhnungsphase, die sich im Falle der Wohnkabine im manischen Zwang äußert, die Spannverbindungen zwischen Ladefläche und Wohnkabine bei jeder Pause peinlich zu kontrollieren. Dass die Kabine trotzdem nicht aufhört, leicht, aber harmlos zu wippen, liegt an ihrem Gewicht. Inklusive voller Gas- und Wasservorräte (zweimal fünf Kilo bzw. 60 Liter) und weiterer, über das 1.475 Euro teure L-Paket hinausreichender Extras zerrn 800 Kilogramm an vier in der Ladefläche verschraubten Befestigungsösen.

Als besonders kräftiger Sherpa für das Urlaubsgepäck empfiehlt sich der ab 31.500 Euro erhältliche Nissan Navara King Cab (Eineinhalb-Kabinen). Er bringt mit 126 kW (171 PS), 403 Newtonmeter Drehmoment und optional erhältlichem Partikelfilter nicht nur motorisch beste Voraussetzungen mit, sondern ist auch als einziger japanischer Pick-up mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht respektive 2.320 Kilogramm Hinterachslast zu haben. Dank dieser Reserven bleiben selbst bei prall ausgestatteter Wohnkabine 700 Kilogramm Zuladung.

Damit der Nissan Navara trotz verstärkter Blattfedern nicht in die Knie geht, sollte er an der Hinterachse mit einer Zusatzluftfeder (Goldschmitt,

1.106 Euro) ausgestattet werden. Mit ihr lässt sich nicht nur das Fahrzeugniveau einstellen, sondern auch großer Einfluss auf das Fahrverhalten nehmen. Mit zwei bis drei bar Druck in den Bälgen federt der Nissan passabel und umrundet Kurven aufrecht und sicher.

Mit dem Fahrkomfort eines normalen Reisemobils kann das Tischer-Nissan-Duo trotzdem nicht mithalten, weshalb sich das Tempo auf Autobahnen wie von selbst bei 110 bis 120 Stundenkilometern einpendelt. Bis zu diesem Tempo stimmt die Quersumme aus Fahrstabilität, Geräuschenwicklung und Verbrauch (Testdurchschnitt 11,8 Liter Diesel pro 100 km).

Die Lässigkeit des Motors fehlt der Bremse. Weil die aufgeschnallte Kabine die Vorder-

achse entlastet, beginnt das ABS früh zu regeln. Diese Reaktion gilt der mit Trommelbremsen bewehrten Hinterachse als Warnung, worauf diese ihrerseits den Bremsdruck reduziert. So führen feuchte Straßen häufig zu ebensolchen Händen. Dem Durchhaltevermögen der Bremse kommt auf der langen Südrampe des Berninapass der kräftig mitbremsende Vierzylinder zugute. Die leichte Vorderachse birgt ein weiteres Problem: Auf Schnee oder im Matsch folgt der Nissan dem Lenkeinschlag nur unwillig, da im Allradmodus kein Mitteldifferenzial für den Drehzahlausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse sorgt.

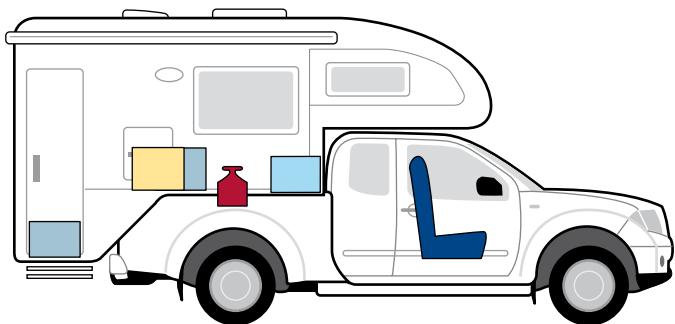
Seine mit 30 Millimeter starkem PU-Schaum effizient isolierten Wohnkabinen stat- ►





Das einfache Bad heizt sich enorm auf und empfiehlt sich so auch als Trockenraum. Der Kleiderschrank genügt gerade so. Der kleinere Serienkühlzschrank würde ein Deckenfach übrig lassen. In der eigentlich guten Küche stören die kleinen Staufächern.





In der unisolierten Trittschale bildet Schwitzwasser sogar Eisstalagmiten.



Vier Spannschlösser (351 Euro) sichern die Kabine auf der Pritsche.

tet Tischer mit robustem Sperrholzmobiliar aus. Unterhalb des Alkovens setzt die Sitzgruppe an, in deren Mitte der ausreichend stabile, einbeinige Tisch steht. Die Tischplatte schließt je nach Aufsteckrichtung mit der Bugwand ab oder ragt ein Stück weiter in den Raum. An die rechte Sitzbank schließt der schmale Küchenblock an, auf den bei den S-Modellen der Einstieg folgt. Dachstauschränke finden sich über den Sitzplätzen und über der Küche.

Der beleuchtete Absorberkühlschrank mit 88 Litern Inhalt (212 Euro, Serie 60 l) ist gegenüber in Augenhöhe untergebracht. Unter ihm sorgt die im L-Paket enthaltene Truma C 4002 mit integriertem Boiler effektiv für wohlige Wärme. Weil die Kabine dick isoliert ist und kein Durchgang zum Fahrerhaus besteht, reichten die zwei Fünfkilo-Gasflaschen für acht Tage heizen und kochen.

Nachts genügte bei draußen bis zu minus 15 Grad Celsius Stufe 2 auf dem Heizungsregler. Temperaturen also, die Lücken im System gnadenlos aufdecken. So bildete sich an der Trittschale der Eingangstür dickes Eis und auch der Abwassertank machte Probleme. Wegen vereister Winkelstücke floss Duschwasser nicht mehr ab – Abhilfe verspricht die 312 Euro teure 230-Volt-Abwasserheizung. Mit Technik nicht so einfach in den Griff zu bekommen ist die starke Kondenswasserbildung im Trail: Die edlen Rahmenfenster und die Panoramadachhaube (1.143 Euro) waren morgens ebenso nass wie die Ränder der Alkovematratzen. Der grundsätzlich gute Warmluftstrang im Alko-

In Fahrtrichtung links komplettieren Kühl- und Kleiderschrank sowie die Nasszelle das Möbelensemble. Die mit Ausnahme der gewölbten Badtür geraden Türen und Klappen werden von einfachen Blechscharnieren geführt und von Drucktastenschlössern sicher verriegelt.

Zugeständnisse erfordert der Zuschnitt mancher Staufächer. Hinter den großen Klappen der Oberschränke tun sich nur schmale, von Fachböden teils zusätzlich eingeschnürte Ladeluken auf. Auch der Küchenblock schluckt kaum große Töpfe oder Pfannen. Doch die würden auf den kleinen Zweiflammkocher ohnehin nicht passen. Prima Dienste beim Kochen und Sitzen leistet die 89

Ladetipps Tischer Trail auf Nissan Navara

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.350 kg	2.230 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.780 kg	1.120 kg	1.660 kg
Fahrer	75 kg	37 kg	38 kg
100 % Frischwasser (60 l)	60 kg	10 kg	50 kg
100 % Gas (2x5 kg + Flaschen)	22 kg	- 5 kg	27 kg
+ Boiler/Toilette	10 kg	- 2 kg	12 kg
Leergewicht (StVZO)	2.947 kg	1.160 kg	1.787 kg
+ Beifahrer	75 kg	37 kg	38 kg
+ 10 kg/Person (2 Personen)	20 kg	- 4 kg	24 kg
+ 10 kg/Meter Länge	60 kg	- 11 kg	71 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.102 kg	1.182 kg	1.920 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	398 kg	168 kg	400 kg

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

Die Ladetabelle des Tischer Trail 260 S auf Basis des Nissan Navara bestätigt, was beim Fahren und Bremsen auffällt: Die Vorderachse verliert beim Beladen Gewicht. Immerhin ist die starre Hinterachse mit reichlich Reserven ausgestattet. Vier Schlafplätze stehen nur zwei vollwertige Sitze gegenüber.

Technische Daten*

Basisfahrzeug:

Nissan Navara 2,5 dCi, Vierzylinder-Turbodiesel, 126 kW (171 PS), Sechsganggetriebe, Allradantrieb.

2 Sitzplätze + 2 Notsitze im Fahrerhaus. Bettenmaße 198 x 153 cm, Sitzgruppe 198 x 120 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff: 90 l, Frischwasser: 60 l, Abwasser: 45 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung:

Heizung Truma E 2400. Herd 2-flammig, Kühlschrank 60 l, Wohnraumbatterie 90 AH. Handkurbelstützen und Unterlegsteller.

Grundpreis Kabine:

20.975 Euro

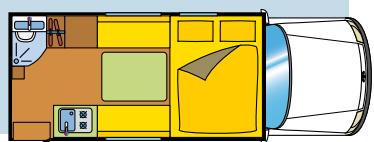
* Alle Angaben laut Hersteller

Aufbau:

Dach und Wände Alu-Sandwich 35 mm, Isolierung mit 30 mm PU-Schaum. Boden 40 mm.

Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H) 260 (ohne Alkoven) x 198 x 195 cm,



ven sollte die Wärme in Richtung Gfk-Außenschalen statt unter den Lattenrost pusten.

Der Schlafkomfort ist dank der im Testwagen eingebauten Froli-Bettunterlage (295 Euro) trotz dünner Schaumstoffmatratzen für große schwere und kleine leichte Personen gleichermaßen gut.

Das Heckbad des Tischer Trail 260 mit Seiteneinstieg verfügt über eine Banktoilette, über die sich das wegklappbare Waschbecken spannt. Nasse Füße im Wohnraum soll der Duschvorhang vor der Badtür verhindern. Dass es trotzdem welche gibt, liegt am Restwasser, das bei geneigtem Fahrzeug

Was es bei Tischer sonst noch gibt

Bei identischem Grundriss rund 50 Kilogramm leichter als die Trail 260 S ist die Box 260 S. Die Box-Modelle verzichten auf die wuchtigen Gfk-Formteile am Alkoven. Auch wer Trail oder Box in der Grundausstattung ordert, spart Gewicht, muss allerdings auf warmes Wasser, große Wasservorräte (Serie: zwei Kanister à 16 Liter) und Dusche verzichten.

Für Doppelkabinen (Double Cab) mit kürzerer Ladefläche baut Tischer die Modelle 200, 215 und 230. Die 260er-Modelle (siehe Test) passen auf japanische Eineinhalb-Kabinen, die 260 RS ist speziell auf den Land Rover Defender angepasst. Darüber hinaus gibt es die Modelle 305 für amerikanische Pick-ups und 280 bzw. 320 für Pritschenwagen wie Fiat Ducato oder VW Transporter.

in den Wohnbereich rieselt. Ein höherer Rand und ein zweiter Ablauf in der Duschwanne wären gerade bei einem Offroad-Mobil sinnvoll.

Letzte Frage: Für wen empfiehlt sich also ein Rucksack-Mobil wie der Trail 260 S? Antwort: Für Reisemobilisten, denen Individualität, Kompaktheit und Allradantrieb wichtiger sind als Luxus und die

bereit sind, mindestens 46.000 Euro zu investieren. Aber: Der Pick-up steht auch als Alltagsauto zur Verfügung. Mit etwas Übung ist der Rucksack in 15 Minuten ab- und in 20 Minuten aufgesetzt. Wie das geht, zeigt unser Film im Internet auf www.doldemedien.tv. *imw*

■ Kontakt: Tischer GmbH, Tel.: 09342/8159, www.tischer-trail.de



Trotz Alkovenheizung werden die gut gefederten Matratzen an den Rändern nass.



Durch abschließbare Klappen gelangt man an die Kabinenbefestigung.



Bocklet

Bücher-Bus



Im Dakar 720 fällt der Blick zwangsläufig auf die Bibliothek am Fußende des Heck-Doppelbetts.

Der Individual-Ausbauer Michael Bocklet aus Koblenz hat seinem Reisemobil Dakar 800 einen kleinen Bruder an die Seite gestellt. Wie sein großer Bruder rollt auch der Dakar 720 mit seiner Hubkabine auf einem 10.220-LAEC-Chassis von MAN mit 356 Zentimeter Radstand, einem Sechszylinder-Turbo-Dieselmotor mit 162 kW (220 PS) und zehn Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Der kleine Dakar ist 7,20 Meter lang, 2,35 Meter breit

und 3,50 Meter hoch und mit zuschaltbarem Allradantrieb, Geländeuntersetzung, drei Differenzialsperren und ABS ausgestattet. Wohnaufbau und Chassis hat Michael Bocklet über Torsionslager verbunden. Die robuste, rechteckige Kabine mitsamt Türen und Klappen besteht aus 50 (Boden 60) Millimeter dicken GfK-Sandwichplatten und ist eine Eigenanfertigung von Bocklet. An allen Klappen und Verschlüssen verwendet er Sicherheits-Schlösser mit Mehrfachverriegelung, massiven Handgriffen und Staubkappen. Die einwurfsicheren Fenster stammen von KCT. Das Heck des Dakar 720 ist im unteren Bereich um rund 30 Zentimeter eingezogen, um Platz für die beiden Reserveräder zu schaffen. Hinter ihnen lässt sich mit einem Lift ein Motorradträger absenken.

Dank der Möbel aus 16 Millimeter dickem Sperrholz mit Teak-Oberflächen und dem typischen, gestreiften Bootsboden herrscht im Dakar 720 gediegene Yacht-Atmosphäre. Die unterstreicht auch die Aufteilung des Innenraums. Dessen Mittelpunkt bildet die Rundsitzgruppe. Dahinter liegt das Doppelbett über dem von außen zugänglichen Heckstauraum. Für das Fußende der Liegefäche hat sich Michael Bocklet etwas Besonderes ausgedacht: Es beherbergt offen Bücherregale. Unweigerlich ziehen die den Blick eines Besuchers beim Betreten des Dakar 720 auf sich, machen das Bett zur Schmökercke.

An die Winkelküche gegenüber dem Einstieg schließt sich nach vorn das Bad an, bei dem das Waschbecken auf der einen und die Kassetten-Toilet-

Die geöffnete Dusche lässt viel Raum für die übrigen Verrichtungen.

te auf der anderen Seite eine Haushalts-Dusche einrahmen. Diese Anordnung schafft Bewegungsfreiheit bei zurückgeschobenen Duschtüren, ermöglicht aber auch die Benutzung von Toilette und Waschbecken bei geschlossener Duschkabine – zum Beispiel, weil in ihr gerade nasse Kleidung zum Trocknen hängt. Den Platz gegenüber der Nasszelle belegt die Schrankzeile samt 110-Liter Kompressor-Kühlschrank direkt neben dem Eingang. Zwischen der Schrankzeile und dem Bad verschließt eine Tür den Weg zum Fahrerhaus. Von außen ist dieser Durchgang mit einem Faltenbalg abgedichtet, der die unterschiedlichen Bewegungen von Fahrerhaus und Wohnaufbau beim Fahren ausgleicht.





Blickfang: das große Bücherregal am Fußende des Bettes.

Die Geräte-Ausstattung und die Größe der Tanks entsprechen der Forderung nach größtmöglicher Autarkie. Außer den 600 Litern Kraftstoff können 400 Liter Frischwasser an Bord genommen werden. Die Kapazität der Bordbatterien summiert sich auf 440 Ah, die Solaranlage leistet 220 Watt. Ein Wechselrichter mit einer Nennleistung von drei Kilowatt

ermöglicht den Betrieb elektrischer Haushaltsgeräte.

Die Heizung des Dakar 720 besteht aus einer 3,5-kW-Diesel-Luftheizung von Eberspächer und einer E-2400-Gas-Luftheizung von Truma. So sind die Nutzer dieses Reisemobils auch beim Betrieb der Heizung für alle Eventualitäten gerüstet.

Frank Böttger
■ Kontakt: Bocklet Fahrzeugbau GmbH, 56070 Koblenz, Tel.: 0261/802504, www.bocklet-fahrzeugbau.de

Technische Daten*

Basisfahrzeug:

MAN 10.220 LAEC mit 162 kW (220 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorder- und Hinterachse.

Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht: 10.000 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 8.000 kg. Außenmaße (L x B x H): 720 x 235 x 350 cm, Radstand: 356 cm. Anhängelast: gebremst ohne, ungebremst ohne.

Aufbau:

Dach und Wände in GfK-Sandwichbauweise mit 45 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 3 mm GfK-Unterboden, 55 mm Isolierung aus PU-Schaum und 10 mm Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H): 510 x 220 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe 200 x 140/130 cm, Heckbett 200 x 140 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff 600 l, Frischwasser 400 l, Abwasser 200 l, Boiler 10 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

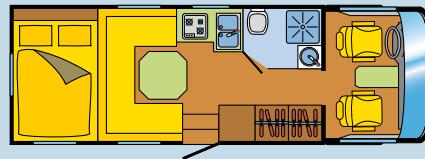
Serienausstattung:

Eberspächer- und Truma-Luftheizung, Herd: dreiflammig, Kompressor-Kühlschrank 110 l, Zusatzbatterien: 4 x 110 Ah.

Grundpreis:

205.500 Euro.

* Alle Angaben laut Hersteller





Bimobil

Fotos: Böttger

Nicht von der Stange

Nach den Wünschen eines Kunden entstand ein individuell geschneidertes Pick-up-Reisemobil auf einem Toyota-HZJ 79.



Bimobil fertigt seine Kabinen nach den Wünschen seiner Kunden.

Bimobil ist bekannt als Hersteller von Serien-Reisemobilen, behauptet sich seit mehr als 25 Jahren aber ebenso im Marktsegment der Individualausbauer. Das Unternehmen aus Oberpframmern in Bayern fertigt nicht nur seine Dächer, Wände und Böden selbst, Bimobil ist auch in der Lage, Grundrisse und Möbel den individuellen Bedürfnissen seiner Kunden anzupassen.

So wie bei diesem Modell für einen Kunden, der eine mehrmonatige Reise durch Mittelamerika plant und vorwiegend allein reist. Deshalb

ist der Grundriss schwerpunktmäßig auf eine Person ausgelegt. Das zeigt sich beispielsweise im Alkoven, dessen komfortables Bett nur einen Meter breit ist. Den übrigen Platz belegt über die ganze Fahrzeugsbreite ein großes Wäsche- und Staufach.

Als Basisfahrzeug wählte der Kunde den allradgetriebenen Toyota HZJ 79, umgebaut und auf die Abgasnorm Euro 3 umgerüstet durch die Firma Extrem in Beuron. Darauf setzt Bimobil eine verlängerte Pick-up-Wohnkabine vom Typ Husky 258. Die zusätzlichen 15 Zentimeter kommen dem Bad und dem Bereich vor der Küche zugute. Abgesehen davon entspricht der Wohnaufbau dem Grundrissstyp 3 von Bimobil mit zwei Längssitzbänken und Tisch direkt hinter Fahrerkabine und Alkoven, Küche und Nasszelle im Heck und einem Kleiderschrank dazwischen.

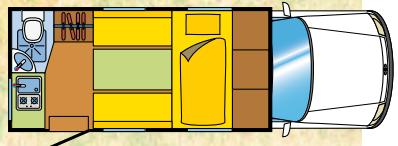
Deutlich spezieller präsentiert sich die technische Ausstattung. So verzichtet Bimobil auf eine Gasanlage. Das Küchenmöbel enthält statt

der Zweiflammkocher-Spülens-Kombination eine separate Spüle und einen einflammigen, herausnehmbaren Origo-Spirituskocher. Die Heizung, eine Airtop 2000 von Webasto, arbeitet mit Diesel. Ein Motor-Wärmetauscher und der 15-Liter-Boiler von Elgona liefern warmes Wasser.

Zwei 115-Ah-Bordbatterien und zwei auf dem Alkoven montierte Solarmodule mit je 110 Watt Leistung versorgen das Fahrzeug mit elektrischer Energie. Ein Großteil der übrigen Technik findet in den Sitztruhen der beiden Längssitzbänke Platz. Durch eine Außenklappe auf der rechten Seite ist darunter ein durchgehender Stauraum vor der Hinterachse zugänglich.

Zum Schutz gegen ungebeten Besuch ist die Eingangstür mit einem Treibstangen-Sicherheitsschloss ausgestattet, in der Leuchte darüber sitzt ein Bewegungsmelder. Der Durchgang zum Fahrerhaus lässt sich verriegeln. *fb*

■ Kontakt: Bimobil, von Liebe GmbH, 85667 Oberpframmern, Tel.: 08106/99690, www.bimobil.com



Technische Daten*

Basisfahrzeug:

Toyota HZJ 79 mit 96 kW (130 PS)-Turbo-Dieselmotor, Fünfganggetriebe auf Hinterachse (Vorderachse zuschaltbar).

Maße und Gewichte:

Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrbar. Zustand: 2.900 kg. Außenmaße (L x B x H): 580 x 200 x 297 cm, Radstand: 318 cm. Anhängelast: gebr. 3.500 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau:

Dach und Wände Sandwich mit 40 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 3 mm GfK-Unterboden, 40 mm Isolierung aus PU-Schaum und 16 mm Innenboden mit PVC.

Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H): 265 (ohne Alkoven) x 195 x 190 cm, Sitzplätze: 2 mit Dreipunktgurt; Bettenmaße: Alkoven 195 x 100 cm, Sitzgruppe 195 x 129 cm.

Füllmengen:

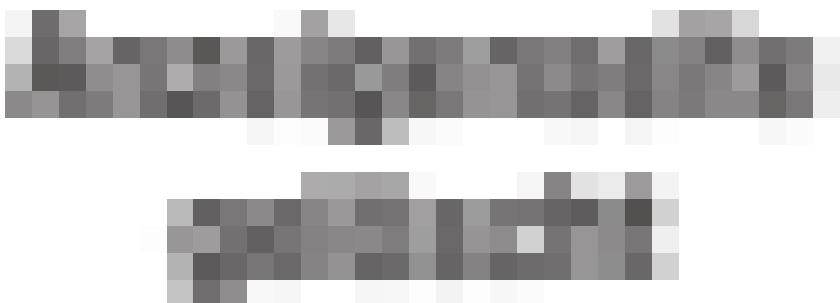
Kraftstoff 180 l, Frischwasser 150 l, Abwasser 45 l, Boiler 15 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat entfällt.

Serienausstattung:

Heizung: Webasto Airtop 2000, Herd: 1-flammig, Kompressor-Kühlschrank: 65 l, Zusatzbatterien: 2 x 115 Ah.

Grundpreis: (Kabine und Ausbau) 45.225 Euro.

* Alle Angaben laut Hersteller





Woelcke

Der Reise-Cruiser

Frank Woelcke hat einen Toyota Land Cruiser HDJ 100 L zum Alkovenmobil umgebaut.

Für seine Kunden tut Frank Woelcke so einiges, zerschneidet auch schon mal ein Auto. So rückte der Reisemobil-Spezialist aus Heimsheim einem Toyota Land Cruiser 100 mit der Trennscheibe auf den Leib, um daraus ein Wunsch-Mobil zu formen. Der Grund: Toyota

bietet den luxuriösen Geländewagen nicht als Pick-up an. Somit kam eine konventionelle, aufsetzbare Wohnkabine nicht in Frage.

Also trennte Woelcke zunächst das hintere Karosserie- teil des Land Cruiser ab und setzte dann eine speziell auf dieses Fahrzeug abgestimmte Wohnkabine auf den Rahmen. Den Dachüberbau und die Formteile für den Übergang vom Basisfahrzeug zur Wohnkabine fertigte er selbst. Zwei Meter Stehhöhe im Innenraum erreicht Woelcke durch ein Aufstelldach mit textilen Wänden.

So imposant das Basisfahrzeug mit seinem hydropneumatischen Fahrwerk und dem 150 kW (204 PS) starken Turbo-Dieselmotor mit 4,2 Litern Hubraum ist, so außergewöhnliche Wünsche hatte der Kunde auch für den Ausbau der 2,60 Meter langen Wohnkabine mit der rückwärtigen Einstiegstür und dem Durchgang zum Fahrerplatz.

An das Fahrerabteil schließt sich eine 1,90 Meter lange Längs-Sitzgruppe an, die sich zu zwei Einzelbetten umbauen lässt. Dazu muss lediglich der Lattenrost-Rahmen in Richtung

Mittelgang gezogen werden. Eine Transporthalterung an der Wand des Waschraums nimmt den schwenkbaren Tisch auf.

Im Heck schließt sich an die rechte Sitzbank der 80 Zentimeter breite Küchenblock mit Zweiflammkocher, Spüle und Kompressor-Kühlschrank an.

Einen besonderen Weg schlug Woelcke bei der Gestaltung der Nasszelle ein: Gegenüber der Küchenzeile steht an der linken Seitenwand ein 70 Zentimeter breiter Schrank. Direkt davor befindet sich die Kassettentoilette und davor



Links: Die ausziehbare Armatur im Küchenblock dient auch als Duschbrause. Rechts: Das textile Hubdach schafft luftige zwei Meter Stehhöhe im Wohnraum.

Technische Daten*

Basisfahrzeug:

Toyota Land Cruiser HDJ 100 L mit 150 kW (204 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe. Antrieb auf Vorder- und Hinterachse.

Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht 3.460 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 2.940 kg. Außenmaße (L x B x H): 547 x 230 x 275 cm, Radstand: 285 cm. Anhängelast: gebremst 3.500 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau:

Dach und Wände in GfK-Sandwichbauweise mit 37 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 2 mm GfK-Unterboden, 37 mm Isolierung aus PU-Schaum und 12 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H): 260 x 200 x 170/200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe 1 x 190 x 85, 1 x 180 x 85 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff ca. 500 l, Frischwasser 120 l, Abwasser 50 l, Boiler 10 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat: 1 x 11 kg.

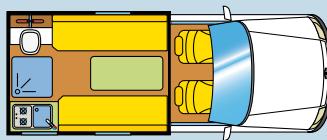
Serienausstattung:

Heizung Truma E 2400, Herd: zweiflammig, Kompressor-Kühlschrank 45 l, Zusatzbatterien: 2 x 115 Ah.

Grundpreis:

95.000 Euro.

* Alle Angaben laut Hersteller



wiederum eine in den Boden vor dem Küchenblock eingelassene Duschwanne. Beim Duschen trennt eine Tür den hinteren Wagenteil zur Sitzgruppe hin ab. Die Spüle des Küchenblocks dient dann als Waschbecken, die ausziehbare Armatur als Duschbrause.

Der Frischwassertank des Reise-Land Cruisers fasst 120 Liter. Eine Truma-Gasheizung vom Typ E2400 erwärmt den Innenraum. Auch ein Warmwasserboiler mit einem Volumen von zehn Litern ist mit an Bord. Zwei 115-Ah-Bordbatterien und ein 80-Watt-Solarpanel

versorgen das Fahrzeug mit elektrischer Energie. Außergewöhnlich groß ist der Kraftstofftank. Statt lediglich 90 Liter im serienmäßigen Land Cruiser fassen die Tanks etwa 500 Liter Diesel. Diese befinden sich unter dem Fahrzeugschrank und in den Stauräumen der Sitzgruppe.

Damit unterwegs trotzdem ausreichend Platz für das Gepäck bleibt, hat Woelcke den Raum über dem Fahrerabteil als Staufach ausgebildet. **fb**
■ Kontakt: F. Woelcke, Heimheim, Tel.: 07033/390994, www.woelcke.de



Hinter der Kassettenoilette befindet sich der Kleiderschrank. Im Fußboden zwischen Küchenblock und Toilette ist die Duschtasse eingelassen.





Procab

Light für schweren Boden

Auf dem kompakten Scam hat Christian Jung einen schicken Allrad-Teilintegrierten realisiert.

Eigentlich ist Christian Jung studierter Biologe. Doch schon früh trieb ihn seine Tüftlernatur dazu, Allrad-Reisemobile zu bauen. Also machte er nebenbei den Meisterbrief im Kfz-Fahrzeugbau-Handwerk. Für sein neues Produkt wählte Jung ein kompakteres Basisfahrzeug, den 5,5-Tonner der italienischen Firma Scam. Optisch dem Ducato sehr nahe, ist das Fahrzeug überwiegend mit der Technik des Iveco Daily unterwegs.

Für seinen Globo light hat Jung den Scam SMT 50 mit einem Radstand von 355 Zentimetern und dem aus dem Ducato bekannten 2,8-Liter-Sofim-Motor mit 107 kW (146 PS) ausgewählt. Der Antrieb erfolgt auf alle vier Räder. Drei zuschaltbare Differenzialsperren, Overdrive und Kriechgang im Verteilergetriebe machen den Globo light auch für Fahrten abseits befestigter Wege tauglich. Auch die Michelin-Sandreifen vom Typ 255/100R16

XZL auf Sprengringfelgen verdeutlichen, wofür der Globo light gedacht ist.

In den fast zehn Zentimeter starken Boden der Wohnkabine hat Jung einen Stahlleiterrahmen einlaminiert und diesen mit dem Basisfahrzeug verbunden. Die übrige Kabine besteht aus 60 Millimeter starken GfK-Sandwichplatten. Türen und Klappen fertigt Christian Jung aus gleichem Material. Diebstahlsichere, weil innen liegende Edelstahl-Scharnierbänder sind ebenso Standard wie stabile Schließzylinder mit Staubschutzkappen und das Einschlüsselsystem. Die selbst gefertigten, doppelt verglasten und einwurfsicheren Fenster sind bündig in die Wände eingelassen. Hochwertige, begeh- und verriegelbare Dachluken aus dem Yachtbau lassen Licht von oben in Wohnraum und Bad. Über dem Bett gestattet eine aussstellbare feste Klappe den Blick auf den nächtlichen Sternenhimmel oder tagsüber den Ausstieg auf das Dach, etwa als Kameraplatzform.

Unter voller Ausnutzung des zulässigen Hecküberhangs auf dem Scam-Chassis hat Procab eine Wohnkabine von 3,62 Metern Länge realisiert. Besonders überlegt hat Jung die Geräte-Ausstattung des Globo

Technische Daten*

Basisfahrzeug:

Scam mit 107 kW (146 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorder- und Hinterachse.

Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht 5.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 4.850 kg. Außenmaße (L x B x H): 600 x 212 x 335 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast: gebremst 2.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau:

Dach und Wände in GfK-Sandwich-Bauweise mit 55 mm Isolierung aus Pu-Schaum, Boden: 3 mm GfK-Unterboden, 70 mm Isolierung aus PU-Schaum und 12 mm Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H): 362 x 200 x 190 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe 200 x 70/60 cm, Heckbett 200 x 130/120 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff 270 l, Frischwasser 200 l, Abwasser 80 l, Boiler 20 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat: 1 x 11 kg.

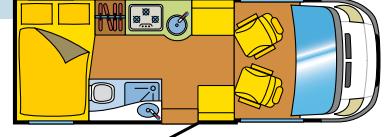
Serienausstattung:

3,4-KW-Diesel-Luftheizung, Herd dreiflammig, Kompressor-Kühlschrank 64 l, Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Grundpreis:

170.000 Euro.

* Alle Angaben laut Hersteller



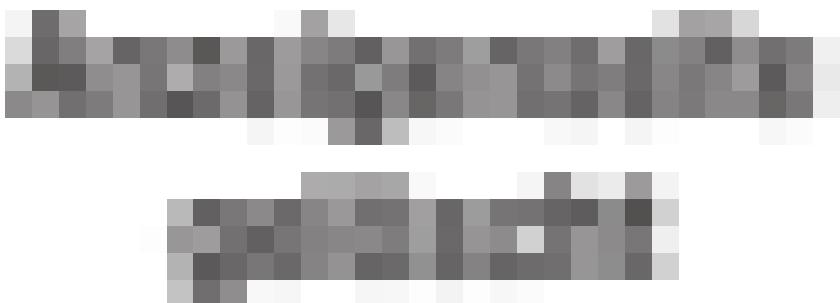
light und seine Vorrats-Kapazitäten konzipiert. Seitlich am Rahmen hängt zusätzlich zum 70-Liter-Serientank ein 200 Liter Diesel fassender Zusatztank, aus dem sich auch die 3,4-kW-Diesel-Warmluftheizung speist. Den 80-Liter-Abwassertank und die Halterung für eine Elfkilo-Gasflasche für den Dreiflammkocher montierte Jung ebenfalls unter dem Fahrzeugschiff. Die Stromversorgung für den 64-Liter-Kompressor-Kühlschrank übernehmen 100-Ah-AGM-Batterien und zwei 50-Watt-Solar-

module. Ein Frischwasservorrat von 200 Litern bunkert in zwei Tanks in den Sitzbänken.

Ein individuell gefertigtes Allrad-Reisemobil hat natürlich seinen Preis. 170.000 Euro verlangt Procab für den 5,5-Tonnen-Allesüberwinder Globo light.

Frank Böttger

■ Kontakt: Procab, 51371 Leverkusen, Tel.: 02173/40547, www.procab.net





Gelände-Fahrschule

Durch dick und dünn

Touren abseits befestigter Wege erfordern neben der geeigneten Technik auch die Umsicht und das Können des Fahrers.

Ein neues Reisemobil muss sich der neue Besitzer im wahrsten Sinne des Wortes erfahren. Denn jedes Auto verhält sich anders, weil die Lage des Schwerpunktes sein Fahrverhalten genauso beeinflusst wie die Anzahl der Achsen oder die Art des Antriebs.

Will der Fahrer auch schwierige Situationen meistern, vor die ihn beispielsweise Wetter oder Geländebeschaffenheit stellen, reicht es nicht aus, mal am Wochenende auf einem leeren Supermarkt-Parkplatz zu üben. Hier bietet ein Fahrsicherheits-Training unter

der Anleitung von Profis auf einem abgesperrten Übungs-Gelände eine wertvolle Hilfe. Diese Fahrschulen vermitteln dem Fahrer das Wissen, das er braucht, um mit seinem Reisemobil schwierige Situationen zu meistern. Als praktische Ergänzung dazu dient ein Kursus in Pannenhilfe. Das Wechseln eines defekten Reifens unter schwierigen Bedingungen ist hierbei ebenso wichtig, wie der sichere Umgang mit dem Bordwerkzeug. Gerade ein falsch angesetzter Wagenheber kann im schlimmsten Fall zu tödlichen Verletzungen führen.

Was für Allrad-Mobile das schwere Gelände, ist für konventionelle Reisemobile unter Umständen schon die nasse Wiese auf dem Campingplatz. Die Verhaltensweise in schwierigem Gelände ist prinzipiell bei allen Fahrzeugen ähnlich. Das gilt für Anfahren, Lenken und Bremsen auf glitschigem Untergrund ebenso wie für das Befahren steilerer Hänge oder für die Reise bei winterlichen Verhältnissen.

Vor der Fahrt ins Gelände steht die Theorie. Die lehrt uns, dass die von einem Rad auf den Boden übertragbare Kraft

von der Radlast und dem Haftreibungsbeiwert abhängt. Je höher beide sind, umso mehr Antriebskraft überträgt das jeweilige Rad auf den Boden.

Die Radlast kann der Reisemobilist durch entsprechende Beladung beeinflussen.

Der Haftreibungswert ergibt sich aus der Beschaffenheit der Reifen und der des Untergrundes. Bei den Reifen entscheidet die Materialmischung, bei schlammigem Untergrund insbesondere die Grobstölligkeit des Profils über die Höhe dieses Werts. Was den Untergrund betrifft, so hat trocke-

ner Asphalt den höchsten und Glatteis den niedrigsten Haftreibungswert.

Der Vortrieb ist nicht allein von der übertragbaren Antriebskraft abhängig, sondern auch davon, dass diese Kraft von der Umfangskraft – dem Drehmoment – nicht übertroffen wird, die über die Kupplung, das Getriebe und die Achsübersetzung an die Räder gelangt. Das erfährt, wer zum Beispiel auf nasser Straße voll aufs Gaspedal steigt, die Kupplung abrupt kommen lässt und einen Kavalierstart hinlegt. Hier übersteigt das an den Rädern ankommende Drehmoment die von den Reifen maximal auf den Boden übertragbare Kraft massiv und bringt so die Räder zum Durchdrehen.

Umgekehrt erreichen gefühlvolle Fahrer selbst auf schmierigem Untergrund, dass die Räder ihren Grip behalten. Schlupfregelnde Systeme wie ASR erleichtern dieses Unterfangen natürlich, aber auch ohne diese Hilfen genügt oft ein einfacher Trick, die Antriebsräder nicht rutschen zu lassen. Der Fahrer versucht, im zweiten oder dritten Gang mit ganz wenig Gas anzufahren. Dank des Getriebes wird nämlich die Umfangskraft, die an den Rädern ankommt, mit jedem höheren Gang kleiner. Wirkt die Feststellbremse auf die Antriebsräder, so verhindert ihr gefühlvoller Einsatz das Durchdrehen der Räder. Zur Unterstützung sollten alle angetriebenen Achsen bis zum zulässigen Wert belastet sein. Mit etwas Übung bestehen auch mit einem konventio-

nellen Reisemobil gute Chancen, einen matschigen oder schneeglatten Platz aus eigener Kraft zu verlassen.

Wichtig für das Fahren im Gelände sind einige weitere Grundsätze, die ebenfalls für alle Arten von Reisemobilen gelten. Einer davon ist, beim Durchfahren schwieriger Passagen unter allen Umständen Zugkraftunterbrechungen – etwa beim Schalten – zu vermeiden. Der Fahrer muss also schon vor dem Einfahren in einen schwierigen Geländeteil den richtigen Gang – bei Allradmobilen eventuell die Differenzialsperren und die Geländeunterstützung – einlegen und dosiert Gas geben. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Motor abgewürgt oder die Räder zum Durchdrehen gebracht werden.

Starke Steigungen oder Gefälle sind stets rechtwinklig, auf keinen Fall schräg zu befahren, denn die Schwerkraft zieht das Fahrzeug hangabwärts und greift dabei am Lastschwerpunkt des Fahrzeugs an, der in einem Reisemobil relativ hoch liegt. Bei Schrägfahrten im schmierigen Hang mit wenig Grip besteht die Gefahr, dass das Fahrzeug seitlich wegtrutscht. Bleibt es dann irgendwo an einer Erhöhung oder auf festerem Untergrund hängen, kann es durchaus umkippen. Bewegt der Fahrer das Reisemobil dagegen senkrecht zur Neigung des Geländes, so bleibt das Fahrzeug richtungsstabil, selbst wenn es die Haltung verliert. Es rutscht einfach hangabwärts, bis es wieder Halt findet.

Vor der Entscheidung, ein unwegsames Gelände mit einem Reisemobil zu befahren, sollte immer die Abwägung stehen, ob es nicht möglich und sinnvoller ist, einen Umweg über ein sicheres Wegstück zu wählen.

Erscheint eine Fahrt auf schwierigem Untergrund unmöglich, so tut sich der Fahrer einen Gefallen, wenn er das Gelände vorher inspiziert.



Wenn nichts mehr geht, hilft oftmals die Muskelkraft einiger Helfer.

Ist es notwendig, schmierige Fahrrinnen oder tiefe Pfützen mit Steinen, Ästen oder Ähnlichem aufzufüllen, sollte das besser vorher erledigt werden als später, wenn alle Räder bereits im Morast stecken. Hier leisten Traktionsmatten und Sandbleche wertvolle Dienste. Wichtig ist, beim Auffüllen Reibung quer zur Fahrtrichtung vorzusehen. Längs eingelegte, feuchte Baumstämme oder nasse Sandbleche geben den Reifen fast keinen Halt.

Manchmal passiert es aber doch: Das Auto hat sich festgefahren und kommt aus eigener Kraft nicht mehr vom Fleck. Dann ist es wichtig, nicht in hektische Betriebsamkeit zu verfallen. Mit etwas Glück gesellen sich zum Fahrzeug ein paar Helfer, die das Gefährt durch Schieben oder Ziehen mit einem Bergegurt unterstützen, bis es wieder griffigen Boden unter den Rädern hat. Reicht die Kraft der Helfer nicht aus, besteht nur noch die Möglichkeit, das Reisemobil mit einem Traktor oder ähnlichem Gerät aus seiner misslichen Lage zu befreien. In beiden Fällen unterstützt der Fahrer den

Bergevorgang möglichst durch den eigenen Antrieb. Meist empfiehlt es sich, die Flucht rückwärts in der eigenen Fahrspur anzutreten.

Bis Hilfe eintrifft, bereitet der Fahrer des Reisemobils sein Fahrzeug auf die Bergung vor. Und jetzt zeigt sich, dass es ungleich schwerer ist, die Räder zu unterfüttern, als eine unwegsame Passage vorher zu entschärfen. In Bergerichtung sollte nichts das Rollen der Räder behindern. Schlamm Steine, aber auch Schneehaufen erschweren die Bergung unnötig. Je nachdem, wie tief das Fahrzeug versunken ist, kann es nötig sein, es vor der Bergung anzuheben. Ansonsten könnten das Reisemobil, die Bergesilien oder das bergende Fahrzeug Schaden nehmen.

Sich wie der Lügenbaron Münchhausen am eigenen Haar aus dem Morast zu ziehen, das schaffen auch die erfahrensten Reisemobilisten nicht. Doch mit etwas Übung lernt der Fahrer eines Reisemobils, die Unannehmlichkeiten beim Fahren in unwegsamem Gelände auf ein Minimum zu reduzieren.

Frank Böttger



Steht das Fahrzeug auf dem Wagenheber, ist der Raum darunter tabu.

Seilwinde – nützlich oder überflüssig?

Bergewinden sind cool und machen mächtig was her. Für Geländeryales sind sie sicher auch notwendig. Denn da heißt es, bestimmte Passagen unter allen Umständen zu meistern. Ob Winden aber auch für Reisemobile sinnvoll sind, ist eine andere Frage. Zum einen hat eine Seilwinde, die ein 3,5 Tonnen schweres Reisemobil bergen kann, ein Gewicht von mindestens 30 Kilogramm. Zweitens erfordert der Einsatz der Winde in der Nähe ein festes Gelaglager, zum Beispiel einen dicken Baum. Drittens müsste eine fest montierte Winde eher am Heck eines Reisemobils als an dessen Front hängen, weil es meistens sinnvoller ist, sich rückwärts aus dem Schlamassel zu ziehen. Hinten aber bieten Reisemobile selten die Möglichkeit der Montage. Viele Fahrzeuge verfügen noch nicht einmal über eine Abschleppöse.



Im grünen Bereich

Die kontinuierliche Sicherheitsforschung bei Hymer zeigt Wirkung. Der Exsis-i macht beim Crash eine gute Figur.

Vor dem neuen Hymer Exsis-i türmt sich eine Barriere auf: ein riesiger Klotz aus Beton, 20 Tonnen schwer und unverrückbar im Boden verankert. Hier wird das nagelneue Mobil auf Ford-Transit-Basis frontal aufprallen, knapp 33 Kilometer pro Stunde schnell. Auftraggeber des Crash-Tests ist die Firma Hymer, durchgeführt wird

er von der BASt, der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Besetzt mit zwei Messpuppen und reichlich Ladung an Bord, macht sich der insgesamt drei Tonnen schwere Integrierte auf seinen letzten Weg.

Dabei steht er unter genauer Beobachtung, nicht nur durch die Ingenieure und Techniker der Firma Hymer, sondern

auch durch die Objektive von Hochgeschwindigkeitsfilmkameras, die das Geschehen aus verschiedenen Perspektiven mit einer Frequenz von 1.000 Bildern pro Sekunde aufzeichnen. Trotz der Vielzahl von Sensoren, die im Fahrzeuginneren die wichtigsten Daten erheben, ist die fotografische Visualisierung nötig, um die Vorgänge während des Aufpralls und kurz danach exakt darstellen und auswerten zu können.

Als der von der Zugvorrichtung bescheinigte Exsis-i die Barriere trifft, hebt es ihn

am Heck aus den Federn. Die GfK-Elemente der Frontpartie bersten, der Vorderbau schiebt sich zusammen. Was als Erstes auffällt: Die Frontscheibe, die sich bislang bei solchen Versuchen immer verabschiedet hat, reißt zwar, sitzt aber noch fest eingeklebt im Rahmen. Die weitere Begutachtung des Wracks ergibt: Der vordere Überhang wurde stark verkürzt, beide Airbags haben rechtzeitig ausgelöst. Die A-Säule sieht unversehrt aus, auch der Raum um Fahrer und Beifahrer widersteht dem Aufprall vollständig. Weil





Auf den ersten Blick sehen die Beschädigung gering aus. Erst bei näherer Untersuchung wird deutlich, dass Elemente wie die Crashbox viel Energie aufgenommen haben. Die Struktur des Vorderwagens ist um 55 Zentimeter kürzer. Sandsäcke, 270 Kilo schwer, waren in der Heckgarage. Die dunklen Spuren am Dummy zeigen, dass er an den Armen Schürfwunden davongetragen hätte.

der getestete Integrierte weder über Fahrer- noch über Beifahrertür verfügt, gibt es hier keine Verschiebungen. „Wir haben bei unserem Crash-Fahrzeug darauf verzichtet. Bei vorangegangenen Tests mit unseren Integrierten gab es mit den Türen nie Probleme“, erläutert Diplom-Ingenieur Klaus Voggel, der bei Hymer für Crash-Tests zuständig ist. Die hätte es auch im aktuellen Fall nicht gegeben: Bereits ab der Vorderachse stellen die Experten keine Deformation der Seitenwände mehr fest.

Leer wiegt der Exsis-i 2,3 Tonnen. Testgewichtsvorgabe waren 3.000 Kilogramm, die Waage zeigte direkt vor dem Crash genau 2.951 Kilo und damit sogar knapp 50 Kilogramm mehr, als das Fahrzeug beladen nach der Norm EN 1646-2 für

vier Reisende wiegen müsste. 271 Kilogramm der Zuladung befanden sich in der Heckgarage. Den Rest der Ladung verteilten die Tester gleichmäßig in den Schränken im Mobil, selbst das Bad war mit Ballast ausgestattet worden.

Umso erstaunlicher fiel das Ergebnis aus: Die Schiebetür im Bad stand nach dem Crash zwar offen, denn der Schließbolzen hatte das Schließblech herausgerissen. „Doch bestand keine Gefahr für die Insassen“, weiß Klaus Voggel. Auch die Tür des in Längsrichtung angeordneten Küchenunterschranks öffnete sich.

Mehr Gefahr ging vom Kleiderschrank direkt hinter dem Beifahrersitz aus. Seine Tür kippte aus der Halterung und neigte sich bedenklich Richtung Dinette – erstaun- ►

Der Fahrerairbag löst zum richtigen Zeitpunkt aus. Kopf und Oberkörper werden im Zusammenspiel mit dem Gurt sanft aufgefangen. Nach dem Aufprall schnellen Oberkörper und Kopf zurück – ein Fall für die Nackenstütze.



licherweise aber erst, als das Mobil schon zum Stehen gekommen war. Offenbar hatte sich beim Crash die vordere Wand des Schranks nach vorne bewegt und dabei – aufgrund der Fixierung im Schloss – die Scharniere herausgerissen. „Die Abstützung der Schrankwand haben wir daraufhin geändert“, beschreibt Klaus Voggel die Konsequenz, die Hymer aus dem Crash-Test zog.

Für die ausführliche Unfallanalyse ziehen die Analytiker die Messwerte hinzu. Eberhard Faerber, leitender Regierungsdirektor der BASt und zuständig für die passive Unfallsicherheit, sieht deutliche Fortschritte gegenüber früheren Versuchen. Er attestiert dem Exsis-i ein gutes



Die GfK-Elemente der Frontpartie sind vollständig gerissen. Die eingeklebte Verbundglas-Frontscheibe ging zwar kaputt, blieb aber in ihrem Rahmen.

Hymer Exsis-i

Testergebnisse

	Fahrer	Beifahrer
HIC (Head Injury Criterion)	175	152
Kopfbeschleunigung (g)	31,6	39,5
Halsextension (Nm)	12,7	14,6
Brustintrusion (mm)	29,6	24,2
Oberschenkelkraft (kN)	0,51	0,34
Unterschenkelkraft (kN)	0,34	0,43
Füße (kN)	0,2	0,16

Frontalaufprall mit 32,7 Kilometern in der Stunde

„Keine Gefahr für die Insassen“, urteilt der leitende Regierungsdirektor der BASt, Eberhard Faerber. Der Experte für passive Fahrzeugsicherheit weist aber auch darauf hin, dass der Frontalaufprall mit nur 32,7 km/h erfolgte, also keiner gängigen Norm entspricht. In Anlehnung an das Bewertungsschema bei Pkw hinsichtlich des Verletzungsrisikos besteht bei dieser Geschwindigkeit durch die Gurtkräfte ein geringes Verletzungsrisiko.

Das Bremspedal drang nur minimal in den Fußraum ein, auch am Lenkrad waren kaum Veränderungen zu erkennen. Keine Veränderungen gab es an der A-Säule, der Überlebensraum für Fahrer und Beifahrer blieb also vollständig erhalten.



Legende Verletzungsrisiko:

■ Sehr gering	■ Gering	■ Moderate	■ Hoch	■ Sehr hoch
---------------	----------	------------	--------	-------------

Technische Daten: Hymer Exsis-i

Karosserie	Ford Windlauf-Chassis mit Hymer-Aufbau
Sitzplätze	4
Baujahr	2006
Leergewicht	2.300 kg
Hubraum	2.200 ccm
Leistung	81 kW
Sicherheitsausstattung:	
ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, ESP, Fahrer- und Beifahrer-airbag, Dreipunktgurte und höhenverstellbare Kopfstützen, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer.	

dem Aufprall 55 Zentimeter kürzer. Das Fahrerhaus des Integrierten hingegen blieb vollständig intakt, die A-Säule hatte sich kaum bewegt. Weder am Lenkrad, noch an der Pedalerie gab es eine nennenswerte Rückverlagerung. Weil zudem die Möbel die Passagiere nicht verletzten, etwa durch Verutschen nach vorne, gab es durchweg zufriedene Mienen. Die Insassen wären mit blauen Flecken davongekommen, schlimmstenfalls mit einem Rippenbruch. „Da hatten wir bei früheren Tests ganz andere Ergebnisse“, so der Regierungsdirektor.

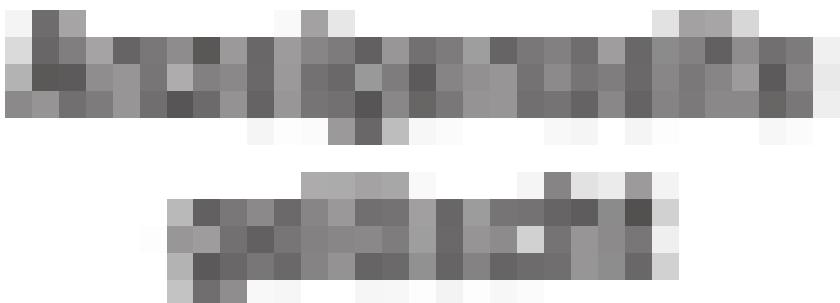
„Wir konnten mit dem Versuch einiges erreichen“, betont Klaus Voggel. Crashbox, Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer, Airbag – das Zusammenspiel der Systeme stimme. Zudem habe Hymer dokumentiert, wie stabil seine Integrierten-Aufbauten seien. Er, Voggel, könne guten Gewissens sagen, dass in manchen Funktionen sogar das Originalfahrerhaus übertroffen, das Sicherheitsniveau von Kastenwagen erreicht worden sei.

Klaus Voggel geht sogar von Vorteilen gegenüber Alkovnen und Teilstrukturen aus, denn die Schwachstelle, den Übergang vom Fahrerhaus zum Aufbau, gebe es hier nicht.

Auf Dummies auf der Sitzbank verzichtete Hymer diesmal. Voggel: „Da hätte es keine neuen Fakten gegeben, zumal sich am Gurtblock und der Aufhängung der Gurtpunkte seit dem letzten Crash nichts Wesentliches verändert hat.“

Eindrucksvoll ist eine Erkenntnis: Lose, schlecht gesicherte Gegenstände im Mobil werden beim Crash oder harten Bremsmanövern zur tödlichen Gefahr. Ein aus Versehen liegen gelassenes kleines Blechteil entwickelte sich selbst bei der geringen Aufprallgeschwindigkeit zum Geschoss. Leicht vorzustellen, wie ein schlecht gesicherter Fernseher auf der Ablage des Kleiderschranks ins Fahrerhaus eingeschlagen wäre.

Heiko Paul





Garagen-Wagen

Immer mehr Kunden verlangen nach zusätzlichem Stauraum im Heck des Teilintegrierten. REISEMOBIL INTERNATIONAL hat den Markt sondiert und stellt zehn Garagenwagen vor.

Teilintegrierte sind des mobilen Paars liebstes Kind. Wendig, flach, einfach zu fahren. Dass sie sich stetig wachsender Beliebtheit erfreuen, belegen die Produktionszahlen der deutschen Reisemobilhersteller. Demnach stieg der Anteil der Fahrzeuge mit Käppi über dem Fahrerhaus an der Gesamtproduktion in den Jahren 2001 bis 2005 von 17,3 auf 32,6 Prozent. Und auch im Jahr 2006 setzte sich dieser Trend weiter fort: Etwa 40 Prozent der potenziellen Reisemobilkäufer wollten einen Teilintegrierten erwerben, das belegen Umfragen.

Beim klassischen Teilintegrierten-Grundriss findet der Kunde im vorderen Teil eine Halbdinette und eine Längsküche. Im Heck stehen – jeweils in Längsrichtung angeordnet – Bad und Bett mit darunter liegendem Stauraum zur Verfügung. In diesen passen zwar problemlos Campingmöbel und sperriges Gepäck, aber keine mobilen Beiboote, Fahrrä-

der beispielsweise. Die müssen an einem Heckträger außen an der Bordwand transportiert werden. Das ist vielen Reisemobilisten zu aufwändig, weil die Kabinenwand für den Anbau des Trägers angebohrt werden muss, zu mühsam, weil sie die Fahrräder später auf den Träger hochwuchten sollen, oder zu gefährlich, weil die teuren Sportgeräte draußen permanent diebstahlgefährdet sind.

Der Ruf nach einer Garage wurde vor Jahren laut. Er fand Gehör. Mittlerweile bieten alle wichtigen Hersteller Teilintegrierte mit quer eingebautem und hoch gesetztem Heckbett samt darunter positionierter Garage an.

Zehn besonders interessante Garagenwagen aus unterschiedlichen Preis- und Ausstattungsklassen hat REISEMOBIL INTERNATIONAL ausgewählt. Was sie eint, sind ihre auf den ersten Blick vollwertigen Heckgaragen.

Was aber macht eine Garage vollwertig? Zunächst einmal

entscheidet das Ladevolumen, also die schiere Größe der Garage. In einige Stauräume quetscht der Hersteller noch Gaskästen oder andere Schränke, welche die Garage verkleinern und beispielsweise das Einstellen von Fahrrädern nur durch Demontage des Lenkers ermöglichen. Ein weiteres Manko sind zu kleine Garagentore oder Türen nur auf einer Seite des Mobils. Manchmal vergessen die Konstrukteure auch die Beleuchtung in der Garage. Nicht weniger wichtig: ein robuster Innenraumboden, wenig kratzanfällige Garagenwände sowie möglichst viele Verzurrösen und andere Befestigungsmöglichkeiten an Boden und Wänden.

Auch das zulässige Gesamtgewicht des Teilintegrierten spielt eine Rolle. Es muss im Verhältnis zum Garagenvolumen stehen. Merke: Je länger das Fahrzeug ist und je größer der Hecküberhang, desto mehr Tonnage wird benötigt, um die Garage nutzen zu können, ohne

die Fahrstabilität zu gefährden. Ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm sollte es schon bei kompakteren Fahrzeugen sein. Und bei größeren Teilintegrierten mit Garage sollte man auf Nummer sicher gehen und den Aufpreis für die Auflastung oder das nächstgrößere Chassis nicht scheuen.

Nicht selten kaschiert ein niedriger Grundpreis überhöhte Zusatzkosten für Auflastungen oder Motorvarianten. Die angegebenen Preise der Garagen-Wagen verstehen sich als Grundpreise mit der Grundmotorisierung des Basisfahrzeugs und der Serienausstattung des Aufbauherstellers inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer.

Dazu kommen in jedem Fall noch Zusatzkosten wie Überführung, Zulassung, TÜV-Gebühr und Gasprüfung. Diese Nebenkosten sind von Hersteller zu Hersteller verschieden. Mancher Anbieter überhöht diese Preise künstlich, um den Grundpreis unter eine psychologische Schwelle zu drücken.

Damit Sie wissen, wie teuer Sie tatsächlich kaufen, stellt REISEMOBIL INTERNATIONAL Grundpreis und Zusatzkosten getrennt dar. Juan J. Gánero



TEC Rotec 682 TI

Garage LxBxH
220 x 100 x
120 cm

Schicker Zeitgenosse

Mit metallic-blauem Fahrerhaus und grau-blauer, glattwandiger Alu-Kabine wirbt der 6,98 Meter lange Rotec 682 TI von TEC um die Käufergunst.

Ab 48.620 Euro ist der schicke, mit großer, beleuchteter Heckgarage (nur einseitig beladbar, aber mit Alu-Riffelblech sowie Verzurrsschiene und Ösen) ausgestattete Teilintegrierte zu haben.

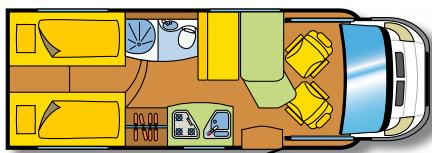
Der Rotec rollt auf einer Fiat-Ducato-Basis mit Tiefrahmenchassis, verbreiterter Hinterachse sowie 100-PS-Turbo-dieselmotor vom Band. 130 PS Leistung kosten 1.761 Euro extra, 157 PS sogar 4.106 Euro. Gegen 3.130 Euro Aufpreis ist der 3,5-Tonner auch als Viertonner erhältlich. Die Dach- und Wandstärken betragen 30 Millimeter, der Boden ist 40 Millimeter dick.

ABS, ASR, Fahrerairbag, elektrische Fensterheber und Außenspiegel sowie Zentralverriegelung mit Fernbe-

dienung gehören genauso zur Serienausstattung des Rotec-Garagenwagens wie die Truma-C-6002-Heizung, der 97-Liter-Kühlschrank und PU-Rahmenfenster.

Über der Heckgarage platziert Hersteller TEC im 682 TI zwei längs eingebaute, 195 Zentimeter lange Einzelbetten, die 80 und 88 Zentimeter breit sind. Ganz nach persönlichem Geschmack lassen sie sich auch zum 206 mal 195 Zentimeter großen Doppelbett erweitern. Eine klassische Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen steht im Bug des Teilintegrierten als Sitzgruppe zur Verfügung. Die restliche Einrichtung setzt sich aus einer Längsküche mit Dreiflammkocher und großer Dunstabzugshaube sowie einem großen Längsbad mit separater Duschkabine zusammen. Zusatzkosten: rund 400 Euro.

■ Infos: Tel.: 02583/9306-100, www.tec-caravan.com




Hymer Van 522
**Garage LxBxH
200 x 85 x
105 cm**

Klein, aber oho

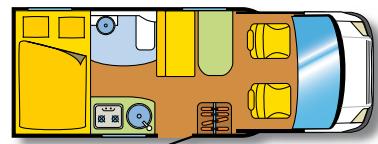
Trotz einer kompakten Fahrzeulgänge von 5,98 Metern schafft es Hymer, seinem Van eine für diese Klasse ordentlich dimensionierte Heckgarage zu bescheren. Zurrösen und Beleuchtung sind bei den Oberschwaben in der Garage Standard, eine zweite Außenklappe jedoch nicht.

Aufgebaut wird der 38.720 Euro teure Teilintegrierte auf Ford Transit mit Flachboden-chassis und 110-PS-Turbodie-selaggregat. Der Aufpreis für die 130-PS-Motorvariante be-trägt 1.620 Euro. Die Kabine wird in Hymer-typischer PUAL-Bauweise mit geschäumter Isolierung und 35 Millimeter

dicken Wänden sowie einem insgesamt 38 Millimeter starken Boden mit Holzplatte gefertigt. Fahrer- und Beifahrerairbag sowie ABS, Traktionskontrolle und Tempomat gehören zur Serienausstattung. Eine Halbdinette und ein mannshoher Kleiderschrank im Bug, die Längsküche mit Zweiflammkocher und ein sehr clever gestaltetes Vario-Bad bilden

die Basis der Einrichtung. Ver-vollständigt wird sie durch das 192 mal 132 Zentimeter große Heckbett des Hymer Van 522. Zusatzkosten: rund 400 Euro.

■ Infos: Tel.: 07524/999-0, www.hymer.com

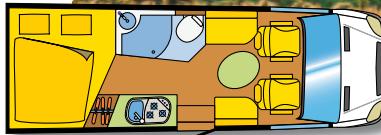

La Strada Nova L
**Garage LxBxH
195 x 94 x
110 cm**

Gehobene Kompaktklasse

Ab 72.998 Euro nennt der Teilintegrierten-Fan den Nova L von La Strada sein Eigen. Das Besondere an dem 6,34 Meter langen Freizeitfahrzeug ist sei-ne in GfK-Monocoque-Bauwei-se gefertigte Kabine aus einem Guss. Die Wände und das Dach bestehen außen aus drei Millimeter dickem GfK. Darauf folgt eine 20 Millimeter dicke Isolierung aus PE-Schaum. Die Innenwände setzen sich aus zwei Millimeter starkem GfK und Feuchtigkeit absorbi-rendem Vlies zusammen. Den Boden des 3,5-Tonners kleiden die Hessen mit zwei Millime-

ter GfK, 12 Millimeter starker Hartfaserplatte, 30 Millimeter dicker PE-Schaum-Isolierung und einer drei Millimeter starken Sperrholzplatte samt PVC-Belag aus. Das schafft Solidität.

Als Basis dient dem Teilintegrierten, dessen Heckgarage beidseitig beladbar, beleuchtet und mit Zurrösen versehen ist, der Mercedes Sprinter mit 2,2-Liter-Maschine und 109 PS. Weitere drei Motorvarianten sind gegen Aufpreis erhältlich. Mit der 184 PS leistenden Topmotorisierung der 3,0-Liter-Maschine kostet



der Nova L 77.400 Euro. Die Auflastung auf 3,88 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht be-lastet das Budget zusätzlich mit 1.155 Euro.

ABS, ASR, ESP sowie Fahrer- und Beifahrerairbag gehö-ren zur Serienausstattung des Garagenwagens. Zwei Längs-

sitzbänke, ein ovaler Tisch und drehbare Frontsitze bilden den Wohnraum im Bug des Nova L. Mittig stehen die Längsküche mit Dreiflammkocher sowie das Längsbett mit separater Dusch-kabine. Das Heckbett über der Garage misst 205 mal 159/110 Zentimeter. Zusatzkosten: ca. 400 Euro.

■ Infos: Tel.: 06008/9111-0, www.lastrada-mobile.de

Chausson Flash 04

French Connection

Aus Frankreich stammt der 5,99 Meter lange Chausson Flash 04. Der kompakte Teilintegrierte baut auf Ford Transit mit Flachbodenchassis auf, leistet in der Basisversion 110 PS (130 PS 1.040 Euro Aufpreis) und besitzt eine praxisgerecht dimensionierte, beleuchtete und mit Zurrösen ausgestattete Heckgarage, die aber leider mit einer Außenklappe auskommen muss.

Zur Serienausstattung des im Grundpreis 36.120 Euro teuren Reisemobils gehören unter anderem Fahrer-Airbag, ABS, Tempomat, elektrische Fensterheber und Außenspiegel sowie eine Zentralverriegelung für das Fahrerhaus. Die Gfk-Sandwichkabine ist 35 und 30 Millimeter stark (Dach und

Wände) und mit Styropor isoliert. Der Holzboden ist insgesamt 37 Millimeter dick.

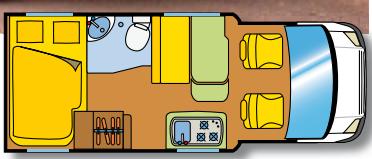
Das Heckbett über der Garage misst 215 mal 142/126 Zentimeter. Dazu gibt es ein Längsbett mit integrierter Duschtasse, eine kompakte Längsküche sowie eine Halbdinette. Serienmäßig gehören eine Kraftstoff-Standheizung sowie eine Motorwärmetauscher-Heizung für den Wohnraum zur Ausstattung des französischen Teilintegrierten. Zusatzkosten: Überführung



Garage LxBxH
217 x 125
114 cm

rund 800 Euro, Kfz-Brief und TÜV 297 Euro.

■ Infos: Tel.: 04821/68050, www.chausson.tm.fr





Weinsberg Imperiale V

Garage LxBxH
204 x 85 x
119 cm

Form folgt Funktion

Ab 37.730 Euro gibt es den 5,99 Meter kurzen Weinsberg-Teilintegrierten Imperiale V auf Fiat Ducato mit Flachboden-chassis und 100-PS-Maschine. Wer mehr Leistung wünscht, muss für 130 PS 1.770 Euro und für 157 PS 3.940 Euro zusätzliche an den Händler überweisen. Die Kabine ist in Alu-

Sandwichbauweise gefertigt und verfügt über 33 Millimeter dicke Wände sowie einen 40 Millimeter starken Boden.

Die Heckgarage fasst zwei Fahrräder, ist beleuchtet, aber lediglich über die Beifahrerseite beladbar.

Modern, nahezu futuristisch gestaltet Weinsberg den

Innenraum des Teilintegrierten. Hier kommen ergonomisch geformte Möbel zum Einsatz. Der Tisch der Halbdinette lässt sich verbreitern und zur Seite drehen, so dass auch der Mitreisende auf dem gedrehten Beifahrersitz daran essen kann.

Die Längsküche des 3,5-Tonnen-Mobils ist mit einer

kreisrunden Spüle mit Designerarmaturen ausgestattet, das Längsbett hat eine integrierte Duschkabine.

Das quer eingebaute Heckbett misst 204 mal 136/126 Zentimeter. Zusatzkosten: rund 400 Euro.

■ Infos: Tel.: 06664/890
www.knaus-tabbert-group.de



Dethleffs Globevan 1



Garage LxBxH
200 x 95 x
120 cm

Der Sparzwerg

Mit einer Gesamtlänge von 5,96 Metern gehört der 36.499 Euro teure Dethleffs Globevan 1 zu den kompakten und preisgünstigen Mobilen mit Garage auf dem Markt.

Trotz seiner Kürze besitzt der Globevan 1 eine beleuchtete und mit Zurrösen versehene Heckgarage, die zwei Fahrräder fassen kann. Auf eine zweite Garagenklappe auf der Fah-

rerseite muss der Reisemobilist allerdings verzichten.

Als Basis dient dem Mobil der Ford Transit mit Flachboden-chassis und 110 PS. Gegen 1.669 Euro Aufpreis rollt der

3,5-Tonner mit 130 PS über die Straße. Fahrer- und Beifahrer-Airbag sind Serie, ABS, Traktionskontrolle und elektronische Differenzialsperre ebenfalls. Die Alu-Kabine hat einen Standardholzrahmen mit Styropor-Isolierung und 41 (Boden) beziehungsweise 34 Millimeter (Dach und Wände) Dicke.

Über der Heckgarage positioniert Dethleffs quer ein 193 mal 135/130 Zentimeter großes Bett.

Die Einrichtung ergänzt das längs installierte Vario-Bad sowie die kompakte Längsküche mit Dreiflammkocher. Zusatzkosten: ca. 400 Euro.
■ Infos: Tel.: 07562/987-0,
www.dethleffs.de

Verlockendes Angebot

Zum Preis von 41.499 Euro bietet der Orangecamp 60 dem Teilintegrierten-Fan nicht nur eine stattliche, beleuchtete und beidseitig beladbare Heckgarage, sondern auch viel Platz sowie eine üppige Anzahl serienmäßiger Extras, die üblicherweise teuer erkaufst werden müssen. So gehören unter anderem eine Rückfahrkamera, Sat-Antenne, Markise, Tresor, TFT-Farbfernseher und ein Gaswarner zur Serienausstattung des Teilintegrierten. Mit einer Gesamtlänge von 7,21 Metern gehört der in Italien gefertigte Orangecamp 60 zu den ausgewachsenen Vertretern seiner Gattung. Der GfK-Aufbau besitzt Wandstärken von 32 Millimetern, einen insgesamt 72 Millimeter starken Boden sowie eine 40 Millimeter dicke Dachkonstruktion.

Innen sorgen helle Möbel mit Echtholzfurnier sowie elegante Polsterbezüge mit Mikrofaser-Einsätzen für ein angenehmes Wohngefühl.

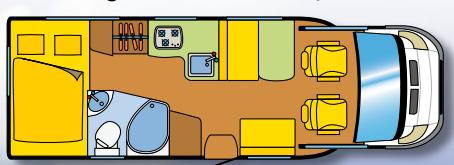
Der vordere Wagenteil des Teilintegrierten beherbergt eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen so-

wie eine Längssitzbank. Dazu gesellen sich in Fahrzeugmitte die große L-Küche mit Dreiflammkocher, 150-Liter-Kühlschrank und Gasbackofen sowie das mit Holzmöbeln bestückte Bad. Eine separat eingebaute und mit zwei Wasserabläufen versehene Duschkabine vereinbart den Sanitärraum.

Das erhöht und quer montierte Heckbett misst 220 mal 143 Zentimeter. Eine zusätzliche, 220 mal 130 Zentimeter große Schlafgelegenheit lässt sich aus der Sitzgruppe im Bug bauen.

Aufgebaut wird der Teilintegrierte auf Fiat-Ducato-Basis mit 130 PS Leistung und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Das Vier-Tonnen-Chassis kostet 3.000 Euro extra. Mehr Leistung (157 PS) schlagen zusätzlich mit 1.500 Euro zu Buche. ABS, ASR, EBD sowie Fahrer-Airbag und elektrische Fensterheber gehören zur Serienausstattung. Zusatzkosten: 1.590 Euro.

■ Info: Tel.: 07021/50991-0, www.emr-campers.com





LMC Liberty Finish TI 7205 G

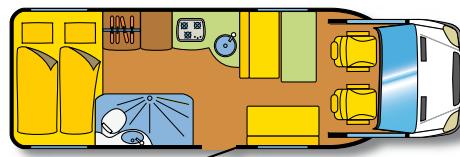
Garage LxBxH
208 x 91 x
124 cm

Glänzendes Finish

Mit einer Gesamtlänge von 7,54 Metern bietet der LMC Liberty Finish TI 7205 G nicht nur viel Platz zum Wohnen, sondern auch eine großvolumige Garage mit zwei Außenklappen, Beleuchtung und Zurrösen. Die nimmt nicht nur zwei Fahrräder problemlos auf, sondern zusätzlich auch noch sperriges Gepäck.

Zum Grundpreis von 65.650 Euro rollt der 3,5-Tonner

auf Mercedes Sprinter CDI 313 mit 129 PS vom Produktionsband. 3,88 Tonnen Gesamtgewicht gibt es gegen 1.226 Euro Aufpreis. Fahrerairbag, ABS, ASR, ESP sowie Bordcomputer und elektrische Fensterheber und Außenspiegel sind Serie. Der Beifahrer-Airbag muss mit 465 Euro erkauf werden, leistungsstärkere Motoren mit 150 oder 184 PS kosten jeweils 548 und 3.464 Euro mehr.



Die silberfarbene Alu-Kabine wird im Sandwichverfahren mit Holzgerippe, 30 Millimeter dicker Wand- und Dachstärke sowie 26 Millimeter starker Isolierung aus Styropor gefertigt. Der 40 Millimeter dicke Holzboden besitzt ebenfalls eine 30 Millimeter starke Isolierung aus Styropor.

Den Innenraum stattet die Sassenberger mit einer Halbdinette

und einer Längssitzbank vorne aus. Eine große L-Küche sowie ein Bad mit separater Dusche ergänzen die Einrichtung. Die Maße des Heckbettes fallen mit 204 mal 132/120 Zentimetern eher bescheiden aus. Zusatzkosten: etwa 400 Euro.

■ Infos: Tel.: 02583/270, www.lmc-caravan.com

Hobby Van

Garage LxBxH
200 x 80 x
120 cm

Rollender Ästhet

Hobby fertigt seinen 36.830 Euro teuren und 6,07 Meter langen Van zwar im herkömmlichen Alu-Sandwichverfahren mit Holzrahmenverstärkung. Allerdings peppten die Nordmänner die silberfarbene Fassade des Vans mit einem aufgesetzten und eleganten Gfk-Heck sowie flotten Radläufen und auf das Fahrzeugdesign abgestimmten Fenstern auf. Das verleiht dem Teilintegrierten eine ansprechende Optik.

Die Garage des 3,5-Tonners fasst zwei Fahrräder. Sie ist beleuchtet und mit Zurrösen ausgestattet und besitzt auf



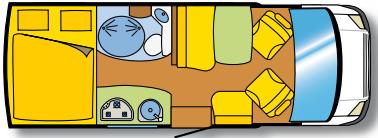
der Fahrerseite eine zusätzliche – wenn auch deutlich kleinere – Ladeklappe. Als Basis dient dem Hobby Van der Ford Transit mit Flachbodenchassis und 110 PS leistender Turbodieselmaschine. Für 130 PS werden zusätzlich 600 Euro Aufpreis fällig. ABS, EBD, Fahrer- und

Beifahrerairbag sowie Tempomat gehören zum Lieferumfang der Serie.

Die Einrichtung besteht aus einer Halbdinette und Längssitzbank im Bug. Dazu kommen eine große Längsküche und ein Längsbett mit Rund-Duschkabine. Das

Heckbett misst 196 mal 130 Zentimeter. Zusatzkosten: rund 400 Euro.

■ Infos: Tel.: 04331/606-0, www.hobby-caravan.de



Roller Team Granduca Garage P

Garage LxBxH
216 x 140 x
115 cm

Großraumtransporter

Mit dem Transport von Beibooten hat der 7,14 Meter lange und ab 46.790 Euro teure Granduca Garage P keine Probleme. Seine geräumige Heckgarage bietet genug Platz für zwei Fahrräder und sperriges Ladegut. Dazu ist sie beidseitig über zwei große

Klappen beladbar, beleuchtet und mit Aluschiene samt Zurrsößen ausgestattet. Die Basis stellt der Fiat Ducato mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und 130-PS-Turbodieselaggregat. Für

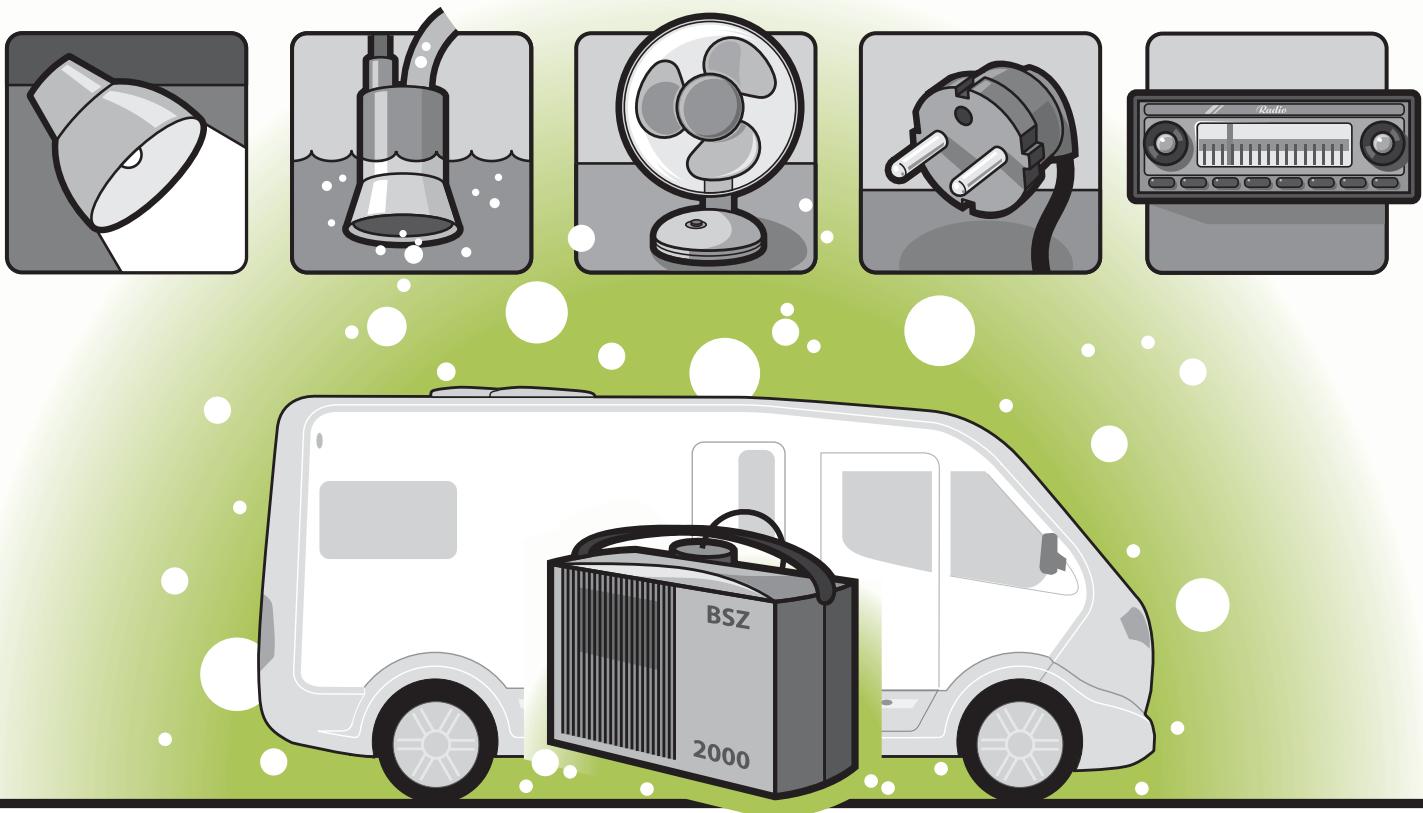
1.800 Euro mehr treiben den Italiener sogar 157 Pferdestärken an.

Die geräumige L-Küche des Teilintegrierten ist großzügig mit einem Vierflammkocher, 150-Liter-Kühlschrank sowie einem Gas-Backofen ausgestattet.

Das Längsbett ist – typisch für italienische Hersteller – mit einer separaten Duschkabine bestückt. Geschlafen wird im 216 mal 140 Zentimeter großen Heckbett über der Garage und der 216 mal 120 Zentimeter großen Liegefläche, die aus dem Umbau der Sitzgruppe im Bug des Teilintegrierten resultiert. Zusatzkosten: rund 1.200 Euro.

■ Infos: Tel.: 02581/9271845
www.trigano.it





Technik von morgen

Brennstoffzellen scheinen die Energieversorgung der Zukunft zu sichern. Welche Vorteile bieten sie schon heute?

Noch tut sich die Brennstoffzelle als jüngste Energiequelle im Reisemobil etwas schwer. Wie jede Technik, die den Kinderschuhen entwachsen will, kämpft sie mit relativ geringen Stückzahlen und daraus resultierendem hohen Preis. Und der schreckt viele interessierte Reisemobilisten ab.

Dennoch verkauft Hersteller Smart Fuel Cell SFC, bislang einziger Anbieter einer serienreifen Brennstoffzelle, laut eigenem Bekunden jeden Monat 400 Exemplare. Offensichtlich wiegen die Vorteile der Brennstoffzelle nicht nur bei ausgesprochenen Technik-Freaks schwer.

Wesentlicher Vorzug der Brennstoffzelle: Sie arbeitet unabhängig von Jahreszeit und Sonnenstand. Tag und Nacht

funktioniert das System. Auch sommerliche Wärme oder winterliche Kälte hat auf den Effekt der Brennstoffzelle, Strom fürs Reisemobil zu erzeugen, kaum einen Einfluss.

Gute Perspektive: In der Entwicklung der Brennstoffzelle für Reisemobile steckt noch enormes Potenzial. Das von Heizungshersteller Truma für 2008 angekündigte Modell VeGA (REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2006) soll mit einer Leistung von 250 Watt die bislang von SFC-Topmodell Efoy 1600 gesetzte Grenze von 65 Watt beinahe vervierfachen. Nicht nur, dass der Wert von 250 Watt direkt für den Betrieb vieler Stromverbraucher ausreicht. Über einen Zeitraum von 24 Stunden liefert VeGA theoretisch bis zu 500 Ah an die Batterie. Daran gemessen verweilt die Solartechnik seit Jahren auf einem mittleren Leistungsniveau, das zudem von äußeren Einflüssen abhängt.

Dass die Brennstoffzelle bei Bedarf rund um die Uhr arbeitet, ist ein wichtiges Argument für diese Technik. Hinzu kommt der geräuscharme Betrieb der Zelle. Zwar arbeitet das System nicht völlig ohne Laut, doch nur ganz empfindliche Gemüter sollten sich im Schlaf gestört fühlen, zumal ein fachgerechter Einbau einer Brenn-



Der in Kanistern gelieferte Brennstoff der EFOY belegt zusätzlichen Platz.

**In dieser Reihe
bisher erschienen:**

RM 12/06 — Batteriebilanz
RM 01/07 — Solartechnik
RM 02/07 — Generatoren

stoffzelle in ein Reisemobil zusätzlich den Schall dämmt.

Aber nicht nur das eigene Befinden schont die Brennstoffzelle. Auch die Nachbarn auf dem Stellplatz leiden weder unter Lärm noch unter Abgasen: Die Zelle selbst wandelt in erster Linie Wasserstoff und Sauerstoff zu reinem Wasser und erzeugt dabei elektrische Energie. Da sie aber systembedingt nicht reinen Sauerstoff, sondern den Sauerstoffanteil der Umgebungsluft nutzt, entstehen als Abgase Kohlenmonoxid, Kohlendioxid und Stickoxide. Allerdings in geringem Maße, wie Verfechter der Technologie versichern.

Entsprechend ihrer Herkunft und Vorgeschichte setzen die Hersteller von Brennstoffzellen unterschiedliche Ausgangsstoffe ein. Das derzeit einzige in Deutschland verkaufte System Efoy von SFC verwendet Me-

thanol, eine Alkoholvariante. Die so genannte Direkt-Methanol-Brennstoffzelle (DMFC Direct Methanol Fuel Cell) spaltet das Methanol in Wasserstoff und Kohlenstoff und gewinnt im selben Schritt die Energie.

Die DMFC ist eine Variante der PEM-Brennstoffzelle, die ihren Namen von einer Protonen durchlässigen Membran erhält (PEM Proton Exchange Membrane), dem wesentlichen Bau teil der Zelle.

Der Unterschied zwischen PEM und DMFC besteht in der Beschichtung der Zellenmembran. Während in der klassischen PEM die Gase Wasserstoff und Sauerstoff reagieren, akzeptiert die Weiterentwicklung DMFC das flüssige Methanol an Stelle des gasförmigen Wasserstoffs. Methanol ist in den von SFC verwendeten Kanistern problemlos zu handhaben. Allerdings ist es relativ ►



Als Treibstoff für Brennstoffzellen kommen derzeit Methanol oder Wasserstoff, zukünftig wohl auch Propan oder Diesel in Frage.



Pro & Contra

Bereits die heute erhältlichen Brennstoffzellen punkten mit Vorteilen, welche weder Generatoren noch Solarmodule bieten

So überzeugen sie durch:

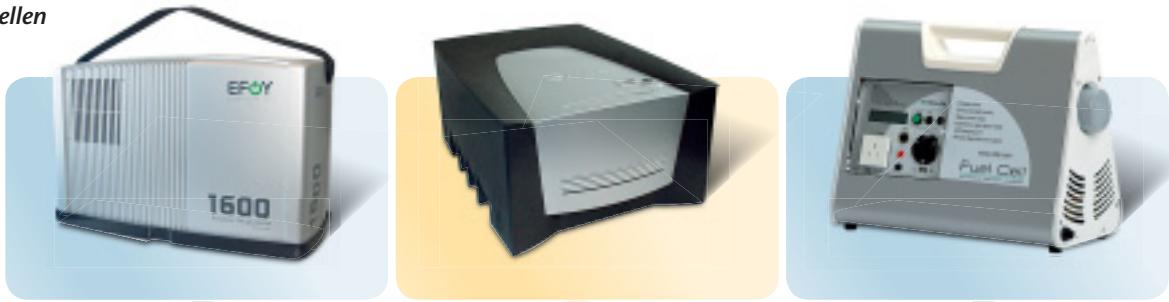
- ✚ geringes Geräusch
- ✚ geringe Schadstoffemission
- ✚ Unabhängigkeit von Sonnenstand
- ✚ hohen Wirkungsgrad

Auf der anderen Seite stehen Brennstoffzellen noch am Anfang einer Entwicklung, die noch großes Potential aufweist

Derzeit leiden sie noch unter:

- relativ geringer Leistung
- hohem Anschaffungspreis
- hohen Treibstoffkosten
- mangelhafte Brennstoff-Infrastruktur
- vergleichsweise kurzer Lebensdauer

Kommende Systeme dürfen von einigen Nachteilen nicht betroffen sein oder zu ihrem Serienstart von zwischenzeitlichen Verbesserungen profitieren. Daher könnte eine Kaufentscheidung zukünftig leichter zu Gunsten der Brennstoffzellen ausfallen – zumal die Konkurrenten technisch auf der Stelle treten.



Hersteller	Smart Fuel Cell			Truma	Voller	Webasto/Vaillant
Modell	Efoy 600	Efoy 1200	Efoy 1600	VeGA	ABC	k. A.
Brennstoff		Methanol		Propan	Wasserstoff	Diesel
Zellentyp		DMFC		PEM	PEM	SOFC
Leistung	25 W	50 W	65 W	250 W	70 W	geplant 5.000 W
Gewicht	6,3 kg	7,5 kg	7,6 kg	< 20 kg	9 kg	k. A.
Verfügbarkeit System	erhältlich			geplant 2008	erhältlich	geplant 2010
Infrastruktur Brennstoff	im Aufbau			vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden
Preis	2.000,-	3.200,-	3.700,-	geplant 4.000,-	7.250,-	k. A.

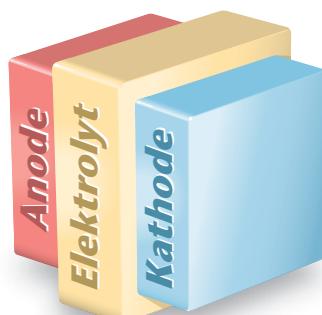
teuer und bislang nur bei ausgesuchten Händlern erhältlich.

Klimaspezialist Truma propagiert als Brennstoff Propan. Die Brennstoffzelle VeGA wurde der Öffentlichkeit als Modell erstmals auf dem Caravan Salon 2006 gezeigt. Im hauseigenen Labor indes soll VeGa bereits erfolgreich laufen. Truma schaltet der PEM-Brennstoffzelle einen Entschwefeler wie einen Reformer vor. Das erstgenannte Bauteil befreit das Flüssiggas von Schwefel und anderen unerwünschten Stoffen, so dass ein wasserstoffhaltiges Gas übrig bleibt. Anschließend trennt der Reformer das Propan in Wasserstoff und seine restlichen Bestandteile auf.

Der Wasserstoff fließt anschließend in die PEM-Brennstoffzelle. Wie auch für Heizungen nimmt Truma in Anspruch, dass das Propan im System quasi ohne Rückstände umgesetzt wird und kaum Abgase entstehen.

Auch das englische Unternehmen Voller entwickelt gegenwärtig eine Brennstoffzelle, die Propan nutzen soll. Das Modell VE600 soll Anfang 2008 verfügbar sein, seine Leistung sogar 1000 Watt betragen.

Aktuell bieten die bei Fachleuten bekannten Briten bereits das System ABC (Automatic Battery Charger) an, das direkt Wasserstoff nutzt und ein Problem der Brennstoffzelle verdeutlicht: Wegen fehlender Infrastruktur ist Wasserstoff für Privatleute praktisch nicht verfügbar. Als Konsequenz hat der deutsche Vertrieb Udomi von dem System ABC bisher nur einige Geräte an Lehranstalten verkauft.



Wie Batterien besitzen auch Brennstoffzellen zwei durch ein Elektrolyt trennte Elektroden.

Dabei ist die Ausstattung des 7.250 Euro teuren Geräts durchaus interessant. Das System mit einer Leistung von 70 Watt baut auf einer PEM-Brennstoffzelle auf, besitzt eine Batterieladefunktion und einen 12-Volt-Gleichspannungsausgang. Zusätzlich ist ein Inverter integriert, der den Anschluss von 230-Volt-Verbrauchern erlaubt. Ungewöhnlich ist der USB-Anschluss an der Gerätefront, der sogar das Laden von modernen Multimediasystemen über das aus der Computertechnik bekannte USB-Datenkabel erlaubt.

Außerdem bietet die Truma auf, besitzt eine Batterieladefunktion und einen 12-Volt-Gleichspannungsausgang. Zusätzlich ist ein Inverter integriert, der den Anschluss von 230-Volt-Verbrauchern erlaubt. Ungewöhnlich ist der USB-Anschluss an der Gerätefront, der sogar das Laden von modernen Multimediasystemen über das aus der Computertechnik bekannte USB-Datenkabel erlaubt.

Außerdem bietet die Truma auf, besitzt eine Batterieladefunktion und einen 12-Volt-Gleichspannungsausgang. Zusätzlich ist ein Inverter integriert, der den Anschluss von 230-Volt-Verbrauchern erlaubt. Ungewöhnlich ist der USB-Anschluss an der Gerätefront, der sogar das Laden von modernen Multimediasystemen über das aus der Computertechnik bekannte USB-Datenkabel erlaubt.

Der innere Aufbau der Brennstoffzelle unterscheidet sich von den schon genannten Zellen. Die so genannte Festoxid-Brennstoffzelle SOFC (Solid Oxid Fuel Cell) besitzt keine Membran als Elektrolyt, sondern einen keramischen Körper. Dank der bei dieser Brennstoff-

variante hohen Prozesstemperaturen von 1.000 Grad Celsius verbrennt laut Webasto der gesamte Diesel ohne nennenswerte Emissionen und soll dabei eine elektrische Leistung von fünf Kilowatt liefern. Die Entwicklung ist jedoch noch nicht abgeschlossen, mit einer Markteinführung ist frühestens 2010 zu rechnen.

Die Brennstoffzellen von Truma und Webasto werden das Interesse an Brennstoffzellen noch erhöhen, denn Gas und Diesel hat jedes Reisemobil von Hause aus an Bord. Den Nachteil gegenüber Generatoren und Solarmodulen, einen zusätzlichen Treibstoff zu handhaben, wird durch sie eliminiert. Die ohnehin knappe Zuladung und der begrenzte Stauraum bleiben durch den Brennstoff unangetastet. Bleibt aus Sicht der Technologie also nur zu hoffen, dass Truma, Voller Energy und Webasto ihre Zeitpläne einhalten können. kig

Links

www.diebrennstoffzelle.de
www.efoy.de
www.voller-energy.com
www.truma.de

Historie und Zahlen

Das Prinzip der Brennstoffzelle wurde schon im Jahr 1839 vom englischen Physiker Sir William Robert Grove beschrieben – die Grundlagen der Technik sind also gar nicht so neu. Doch weil damals die fertigungstechnischen Fähigkeiten fehlten, geriet das elektrochemische Kraftwerk zunächst gegen Verbrennungsmotoren und später auch gegen Solarzellen ins Hintertreffen. Erst mit zunehmendem Umweltbewusstsein wurde die Forschung Mitte des letzten Jahrhunderts wieder verstärkt.

Wie eine Batterie oder ein Akku ist die Brennstoffzelle eine galvanische Zelle, die zwei durch ein Elektrolyt getrennte Elektroden besitzt. Speichert die Batterie elektrische Energie nur, generiert die Brennstoffzelle unter Zuführung von Wasser- und Sauerstoff kontinuierlich Elektrizität.

Für den täglichen Umgang von geringer Bedeutung, für technisch Interessierte aber erwähnenswert: Die Brennstoffzelle besitzt einen höheren Wirkungsgrad als andere Formen der Stromerzeugung. Bei den elektrochemischen Kraftwerken liegt er bei 40 bis 65 Prozent, während er bei Dieselmotoren zwischen 20 und 35 und bei Ottomotoren und Solarzellen gar nur zwischen 10 und 20 Prozent liegt. Der Wirkungsgrad der seltenen Gasturbinen kann Werte zwischen 15 und 40 Prozent annehmen.



In Reisemobilen sind bislang nur die verschiedenen Brennstoffzellenmodelle von SFC anzutreffen.



Durch das Entfernen einer Trennwand lässt sich das Volumen des Frostfachs bequem dem normalen Kühlraum zuschlagen – der dann sogar niedrigere Temperaturen erreicht.

Kühlschränke

Eine runde Sache

Dometic präsentiert eine neue Kühlschrankgeneration: die 8er-Serie.

Konkurrenz belebt das Geschäft. Auch bei Kühlschränken für Freizeitfahrzeuge wird diese abgedroschene Phrase nun zur Gewissheit. Denn nie zuvor gingen mit einem Modellwechsel bei Dometic so viele Änderungen einher und wurden Schwachstellen so schnell korrigiert wie seit dem Auftritt von Thetfords Konkurrenzkühl- schränken auf dem Parkett der Freizeitbranche.

Allein die nackten technischen Daten der neuen Absorbermodelle verdeutlichen die Anstrengungen, zu denen der Siegener Branchenriese mittlerweile gezwungen ist: Sage und schreibe 15 Prozent weniger elektrische Energie sollen die Geräte nun im Gasbetrieb benötigen. Der Dank hierfür gebührt laut Dometic in erster Linie einer verbesserten Gehäuseisolation und einer effizienteren Steuerung.

Aber auch die Bedienung hat gewonnen. Der wackelige

Verschluss der Vorgängerserie hat bereits wieder ausgedient und wurde durch einen vielversprechenden Mechanismus ersetzt. Das Schloss selbst wanderte auf mittlere Höhe der Tür und will nun mehr Sicherheit bei Unfällen garantieren, da der Kühlschrankinhalt die Tür unten nicht so leicht aufdrücken kann.

Die Winter- bzw. Lüftungs- stellung aktiviert der Mobilist neuerdings direkt am Schloss, indem er einen Teil dessen ein Stück weit herauszieht.

Die nur von oben zu betätigende Entriegelung lässt sich wohlwollend als Kindersicherung bezeichnen und vorübergehend am Verschluss- haken blockieren. So hält nur noch die magnetische Dichtung die Tür zu, ohne dass der Haken greift. Wie ein heimischer Kühlschrank lässt sich die Tür in der Folge an nahezu beliebiger Stelle fassen und ohne Betätigen der Entriegelungstaste öffnen. Eine pfiffige



Die Bedienung der Kühlschränke wurde in vielen Punkten einfacher. Dazu tragen insbesondere das LED-Display der AES-Modelle sowie das neue Schloss mit integrierter Belüftungsstellung bei.

Ergänzung der Schließtechnik ist die optionale, mit der Fahrzeugzündung gekoppelte elektrische Verriegelung. Sie nimmt dem Fahrer die Verriegelung von Hand ab und verhindert das unbeabsichtigte Aufschwingen der Tür während der Fahrt.

Die Integration der Innenbeleuchtung in das Schloss ist dagegen serienmäßig. Dometic verspricht sich dadurch eine

bessere Ausleuchtung des Kühlraums. Zusammen mit der automatischen Lichtabschaltung nach zwei Minuten reduziert der Einsatz von vier sparsamen Leuchtdioden den Stromverbrauch zusätzlich. Außerdem ertönt ein Warnsignal, sobald die Tür länger geöffnet ist.

Im Alltag überzeugt die flexible Einteilung von Rosten und Etageren, die der Camper den



Der Verschluss-haken an der Tür lässt sich blockieren, sodass der Kühlschrank am Stellplatz bequem und ohne Betätigen der Entriegelungstaste zu öffnen ist.



Der wackelige Entriegelungs-hebel der 7er-Serie musste einer Taste weichen, die dank guter Führung besser zu betätigen und weniger anfällig ist.

eigenen Erfordernissen anpassen kann. Das Frischhaltesystem für Obst und Gemüse lässt sich unterteilen, alle Innenbehälter in der Spülmaschine reinigen.

Geblieben sind die drei Bedienkonzepte AES für vollautomatischen Betrieb, MES zur manuellen Wahl einer der Energiearten Gas, 12 oder 230 Volt

sowie die Modelle mit Piezozündung. Ein LED-Display wertet nun aber die AES-Variante weiter auf. Es nennt die Betriebsart und gibt dank Selbstdiagnosesystem im Falle einer Störung Hinweise für den Techniker. Um bei Nacht nicht zu stören, blenden die Leuchtdioden nach einigen Sekunden ab.

Aber auch das Gehäuse ist weiterentwickelt. 1,5 Kilogramm gewinnt die Kunststoffkonstruktion gegenüber der Vorgängerversion aus Metall. Durch einen schmaleren Türrahmen vergrößert sich die Dekorfläche. Rahmen und Bedienpanel sind nun auch in anderen Farben als nur Grau lieferbar. Je nach Kundenwunsch – sprich den Vorstellungen der Freizeitfahrzeugherrsteller – wollen die Siegener die Farbe dem Mobilien anpassen. Auch die seitlichen Griffmulden sind der weiterverarbeitenden Industrie geschuldet. Die leichtere Handhabung

entlastet die Monteure und reduziert die Montagekosten.

Spektakulär ist das entnehmbare Frosterfach. Durch das Entfernen der Trennwand mit angeschlagener Frontklappe wächst der Standardkühlraum um die Volumina von Frosterfach und Trennwand an. Mit den vereinten Kräften der beiden Verdampfer erreichen die neuen Geräte dann gar einen um bis zu vier Grad Celsius kälteren Kühlraum als die vergleichbaren Vorgänger. Trotz gewölbter Türen schrumpfte das Volumen des Standard-Kühlraums allerdings geringfügig.

Dometic will die Modelle der 8er-Serie zunächst parallel zur aktuellen 7er-Serie verkaufen. Zu Beginn sollen den Reisemobilherstellern Größen von 80 bis 115 Litern zur Verfügung stehen. Den Reisemobilisten präsentiert Dometic die 8er-Serie auf dem Caravan Salon in Düsseldorf Ende August. *kjg*

Schließtechnik**Taktvolles Eindringen**

Für Reisemobile mit Zentralverriegelung bietet ibk Systemtechnik aus Münster eine nachrüstbare Notöffnung an. Sie ist besonders für Fahrer in-

teressant, die hin und wieder ihre Schlüssel im Fahrzeug vergessen. Einfach mit dem Finger einen zuvor programmierten Rhythmus an die Scheibe klopfen und die Schlosser entriegeln wie von Geisterhand. Sperren lassen sich die Türen mit knock-in-key dagegen nicht. Das laut Hersteller einfach zu installierende System kostet 50 Euro und ist direkt bei ibk zu beziehen. Tel.: 06071/35041, www.ibk-sys.de.

Ohne Schlüssel öffnet knock-in-key die Zentralverriegelung des eigenen Fahrzeugs.

**Dachausstieg****Notausgang nach oben**

Im Falle eines Unfalls soll der Dachausstieg KASI von KRD Sicherheitstechnik einen zuverlässigen Fluchtweg darstellen. Er ist im Gegensatz zu den in Reisemobilen bislang eingebauten Dachfenstern von Hause aus als Ausstieg konzipiert und bietet eine 50 mal 70 Zentimeter große Öffnung. Da schlüpfen auch Mobilisten mit einer weniger sportlichen Figur durch.

Das nachrüstbare KASI erfordert einen Dachausschnitt

von 97 mal 53 Zentimeter und eignet sich für Einbautiefen zwischen 45 und 65 Zentimeter. Das integrierte Fenster aus Polycarbonat verspricht mit seiner Doppelverglasung eine gute Wärmedämmung, lässt sich kippen und aufstellen sowie mit dem eingebauten Rollo verdunkeln. KASI soll ohne Montage 700 Euro kosten und durch jeden Kfz-Betrieb einzubauen sein. Tel.: 04152/80860, www.krd-sicherheitstechnik.de.



Mit der geschlossenen Abdeckung von Wöelcke gelangen weder Langfinger noch unerwünschte Sonnenstrahlen durch das Fenster ins Reisemobil.

Fensterabdeckungen**Gut abgeschirmt**

Reisemobilhersteller Wöelcke fertigt neuerdings Abdeckungen für die Ausstell- und Schiebefenster S3 und S4 von Seitz, die sich auch an Mobilen anderer Marken nachrüsten lassen. Die Platten aus bruchfestem, per Hand laminiertem GFK wiegen zwischen fünf und sieben Kilogramm, sollen Schatten spenden und als Schutz vor Einbrechern dienen. Sie tragen maximal zwei Zentimeter auf, lassen sich leicht vom Innenraum aus ver- oder entriegeln

und nach außen schwenken. Bei einer Abnahme ab drei Stück sind auch andere Maße lieferbar.

Inklusive Montage in Heimsheim kostet eine Abdeckung in der weißen Standardfarbe RAL 9016 ab 500 Euro. Eine Lackierung in Wagenfarbe ist möglich und kostet zusätzlich ab 170 Euro. Die Lieferzeit beträgt sechs Wochen, für den Anbau rechnet Wöelcke mit einem Tag. Tel.: 07033/390994, www.woelcke.de.

Taschenlampe**Konsequenter Sinneswandel**

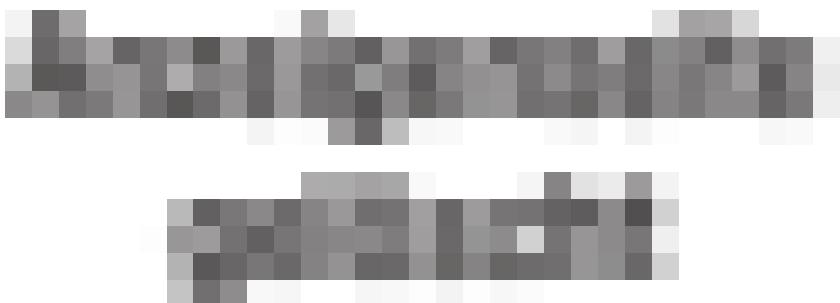
Der renommierte Taschenlampenhersteller Maglite bietet neuerdings nicht nur komplette Leuchten mit LED-Technik an, sondern auch so genannte Upgrade-Module. Die rüsten die bereits verkauften, klassischen Stablampen mit Glühbirnen auf die moderne, Energie sparende Technik um.

Die Austauschsockel mit je einer 3-Watt-Leuchtdiode sind für Modelle mit zwei, drei oder

vier Mono- oder Babyzellen verfügbar und kosten zwischen 30 und 40 Euro. Durch den Tausch der Leuchtmittel mit dem original Upgrade-Modul bleibt die Garantie der Taschenlampe auf Material- und Herstellungsfehler von zehn Jahren erhalten. Tel.: 0611/186890, www.maglite.de.



Mit einem Umrüstset lassen sich auch ältere Taschenlampenmodelle von Maglite mit der neuen LED-Technologie ausstatten.





Hecklastig

Ein Motorradträger am Ducato X 2/50 erfordert Änderungen am Rahmen.

Um eine große Zuladung zu erzielen, sparen die Reisemobilhersteller an allen Ecken und Enden Gewicht ein – auch am Rahmen. Die Dimensionierung der Rahmenverlängerung von Sawiko für die aktuelle Du-

cato-Baureihe reicht zwar aus, um den Hecküberhang inklusive Beladung zu tragen. Sollen jedoch ein Motorradträger oder eine Anhängerkupplung am Rahmen befestigt werden, muss die TÜV-geprüfte

Konstruktion der Neuenkirchener zusätzlich verstärkt werden: Nur ein festerer und steiferer Rahmen besitzt trotz der Mehrbelastung durch ein Zweirad oder einen Anhänger ausreichend Reserven.

Wer technisch versiert ist, kann durchaus selbst Hand anlegen: Sawiko erreicht die Verstärkung nicht durch einen Tausch bereits verbauter Teile, sondern durch die Montage zusätzlicher Parts. Gut ein Dutzend Schrauben muss der

Monteur auf jeder Seite lösen, bevor er die zusätzlichen Verstrebungen, Platten und Winkel mit den schon installierten Anschluss- und Zwischenstücken verbindet. Die Tragfähigkeit der Längsträger erhöhen die Konstrukteure von Sawiko jeweils durch ein weiteres Profil, das exakt in das U-Profil des montierten Längsträgers passt und damit dessen Wandstärke quasi verdoppelt.

Ob eine Anhängerkupplung oder ein Heckträger



Fotos: Göller

Der Monteur muss die Längsträger der Rahmenverlängerung bei der Montage einer Anhängerkupplung oder eines Heckträgers mit Profilen und Winkeln verstärken.



Elektrische Erweiterung

Für einen Heckträger mit Leuchtenträger und eine Anhängerkupplung ist am Fahrzeugheck eine Steckdose erforderlich. Sawiko bietet für deren Anschluss einen bereits konfektionierten Kabelstrang an. Dieser greift die Stromversorgung an den schon vorhandenen Leitungen für die Beleuchtung ab, erstreckt sich aber auch bis ins Fahrerhaus, um dort die Signale von Dauerplus (Klemme 30) und geschaltetem Plus (Klemme 15) zu ergattern.



*Ohne Steckdose funktionieren
hinter weder Kupplung noch Träger.*

montiert werden soll, entscheidet über die Wandstärke des Querträgers, der die Rahmenverlängerung am Heck abschließt.

Den Kugelkopf einer Anhängerkupplung verschraubt der Monteur an einer stabilen Querverbindung, während er die Aufnahme für einen Motorradträger am Längsträger befestigt. Der Querträger muss in diesem Fall keine große Last aufnehmen und kann aus einem Profil mit geringerer Wandstärke und Gewicht bestehen.

Die Verstärkung der Rahmenverlängerung ist also überhaupt kein Hexenwerk. Die Arbeiten müssen allerdings fachgerecht ausgeführt werden, da sie in die Stabilität und damit die Sicherheit des Mobils eingreifen. Obwohl der Umbau in die Fahrzeugpapiere eingetragen wird, darf der Besitzer die Montage selbst ausführen. Scheitern wird sie, wenn Grube oder Hebebühne fehlen: Die komplette Montage geht unter dem Fahrzeugheck vonstatten – ohne diese Hilfsmittel zu Lasten des Rückens.

kjg



Abschluss mit dem Leuchtenträger.



Rahmen-Bedingungen

Alle Chassis für den neuen Fiat Ducato im Detail: Welche Vor- und Nachteile haben Original- und Zubehör-Fahrwerke? Und welches passt zu welchem Reisemobiltyp?

Die vierte Generation des Fiat Ducato ist noch besser an das Leben als Basisfahrzeug angepasst als die Vorgänger: Für den intern als X2/50 bezeichneten neuen Transporter hat Fiat ein eigenes Tiefrahmenfahrgerüst für Reisemobile entwickelt und trotzdem bessere Voraussetzungen geschaffen, die noch tiefer bauenden Fahrwerke der Firma Al-Ko anzuflanschen. Reisemobilherstellern und Kunden stehen damit gleich drei Fahrgerüste zu Verfügung, die wir im Einzelnen vorstellen.

Das neue original Tiefrahmen-Chassis von Fiat heißt Special und löst das Flachbodenfahrgerüst ab, bei dem sich



Zu leicht: Ohne Aufbau ist das Special-Chassis nicht tragfähig. Aufbauhersteller müssen ihre Bodenplatten verkleben, verschrauben oder per Hilfsrahmen (links) sicher befestigen.



Auf den Leiterrahmen ohne Fahrerhaus (Windlauf) baut Hymer den B-CL. Das leichtere Special-Chassis verzichtet auf das obere Rahmenprofil.





Extrabreit: Für Reisemobile auf Special- und Normalchassis hat Fiat eine starre Hinterachse mit knapp zwei Metern Spurbreite und Stabilisator entwickelt.

Original-Fahrgestelle mit Fahrerhaus oder Windlauf

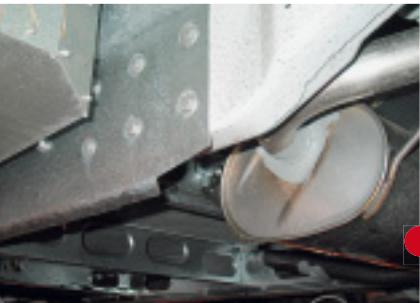
Radstand mm	Länge mm	Spurweite hinten mm
3.000	4.808	1.790**/1.980
3.450	5.258	1.790**/1.980
3.800*	5.608	1.790**/1.980
4.035	5.843	1.790**/1.980
4.035	6.208	1.790**/1.980

*Radstand nur für Reisemobile, **Kastenwagen/Normalchassis

ein durchgehender Blechboden vom Fahrerhaus bis zur Hinterachse zieht. Das Special-Chassis dagegen entspricht dem original Leiterrahmen-Chassis, bei dem das obere Rahmenprofil (Omega-Profil) eingespart wird. Dadurch verliert der Rahmen fast 100 Kilogramm

Gewicht und 14,5 Zentimeter Bauhöhe, aber auch Steifigkeit. Trotzdem ist das Special-Chassis steifer als der alte Flachboden. Stabilität gewinnt der Special durch den Reisemobilaufbau zurück, dessen Bodenplatte auf den breiten Quer- und Längsträgern des Special-Chassis ►

verschraubt und/oder verklebt oder mit einem Hilfsrahmen form- und kraftschlüssig befestigt sein muss. Die meisten Reisemobilhersteller wählen die Klebe-/Schraubvariante, während zum Beispiel Bürstner verzinkte Hilfsrahmen fertigt und per U-Schellen am Chassis verankert (Bild Seite 96 ganz oben).



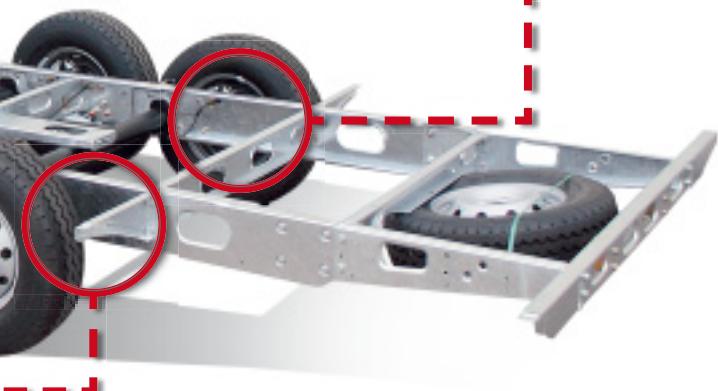
Perfekt vorbereitet: Fiat liefert Ducato-Triebköpfe (rechts) mit Rahmenstummeln aus, die exakt auf die Al-Ko-Rahmenteile angepasst sind.



Tiefer gelegt: Durch Einzelradaufhängung und Drehstabfederung liegen Rahmen und Achse auf gleicher Höhe. Das schafft Platz für doppelte Böden.

Baukastensystem:

Al-Ko realisiert Wunschradstände im Millimeterbereich. Mit der Air-Top-Luftfederung lassen sich nun auch Serienchassis auf 3,7, 3,85 und 4,25 Tonnen auflasten.



Fahrerhaus oder Windlauf mit Al-Ko amc-Chassis

Radstand Zweiachser mm	Längen mm*	Spurweiten hinten mm
3.000 (nur 35 Light)	4.798	1.860/1.980
ab 3.450	bis	1.860/1.980
bis 4.700	7.264	1.860/1.980
Radstand Dreiachser	Längen mm	Spurweiten hinten mm
3.450 - 4.700	6.012 - 8.191	1.860/1.980



In Verbindung mit Spezial- und Leiterrahmen bietet Fiat erstmals eine Hinterachse mit 1,98 Metern Spurweite an, bei der die Räder 26 Zentimeter weiter auseinander stehen als bei der Standardachse für Pritschen- und Kastenwagen. Die Vorteile des neuen Spezial-Chassis: Zuladung und

Fahrstabilität wachsen, der Fahrzeugschwerpunkt sinkt (Erläuterungen dazu im Kasten auf Seite 100). Mit vier Radständen und fünf Rahmenlängen ist das Spezial-Chassis selbst für Sieben-Meter-Mobile eine – vor allem günstigere – Alternative zum eingangs erwähnten Al-Ko-Chassis. ►

Löcher in Längs- und Querträgern machen das Al-Ko-Fahrwerk rund 43 Kilogramm leichter als das Special-Chassis von Fiat.



Auch der herkömmliche Leiterrahmen mit zu geschlossenen Längsholmen verschweißten Omega-Profilen steht bei einigen Reisemobilherstellern hoch im Kurs. Hymer zum Beispiel stellt die Baureihe B-CL auf den steiferen, günstigeren, aber auch schwereren der beiden Fiat-Originalrahmen, womit in einem Zug die Vor- und Nachteile dieses Unterbaus genannt wären. Übrigens: Wegen des hohen Rahmens muss der B-CL auf den doppelten Boden des teureren B-SL verzichten.

Denn der B-SL rollt auf einem Al-Ko-Chassis, der dritten und teuersten Art, den Fiat Ducato zu einer tragfähigen Reisemobilbasis zu machen. Damit die von Al-Ko gefertigten, verzinkten Rahmenteile exakt passen, stattet Fiat seine Triebköpfe (Antriebseinheiten ohne Rahmen und Hinterachse, mit oder ohne Fahrerhaus) ab Werk mit vorgebohrten Rahmenstummeln aus. Die Oberkante der Al-Ko-Chassis liegt nach Montage 22 bzw. zwölf Zenti-

meter tiefer als die von Leiterrahmen- und Special-Chassis.

Die Absenkung des Rahmens und damit auch des Schwerpunkts erzielen Fiat und Al-Ko durch die tief sitzenden Rahmenstummel und durch einzeln aufgehängte Hinterräder. Da es im Gegensatz zur Starrachse kein mitfederndes Achsrohr mehr gibt, kann der Rahmen bis auf Höhe der Radnaben abgesenkt werden. Die Federung übernehmen bei den Chassis von Al-Ko Metallstäbe, die sich beim Einfedern der Räder verdrehen und Spannung aufbauen. Drehstabfederungen beanspruchen durch ihre horizontale Anordnung quer zur

Fahrtrichtung weniger Platz als Schraubenfedern.

Um Gewicht zu sparen, sind Rahmenholme und Quertraversen, wo immer möglich, gelöchert. Messungen mit drei inklusive Rahmenverlängerung 4,10 Meter langen Rahmenstü-

cken sollen trotz höherer Biegesteifigkeit einen Gewichtsvorteil von knapp über 40 Kilogramm gegenüber dem Special-Chassis von Fiat ergeben haben. Auf dem Messtisch ungeschlagen bleibt der original Fiat-Leiterrahmen.

Gewichte und Achslasten mit Original-Fahrgestell

Typ	zulässiges Gesamtgewicht	maximale	
		Vorderachslast	Hinterachslast
Ducato light			
30	3.000 kg	1.630 kg	1.650 kg
33	3.300 kg	1.750 kg	1.900 kg
35	3.500 kg	1.850 kg	2.000 kg
Ducato heavy (Maxi)			
35	3.500 kg	2.100 kg	2.400 kg
40	4.000 kg	2.100 kg	2.400 kg

Gewichte und Achslasten mit Al-Ko amc-Chassis

Typ	zulässiges Gesamtgewicht	maximale	
		Vorderachslast	Hinterachslast
Ducato light			
35	3.700 kg	1.850 kg	2.000 kg
Ducato heavy (Maxi)			
35	3.850 kg	2.100 kg	2.400 kg
40	4.250 kg	2.100 kg	2.400 kg
40*	4.500 und 5.000 kg	2.100 kg	3.000 kg

*Dreiachser

Ein kleines bisschen Fahrwerkstechnik

Welchen Einfluss haben Schwerpunktshöhe, Spurweite und Achskonstruktion (Abstand zwischen den Rädern einer Achse) auf das Kurvenverhalten?

Bei Kurvenfahrt setzt am Schwerpunkt des Fahrzeugs die Fliehkraft an. Man kann sich die Fliehkraft vorstellen wie ein Seil, das an einer mitten im Fahrzeug befestigten Öse zum Kurvenaußenrand zieht. Je höher der Schwerpunkt liegt, desto größer ist die Tendenz des Reisemobils, sich zu neigen. Beispiel aus dem Alltag: Je höher man auf einer Leiter steigt, desto kipplerig wird sie.

Mit einer großen Spurweite (Abstand zwischen den Rädern einer Achse) kann einem hohen Schwerpunkt und damit der Seitenneigung entgegen gewirkt werden. Je „breiter“ das Reisemobil auf der Straße steht, desto stabiler wird das Kurvenverhalten. Zurück zum Beispiel Leiter: Je weiter die Leiterrholme gespreizt sind, desto stabiler steht sie.

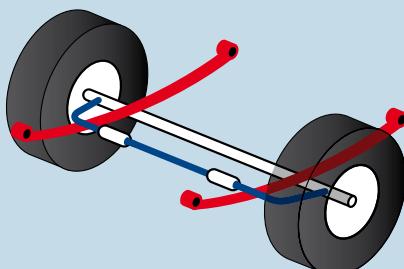
Natürlich hat die Achskonstruktion großen Einfluss auf Fahrkomfort und Fahrsicherheit. Die Vorderachse des Fiat Ducato bleibt unabhängig von Bauart und Chassis gleich. Deshalb sollen hier die konstruktiven Unterschiede zwischen den Starrachsen der Serienfahrgestelle und der Einzelradaufhängung des Al-Ko-Chassis zur Sprache kommen.

Bei der Fiat-Starrachse sind beide Räder über einen Holm miteinander verbunden, können sich also nicht unabhängig voneinander bewegen. Der Achs-

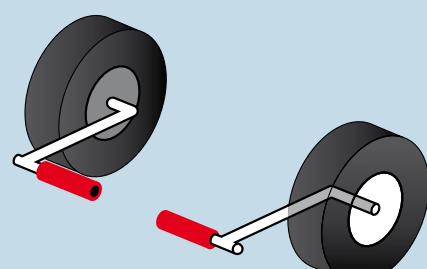
körper wird von Blattfedern geführt. Ein Vorteil der Starrachse ist ihre einfache und damit günstige Bauweise. Fahrdynamisch und konstruktiv ist sie mit Nachteilen behaftet. Eine blattgefedeerte Starrachse beansprucht mehr Bauraum als eine Einzelradaufhängung und kann wegen größerer ungefederter Massen nicht so sensibel agieren. Ferner bleiben die Räder an einer Starrachse beim Einfedern in ihrer Grundposition. Eine Veränderung von Radsturz und Vorspur (Radneigung horizontal und senkrecht) zur zusätzlichen Stabilisierung des Fahrverhaltens geschieht nicht. Unbedingt angewiesen ist die Starrachse auf den bei Fiat-Wohnmobilchassis serienmäßigen Stabilisator. Er verhindert, dass das kurvenäußere Rad das kurveninnere Rad aushebelt, indem

er die Einfederbewegung des einen Rades auf das andere überträgt und so der Hebelwirkung entgegenwirkt.

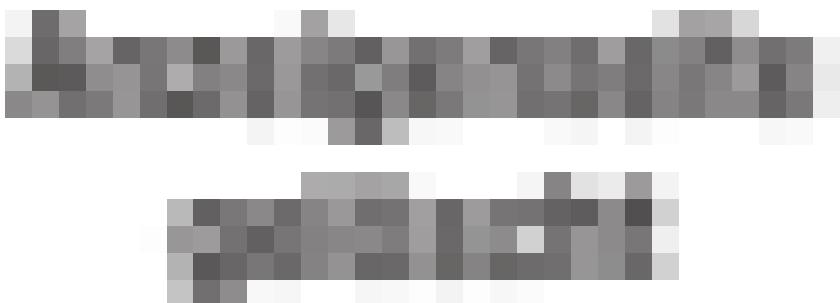
Al-Ko setzt bei seinen Tiefrahmenchassis auf einzeln aufgehängte Räder. Das trotzdem vorhandene Achsrohr beherbergt die zur Federung benutzten Drehstäbe, federt also selbst nicht mit und kann deshalb starr zwischen den sehr tief positionierten Chassisholmern angebracht werden. Die Räder werden an Schwinghebeln geführt, die im V-förmig gekröpften Achsrohr stecken. Durch die Kröpfung des Rohres ändern die Räder durch ihre Federbewegungen Vorspur und Sturz: Je stärker das Rad belastet wird, desto stärker stemmt es sich gegen die Seitenkräfte, ähnlich wie ein Skifahrer, der seine Fahrt durch die Pflugstellung der Skier stabilisiert.



Starrachse mit Blattfeder (rot) und Stabilisator (blau)



Einzelradaufhängung mit Drehstabfeder (rot)





Fotos: Claus-Georg Petri

Dicht gedrängt: Am Band reihen sich rohe Karosserien des Ducato auf.

„Genau hier“, erklärt Carmine Stile, 57, und deutet auf den Lageplan der riesigen Halle, „fügen Roboter Seitenwände und Dach zusammen. Bei 308 Varianten der Karosserie und 174 Fahrgestellen ist Präzision gefordert.“ Hier entstehen auch jene Ducato, die über ein Fahrwerk für den Reisemobilaufbau verfügen, zu erkennen an den Rahmenprofilen wie den Dachausschnitten überm Fahrerhaus.

Carmine Stile, Ingenieur und Herr über die Blech-Montage, kennt jeden Arbeitsgang der 400 Roboter: „Sie setzen genau 3.380 Schweißpunkte an jedem Ducato.“ Die restlichen 1.626 Verbindungsstellen punkten Menschen an die richtige Stelle.

Eindeutig jedoch dominieren seelenlose Maschinen: Pätzne auf die Sekunde, genau auf den Millimeter hieven sie die vorgefertigten, verzinkten Stahlbleche in den Verarbeitungsprozess. Gelenkig drehen sich stählerne Arme, chromblitzende Zangen, die entfernt an Hände erinnern, greifen nach dafür vorgesehenen Armierungen, Schweißautomaten verspritzen blaue Funken. Monoton, aber exakt.

Carmine Stile versichert: „An 30 Karosserien in jeder der drei Schichten messen elektronische Augen einer ausgetüftelten Apparatur, ob Toleranzen und Spaltmaße stimmen.“ Erst dann rollen die Rohkarosserien auf einem Untergestell durch einen 800 Meter langen Tunnel.

An dessen Ende nimmt sie die Mannschaft von Matteo D'Angelo in Empfang: „Wir verleihen dem Ducato jede ge-

Wiege des Ducato

Deutschlands beliebteste Reisemobil-Basis entsteht in einer top-modernen Fabrik in Italien: Exklusiver Blick hinter die Werkstore.

Mit sonorem Brummen springt der Motor an. Es ist das erste Mal, dass die vier Kolben durch die Zylinder hetzen, dass sich der Fiat aus eigener Kraft bewegt: Vom Ende des Produktionsbandes auf den Abstellplatz – das erste Stück Weg jedes neu gebauten Ducato.

Bis zu diesem Start ins automobile Leben legt der Kleintransporter innerhalb von 30 Stunden – so lange dauert es, einen Ducato zu bauen – eine beachtliche Strecke zurück. Die Stationen, die das werksintern „X2-50“ genannte Fahrzeug durchläuft, beginnen in der größten Karos-

seriehalle des Fiat-Konzerns: Auf 99.280 Quadratmetern erstreckt sie sich in Atessa im Val di Sangro als Teil des 1.211.340 Quadratmeter großen Werks SEVEL (siehe Kasten). Im blank gewiesnerten Fußboden spiegeln sich durch die großflächigen Fenster die Berge der Abruzzen.



Gut vorbereitet: Bis der Fiat Ducato in die Kataphorese, ein elektro-chemischer Korrosionsschutz, abtaucht, hat er einige Stationen der Karosseriefertigung hinter sich. Insgesamt dauert es 30 Stunden, bis an dem Kleinlaster alles montiert ist.

wünschte Farbe", verrät der Chef der Lackiererei. Seit April 2005 ist dieser höchstmoderne Teil von SEVEL in Betrieb. „Mehr als 120 Farben sind möglich“, weiß der 45-Jährige. Nötig war die neue Anlage, nachdem vor allem auf dem deutschen Markt der Ruf diverser Reisemobilhersteller nach anderen Farbtönen als nur Weiß immer lauter wurde.

Die Lackiererei birgt einige hochtechnische und chemische

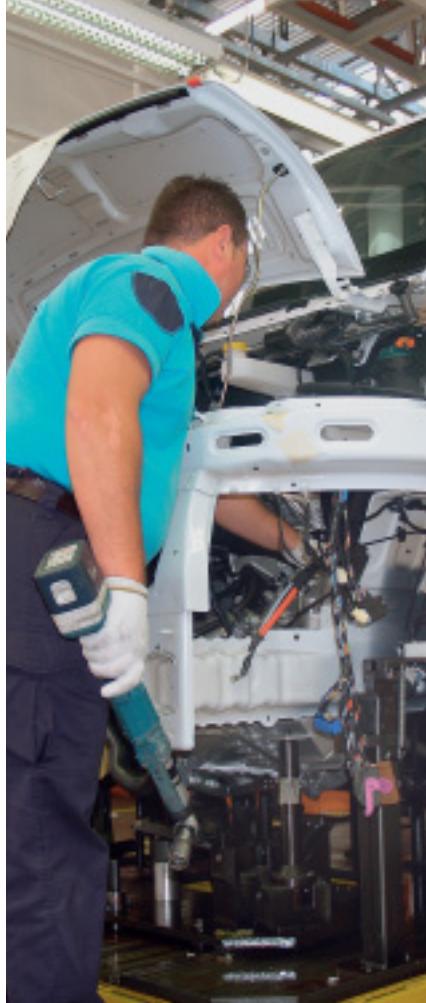


Stationen in sich. Die schlummern versteckt in einem dunklen Tunnel: Zunächst werden die Karosserien in einem Bad entfettet, damit sie später den Lack gut annehmen. Dann trocknet ein 190 Grad heißer Luftstrom die rohen Fahrzeuge.

Im nächsten Becken taucht der Ducato komplett in ein Bad ein. Bei dieser elektro-chemischen Kataphorese gelangt positiv geladener Lack in alle

Hohlräume der negativ geladenen Karosserie, sogar in Kapillare. Matteo D'Angelo erklärt: „So erzielen wir einen besonders hohen Korrosionsschutz.“

Die so versiegelten Fahrzeuge gelangen nun in menschliche Hände. Ein Team aus jungen Frauen und Männern dichtet jeden einzelnen Ducato an seinen Nahtstellen ab. Ist das Silikon getrocknet, rollt die Karosse durch eine Art Wasch- ►



SEVEL: Daten und Fakten

Das Werk SEVEL (Società Europea Veicoli Leggeri) in Val di Sangro/Abruzzen ist ein 1978 geplantes und 1981 in Betrieb genommenes Gemeinschaftswerk der Konzerne Fiat und PSA. In SEVEL laufen ausschließlich Kleinlastwagen der Ducato-Baureihe vom Band. Dazu gehören außer dem Fiat Ducato die baugleichen Modelle Peugeot Boxer und Citroën Jumper. Insgesamt hat das Werk von Anbeginn bis Ende Juni 2006 genau 3.169.704 solcher Fahrzeuge gebaut, 1.693.085 davon waren Fiat Ducato. Das entspricht 53 Prozent.

SEVEL liefert nur in Europa aus. Als die drei wichtigsten Märkte für alle Modellreihen gelten über den gesamten Zeitraum seit 1981/im Jahr 2006 Italien (18,3/19,0 Prozent), Deutschland (16,6/18,8) und Frankreich (15,5/18,6). Auch nur auf dem Fiat Ducato bezogen nimmt Deutschland mit 24,3/26,1 Prozent den zweiten Platz hinter Italien ein.

SEVEL hat 2006 einen Umsatz von 2,5 Milliarden Euro erwirtschaftet und genau 199.155 Einheiten produziert, davon 111.015 Fiat Ducato. Von denen wiederum dienen 47.000 als Basisfahrzeuge für Reisemobile, 16.700 davon für deutsche Marken. Im 21.236 Zulassungen starken deutschen Reisemobilmarkt nimmt Fiat 2006 einen Anteil von 56 Prozent ein.

Das Gelände von SEVEL erstreckt sich über eine Fläche von 1.211.340 Quadratmetern, von denen 337.463 überbaut sind. SEVEL ist in der Region Abruzzen mit 5.456 Mitarbeitern der Arbeitgeber Nummer eins.

Urlauber auch aus Deutschland können das Werk besuchen, nachdem sie sich angemeldet haben, Tel.: 0039/0872/890264. Reisemobilisten steht eine Ver- und Entsorgungsanlage neben einem Übernachtungsplatz zur Verfügung. Hier zu stehen ist kostenlos.

anlage: Tausende Emu-Federn rubbeln sie ab, garantiert ohne statische Aufladung. Da bleibt kein Staubkörnchen übrig.

So vorbereitet erhält jeder Ducato in der Lackierstraße seine endgültige Farbe. Roboterarme benebeln den Transporter innen und außen. Der Lack auf Wasserbasis trocknet in zehn Minuten bei 80 Grad, um anschließend in einer Kammer bei 150 Grad einzubrennen.

Zeitgleich sind im Werk weitere Komponenten entstanden. Ausgeklügelte Maschinen platzieren nun Motor, Getriebe und Achsen an ihre Stelle. Arbeiter fixieren diese Aggregate und legen Hand an, damit Schläuche und Leitungen richtig liegen.

Über all diese Arbeitschritte wacht Rosario Correale, 45, Chef der Montage: „Die Abteilungen von SEVEL arbeiten gut Hand in Hand.“ Dieser Anspruch reiche auch über die Werkstore hinaus.

Schließlich gehören zum Innenraum zum Beispiel Sitze von Isringhausen – made in Italy: Der Sitzproduzent mit Zentrale im westfälischen Lemgo baut exklusiv das Gestühl für den Ducato in direkter Nachbarschaft zu SEVEL in einem eigens dafür errichteten Werk. Auch andere Zulieferer der Ducato-Fabrik haben sich in der Nähe angesiedelt. „Hier muss die Abstimmung korrekt laufen“, bekräftigt Rosario Correale. Schließlich setzt SEVEL pro Tag angekaufte Teile für 7,4 Millionen Euro um.

Ob die ausgeklügelte Produktion gut funktioniert, merkt spätestens die Endkontrolle. Dann nämlich, wenn zum ersten Mal der Dieselmotor im Ducato seine Kolben durch die Zylinder hetzt, um zur ersten Fahrt aus eigener Kraft anzusetzen. Auch wenn sie schon auf dem Abstellplatz hinter dem Werkstor endet.

Claus-Georg Petri



Interview: Luigi Galante

„Höchster Einsatz gefordert“

! Herr Galante, was ist für Sie als Generaldirektor von SEVEL und Ingenieur das Wichtigste an dem neuen Ducato?

! Handling und Komfort sind deutlich besser als beim Vorgänger. Der neue Ducato fährt sich wie ein Pkw. Ich mag ihn sehr, obwohl mir seine Form am Anfang nicht so gefallen hat.

! Warum war es eine so große Herausforderung für Sie, die Produktion auf das neue Modell umzustellen?

! Weil wir produziert und parallel die neuen Maschinen aufgebaut haben. Da war höchster Einsatz aller Mitarbeiter gefordert. Die maximale Kapazität haben wir Ende 2006 erreicht.

! Keine Lieferengpässe also für die deutschen Hersteller von Reisemobilen?

! Keinesfalls. Wir produzieren am Tag bis zu 1.130 Fahrzeuge und haben 2006 genau 17.600 Einheiten für Reisemobilhersteller in Deutschland ausgeliefert.

! Sehen Sie es als Risiko an, dass Fiat von den 200.000 pro Jahr gebauten Ducato, Boxer und Jumper etwa ein Viertel für die europäische Reisemobilbranche herstellt? Von einem Rückgang der Nachfrage wären Sie stark betroffen.

! Stimmt. Aber wir gehen davon aus, dass die Zukunft gut aussieht. Deshalb widmen wir uns mit dem Ducato so intensiv dieser Branche. Außerdem glauben wir, dass Qualität und Preis des Fahrzeugs stimmen.

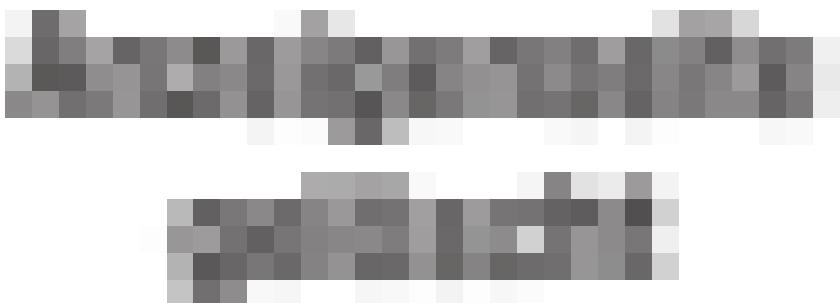
! Sie haben 1,1 Milliarden Euro in SEVEL und die Entwicklung des neuen Ducato gesteckt. Warum so viel?

! Rund die Hälfte der Summe floss nach SEVEL, weil wir ein zweites Band eingerichtet haben und viele neue Roboter für die Fertigung brauchten. Außerdem haben wir eine neue Lackieranlage gebaut, die modernste in Europa – ich weiß das, ich habe alle anderen gesehen. 200 Millionen Euro gingen an die Zulieferer und deren Entwicklung. Den Rest haben wir benötigt, um den Ducato zu dem gut zu fahrenden Kleinlastwagen zu machen, der er heute ist.

! Warum war diese Lackiererei nötig? Früher haben Sie den Ducato doch auch lackiert.

! Schon, aber einige Modelle messen mehr als sechs Meter. Die hätten in unsere alte Lackiererei nicht gepasst. Die wird endgültig 2009 stillgelegt. Außerdem hätte die alte Anlage 1.130 Fahrzeuge pro Tag nicht bewältigt.







Bessere Bremswerte

ADAC testet neue Chassis

Bei einem 5er-Vergleichstest des ADAC, veröffentlicht in der Februar-Ausgabe des Sonderhefts „freizeit mobil“ des Clubs, hat der Mercedes Sprinter mit der Note 2,3 insgesamt den besten Eindruck hinterlassen. Dicht dahinter landete der VW Crafter (2,4). Der Renault Master (2,9), der (mit dem Fiat Ducato quasi baugleiche) Peu-

geot Boxer (3,2) und der Ford Transit (3,4) vervollständigen das Test-Quintett. Bei den 3,5-Tonnern mit mittlerem Radstand und Dieselantrieb testete der ADAC vor allem die Fahrsicherheit, die Motorisierung sowie die Cockpitbedienung. Der Test bestand aus zwei Teilen: Einer Fahrt über Autobahnen und Hochgebirgsstraßen zur

Beurteilung der Praxistauglichkeit und einem speziellen Fahrprogramm auf abgesperrten Straßen, bei dem Fahrleistungen, Fahrstabilität und Bremswirkung untersucht wurden. Eine Bewertung der Ausbauten im Wohnbereich wurde nicht vorgenommen.

Die Fahrwerke der getesteten Wohnmobile seien in

den vergangenen Jahren besser geworden, so der ADAC. Mercedes und VW verfügten sogar serienmäßig über ESP. Im viel zu weich abgestimmten Ford fühlte man sich auf der Autobahn unsicher, weil der Aufbau stark schwanke und der Wagen giere. Die Motoren bewertete der Club bei allen Modellen als ausreichend stark, so dass man mühelos im Straßenverkehr mithalten könne. Durch das hohe Fahrzeuggewicht und die etwas unterdimensionierten Bremsen hätten alle Kandidaten zu lange Anhaltewege. Vor allem der Peugeot falle hier im Vergleich ab. Schon nach wenigen harten Bremsmanövern trat im Test Fading auf, was durch kräftige Rauchschwaden an den hinteren Rädern signalisiert wurde.

Die Bedienung ist laut ADAC bei allen fünf Fahrzeugen unproblematisch und selbsterklärend. Die Sitzposition erscheint meist zu hoch. Die Einstellmöglichkeiten für Lenkrad und Sitze könnten besser sein. Bei Mercedes, VW und Peugeot kann man hier über Sonderausstattungen Abhilfe schaffen. Der Testverbrauch der Fahrzeuge lag zwischen zehn Liter (Peugeot, Renault und Ford) und zwölf Liter (VW). Der Test kann im Internet unter www.adac.de nachgelesen werden.

ADAC-Vergleichstest Wohnmobile

	Chassis	Ford Transit FT 350 L 2,2 I TDCI	Mercedes Sprinter 315 CDI	Peugeot Boxer 335 L2 HDI 120	Renault Master	VW Crafter 35
Aufbau	Seitz TIKRO MAA	Seitz TIKRO M2A	Seitz TIKRO M3B	Passi Roadmaster L	Seitz TIKRO M2A	
Fahreigenschaften						
Überholvorgang	2,7	2,2	3,7	2,6	2,6	
Fahren am Berg	3,8	2,6	2,8	2,6	2,4	
Fahrverhalten	4,5	2,6	3,3	3,0	2,8	
Lenkung	3,6	2,0	4,0	3,0	2,0	
Wendekreis	4,4	4,1	4,5	5,3	4,1	
Verbrauch	2,6	3,1	2,2	2,2	3,7	
Ergebnis	3,6	2,8	3,2	2,8	2,8	
Komfort						
Qualität	3,5	2,5	3	3,3	2,5	
Federung	3,5	2,5	4,0	2,0	2,5	
Sitz/Sitzposition (Cockpit)	4,0	2,0	3,5	2,8	1,8	
Bedienbarkeit (Cockpit)	3,0	2,0	2,8	2,6	2,0	
Heizwirkung (Cockpit)	5,0	2,5	3,0	4,0	2,5	
Innengeräusche (Cockpit Messwert+abz.)	3,2	3,3	3,1	4,4	3,5	
Ergebnis	2,8	1,9	2,6	2,3	1,9	
Sicherheit						
Sicherheitsausstattung	3,5	1,5	4,5	3,5	1,5	
ADAC-Auszeichnung	4,5	1,8	3,3	3,5	2,0	
Bremsen	4,1	4,1	4,5	4,1	4,4	
Feststellbremsen (Haltekraft am Berg 17%)	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Ergebnis	3,6	2,4	3,9	3,5	2,6	
Gesamtwertung						
Einzelwertung Fahreigenschaften	3,6	2,6	3,2	2,8	2,8	
Einzelwertung Komfort	2,8	1,9	2,6	2,3	1,9	
Einzelwertung Sicherheit	3,8	2,4	3,9	3,6	2,6	
ADAC-Urteil	3,4	2,3	3,2	2,9	2,4	
	zufriedenstellend	gut	zufriedenstellend	zufriedenstellend	gut	

Stand: Januar 2007

ADAC Infogramm

Das Technik-Lexikon

Was bedeutet eigentlich...?

ABS

Das „Anti-Blockier-System“ verhindert, dass bei einer Vollbremsung die Räder blockieren und der Wagen sich nicht mehr kontrollieren lässt. Mit ABS kann der Fahrer sein Reisemobil in einer Notsituation maximal verzögern. Es bleibt dabei dennoch lenkbar.

Adaptives Bremslicht

Je heftiger das Bremspedal betätigt wird, desto heller leuchten die Bremslichter. In Notbremssituationen blinken die Bremslichter, um die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer zu warnen.

Österreich bricht Zusage

Maut zwischen Kiefersfelden und Kufstein

Wieder einmal zeigt die österreichische Politik, dass sie es auf das liebe Geld der Touristen und Berufspendler abgesehen hat: Ab dem 1. März 2007 fällt die bis dato gültige Mautfreiheit auf dem drei Kilometer langen Autobahnstück zwischen Kiefersfelden und Kufstein-Süd weg. Die österreichische Autobahnbetriebsgesellschaft ASFINAG hat Kontrollen ab dem Stichtag angekündigt. Mit der faktischen Aufhebung der Mautfreiheit bricht die ASFINAG eine Zusage der österreichischen Regierung. Bei einem Gespräch in Wien im Vorfeld der Vignetten-Einführung hatten Finanz- und Wirtschaftsministerium der Ausnahmeregelung zugestimmt, die ein Jahr später bei einem weiteren Meinungsaustausch vom Wirtschaftsministerium erneut bestätigt wurde und seither galt. Von dieser pragmatischen Regelung profitierten die Gemeinden



Kiefersfelden und Kufstein, die durch die Rücknahme nun auf einen Verkehrskollaps zusteuern. Es sei nicht akzeptabel, dass die seit zehn Jahren bewährte Lösung nun in Frage gestellt werde, so der ADAC.

Achtung: Seit Dezember darf die Maut-Vignette nur noch auf der Windschutzscheibe kleben, entweder hinter dem Rückspiegel oder auf der linken oberen oder unteren Seite.

Roll over Alkoven – Musik für unterwegs

Sting/Karamazov: Songs from the Labyrinth

Welchen Weg hat dieser Rockmusiker hinter sich: Als Frontmann von „The Police“ heiserte Sting „Doodoodoo, Dadada“, wanderte als Solomusiker über „Fields of Gold“ – und traut sich nun an Kompositionen aus dem 16. und frühen 17. Jahrhundert heran. Gemeinsam mit dem unglaublich virtuosen Lautenspieler Edin Karamazov widmet sich der damit zum mittelalterlichen Barden mutierte Sting Werken von John Dowland. Der lebte von 1563 bis 1626 im elisabethanischen England als Künstler seiner Zeit.

Sting und Karamazov bewahren Dowlands Musik vor dem Elend der Vergessenheit – mit schlanken Interpretationen. Unumstritten ist dabei die Brillanz Karamazovs. Eindrucksvoll stellt der weltberühmte bosnische Musiker in den im Oktober 2006 erschienenen „Songs



from the Labyrinth" seine Zupfkunst unter Beweis. Sting unterstreicht: „Bei Dowland und überhaupt in der Alten Musik habe ich die musikalische Ökonomie kennen gelernt. Es gibt keine Note zu viel, keinen Effekt ohne Anlass. Das beeindruckt mich.“

Am Gesang Stings indes scheiden sich die Geister: Zu rau und rauchig, sogar zu we-

nig geschult sei seine Stimme für solch filigrane Lieder, lautet die Kritik. Genau diesen Akzent jedoch wollte der Maestro der Musik Dowlands mitgeben: „Ich glaube, dass ich mich mit meiner Interpretation viel näher an der Zeit Shakespeares bewege – ich kann mit ganz normaler Stim-

me singen.“
Keine Sting-typische Scheibe also – was übrigens schon die Wahl der altehrwürdigen Deutschen Grammophon als Plattenfirma erkennen lässt. Trotzdem ein Album, das aufhorchen lässt. Allerdings nicht im Hintergrund, eher in aller Ruhe, am besten mit verschlossenen Augen, versunken in eine Welt vergangener Jahrhunderte.

Achtung, Bauernfänger

Augen auf beim Fahrzeugverkauf im Internet

Der ADAC warnt vor Trickdieben im Internet. Wieder einmal sollen Verkaufsinteressenten, die ihr Fahrzeug über die großen Anbieter im Internet verkaufen wollen, mit einer alten Masche über den Tisch gezogen werden. So funktioniert der Trick: Die potenziellen Verkäufer werden per SMS oder E-Mail aufgefordert, sich bei der Firma Car Connect 2010 mit Sitz in Spanien (www.meinautoverkauf.eu) zu melden. Dort hätte man angeblich einen Kaufinteressenten. Beim anschließenden Telefonat geht es um diesen Interessenten. Kurz darauf folgt jedoch eine Vermarktungsbestätigung mit dem Hinweis, dass der erste Interessent leider abgelehnt werden musste, da er lediglich in Raten zahlen wollte. Ein weiterer bar und sofort zahlender Kunde sei aber schon gefunden. Um diesem das Auto zu verkaufen, muss lediglich eine einmalige Vermarktungsgebühr, die nach Kaufpreis des Fahrzeugs berechnet wird, bezahlt werden. Im Schnitt zwischen 59 und 119 Euro. Bei Nichtzahlungen folgen Mahnungen. ADAC-Mitgliedern wurde sogar vorgespiegelt, dass die Firma Car Connect 2010 vom ADAC selbst empfohlen



wird. ADAC-Juristen raten deshalb, sich nicht auf ein solches Vermarktungsangebot einzulassen. Schon vor Jahren war derselbe Inhaber unter dem Firmennamen Eurocarmobil mit der gleichen Masche tätig. Ein Blick auf die Homepage aber zeigte, dass es sich um Betrüger handelte.

Gefahr durch toten Winkel

Wohnmobile müssen nachrüsten

Es kommt bei Lkw immer wieder zu schweren Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern aufgrund des toten Winkels, der die Sicht der Brummifahrer beim Abbiegen behindert. Deshalb haben die Verkehrsminister der EU entschieden, dass Lkw über 3,5 Tonnen, die seit dem 1. Januar 2000 zugelassen wurden, zusätzliche Rückspiegel einbauen müssen. „Die neue Regelung tritt 2008 in Kraft und sieht eine zweijährige Übergangsfrist vor“, so Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Laut Angaben des Caravaning-Industrie-Verbands (CIVD) gilt dies auch für schwere Reisemobile über 3,5 Tonnen. Ob es indes Ausnahmeregelungen geben wird,



etwa für Fahrzeuge, bei denen der Abstand zwischen der Unterkante des Spiegels und dem Boden weniger als zwei Meter Höhe beträgt, ist aber nach

Experteneinheiten offen. Noch handele es sich um einen Richtlinienentwurf, der in der nationalen Umsetzung gewisse Spielräume lasse.



Hintergrundwissen

Die 0,3-Promille-Grenze

Bis zu einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 %o haben nach gesicherten wissenschaftlichen Untersuchungen auch alkoholungewohnte Personen keine alkoholtypischen Ausfallerscheinungen, können ein Fahrzeug demnach ohne Sicherheitseinbußen im Straßenverkehr bewegen.

Wer also mit weniger als 0,3 %o im Verkehr ein Fahrzeug führt, verhält sich im Hinblick auf seinen Alkoholgenuss nicht strafbar. Schon ab 0,3 %o wird die Sache allerdings ernst, wenn Sie in einen Unfall verwickelt werden. Denn nach den gleichen wissenschaftlichen Untersuchungen häufen sich ab einer BAK von 0,3 %o die alkoholtypischen Ausfallerscheinungen. Es kommt zu fahrtechnischen Unsicherheiten. Andererseits steigt durch die alkoholbedingte Enthemmung die Risikobereitschaft des Fahrers. Verursachen Sie mit einer BAK von mehr als 0,3 %o einen Verkehrsunfall, dann wird zu Ihren Lasten vermutet, dass es der Alkohol war, der den Unfall hervorgerufen hat. In diesem Falle sind Sie dann gleich erheblich strafbar, und zwar wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung nach § 315 c StGB. Diese wird nach § 315 c StGB mit empfindlich hohen Freiheitsstrafen von bis zu fünf Jahren oder mit saftigen Geldstrafen geahndet.



Wohnst Du noch oder campst Du schon? Praktische Accessoires für Reisemobilisten offeriert der schwedische Einrichter Ikea (www.ikea.de). Elchstark: Gutes muss nicht teuer sein.



Würz-Burg

Im Dold-Set finden Salz und Pfeffer, Öl und Essig ein stilvolles Plätzchen, passend zum Ambiente eines modernen Reisemobils. Das Ensemble aus Glas und Edelstahl ziert die Essecke auch außerhalb der Mahlzeiten. Öl- und Essigflasche fassen jeweils 250, Salz- und Pfefferstreuer je 70 Milliliter.

Dold Set für Salz, Pfeffer, Öl und Essig: 14 Euro.

Macht die Biege

Drälla heißt eine praktische Schneidunterlage, die wertvolle Arbeitsflächen vor Kratzern und Schnitten schützt. Zu einem Halbrund gebogen, dient Drälla als Schütte. Prima: Das flexible Schneidbrett lässt sich sogar in Stauschränke stopfen, die schon fast voll sind. Und das alles für kleinstes Geld.

Drälla Schneidunterlage, 37 mal 29 Zentimeter, zwei Stück: 1,99 Euro.



Kochen mit Glanz

Erfrischend hebt sich die neue Medalj-Serie mit ihrem aufpolierten Design vom müden Kochtopf-Einerlei ab. Die bauchigen Töpfe mit Deckel glänzen mit Edelstahl und eignen sich für Herde aller Arten. In derselben Serie erhältlich: zwei mit Teflon beschichtete Pfannen.

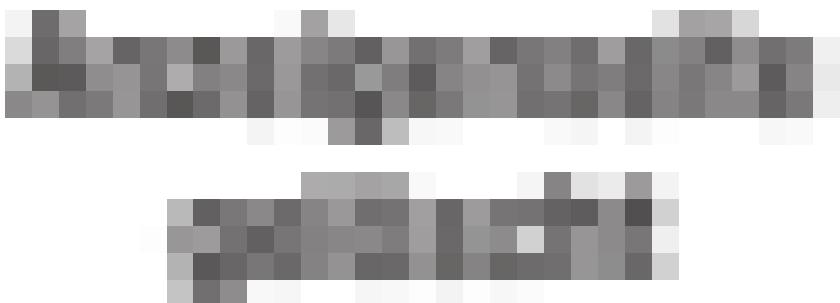
Zwei-Liter-Topf: 20 Euro, Fünf-Liter-Topf: 30 Euro, Pfanne, 26 Zentimeter Durchmesser: 30 Euro.



Gebäck-Träger

Ikea bezeichnet Ordning schlachtweg als Besteckständer. Dabei reicht der Zweck des Bechers doch viel weiter. Warum nicht einfach mal darin Salzstangen oder die längeren, leckeren Grissini reichen? Auf einer hitzefesten Unterlage nimmt der gelöcherte Edelstahlzylinder sogar ein Teelicht auf und schafft gemütliche Atmosphäre.

Ordning Besteckständer, Durchmesser 12 Zentimeter: 3,99 Euro.





Ewige Jugend

Die schicke Hülle des Karmann Colorado weckte von Beginn an Erwartungen, die auch im Innenraum in aller Regel erfüllt wurden. Als Gebrauchter gehört er deshalb zu den Teureren der Zunft.

Fünf Jahre ist es her, dass der Reisemobilhersteller Karmann-Mobil den Besitzer wechselte und bei (damals noch) Eugen Immlers Eura-Mobil-Gruppe Unterschlupf fand. Die Produktion wurde von Rheine nach Sprendlingen verlagert, und schnell kam folgende Frage auf: Darf Karmann ein eigenständiges Produkt bleiben oder wird aus den Kultfahrzeugen ein zweites Eura-Reisemobil? Die Frage beantwortete

Dort finden Sie gebrauchte Karmann Colorado

Wer nicht direkt beim Fachhändler fündig wird, sollte im Internet eine Suche starten. Auf den folgenden Seiten fand die Redaktion Anfang Februar Offeren (Anzahl der Angebote in Klammern):

www.autoanzeigen.de (8)
www.autoscout24.de (38)
www.karmann-mobil.de (15)
www.mobile.de (159)
www.reisemobil-international.de (20)

tete REISEMOBIL INTERNATIONAL in seiner August-Ausgabe des Jahres 2002 mit fünf Sternen (der Maximalwertung) für den Wohnaufbau und vier Sternen für Interieur, Elektrik und Verarbeitung. „Bestechend“ fand Autor Heiko Paul den Aufbau des Alkovenmodells aus einem GfK-Sandwich. Ein Jahr später fuhr der Colorado bereits mit neuer Basis (VW T5) und als sportlich geschnittener Teilintegriert durch REISEMOBIL INTERNATIONAL – und wieder erntete er Lob. 2004 aber gab es auch Kritik, denn das neue Colorado-Alkovenmodell zeigte sich nicht überall von seiner besten Seite. So monierten die Tester den zu kleinen Raum im beim Vorgängermodell noch geräumigen Alkoven. Thomas Seidelmann

Schwacke-Preise für den Karmann Colorado

Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)						
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Colorado 625 TI (VW T5, 104 PS)	39.200	36.800	34.400	–	–	–	–
Colorado 625 TI (VW T5, 130 PS)	40.550	37.950	35.450	–	–	–	–
Colorado 655 TI (VW T5, 104 PS)	39.900	37.400	35.050	–	–	–	–
Colorado 655 TI (VW T5, 130 PS)	41.250	38.600	36.060	–	–	–	–
Colorado 675 TI (VW T5, 104 PS)	39.900	37.400	35.050	–	–	–	–
Colorado 675 TI (VW T5, 130 PS)	41.250	38.600	36.050	–	–	–	–
Colorado H (VW T4, 102 PS)	–	–	28.450	27.250	25.800	24.150	22.350
Colorado S (VW T4, 102 PS)	–	–	28.850	27.650	25.950	24.450	22.700
Colorado 600 (AK, VW T5, 104 PS)	37.200	35.900	33.100	–	–	–	–
Colorado 600 (AK; VW T5, 130 PS)	38.500	37.100	34.200	–	–	–	–
Colorado Edition (VW T4, 102 PS)	–	–	30.250	29.150	25.900	–	–

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen derzeit noch etwas höher als bei Schwacke. Preise für 2006 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Weitere Informationen im Internet unter www.schwacke.de.

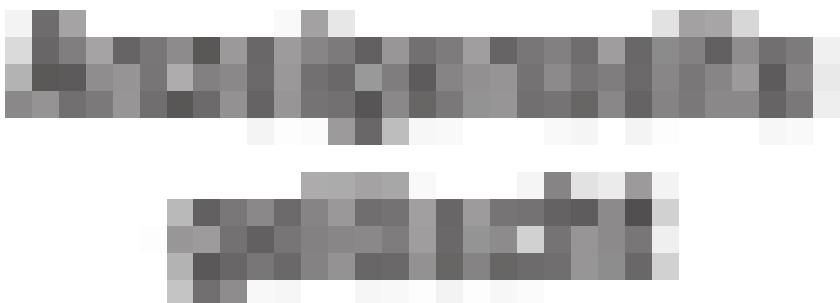


Jung und dynamisch – so präsentierte sich der Innenraum des Karmann Colorado vom ersten Modell an.

Karmann Colorado in REISEMOBIL INTERNATIONAL

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

Karmann Colorado, Fahrbericht in Heft 9/2005
Karmann Colorado 650, Profitest in Heft 11/2004
Karmann Colorado 625 TI, Fahrbericht in Heft 12/2003
Karmann Colorado Edition, Profitest in Heft 8/2002
Karmann Colorado S, Praxistest in Heft 11/1998





Der Vorgänger des Sun TI:
der Sun Traveller TI

Dort finden Sie gebrauchte Sun-TI-Modelle

Wer nicht direkt beim Fachhändler fündig wird, sollte im Internet suchen. Auf den folgenden Seiten fand die Redaktion Anfang Februar Offerten für den Sun TI (Anzahl der Angebote in Klammern).

www.autoanzeigen.de (25)
www.autoscout24.de (32)
www.knaus.de (9)
www.mobile.de (89)
www.reisemobil-international.de (12)

Es werde Licht

2004 gelang Knaus ein sensationeller Wurf: Mit dem Sun TI schufen die Bayern nicht nur ihr bislang außergewöhnlichstes, sondern zudem das bis dato atemberaubendste Teilintegrierten-Modell überhaupt.

Schwacke-Preise für den Sun TI und den Sun Traveller TI

Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (Euro)						
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Sun TI 600 UF (Renault Master, 114 PS)	31.100	29.550	–	–	–	–	–
Sun TI 600 UF (Renault Master, 136 PS)	32.350	30.650	–	–	–	–	–
Sun TI 605 (Fiat Ducato, 110 PS)	–	30.300	27.450	26.100	–	–	–
Sun TI 605 (Fiat Ducato, 127 PS)	–	30.950	28.100	26.600	–	–	–
Sun TI 650 MF (Renault Master, 114 PS)	33.400	31.750	–	–	–	–	–
Sun TI 650 MF (Renault Master, 136 PS)	34.650	32.950	–	–	–	–	–
Sun TI 708 (Fiat Ducato, 110 PS)	–	–	30.550	29.150	–	–	–
Sun TI 708 (Fiat Ducato, 127 PS)	–	–	31.250	29.700	–	–	–
Sun Traveller 700 TI (Fiat Ducato, 122 PS)	–	–	–	–	–	26.750	24.800
Sun Traveller 708 TI (Fiat Ducato, 122 PS)	–	–	–	–	28.500	26.950	–
Sun Traveller 708 TI (Fiat Ducato, 127 PS)	–	–	–	30.600	29.450	28.350	–

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen derzeit noch etwas höher als bei Schwacke. Werte für 2006 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Weitere Informationen im Internet unter www.schwacke.de.

Bis zum Caravan Salon 2004 schien die Sache klar: Das kleine Käppi über dem Dach eines Teilintegrierten war, wie es war. Geschlossene Fläche, darunter ein bisschen Staufach. Mehr nicht. Knaus aber ging neue Wege und setzte die Schere an: Wo sonst das Dach Fläche zeigte, schnitten die Konstrukteure ein 140 mal 70 Zentimeter großes Loch und setzten ein Glasfenster hinein. Der erste Teilintegrierte mit Sternenblick vom Sitzplatz aus war geboren.

Der Sun TI markierte in Sachen Lichtführung eine neue Dimension und ließ die Konkurrenz zunächst einmal kurzzeitig in Ehrfurcht

erstarren. Doch nicht nur das opulente Lichtmahl lag dem Wettbewerb schwer im Magen. Im Profitest in REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2004 zählte Redakteur Juan Gamero weitere Vorzüge des so ganz anderen Neulings auf: „Die im Sonnenlicht unterschiedlich schimmernde Blau-Silber-Lackierung der Seitenwände – Aufsehen erregend. Die markant gestylte Kabine – zukunftsweisend. Und die Renault-Master-Basis mit ihrem freundlich-kecken Gesicht – kraftstrotzend.“

Mit dem Sun TI hatte Knaus seine Teilintegrierten-Optik auf einen Schlag von eher bieder auf revolutionär umgestellt. Das Fahrzeug wurde zum Bestseller, weshalb Knaus zur Saison 2007 bekanntlich einen kleinen Bruder ins Rennen um die Käufergunst schickt, den günstigeren Sport TI. Thomas Seidelmann

Knaus-Teilintegrierte in REISEMOBIL INTERNATIONAL

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

Knaus Sun Traveller TI 600 L, Profitest aus 10/2002

Knaus Sun TI 650 ME, Profitest aus 10/2004

In der nächsten Ausgabe von
Laika Ecovip, Niesmann + Bischoff Flair





Wärme-Blocker

Angenehme Temperaturen im Mobil auch bei Kälte oder Hitze im Freien sind eine Frage der Wandkonstruktion.

Im Sommer recht kühl und im Winter schön warm. So möchten Mobilisten ihr Fahrzeug gerne vorfinden, wenn sie von Strand oder Skipiste zurückkehren. Um diesen Komfort zu erreichen, betreiben die Hersteller einigen Aufwand. Sie entwickeln und bieten spezielle Wandkonstruktionen an, mit exakt aufeinander abgestimmten Materialien.

Während die Deckschichten der Aufbauwände – Aluminium oder Glasfaser verstärkter Kunststoff (GfK) – der Stabilität dienen, soll die mittlere Schicht für gute Isolation sorgen. Reisemobilhersteller setzen dafür Schäume aus Polystyrol (PS) – Styropor und Styrofoam – oder Polyurethan (PU) ein. Sie besitzen allesamt eine geringe Wärmeleitfähigkeit, un-



bisher erschienen:

RM 10/06 — Flüssiggas
RM 11/06 — Reifen
RM 12/06 — Heizung
RM 01/07 — Beladung
RM 02/07 — Wasser

terscheiden sich aber in chemischer Zusammensetzung, Aufbau, Dichte und Festigkeit deutlich voneinander.

Der klassische Dämmstoff bei Reisemobilen ist Styropor. Er hat jedoch eine so geringe Festigkeit, dass ein zusätzliches Tragwerk aus einem Lattengerüst oder Metallkäfig unerlässlich ist. Das Gerippe wird in der Regel so angelegt, dass sich an ihm Fenster, Türen, Klappen, Dachlüfter und Möbel verschrauben lassen. Bei Wänden dieser Konstruktionsart sind nachträgliche Befestigungen von Möbeln oder Zubehör wie

auch das Schneiden von Durchbrüchen für Fenster oder Ähnliches schlechter möglich, weil Schrauben auf die Verstrebung treffen müssen und nachträglich angebaute Teile genügend Stützung von der Wand her brauchen.

Freilich unterbricht dieses Gerüst die Dämmsschicht und wirkt sich wegen seiner hohen Wärmeleitfähigkeit schlecht auf die Isolation aus.

Und aus einem weiteren Grund ist die Kombination von Styropor und Holz auf längere Sicht problematisch: Styropor nimmt in seinen Hohlräu-

men Feuchtigkeit auf, wodurch das Holz über kurz oder lang verrottet. Der Verlust der Stabilität und der Isolation sowie teure Reparaturen, oft sogar mit dem Austausch der Wände verbunden, sind die Folge.

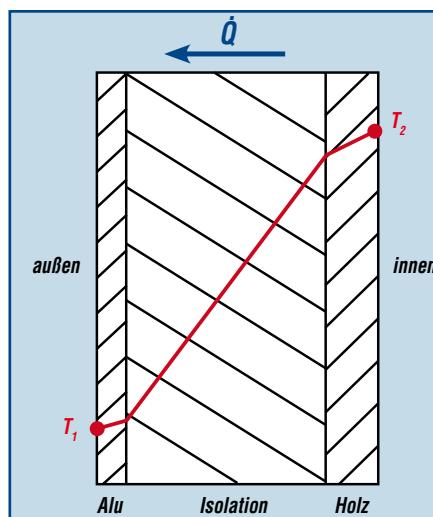
Das Feuchtigkeits-Problem kennen Styrofoam und Polyurethan-Schäume nicht. Sie nehmen Wasser nur in so geringen Mengen und nur am Rand auf, dass es nach Aussage der Reisemobilhersteller keine Folgen hat. Wie Styropor, so erlaubt auch die Dichte von Styrofoam kein direktes Verschrauben von Anbauteilen in der Wand. Erst bei den außerordentlich dichten RTM- und Polyurethan-Schäumen, die in der Regel als Plattenware gekauft und zwischen den beiden Außenwänden verklebt und verpresst werden, kann auf zusätzliche Verstärkungsleisten verzichtet werden. In der Praxis setzen aber nahezu alle Hersteller irgendwelche Verstärkungen oder Verschraubungselemente



Styrofoam ist dank seiner blauen Farbe leicht von Styropor oder Polyurethan zu unterscheiden.

ein, um daran zum Beispiel die Sicherheitsgurte zu befestigen.

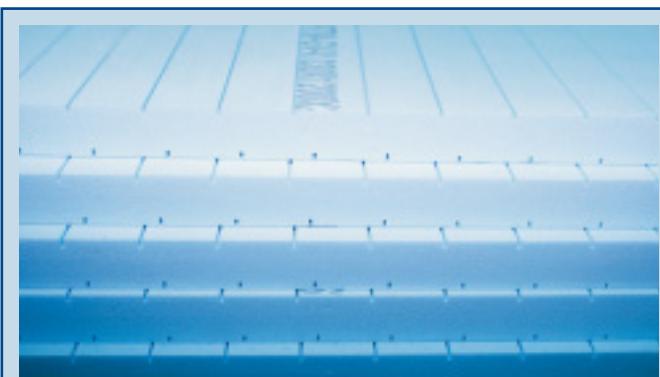
Als Innenverkleidung der Wände verwenden die meisten Hersteller Sperrholzplatten oder Aluminiumverkleidungen mit aufgeklebtem Teppichboden. Sperrholzplatten lassen Wasserdampf hindurch, was besonders in Verbindung mit Styropor und Holz in der Dämmung wegen der bereits angesprochenen Verrottung des Tragwerks kritisch werden kann. Deswegen sind



Wärmebilanz

Welche Temperatur sich im Reisemobil einstellt, hängt von mehreren Faktoren ab. Ein stabiles thermisches Gleichgewicht wird im Winter in dem Moment erreicht, wenn der Wärmefluss \dot{Q} durch die Außenwände nach draußen der Leistung der Heizung entspricht. Im Sommer rechnet man analog mit einem Wärmefluss ins Mobil und der Leistung der Klimaanlage, welche Wärme nach außen befördert.

Da der Wärmefluss \dot{Q} durch die Wand von der Temperaturdifferenz zwischen Innenraum und Umgebung abhängt, lässt sich die Innenraumtemperatur T_2 vereinfacht berechnen, wenn Außentemperatur T_1 und der so genannte U-Wert, früher als k-Wert bezeichnet, bekannt sind. Der U-Wert berücksichtigt dabei die verschiedenen verwendeten Schichtmaterialien der Wand, deren spezifische Wärmeleitfähigkeit und Dicke. Stellen mit erhöhtem Wärmefluss nennt der Experte eine Wärmebrücke. Hier mangelt es meistens an ausreichend Isolationsmaterial.



Kunstprodukte

Grundmaterial ist Polystyrol (PS) oder Polyurethan (PU).

Polystyrol findet man als Styropor, Styrofoam oder RTM. Styropor wird bei hohen Temperaturen aus einzelnen Polystyrolkugeln hergestellt. Noch im Endprodukt verbleiben miteinander verbundene Zwischenräume, in die Feuchtigkeit eindringen kann. Deshalb kann Styropor viel Wasser aufnehmen und speichern. Styropor bezeichnet der Fachmann als offenzellig.

Styrofoam ist ein so genanntes extrudiertes Polystyrol (EPS). Ein beige-mengtes Treibmittel lässt im Kunststoff Gasblasen entstehen und die ursprünglich zähe Masse zum Schaum werden. Styrofoam besitzt eine Dichte, die je nach Wunsch von 30 bis 40 Kilogramm pro Kubikmeter reichen kann. Die schwere Variante ist auch als RTM-Schaum bekannt. Styrofoam charakterisiert der Fachmann als geschlossen-zellig, da die einzelnen Hohlräume nicht miteinander verbunden sind. Feuchtigkeit kann nur in geringen Mengen am Rand eindringen, wo einige Hohlräume offen sind. Styrofoam ist an der blauen Einfärbung zu erkennen.

Polyurethan wird aus den beiden Ausgangskomponenten Polyisocyanat und Polyol hergestellt. Einem der beiden Komponenten wird das Treibmittel zugesetzt. Beim Einspritzen werden sie gemischt, wobei in einer chemischen Reaktion unter großer Wärmeentwicklung Polyurethanschaum entsteht. Die meist gelb eingefärbten Platten PU-Schaum-Platten entsprechen in Gewicht und Isolationswert etwa RTM, sind aber deutlich teurer. Außerdem unterscheiden sich seine Eigenschaften nicht wesentlich von Styrofoam. So lassen einige Hersteller verlauten, den Wechsel zu Polyurethan lediglich aus Marketinggründen vollzogen zu haben.

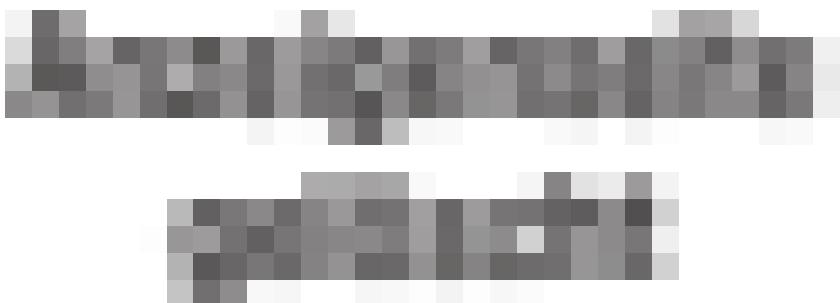
Kunststoffe werden hauptsächlich aus Öl und Gas hergestellt. Sie setzen sich aus Kohlenstoff (C), Wasserstoff (H), Sauerstoff (O), Stickstoff (N), Chlor (Cl), Fluor (F), Schwefel (S) und Silicium (Si) zusammen. Heute befinden sich über 5.000 verschiedene Kunststoffmischungen im Handel, die dank vielfältiger Eigenschaften unser tägliches Leben bereichern.

hier so genannte Dampfsperren in Form von zwischenliegenden Folien wichtig.

Aluminiumplatten lassen keine Feuchtigkeit hindurch, bilden eine so genannte Diffusionssperre. Zudem nimmt das Metall die Innenraumtemperatur an, sorgt dadurch schnell für ein behagliches Wärmeempfinden und verringert die Bildung von Kondenswasser. Es dient als Wärmespeicher und dämpft Temperaturänderungen.

Die Wände von Reisemobilen sollen zum einen Stabilität bringen, zum anderen möglichst effizient gegen Wärme, Kälte und Geräusche isolieren. Das können sie umso besser, je dicker sie sind. Aber verständlicherweise auch nur, wenn sie nicht zu sehr ausgehöhlt sind. Werden sie durch riesige Fenster, breite Eingangstüren, Hekis, Dachlüfter sowie eine Unzahl von Klappen, Lüftungsgittern und Einfüllstützen zu Schweizer Käse gemacht, verlieren sie Zug um Zug die geforderten Eigenschaften.

Deswegen bezweifeln Techniker bei der Betrachtung heutiger Reisemobile den Sinn der weiteren Entwicklung ausgefeilter Wandkonstruktionen. Sie behaupten, dass die Reisemobil-Hersteller deren höhere Isolationswirkung durch den übertriebenen, oft nur von der Optik bestimmten Einsatz solcher Durchbrüche zunichte machen. Klaus Göller



Orientierung verloren

Tadel für Stellplatzrecherche,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/2006

Seit Jahren lese ich Ihr Magazin und bin eigentlich rundum zufrieden. Als ich allerdings das Dezember-Heft durchlas, fehlten mir doch die Worte. Dort wird auf Seite 132 der Stellplatz in Steimbke von Ihrem Stellplatz-Korrespondenten vorgestellt. Doch mehr Fehler als bei den Ortsangaben kann man eigentlich nicht mehr machen. Auf halber Strecke zwischen Hannover und Nienburg heißt es da, aber nach Hannover sind es ca. 50 Kilometer Richtung Süden, nach Nienburg gerade mal 8 Kilometer nach Westen. Auch befinden wir uns hier nicht im Weserbergland, das liegt nämlich über 100 Kilometer südlich von hier. Unsere Gegend nennt man den Mittelweserraum.

Ich hoffe, dass nicht alle Stellplatz-Korrespondenten so oberflächlich arbeiten, ansonsten dürfte es ziemlich schwer werden, den richtigen Platz zu finden.

Thomas Köhler, Wenden

Liebe Leserinnen und Leser, der „Treffpunkt“ stellt Ihr Forum in REISEMOBIL INTERNATIONAL dar.

Über Post von Ihnen freuen wir uns – bitte schreiben Sie uns, möglichst mit Bild: Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort „Treffpunkt“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Fax 0711/13466-68, E-Mail: info@reisemobil-international.de

Mit Musik geht alles leichter

Lob für REISEMOBIL INTERNATIONAL

REISEMOBIL INTERNATIONAL gefällt mir sehr gut. Ganz besonders interessant waren die CD-Tipps in den Heften 12/06 und 1/07: Achim Reichel mit „Volxlieder“ und J. J. Cale & Eric Clapton mit „The road to Escondido“. Super CDs, die habe ich mir sofort gekauft. Außerdem sehr gut ist die Rubrik Gebrauchte des Monats. Klasse, weiter so.

Günter Gerhard, per E-Mail

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



Der kleine Mann blutet

Lesermeinungen zum Thema Feinstaub, Blickpunkt und Editorial,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/2007

Als Erstes möchte ich Ihnen ein Lob für die Gestaltung und die immer aktuelle Berichterstattung aussprechen. Meine Frau und ich freuen uns über jede neue Ausgabe.

Ich schreibe Ihnen heute, weil ich mich darüber aufrege, wie die Politiker uns einfache Bürger um unser durch harte Arbeit verdientes Eigentum bringen wollen. Siehe die neuen Steuergesetze: Teilweise brutale Erhöhungen um mehr als das Doppelte und Nachzahlungen für ein ganzes Jahr führen nur dazu, dass finanzienschwache Bürger ruinieren werden. Wir gehören nicht zu denen, die sich mal eben nebenbei ein neues Wohnmobil mit den neuesten technischen Errungenschaften kaufen können. Wir haben sehr lange auf unseren Hymer Camp gespart und sind jetzt im Rentenalter reif für die Weltbesichtigung. Aber als im letzten Jahr die

Diskussion über Schadstoffe von Dieselmotoren geführt wurde, waren wir sofort hellwach. Ich habe alle Hebel in Bewegung gesetzt, um für unseren Ducato einen Partikelfilter zu bekommen. Puste-kuchen. Überall hörte ich nur: „Für Ihr Fahrzeug gibt es so etwas nicht.“ Warum werden eigentlich nicht die Motorenhersteller zur Verantwortung gezogen? Ihnen müsste man doch zur Auflage machen, dass sie jedem Fahrzeugbesitzer kostenlos für jeden Motor passend einen Partikelfilter zur Verfügung stellen. Schließlich haben sie diesen Murks zu verantworten, die Zeche aber zahlt der Verbraucher.

Ich möchte Sie bitten: Bleiben Sie dran, schreiben Sie weiterhin, was uns Mobilisten auf der Seele liegt. Sie helfen damit denen, die noch immer von etwas Freiheit träumen.
Hilmar Drews, Wiesmoor

Nett, wenn immer mal wieder Artikel gegen die Steuererhöhung und das Fahrverbot in Städten erscheinen. Ich denke jedoch, dass damit am eigentlichen Thema vorbeidis- kutiert wird. Es geht doch gar nicht um Feinstaub, Gesundheit und Umwelt. Die eigentliche Frage lautet doch: Wie kommt man am schnellsten an anderer Leute Geld? Unser Staat ist pleite (kein Wunder, so wie oft mit Steuergeldern umgegangen wird), und am einfachsten kann man doch die breite Masse melken. Dabei trifft es ja nicht unbedingt die

Leute, die sich einfach ein neues Wohnmobil, das den Richtlinien entspricht, kaufen können, nein, es geht wieder mal denen an den Kragen, die sich weder ein neues Mobil kaufen, noch die hohe Steuer bezahlen können. Die fahren dann in Zukunft gar nicht mehr in Urlaub. Das sind Familien mit zwei oder mehr Kindern, die ein altes Wohnmobil besitzen und liebevoll restaurieren und pflegen. Schade nur, dass genau die breite Masse, die jetzt zetert, das vor einer Wahl gerne vergisst.

Marina Sommershof, Hennef



Dem Kopf mehr Freiheit

Van-Vergleichstest, REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/2007

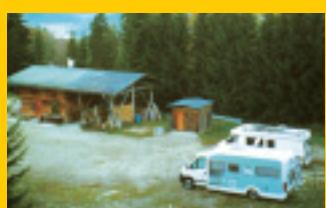
(Danke für den Van-Vergleich in der Februar-Ausgabe. Der Hobby Van gefällt mir sehr gut, doch die Kopffreiheit im Heckbett finde ich nervig. Das

hätten Sie eigentlich im Vergleich auch erwähnen sollen, nicht nur die tolle Beleuchtung in diesem Bereich.
Adi Berner, per E-Mail

Stellplätze



Foto: Berlin Tourismus Marketing



***Stellplatz-Check Berlin* S. 150**

Neu und geprüft S. 156

Gewinnspiel S. 159

Von Lesern entdeckt S. 160

Fragebogen S. 161

Unter die Lupe genommen: Berlin

Bärenstarkes Angebot



Foto: Berlin Tourismus Marketing GmbH

Berlin verdient den Titel Stellplatz-Hauptstadt Deutschlands: acht Angebote für fast 400 Fahrzeuge. Welches Gelände liegt verkehrsgünstig, wo kommt Urlaubsstimmung auf? REISEMOBIL INTERNATIONAL hat alle Plätze aufgesucht und gibt hier Empfehlungen.



Fünf Tage Berlin: Kunst und Kultur, Shoppen und Geschichte. Das verspricht Erholung. Auf dem dicht befahrenen Berliner Ring indes kommen da leise Zweifel auf: Werden wir uns mit dem Adria Twin in diesem Großstadt-Dschungel zurechtfinden?

So viel vorweg: Die großen Durchgangsstraßen sind bestens ausgeschildert, alle Stellplätze auch ohne Navigations-Gerät leicht zu finden.

Etappe 1: Bezirk Tegel

Erste Anlaufstelle ist der Wohnmobilpark Tegel im Nordwesten Berlins. Die Anfahrt aus Süd oder West erfolgt über die Autobahn 111, Ausfahrt 4, Waidmannsluster Damm, noch 500 Meter Richtung Frohnau, dann liegt der Wohnmobilpark Berlin rechts vor uns. Morgens, kurz vor zehn Uhr, ist das Tor noch mit einem Zahlschlüssel verriegelt. Ein Schild weist eine Hotline aus. Fehlanzeige – nur eine Ansage ertönt aus dem Handy. Zum Glück dauert es nicht lange, bis sich Platzbetreiber Helge Duikers meldet, die Einlass-Code-



Kompakt

13509 Berlin-Tegel, Wohnmobilpark Berlin, Waidmannsluster Damm 12-16, Tel.: 030/20166333, 90 Plätze, 9 bis 16 Euro, V/E, Strom, Dusche.

Empfehlenswert, Entfernung zur City: 11 km

Nummer nennt und später selbst am Platz eintrifft.

Was von der Straße aus betrachtet wenig einladend aussieht, erweist sich auf dem Stellplatz-Gelände dagegen als recht schön: Büsche und Bäumchen unterteilen die terrassierten Stellflächen auf Schotter und Rasen und schützen vor der Sicht auf den viel befahrenen Waidmannsluster Damm. Gegen das Rauschen der nur 300 Meter entfernten Autobahn hingegen ist kein Kraut gewachsen.

„Sie wählen zwischen den vier verschiedenen großen Stellflächen S, M, L und XL“, erklärt der Platzbesitzer. Die Nacht auf den 3,5 mal 6,5 bis 7,5 mal 11 Meter großen Arealen kostet zwischen 9 und 16 Euro.

Vor der Holzhaus-Rezeption hat Duijkers eine kleine Idylle angelegt. Ein Teich soll Urlaubs-Atmosphäre schaffen, an seinen Ufern strahlen ostasiatische Skulpturen Gelassenheit aus. Das Platzpersonal tauscht während der Bürozeiten Gas und gibt touristische Tipps. Wie wär's mit einem Bummel durch Alt-Tegel oder Dampferfahrten auf dem 30 Fußweg-Minuten entfernten Tegeler See als Kontrastprogramm zur hektischen City-Tour?

Dass das öffentliche Verkehrsnetz Berlins super ist, zeigt die erste Fahrt in die Innenstadt: Vom 500 Meter entfernten U-Bahnhof Alt-Tegel bringt uns die U 6 in 20 Minuten direkt zum Bahnhof Zoo.

Ein paar Fahrminuten entfernt nahe der Berliner Straße gegenüber dem Borsigtor gibt es bei Campinghändler Freizeit Wittke Platz für 15 Reisemobile, Auf dem Parkareal sind jedoch keine Stellflächen ausgewiesen. Als wir mittags eintreffen, ist fast der gesamte, überwiegend asphaltierte Platz mit Pkw zugeparkt. Bessere Aussichten bestehen da wohl nach Geschäftsschluss.

Der kostenlose Platz ist trotzdem für eine Nacht in Ordnung, weil Geschäfte und Restaurants nur wenige hundert Meter entfernt liegen, ebenso die U-Bahn-Station der U6 (Borsigwerke), die in 19 Minuten die Friedrichstraße ►



Am Waidmannsluster Damm empfängt den Besucher das idyllisch am Teich gelegene Rezeptionsgebäude.



Kompakt

13509 Berlin-Tegel, Freizeit Wittke, Ernststraße 10-12, Tel.: 030/43777777, www.freizeit-wittke.de, 15 Plätze, kostenlos.

Durchgangsplatz, Entfernung zur City: 10 Km



Der Campinghändler Freizeit Wittke bietet kostenlose Übernachtungsplätze, die tagsüber aber oft mit Pkw zugesellt sind.

erreicht. Für einen längeren Aufenthalt ist der Parkplatz weniger empfehlenswert, da es insgesamt auch nachts in der Umgebung unruhig ist.

**Etappe 2:
Bezirk Spandau**

Zur zweiten Berlin-Etappe starten wir gen Süden und überqueren die Havel zum westlichsten Stellplatz in Spandau-Hakenfelde. Nach 20 Minuten erreichen wir die Streitstraße, in der zurzeit eine Baustelle die Anfahrt zum Reisemobilhafen behindert.

Auf dem ehemaligen Kasernengelände weisen Schilder den Weg zum größten und preiswertesten Stellplatz der Hauptstadt. 20 Wohnmobile stehen gerade auf dem großen, asphaltierten Areal, das Wiesengelände ist derzeit leer. Wohnhäuser, Gewerbe-Gebäude und eine Mauer aus gelben Ziegelsteinen umgeben den Platz.

Im Bürocontainer erledigen wir die Anmeldung. Stellplatz-Betreiber Gerd Brand ist selbst vor Ort: „Sie können den Standort frei wählen – im Winter gibt es ausreichend Platz“, lädt uns der Berliner zum Bummel über den Stellplatz ein.

Die Vorteile des insgesamt recht nüchternen Geländes liegen auf der Hand: abseits vom Straßenlärm, die Bushaltestelle zum Zentrum Berlins nur 100 Meter entfernt (Linie 145) zahlreiche Geschäfte sowie vier Restaurants nur 200 Meter entfernt. Köstlich schmeckt die Pasta im Casa Mia und die üppigen, preisgünstigen Portionen im Forsthaus stillen selbst großen Hunger.

„Wegen der Baustelle mussten wir unseren Biergarten samt Kiosk abreißen“, bedauert Gerd Brand. Doch an anderer Stelle soll er bald wieder aufgebaut werden. Auch die Toiletten mussten dem Straßen-Neubau weichen. Als Provisorium dient jetzt ein winddichter Container.

Einziger Nachteil des durchaus empfehlenswerten Platzes: Er liegt in der Einflugschneise des Flughafens Tegel. Flugzeuge starten und landen dort bis in den späten Abend hinein.



Kompakt

13587 Berlin-Spandau, Reisemobilhafen Berlin, Streitstraße 86 (ab Juli 2007: Askaniaring), Tel.: 030/35506074, 150 Plätze, 12 Euro, V/E.

Empfehlenswert, Entfernung zur City: 16 km

Stellplatz-Betreiber Gerd Brand gibt im Büro-Container Ausflugs-Tipps, hilft bei Problemen und tauscht Gas.



Ruhigere Nächte verspricht der Stellplatz am Yachthafen Marina Lanke, ebenfalls in Spandau. Obwohl er jährlich vom 15. Oktober bis 30. April schließt, machen wir einen Abstecher an die Bucht der Havel, die den Westen Berlins von Süd nach Nord durchzieht. Die umzäunte Hafenanlage an der Scharfen Lanke hält 25 Stellflächen bereit. Bootsstegeragen in die Bucht hinaus – es

ist ein ideales Gelände für Wassersportler.

Für Stadtbesichtigungen jedoch liegt der Platz eher ungünstig, die nächste Bushaltestelle ist zehn Minuten Fußweg entfernt. Die Buslinie 134 fährt bis zur U-Bahn-Station Spandau, von dort bringt die U 7 und U 12 die Fahrgäste in 26 Minuten in die City, der Schnellbus X 34 fährt – weniger häufig – direkt zum Zoo.



Kompakt

13595 Berlin-Spandau, Scharfe Lanke 109-131, Tel.: 030/36200912, www.marina-lanke.de, 25 Plätze, pro Fahrzeug-Meter ein Euro inklusive Fahrer, jede weitere Person 3,50 Euro, V/E,

Für Wassersportler, Entfernung zur City: 16 km





Kompakt

13353 Berlin-Mitte, Internationale Reisemobilstation Berlin-Mitte, Chausseestraße 82, Tel.: 030/46797549, www.reisemobilstation.com, 45 Plätze, 15 Euro, ab 9 Meter: 17 Euro. V/E, Dusche, WC.

Empfehlenswert, Entfernung zur City: 2 km

Etappe 3: Bezirk Mitte

Kaum zu toppen ist die City-Nähe der beiden Stellplätzen im Bezirk Mitte und in Kreuzberg. Beide Anlagen verstecken sich inmitten von Wohn- und Geschäftshäusern, von der Straße durch Reklamezäune, Sanitärcarriager oder Büroräume getrennt.

Beste Verkehrsanbindungen findet der mobile Gast an der Internationalen Reisemobilstation in der Chausseestraße in Berlin-Mitte. Nur zwei Gehmi-

nuten liegt die U-Bahn-Station Reinickendorfer Straße entfernt. Nach vier Stationen erreicht die im Fünf-Minuten-Takt verkehrende U6 die Friedrichstraße mit dem Friedrichstadtpalast, internationalen Geschäften und Restaurants. Auch zu Fuß sind wir vom Stellplatz dorthin nur 20 Minuten unterwegs.

Dicht am Platz verläuft der Mauer-Gedenkweg. Kaum vorzustellen, dass hier bis November 1989 die 43 Kilometer lange Mauer samt Todesstreifen die Stadt in Ost und West teilte.



In der Rezeption vergibt Inge Seller die Platzmarken für Reisemobile.

Um unliebsame Gäste über Nacht abzuweisen, ist das Tor des Stellplatzes zugezogen, jedoch nicht verschlossen. Die Rezeption ist täglich mindestens vier Stunden besetzt. Freundlich empfängt uns Inge Seller, die Platzbetreuerin. Sie versorgt die Gäste mit frischen Brötchen, Prospekten, U-Bahn- und Bus-Plänen sowie jeder Menge praktischer Ausflugs-Tipps.

Die Stellplätze erstrecken sich auf Asphalt und Schotterwiese, die Abreise muss bis 13 Uhr erfolgen. Wer bis zum

Abend bleibt, zahlt drei Euro zusätzlich. „Derzeit sind wir bei den Abfahrtzeiten sehr großzügig – es ist genügend Platz vorhanden“, lädt Inge Seller uns ein, noch bis zum Abend ohne Aufpreis zu verweilen.

Vom Stellplatz Mitte steuern wir den Adria Twin Richtung Hauptbahnhof. Durch einen langen Tunnel, der das Regierungsviertel und den Tiergarten unterquert, folgen wir der Beschilderung Kreuzberg. Am Landwehrkanal fährt die U-Bahn auf alten Stahlstrebelen ►



Kompakt

10969 Berlin-Kreuzberg, Alexandrinstraße 125-127, Tel.: 030/2159051, www.steinbockundsohn.de, 30 Plätze, 16 Euro, V/E.

Empfehlenswert, Entfernung zur City: 4 km



Die selbst konstruierte Entsorgungsstation in Kreuzberg eignet sich für alle Fahrzeuggrößen.

hoch über den Straßen. Hinter der U-Bahn-Station Hallesches Tor biegen wir links in die Alexandrinstraße ein. Gut sichtbar auf der linken Straßenseite befindet sich der Stellplatz des Abschleppdienstes Steinbock.

Hinter Holz-Sichtblendungen verborgen sind 30 geschotterte Stellflächen mit Stromanschluss. Weil das Büro des Dienstes Tag und Nacht besetzt ist, finden Gäste, die erst um Mitternacht eintreffen, noch Einlass in das abends durch ein Tor gesicherte Gelände.

Platzbetreiber Ulrich Steinbock hat den hinteren Teil der Anlage mit einer begrünten Grillecke bereichert. „Aber schauen Sie sich diese braunen Nadelbäumchen an: Die Hundehalter lassen ihre Vierbeiner einfach an die Büsche strahlen“, ist Steinbock verärgert.

Vom U-Bahnhof Hallesches Tor bringt uns die gelbe Bahn nach vier Stationen zum Potsdamer Platz, den wir zu Fuß in 20 Minuten erreicht hätten. Nur zwei Minuten braucht die U 6 bis zur Station Kochstraße/Checkpoint Charlie, wo das Mauer-Museum dramatische Geschichten der Berliner Teilung zeigt.

Etappe 4: Bezirk Köpenick

Zum Abschluss inspizieren wir die beiden Stellplätze im Südosten Berlins. Die Stadtautobahn A 100 führt bis Adlershof, zwei Kilometer von Köpenick entfernt. Auf der Wendenschloss-Straße weist nach zwei Kilometern rechts ein Schild zum Yachthafen hin. Am Ufer der Dahme lagern Boote, zum Überwintern aufgebockt – von Reisemobilisten keine Spur. Angela Schreier, Chefin der Marina Wendenschloss, erklärt: „Das Gelände steht Reisemobilisten nur vom 1. April bis 30. Oktober offen.“

Während man von hier aus in die Berliner City knapp eine



Am Historischen Fährhaus ist im Winter weniger Platz für Reisemobile.

Stunde braucht, erreicht die Straßenbahn die Köpenicker Altstadt in nur wenigen Minuten. Vor dem Rathaus erinnert eine Statue des Hauptmanns von Köpenick daran, dass einst der Schuster aus Carl Zuckmayers Roman die Obrigkeit an der Nase herumführte.

Knapp zwei Kilometer weiter südöstlich liegt der achte Stopp unserer Berlin-Tour. In



Kompakt

12557 Berlin-Köpenick, Marina Wendenschloss, Wendenschloss-Straße 350-354, Tel.: 030/6513415, www.berliner-charterschiffe.de, 7 Plätze, 13 Euro, VE.

Winter geschlossen, Entfernung zur City: 25 km

der Müggelbergallee vor der Dampferanlegestelle an der Dahme lädt der Yachthafen Wendenschloss am Historischen Fährhaus zum Verweilen ein.

„Wir haben den ganzen Winter über für Reisemobile geöffnet“, beteuert Rainer Löber, Besitzer des Yachthafens. Selbst wenn das Tor verriegelt ist – per Telefon erfährt der Gast den täglich wechselnden Code.

Das Wassergutstück mit der Fährhaus-Villa aus dem Jahr 1889 macht einen sympathischen Eindruck, obwohl zwölf von 16 Stellplätzen jetzt mit Booten zugestellt sind. Im Souterrain des

Historischen Fährhauses stehen Toiletten, Duschen und eine Sauna samt Ruheraum zur Verfügung.

In der Hochsaison mag es hier recht lebhaft zugehen, doch kehrt beim Ausblick auf das Wasser schnell Ruhe ein. Löber vermietet Kanus, Fahrräder und betreibt eine Yacht-Charter. An den Bootsstegen kann man sein Schlauchboot ins Wasser lassen oder von der benachbarten Dampfer-Anlegestelle zu einer Rundfahrt über die Müggelspree bis hin zum Großen Müggelsee starten.

Keine Frage: Für den nächsten Berlin-Besuch im Sommer werden wir noch zwei, drei Tage Erholung pur am Fährhaus Wendenschloss einplanen.

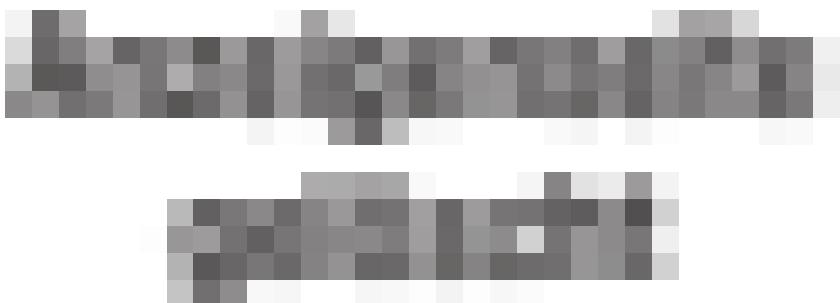
Sabine Scholz



Kompakt

12557 Berlin-Köpenick, Wohnmobile & Yachthafen, Müggelbergallee 1, Tel.: 030/65474425, www.yachthafen-pension-berlin.de, 16 Plätze, 15 Euro, Strom, V/E.

Sehr empfehlenswert, Entfernung zur City: 26 km





88326 Aulendorf



Schwaben-Therme

Ebisweilerstraße 5, Sabine Jaek,
Tel.: 07525/9350, www.schwaben-therme.de
GPS: 47°57'19"N/9°38'19"E

Areal: = 20 auf Schotter, kostenlos. Sonstiges: nur P2 und P3 benutzen.

An den Stellplätzen: Sonstiges: WC, Liegewiese, Sauna, Römerbad und Kneipp-Kurgarten im Bad.

Aktivitäten: Vital- und Ferienprogramm, Kinderanimation und Veranstaltungen im Bad.

Gastronomie: Innen- und Außenrestaurant Gratino, Warme Küche: 11.00-21.45 Uhr, Hauptgerichte: 2,50-8 EUR.

Entfernung: 1 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Schlossmuseum Aulendorf und Bierkrugmuseum Bad Schussenried 6 km, berühmte Dorfkirche in Steinhausen 12 km.



Große Außenbecken in Neustadt-Bad Göggig.



Preiswert übernachten kann man in Bad Wurzach.

88348 Bad Saulgau



Wohnmobilstellplatz Sonnenhof-Therme

Am schönen Moos, Verwaltung Sonnenhof-Therme, Tel.: 07581/48390, www.sonnenhof-therme.de

Areal: = 69 auf Pflaster, 7 EUR pro Reisemobil von 1. Mai - 31. Oktober, 8 EUR von 1. November bis 30. April inklusive Strom. Ver- und Entsorgung je 50 Cent, Duschchip 1,50 EUR/45 min, Kurtaxe 1 EUR/Person. Sonstiges: Anmeldung an der Thermalbadkasse, täglich von 10.00-20.00 Uhr. Aufenthaltsdauer unbegrenzt.

An den Stellplätzen: Sonstiges: Münzwaschmaschine und -trockner.

Anfahrt: am westlichen Stadtrand, beschildert.

Aktivitäten: Teilnahme am Gästeprogramm, Durchführung ambulanter Vorsorgeleistungen.

Gastronomie: Thermalbad-Restaurant, Warme Küche: 10.00-22.00 Uhr, Sonstiges: Frühstücksservice.

Entfernung: 0,25 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Stadttheater Bad Saulgau 0,5 km, Oberschwäbische Barockstraße mit Klöster, Kirchen und Schlösser aus dem 17. und 18. Jh. ab 2 km, Hummelmuseum im Kloster Sießen 3 km.

88410 Bad Wurzach/Allgäu



Wohnmobilstellplatz VITALIUM

Karl-Wilhelm-Heck-Straße 10,
Kurverwaltung Bad Wurzach,
Tel.: 07564/302150, www.bad-wurzach.de
GPS: 47°54'43"N/9°54'12"E

Areal: = 17 auf Asphalt, 3,50 pro Reisemobil inklusive Strom, 21 EUR pro Woche, 1,50 EUR Kurtaxe, Ver- und Entsorgung je 0,50 EUR. Sonstiges: ganzjährig geöffnet, Reservierung ab 5 Nächten möglich, pro Woche einen Tag kostenlos.

An den Stellplätzen:

Aktivitäten: Kur- und Erholungslaub in der Wellness-Oase mit Saunalandschaft VITALIUM. Attraktive Kur- und Wellnesspauschalen für Wohnmobilisten.

Gastronomie: Kurhaus am Kurpark, Warme Küche: 11.00-14.00 Uhr, 17.00-22.00 Uhr, viele weitere Restaurants und Gasthöfe in unmittelbarer Nähe.

Entfernung: 0,3 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Wurzacher Schloss mit Barocktreppenhaus, Wallfahrtskirche Gottesberg 0,3 km, Leprosenhaus 1 km.

93333 Neustadt-Bad Göggig



Limes-Therme

Am Brunnenforum 1, Herr Bauer,
Tel.: 09445/20090, www.limes-therme.de
GPS: 48°49'2"N/11°47'21"E

Areal: = 10 auf Asphalt, 6 EUR pro Reisemobil inklusive Strom und Entsorgung. Wasser 1 EUR. Kurtaxe 1,80 EUR pro Person, Kinder von 7-16 Jahre 1,20 EUR, ab der 3. Person 1,20 EUR. Sonstiges: Anmeldung an der Kasse im Bad, keine Aufenthaltsbeschränkung.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: B299 Neustadt/Donau, Beschilderung zur Limes-Therme folgen.

Aktivitäten: Elektrotherapie, Mooräder, Heilbehandlung durch medizinische Bäder, Massage, Thermal-Erholsungsbad mit Römersauna.

Gastronomie: vielseitige Gastronomie unmittelbar an der Therme sowie im Ortskern ab 500 m.

Entfernung: 0,25 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Römisches Bademuseum im Ort.

95490 Mistelgau-Obernsees



Therme Obernsees

An der Therme 1, Tel.: 09206/993000,
www.therme-obernsees.de
GPS: 49°55'10"N/11°23'1"E

Areal: = 10 auf Schotter, Rasengittersteine, kostenlos. Sonstiges: .

An den Stellplätzen: Sonstiges: Sanitäreinrichtungen in der Therme.

Anfahrt: an der B 22 zwischen Hollfeld und Eckersdorf südlich nach Obernsees abzweigen.

Aktivitäten: Besuch in der Therme mit Saunaparadies (montags Damensauna).

Gastronomie: Bistro in der Therme, Warme Küche: 11.00-22.00 Uhr, mehrere Gaststätten ab 1 km.

Entfernung: 1 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Schloss Fantasie in Eckersdorf 7 km, Sophienhöhle und Schloss Rabenstein 14 km, historischer Stadtteil, Altes und Neues Schloss in Bayreuth 15 km.



kurz & knapp**26844 Jemgum-Ditzum**

Der Verkehrsverein Ems-Dollart lädt vom 9. bis 11. März zum Frühlings-treffen in das Fischerdorf Ditzum ein. Auf dem Programm stehen eine Bo-Beltour, ein Spielabend, ostfriesische Gerichte sowie ein Gottesdienst mit Orgelmusik. Die Teilnahme kostet pro Person 29,50 Euro. Anmeldung nötig, Tel.: 04902/543.

53937 Schleiden-**Gemünd**

Der Wohnmobilhafen am Nationalpark Eifel in der Pfarrer-Kneipp-Straße am Kurpark eröffnet erst Mitte des Jahres, da die Umbauarbeiten noch nicht abgeschlossen sind. Infos per Tel.: 02485/1569.

Berichtigung**73345 Hohenstadt**

Der Fehlerteufel hat im Februar-Heft zugeschlagen: Der Stellplatz beim Campingplatz Waldpark Hohenstadt liegt nicht, wie angegeben, bei Abtsgmünd/Aalen, sondern auf der Schwäbischen Alb nahe der A 8 Stuttgart-München. Nach dem Albaufstieg Dra-ckensteiner Hang die Behelfsausfahrt Nr. 60 nehmen und der Beschilderung Hohenstadt folgen. Tel.: 07335/6754, www.waldpark-hohenstadt.de.

**46414 Rhede, Münsterland****Kleinstadt-Idylle**

Das Verkehrsleitsystem weist den Weg zum Kirmesplatz an der Kettelerstraße, auf dem die Stadt Rhede 15 kostenfreie Stellflächen auf Schotterterrassen ausgewiesen hat. Sie liegen nahe der Innenstadt und dürfen für maximal 72 Stunden genutzt werden. Strom und Frischwasser gibt es im Münzbetrieb, Entsorgung kostenlos auf dem Platz. Während des jährlichen Volkfestes Ende August ist das Gelände etwa zwei Wochen lang für Reisemobilisten gesperrt.

Vom Stellplatz ausbummeln die Urlauber nur wenige

hundert Meter ins Spielzeugmuseum Max und Moritz oder zum Gesundheitsmuseum, besuchen die Brennerei und beobachten in einer Pralinenmanufaktur, wie süße Leckereien entstehen. Wer es gesellig mag, reist zu einer der zahlreichen Veranstaltungen an – hier eine Auswahl:

- 25. März: Internationales Radrennen „Rund um Rhede“
- 10. Juni: Genusstage NRW, Niederrhein und Münsterland
- 15. bis 17. Juni: Internationale Schlossgarten-Konzerte
- 13. bis 15. Juli: Rheder Weinfest



Von Dieter Kessel entdeckt

**86697 Sinning, Hollertau****Hausmannskost aus eigener Metzgerei**

Typische bayerische Brotzeit, Schweinebraten und Hausmannskost servieren Sepp und Rita Buckl im Gasthaus Buckl, Im Oberdorf 22. Hinter dem Haus haben sechs Reisemobile auf Schotter und Rasen Platz. Pro Nacht sind sechs Euro fällig, die der Wirt beim Verzehr ab 30 Euro für zwei Personen anrechnet. Stromanschluss und Frischwasser gibt es auf Nachfrage, ebenso Frühstück im Gasthaus. Dienstag ist Ruhetag – Reisemobilisten dürfen trotzdem auf dem Gelände übernachten. Tel.: 08435/492.

Die Reisemobil-Gäste können zu Ausflügen in das benachbarte Hopfenanbaugebiet Hollertau radeln oder durch die zehn Kilometer entfernte Altstadt von Neuburg an der Donau schlendern. Im Frühjahr, Sommer und Herbst sorgen etliche Feste für fröhliche Stimmung. Vom Donauufer in Neuburg starten Fahrgastschiffe zu Rundfahrten auf dem Fluss.



Hinter dem typisch bayerischen Gasthof Buckl gibt es Platz für sechs Reisemobile – auf Schotter und Rasen.

Gewinnen Sie... Gewinnen Sie...



76669 Bad Schönborn, Kraichgau

Wellness-Pakete

Als Kennenlern-Angebot bietet der Stellplatz-Betreiber Günter Köhler bis zum 31. März 2007 Wellness-Pakete für das benachbarte Thermarium an: Das

Gesund und entspannend: in der Sauna des Thermariums Bad Schönborn macht das Schwitzen Spaß.

Well-Fit Programm für 79 Euro enthält zwei Übernachtungen, viermal Eintritt in das Thermalbad inklusive Sauna, zweimal Hydro-Jet-Relaxmassage sowie

zweimal einen Sole-Vital-Cocktail. Ohne Sauna kostet das Thermal-Vital-Paket 63 Euro.

Tel.: 07253/968459, www.wellmobilpark.de

...einen Aufenthalt samt Well-Vital-Paket auf dem Wellmobilpark in Bad Schönborn.

Der Stellplatz-Betreiber Günter Köhler verlost zusammen mit dem Thermarium drei Well-Vital-Pakete im Wert von je 96 Euro. Ein Paket umfasst:

- zwei Übernachtungen inklusive Strom,
- viermal Eintritt in die Therme samt Saunalandchaft,
- zweimal Eintritt in die Tote-Meer-Salzgrotte,
- zweimal Hydro-Jet-Relaxmassage,
- zweimal Sole-vital-Cocktail.

Wenn Sie folgende Frage richtig beantworten, können Sie eins der drei Wellness-Pakete gewinnen:

Wie heißt der Wellness- & Gesundheitspark direkt neben dem Wellmobilpark Bad Schönborn?

Bitte senden Sie Ihre Antwort bis zum 31. März 2007 an:
REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stellplatz-Rätsel, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail: raetsel@reisemobil-international.de.



Hier kommen Reisemobilfahrer gut an

REISEMOBIL INTERNATIONAL präsentiert topaktuelle Stellplätze, für Sie entdeckt von erfahrenen Wohnmobilfahrern.



Im Wald bei Berchtesgaden gibt es Platz für zehn Reisemobile nahe der Rossfeld-Höhenringstraße.



09518 Großrückerswalde

1 Der Stellplatz am Landgasthof Wemmer verfügt jetzt auch über zwei Duschen, die der Wirt eigens für Reisemobilisten gebaut hat. Auch in diesem Jahr gibt es wieder urige Veranstaltungen mit böhmischer Blasmusik in der Musikantenscheune. Tel.: 03735/90510.

Gisela Chwalkowski, Bochum

28359 Bremen

Vor dem ganzjährig geöffneten Camping Stadtwaldsee, Hochschulring 1, finden Reisemobilisten 20 Stellflächen. Die Übernachtung kostet 10 Euro in der Hauptsaison, wer die Sanitärräume nutzen will, zahlt 18 Euro. Für sechs Stunden Strom ist ein Euro fällig, die Entsorgung kostet nichts. Bus und Bahn bringen die Gäste in 20 Minuten in die Bremer Altstadt. Tel.: 0421/8410748, www.camping-stadtwaldsee.de.

Andreas Wedemeyer, Bremen

55595 Wallhausen

3 Prima Gelegenheit, nach einer Weinprobe im Naheland die Bordvorräte mit edlen Tropfen aufzufüllen: Maximal vier Reisemobile haben Platz in der ummauerten, gepflasterten Hofanlage des Weinguts F. E. Schott. In der Au 3. Beim Kauf von zwölf Flaschen Wein entfällt der Übernachtungspreis von sechs Euro. Tel.: 06706/8681, www.schottwein.de.

Ingrid Schott, Wallhausen

92681 Erbendorf

4 Die Stadt Erbendorf im Oberpfälzer Wald hat in der Bahnhofstraße einen Stellplatz mit Ver- und Entsorgungsmöglichkeit für 15 Reisemobile ausgewiesen. Der Aufenthalt auf dem Areal unterhalb des Stadt-parks und nur 200 Meter vom Zentrum entfernt ist kostenlos. Tel.: 09682/9210-22, www.erbendorf.de.

Ute Dörbandt, Berlin

97461 Hofheim

5 In den Hassbergen am Landgasthof Burgblick, Manauerstraße 3 – 5, ist auf asphaltiertem Gelände Platz für zehn Reisemobile. Die Übernachtung kostet nichts, wenn die Urlauber zum Verzehr im Gasthof einkehren. Ansonsten sind sieben Euro pro Reisemobil sowie noch einmal zwei Euro pro Person fällig. Tel.: 09523/450. Manfred Ihrler, Nürnberg

96117 Memmelsdorf

6 Georg Höhn vom Brauerei-Gasthof Höhn, Hauptstraße 11, bietet asphaltierte Übernachtungsplätze für zwölf Reisemobile an. Sofern die Gäste zum Essen einkehren, ist der Stellplatz kostenlos. Ansonsten sind fünf Euro fällig. An jedem ersten Freitag im Monat werden Brauereiführungen veranstaltet. Die Weltkulturerbe-Stadt Bamberg liegt fünf Kilometer entfernt. Tel.: 0951/406140, www.gasthof-hoehn.de.

Karl-Heinz Griechenbaum, Memmelsdorf

83471 Berchtesgaden-Oberau

7 Von Wald und hügeliger Landschaft umgeben ist der geschotterte Stell-

platz Renothenweg 15 an der Rossfeld-Höhenringstraße. Hier stehen Flächen für zehn Reisemobile zur Verfügung. Die Übernachtung kostet fünf Euro pro Fahrzeug plus 1,80 Euro Kurtaxe pro Person. Jeweils ein Euro wird für Strom und Frischwasser berechnet. Die Nutzung des WC ist kostenlos. Tel.: 08652/3161.

Dieter Restemeier, Bünde

CH-9657 Unterwasser

8

Asphaltierte Flächen für drei Reisemobile mit tollem Blick auf das Säntis-Massiv hält das Hotel-Restaurant Post im Schweizer Kanton St. Gallen bereit. Sofern die Gäste zum Essen einkehren, ist der Aufenthalt auf dem zentral im Ort gelegenen Areal kostenlos, ansonsten sind zehn Euro fällig. Strom und Wasser gibt es gegen eine geringe Gebühr. Das Hotel hat von Mitte April bis Mitte Mai sowie im November geschlossen. Tel.: 0041/71/9992155, www.a-o.ch/9657-Post.

Rainer Hürlimann, Unterwasser



Reisemobilisten sind im Brauerei-Gasthof Höhn in Memmelsdorf willkommen.

Die beste Findmaschine: Sie, liebe Leser!

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 Stellplatznetz 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:

REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/2007

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 neinWasserentnahmestelle: ja neinSanitäreinrichtungen: ja neineine Ver-/Entsorgungsmöglichkeit: ja neineinen Grillplatz: ja neineine Liegewiese: ja neineinen Spielplatz: ja neinein Freibad: ja neinein Hallenbad: ja neineinen 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 neinSonstiges: _____
_____**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):

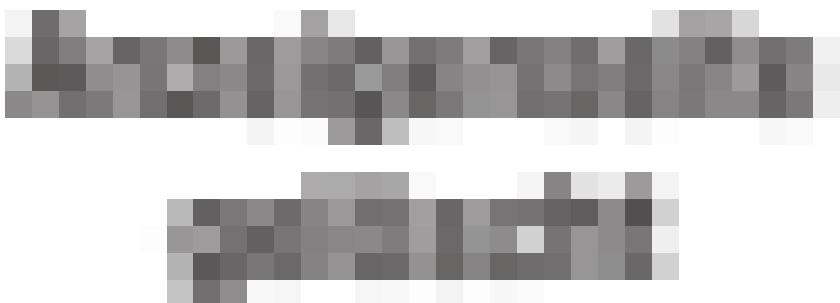
_____**17. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei:** ja nein**18. Falls vorhanden, tragen Sie bitte die GPS-Daten Ihres Stellplatzes ein**
(möglichst im Karten-Datum WGS 84):

Breite

 Grad Min. Sek. N S

Länge

 Grad Min. Sek. O W





Knaus-Campingpark Eschwege

Lebhaft: Der Strand ist öffentlich, im Sommer also gut besucht.

Wohnen am Strand

Außerhalb des Knaus-Campingparks Eschwege übernachten Reisemobilisten direkt am Wasser. 30 Mobile finden dort Platz.

Nicht viele Reisemobil-Stellplätze, die sich vor der Schranke eines Campingplatzes befinden, bieten einen Strand mit Seeblick. Der Knaus-Campingpark Eschwege bildet da eine der wenigen Ausnahmen. Seit anderthalb Jahren gibt es diesen – im Wortsinn – Reisemobilhafen direkt am Werratalsee. Etwa 30 Fahrzeuge finden hier ausreichend Platz.

Das Gewässer liegt eingebettet zwischen den Leuchtenbergen und den Meinharder

Bergen in zentraler Lage, fünf Minuten zu Fuß von der historischen Altstadt Eschweges entfernt. Für Windsurfer, Bootssportler, Wasserwanderer, Kanutnen sowie Kajakfahrer ist dieser Stellplatz besonders zu empfehlen. Ein großzügiger Strand mit Aufsicht grenzt direkt an den Reisemobil-Stellplatz, ebenso ein schönes Beachvolleyballfeld.

In der näheren Umgebung finden Urlauber eine Reithalle und einen Kanu-Verleih. Das

Gebiet um den Werratalsee erweist sich aber auch als reizvolle Gegend für Wanderungen und Radtouren. Der Reisemobilist genießt außerdem einen Blick auf den Hohen Meißner (700

Stellplatz-Info: Knaus-Campingpark Eschwege

30 Stellplätze mit Stromanschluss auf Schotterrasen, geöffnet vom 10. Dezember bis 5. November, Hunde erlaubt. Gebühren pro Nacht: Stellplatz 6 Euro, Entsorgung inklusive, Strom/Münze 2 Euro (4 kWh), Entleerungsstation für Fäkal- und Abwassertanks, Frischwasserversorgung, Übernachten direkt am Strand. Freizeitangebote: Freizeitzentrum Werrasee, Angeln, Segeln, Surfen, Inlineskating, Fahrrad- und Kanuverleih.

Adresse: Knaus-Campingpark Eschwege, Am Werratalsee 2, 37269 Eschwege, Tel.: 05651/338883, Internet: www.knauscamp.de.



Nah am Wasser gebaut: Der Weg zum Werratalsee ist kurz.

Meter), den höchsten Berg Nordhessens.

Der ebene Stellplatz ist durch Bäume und Büsche grob gegliedert. Zu den Standplätzen führen asphaltierte Zufahrtswege. Sämtliche Einheiten sind mit Strom versorgt (CEE). Frischwasser zapfen Reisemobilisten zum Nulltarif. Kostenlos ist es auch, Abwas-

ser- und Fäkaltanks auf dem Platz zu entleeren.

Der mobile Gast darf sämtliche Einrichtungen auf dem Platz nutzen, seien es die Warmwasserduschen im Sanitärbau oder die platzeigene Lokalität. Für sportliche Abwechslung dienen sich auf dem Areal Tischtennis, Basketball, Minigolf und Fußball an.

Strikte Öffnungszeiten gibt es nicht, das Areal ist rund um die Uhr zugänglich. Auch der Preis kann sich sehen lassen. Sechs Euro kostet es zu übernachten, dazu kommen noch zwei Euro für Strom.

Ein Kurztrip übers Wochenende lohnt sich also allemal – zum kleinen Strandurlaub am Werratalsee in Hessen. *ras*

Strand und Beachvolleyballfeld liegen unmittelbar neben dem Reisemobil-Stellplatz.



C A M P I N G - T E L E G R A M M

Völlig abgedreht: Nachdem sie mit ihrem märchenhaften High-Tech-Sanitärbau von sich reden machen, entwerfen die Betreiber des Campingparks Burgstaller in Döbrach am Millstätter See derzeit einen Stellplatz, auf den die Sonne immer scheint – eine Drehscheibe, die mit der Sonne kreist. Tel.: 0043/4246/7774, Internet: www.burgstaller.co.at.

+++ stop +++ Familienförderung für Campingeinsteiger kostet 799 Euro: Dafür gibt's ein Vier-Mann-Zelt, Schlafsäcke, Schlafmatten, Rucksack, Geschirr, Gas/Elektrokühlbox, Tisch und Hocker, Kocher und Gasgrill, Edelstahlbecher, Zeltzubehör, Campingleuchte, Topfset. Kabeltrommel und eine Woche Gratisurlaub auf dem 5-Sterne-Camping-Freizeitzentrum Sägmühle mitten im Pfälzerwald, Internet: www.familienförderung2007.de, www.camping-total.de. Infos zum Freizeitzentrum unter Tel.: 06321/95096, Internet: www.saegmuehle.de.

+++ stop +++ Schwitzen im Country-Stil: Erlebnis Camping Aufenfeld hat seit Mitte Dezember 2006 die erste Western-Sauna-Landschaft Europas in Betrieb. Tel.: 0043/5282/2916, Internet: www.zillertal-camping.at.

+++ stop +++ Ganz schön lecker: Gesund für die ganze Camperfamilie geht's zu beim Kinderkochkurs auf dem Gitzenweiler Hof in Oberreitnau am 12. April 2007. Selbst ge-

machte Pasta, Kräuter, Gemüse und gesunde, leckere Nachspeisen stehen auf dem Rezeptblock. Tel.: 08382/94940, Internet: www.gitzenweiler-hof.de. **+++ stop +++** Badezimmer am Stellplatz: „Energie tanken und relaxen“, lautet die Devise am Tirol-Camp in Fieberbrunn. Sie drückt sich aus in den neu geschaffenen, 120 Quadratmeter großen Stellplätzen De Luxe samt Badezimmer. Tel.: 0043/5354/56666, Internet: www.tirol-camp.at.

+++ stop +++ Umbau auf ausgezeichnetem Platz: Über den Winter wuchs auf Klim Strand Camping ein schmuckes Hauptgebäude mit schicker Fassade. Damit vergrößern sich Hallenbad, Rezeption und Supermarkt. Tel.: 0045/98225340, Internet: www.klimstrand.dk.

+++ stop +++ Neue Auszeichnung: Das Bayerische

Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und

Frauen zeichnete im Oktober 2006 Strandcamping Waging am See zum „Barrierefreien Hotel- und Gaststättenbetrieb“

aus. Tel.: 08681/552, Internet: www.strandcamp.de.

+++ stop +++ Neue Touren: Rund um das Schwarzwald-Camp in Wolfach wurden 20 neue, beschlitzte Nordic-Walking-Touren freigegeben. Drei davon beginnen direkt am Platz. Tel.: 07834/859309, Internet: www.schwarzwaldcamp.de.

Fünf Sterne auf Rädern 1. Dethleffs-Club gegründet

Fünf Sterne auf Rädern – so nennt sich der 1. offizielle Dethleffs-Club, der vom Ehepaar Angelika und Uli Christoph (bekannt als eingefleischte Fans der Marke aus Isny) ins Leben gerufen wurde. Der ehemalige Zahnarzt und seine Frau, beide im besten 60er-Alter (Best Ager!) stammen aus dem Rheingau – in der Weinbauregion verstehen die Menschen etwas vom Feiern und Leben. Kein Club mit starren Regeln soll der Dethleffs-Club deshalb werden, sondern ein lockerer Zusammenschluss von Gleichgesinnten, die an Dethleffs das Familiäre schätzen. Das erste Treffen des offiziellen Dethleffs-Clubs, der nach wenigen Tagen bereits 100 Mitglieder hatte, findet vom 8. bis 11. März in Dresden statt.



Selbstverständlich werden sich die 5-Sterne-Clubber auch bei den legendären Family-Tagen an Pfingsten in Isny treffen. Wer sich für den Dethleffs-

Club interessiert, nimmt direkt Kontakt mit Familie Christoph auf unter Tel.: 06723/7462, E-Mail: christoph.angelika@freenet.de.

VW-Bus-Museum:

Neues Bulli-Museum soll entstehen

Die Interessengemeinschaft T2, Freunde des VW-Busses 1967 bis 1979 (kurz: IG T2), hat vor einigen Jahren bekanntlich das VW-Museum in Salzgitter übernommen, musste den Standort aber wegen Problemen mit dem Ver-

mieter aufgeben. Nach vielen Jahren der Suche ist die IG T2 nun in Hessisch-Oldendorf fündig geworden. In direkter Nachbarschaft zur legendären VW-Sammlung der Familie Grundmann konnte die IG Anfang Januar ein Grundstück

der Deutschen Bahn AG erstehen.

Dort soll das neue Museum rund um die Transporter aus Hannover entstehen, wobei der Vorsitzende der IG T2, Roland Röttges, Wert darauf legt, dass Hessisch-Oldendorf ein Treff für alle Bulli-Fahrer sein soll: „Der gute alte und der neue Bulli haben dort ihren Platz“, so Röttges. Ein erstes Jahrestreffen der IG T2 ist in Hessisch-Oldendorf für September 2007 geplant.

Zur Finanzierung des Museums benötigt die IG noch Spenden, gerne werden auch Sponsoren genommen. Weitere Infos im Internet unter www.bulli.org und www.vwbus-museum.de.



Terminkollision

Osterrallye der RU fällt aus

Seit dem Ausscheiden von Helga Färber als Präsidentin rumort es in der Reisemobil-Union. Kritik an der Führung der RU wurde laut, deshalb entschied sich das Präsidium unter der Leitung von Eckehardt Prinz zu einer vorgezogenen Mitgliederversammlung mit Neuwahlen. Diese Versammlung wird am 3. März in der Siegener Bismarckhalle stattfinden. „Die Anberaumung des Termins war möglich, weil seitens der RU im Dezember 2006 der Saal in der Bismarckhalle für den 3. März reserviert worden war“, so Johann Kose, in



der RU für Sonderaufgaben zuständig. Diesem Neuorientierungsprozess innerhalb der wichtigsten Vertretung der Reisemobil-Clubs in Deutschland und der damit verbundenen Organisationsarbeit fällt die beliebte Reisemobil-Union-Osterrallye zum Opfer, die vom 6. bis 9. April hätte stattfinden sollen.

Was geht?

22. bis 25. Februar Kohl- und Pinkel-Treffen des EMHC im Osnabrücker Land, Martina und Frank Mix, Tel.: 05471/951120, E-Mail: tina.mix@vario-mobil.com.

23. Februar Stammtisch des RMC Hochwald mit anschließender Ausfahrt, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

3. März Generalversammlung des Reisemobilclubs Schweiz in Pfungen, Frau Wehrli, Tel.: 0041/79/6400501, E-Mail: wehrli.wemo@gmx.ch, www.rmcswitzerland.ch.

6. März Stammtisch des Reisemobilclubs Wien in der Panoramaschenke, Filmteichstraße 5 im Kurpark Oberlaa, Rudi Nemeth, Tel. 0043/676/4304050, E-Mail: reisemobilclub@aon.at, www.reisemobilclub.at.

8. bis 11. März „Ausdocken“ des RMC Albatros in der Mayer-Werft in Papenburg mit Überführung der AIDA, Albatros-Geschäftsstelle, Tel.: 02426/4103, E-Mail: rmc-albatros@gmx.de.

10. März Klonabend des RMC Schleswig-Holstein, Friedhelm Renner, Tel.: 04821/75584.

18. März Jahreshauptversammlung des Eriba-Hymer-Clubs Würtemberg in Nürtingen, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531, E-Mail: chrue@aol.com.

23. bis 25. März Arbeitstreffen der Straßenfuchse e. V. in Rotenburg/Fulda, Wolfgang Käser, Tel.: 0621/556030, E-Mail: fuchs233@web.de, www.strassenfuechse.de.

24. März bis 1. April Treffen des Eura-Mobil-Clubs in Fieberbrunn, Lucienne und Pierre Bucdens, Tel. 0032/3290/7737, www.euramobilclub.de.

28. März bis 1. April Treffen der Rotarischen Vagabunden in Bad Windsheim, Jürgen A. Schulz, Tel.: 04183/4208, E-Mail: info@rotarische-vagabunden.de.

30. März und 1. April Stammtisch des Karmann-Mobil-Clubs Niedersachsen-Mitte in der Nemitzer Heide, Walter Gronwald, Tel.: 05032/61718, E-Mail: waltergronwald@aol.com.

4. bis 9. April Ostertreffen der Familien-Camper in Lazise am Gardasee, bitte frühzeitig anmelden bei Claudia Schwung, E-Mail: webmaster@familien-camper.de, www.familien-camper.de.

20. bis 22. April 2. Reisemobil-Technik-Tage des Reisemobil-Eignerkreises (RME) in Wolfegg-Roßberg, Karlheinz Haarbach, Tel.: 08373/9879184, E-Mail: info@rme-ev.de, www.rme-ev.de.

Unser Club des Monats

Die **Lechspatzen** heißt ein rühriger Caravaning-Club in Augsburg, dessen Mitglieder sich einmal im Monat zum Gedankenaustausch in der deutschen Mozart-Stadt treffen. Übrigens steht Augsburg 2007 ganz im Zeichen des grandiosen Genies, diverse Veranstaltungen erinnern an Mozarts Lebenswerk. Die große Welt der Musik ist bestimmt auch ein Thema bei den Lechspatzen, doch vor allem geht es ums Reisen, um Fahrzeuge und Technik – und um das Miteinander. „Bei uns passiert alles im direkten Gespräch“, so der 1. Vorsitzende der Lechspatzen, Günter Hoffmann. Vielleicht auch deshalb konnten sich die Augsburger Caravaning-Freunde noch nicht zu einem Internet-Auftritt durchringen. Irgendwann aber soll er kommen.

Informationen über die Lechspatzen erhalten Interessierte bei Günter Hoffmann, Tel. 0821/576122. An jedem ersten Montag im Monat treffen sich die Mitglieder um 19 Uhr zum Clubabend in der Gaststätte Wittelsbach in Augsburg, Eberlestraße 13.



Jubiläum im Mai

Eulenspiegel werden 11

Ja, es klingt schon etwas nach Eulenspiegelei, wenn die Reisemobilfreunde Eulenspiegel im kommenden Mai ihren elften Geburtstag feiern und nicht den zehnten. „Wir sind halt Eulensiegel“, schmunzelt Club-Pressemann Axel Becker und freut sich schon heute (diebisch) auf das Himmelfahrtswochenende. Vom 17. bis 20. Mai laden die Reisemobilfreunde in das romantische Fachwerkstädtchen Hornburg im Harz ein. Ein zünftiges Reisemobiltreffen mit reizvollen

Aktivitäten soll es werden, Live-Musik darf ebenso wenig fehlen wie ein fescher Tanzabend am Samstag. Das Programm steht bereits fest, Sie finden es auf der Internetseite der Eulenspiegel: www.rmf-eulenspiegel.de. Die Teilnahmegebühr beträgt 25 Euro pro Fahrzeug, Anmeldungen und weitere Informationen bei Axel Becker; Handy 0160/99307306, E-Mail: griffel@rmf-eulenspiegel.de, oder Klaus Bock; Handy 0171/6445405, E-Mail: info@rmf-eulenspiegel.de.

Wohnmobilfreunde Schweinfurt

Zu Brettern, die die Welt bedeuten

Seine erste große Ausfahrt im Jahr 2007 unternahmen die Wohnmobilfreunde Schweinfurt vom 27. April bis 1. Mai. Start der Veranstaltung wird bei einer Weinprobe im Höllenkeller in Obereisenheim sein, am Folgetag reist der Tross nach Niederwerrn. Der Höhepunkt wartet jedoch am Sonntag, dem 29. April, auf die Clubber mit dem Glückschwein im Logo: Nach einem

Tag in der wunderbaren Rhön treffen sich die Reisemobilfreunde zum Theaterabend beim „Dramatischen Verein“ Niederwerrn, der sein Jahresprogramm mit einem Frühjahrsstück beginnt. Mit auf der Bühne steht ein Urgestein der Branche: Gerhard H. Reisch. Da ist Lachmuskelkater garantiert. Informationen: Familie Reisch, Tel. 09723/91160, E-Mail: info@freizeit-reisch.de.



Planungswochenende

Drei Freunde treffen sich



Seit über einem Jahr besteht die Patenschaft des RMC Albatros mit dem MCC Bonn und dem RMSt Heinsberg. Und zum zweiten Mal trafen sich die befreundeten Clubs in Düren zum Informationsaustausch und der Planung gemeinsamer Ausfahrten. Zum Einstand zeigte „Hegi, der größte Magier aller Zeiten“ sein Können.

Den zweiten Tag begannen die Partnerclubs mit Radtouren, Spaziergängen, Nordic-Walking-Einheiten und einem Besuch im Papiermuseum der Stadt, bevor am Nachmittag die Planungsgespräche begannen und der Tour-Kalender gefüllt wurde. Fazit: ein positives Planungswochenende. Fortsetzung folgt. Garantiert.

Informationsforum **Willkommen im Club!**

Weil REISEMOBIL INTERNATIONAL die Aktivitäten deutscher Reisemobil-Clubs auch im Internet unterstützen möchte, gibt es auf unserer Internetseite www.reisemobil-international.de ein Club-Forum. In diesem ausschließlich Clubs vorbehaltenen Bereich erhalten Zusammenschlüsse von Wohnmobilisten 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-

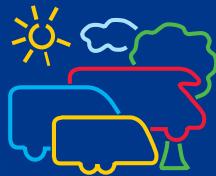
ressierte Wohnmobilbesitzer sind so stets bestens darüber informiert, was sich im jeweiligen Club gerade tut. Und auch potenzielle Neumitglieder erfahren etwas über Sie. Ihr Club ist noch nicht dabei? Das Verfahren dazu ist ganz einfach: einmal bei der Telefonnummer 0711/1346650 anrufen oder gleich per 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 kosten-
los – REISEMOBIL INTERNATI-



TIONAL 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. Aktualisieren Sie Ihre Bekanntmachungen stets. Nur dann bleibt Ihr Club-Auftritt für Besucher attraktiv.



REISEMOBIL INTERNATIONAL und
CAMPING, CARS & CARAVANS informieren

Die aktuellen Club-Vorteile

auf einen Blick:

	gültig bis	gültig bis
CARAVAN SALON Düsseldorf: Ermäßigerter Eintritt und Übernachtung während des CARAVAN SALONS 2007 sowie bei Übernachtung im CARAVAN CENTER 3,- Euro pro Nacht.	Unbegrenzt	
CARAVAN SALON CLUB: Kostenlose Informationen mit dem CARAVAN SALON CLUB-Magazin und den Clubmails, täglich Gewinnspiel im Internet, Campingplätze online buchen...	Unbegrenzt	
Regelmäßig versenden wir an unsere Mitglieder, die eine Email Adresse angegeben haben (nachfragen unter www.caravan-salon-club.de/Newsletter), kostenlos brandaktuelle Informationen über Händleraktionen, neue Clubvorteile und Angebote. Zweimal im Jahr informieren wir über unsere ebenfalls kostenlose Clubzeitschrift.	Unbegrenzt	
AS Freizeit Service: Versicherungspaket gratis + Begrüßungsgeschenk Wert 95,-/132,- Euro (abhängig von der Reise) bei Buchung einer geführten Tour	Ende 2007	
Accura Versicherung: Reisemobile 10% günstiger versichern	Ende 2007	
Röder's Park Soltau: Erlebniswoche mit ca. 10% Rabatt und mehr Wert 28,- Euro + freie Eintritte zu fünf Attraktionen	Ende 2007	
Campingplatz Bankenhof am Titisee: 10% Rabatt + Freikarte für Bus und Bahn	Ende 2007	
Waldcampingplatz Erzgebirgsblick: 10% Rabatt für Clubmitglieder Ab 11 Tagen Aufenthalt wertvolles Geschenk zusätzlich	Ende 2007	
Neptunia Schifffahrtsgesellschaft: 5% Rabatt auf Mittelmeer Fährpassagen	Ende 2007	
Camping Landal Wirtftal in der Eifel: 1 Flasche Wein + 1 Saubabesuch - alternativ: 2 Fahrräder für einen Tag ausleihen	Ende 2007	
Campingplatz Sonnenwiese: 10 bis 15% Rabatt + Überraschungsgeschenk	Ende 2007	
Camping Garage: 5% Nachlass auf alle maßgefertigten Faltgaragen für Reisemobile, Caravans und mehr	Ende 2007	
Camping24.net: 7% Rabatt auf alle Einkäufe	Ende 2007	
Campingplatz am Hardausee: 10% Nachlass auf alle Gebühren und kostenlosen Eintritt ins Museumsdorf Hösseringen	Ende 2007	
Camping Landal Sluftervallei: 2 Stunden kostenlos die Sauna nutzen und ein Infoheft über die Insel Texel	Ende 2007	
Deutsche Reisemobil Vermietung: 10% Nachlass außerhalb der Hauptaison	Ende 2007	
Ferien- und Erlebnispark Duinrell: 10% Ermäßigung in der Vor-/Nachsaison und das Sommer-Camping-Arrangement	Ende 2007	
Campingpark Quellenbad: Zehn Prozent auf Personengebühren plus Eventwochen zum Vorzugspreis	Ende 2007	

alle Vorteile ausführlich unter:
www.caravan-salon-club.de

NEU +++ NEU +++ NEU



Kostenlos ins Haus

Ein Club, der auf sich hält, informiert seine Mitglieder mit einer eigenen Clubzeitschrift. Deshalb liegt das CARAVAN SALON CLUB-Magazin zweimal bei allen Mitgliedern im Briefkasten – im Frühjahr und dann einige Wochen vor dem Start des CARAVAN SALON. Im Club-Magazin erfahren Clubmitglieder auf vielen unterhaltsamen Seiten alles über den CARAVAN SALON und dazu Wissenswertes zum Hobby Caravanning: zum Beispiel Reisetipps und Reiseberichte, aktuelle Meldungen aus der Mobilen Welt, Tricks für das Leben unterwegs, Reportagen, Ratgeber-Storys und viele weitere Beiträge.

Das Ganze gibt's automatisch – wer Mitglied wird, muss das Clubmagazin nicht etwa bestellen oder abonnieren. Und: Die Zeitschrift des CARAVAN SALON CLUB ist für Mitglieder völlig kostenlos.

Sie haben Post!

Das Angebot der Clubvorteile, also der Möglichkeiten, mit der ClubCard Geld zu sparen, wächst ständig. Wollen Sie tagesaktuell über neue Vorteile informiert sein – viel früher, als eine Anzeige wie diese erscheinen kann? Dann geben Sie Ihre E-Mail-Adresse bei der Anmeldung im Club an oder tippen Sie Ihre Adresse auf den Internetseiten des Clubs ein.



Von da an erhalten Sie jedes Mal umgehend und ohne jeden zeitlichen Verzug Nachricht, wenn der Club wieder einen neuen Partner hat, der Ihnen als Mitglied Vorteile gewährt.

Darüber hinaus informiert Sie der E-Mail-Newsletter über viele weitere Neuigkeiten aus dem mobilen Leben und gibt Tipps für Ihre Freizeit.



Duo am Lago

Zwei Campingplätze mit Flair im Trentino haben sich Sonderpreise für Clubmitglieder ausgedacht.

Badefreuden am See, Ausblick mit Dolomitenpanorama, italienische Lebensfreude – diese Kombination klingt verlockend. Genießen lässt sie sich am Ufer des Lago di Levico im schönen Trentino. Gleich zwei Campingplätze unter gemeinsamer Führung umhegen dort ihre Gäste mit allen Annehmlichkeiten: Dazu gehören drei Schwimmhäfen, Restaurant, Pizzeria und Café sowie mit viel Grün gestaltete Anlagen.

Rund um die beiden Südtiroler Camps namens Camping Jolly und Camping Levico locken flache Strecken Radfahrer und anspruchsvolle Routen die Mountain-Biker an, Jogger finden ihren Auslauf an den Ufern des Lago di Levico. Wer ein wenig weiter will, kann zum Beispiel das etwa 95 Kilometer entfernte Verona ansteuern und ist in etwa anderthalb Autostunden in der Lagunenstadt Venedig.



Ihr Clubvorteil:

Zu Zeiten, in denen die beiden Camps anderen Gästen keine Nachlässe anbieten, können Sie als Clubmitglied dort günstiger Urlaub machen:
In den Zeiten vom 14. Mai bis zum 10. Juli und vom 20. August bis zum 6. Oktober bezahlen Sie auf speziellen Parzellen für sieben Nächte nur sechs Übernachtungen und für 14 Tage nur elf. Mehr dazu finden Sie auf den Internetseiten www.lagolevico.com

Camping Levico
Località Pleina 5
38056 Levico Terme
(TN) Trentino Italia
Tel.: (+39) 0461 706491
Fax: (+39) 0461 707735
E-Mail: mail@campinglevico.com
Internet: www.campinglevico.com

Camping Jolly
Località Pleina 6
38056 Levico Terme
(TN) Trentino Italia
Tel.: (+39) 0461 706934
Fax: (+39) 0461 707735
E-Mail: mail@campingjolly.com
E-Mail: ginojolly@virgilio.it
Internet: www.campingjolly.com

Der CARAVAN SALON CLUB wird unterstützt von den Fachzeitschriften REISEMOBIL INTERNATIONAL und CAMPING, CARS & CARAVANS



Wollen Sie den CARAVAN SALON CLUB-Mitgliedern auch Vorteile bieten?

Schreiben Sie an:
CARAVAN SALON CLUB
vorteile@caravan-salon-club.de

Der CARAVAN SALON CLUB ist eine Einrichtung der Messe Düsseldorf GmbH, Messeplatz, 40474 Düsseldorf.

TM
Messe
Düsseldorf

Bitte einfach ausfüllen, ausschneiden und einsenden an:
CARAVAN SALON CLUB, Messe Düsseldorf, UK-WE, Bianca Schmidt,
Messeplatz, D-40474 Düsseldorf

Ich möchte kostenlos Club-Mitglied werden!

Wichtig: Die Club-Mitgliedschaft ist personenbezogen.
Einfach Antrag kopieren und pro Familienmitglied ausfüllen.

Vorname _____

Name _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

E-Mail-Adresse _____

Ich habe _____ Kinder

Mein Geburtsdatum: _____

Ich miete hin und wieder regelmäßig
 einen Caravan ein Reisemobil

Ich besitze einen Caravan ein Reisemobil

der Marke _____

Modell _____

Ich möchte einen Caravan ein Reisemobil kaufen
 in diesem Jahr im nächsten Jahr
 später

Ich reise mit Haustier ohne Haustier

Ich übernachte auf Camping-Plätzen

oft hin und wieder nie

Mein Lieblingsland: _____

Meine Lieblingsregion: _____

Ich steuere häufig dieselbe Gegend an
 Ich suche regelmäßig neue Ziele
 Ich war noch nie mit einem Reisemobil oder Caravan unterwegs

Ich lese folgende Fachzeitschriften

<input type="checkbox"/> Promobil	<input type="checkbox"/> hin und wieder	<input type="checkbox"/> regelmäßig	<input type="checkbox"/> im Abo
<input type="checkbox"/> Reisemobil International	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Caravaning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Camping, Cars & Caravans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Wohnmobil + Reisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die vorstehend erhobenen persönlichen Daten und Auskünfte an andere Unternehmen der Caravan- und Reisebranche für Marketing- und Werbezwecke weitergegeben werden. Ich bin mir darüber im Klaren, dass mir diese Unternehmen Werbemittel aller Art zusenden werden.

Datum _____

rechtsverbindliche Unterschrift _____

IM HALLENBAD
BEFINDEN SICH FÜNF DINGE,
DIE DORT NICHT HINGEHÖREN.

Findet Ihr sie?

Dann schreibt bis zum 31. März 2007
an Rudi und Maxi, sie verlosen zwei
tolle Ritter-Handbücher. Viel Spaß.



REISEMOBIL INTERNATIONAL
Rudi und Maxi
Postwiesenstraße 5A
70327 Stuttgart
raetsel@reisemobil-international.de

HALLO KIDS,

im Spaßbad auf unserem Campingplatz
vermissen wir den Sommer nicht.

Am Wochenende fahren die Eltern
wieder mit uns hin.

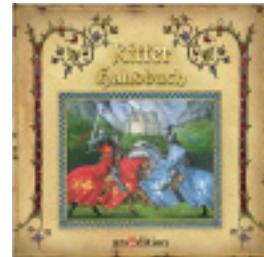
Es grüßen Euch
Rudi und Maxi

TIPPS FÜR EUCH

Super Gewinne: Ritter Handbücher

JA, SO WARN'S, DIE ALten RITTERSLEUT

Wisst Ihr, welche Ausrüstung ein Ritter brauchte und wie er lebte? Oder wie eine Burg von innen aussah? Die Antworten findet Ihr in dem Ritter Handbuch von Ars Edition. Klasse beim Durchblättern: Bei dem so genannten Pop-Up-Buch klappen Teile von Zeichnungen, etwa eine Zugbrücke und ein Ritterhelm, heraus. Das Handbuch kostet 19,95 Euro. Ihr könnt aber auch eins der beiden Ritter-Bücher gewinnen, die Rudi und Maxi beim Suchbild-Rätsel verlosen. Viel Glück!



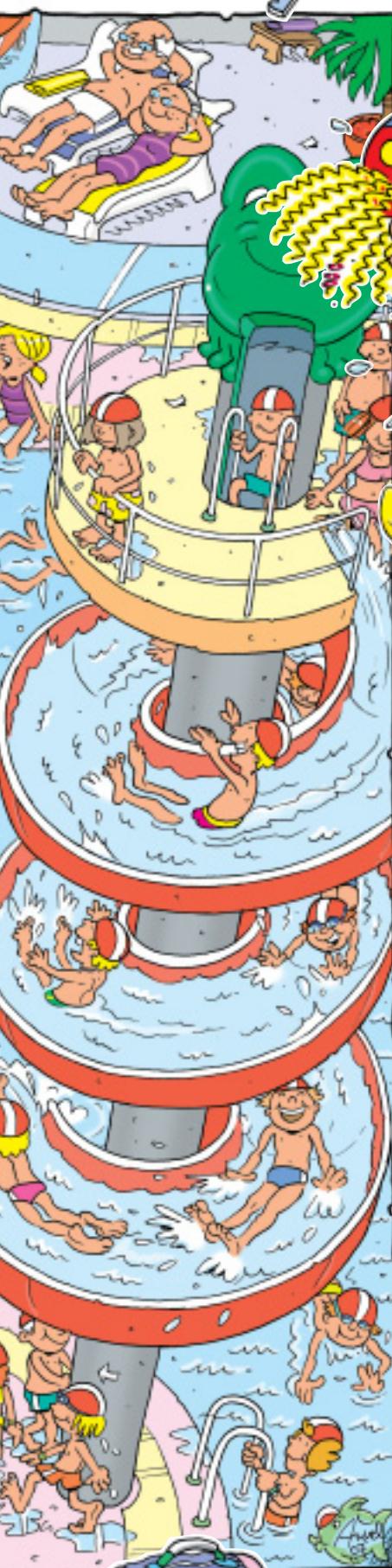
Ausflugstipp: Wildpark Johannismühle

AUG IN AUG MIT LUCHS UND WOLF

Urige Mufflons und Wölfe, Braunbären und Luchse, Wildpferde und Uhus könnt Ihr im Wildpark Johannismühle ganz aus der Nähe beobachten. In Kalsdorf, 50 Kilometer südlich von Berlin, seht Ihr beim Osterfest bei einer Bärenfütterung, welche Riesenmengen Futter Meister Petz vertilgt. Der Eintritt für Kids kostet vier Euro. Tel.: 033704/97011, www.wildpark-johannismuehle.de.



Zeichnung: Cartoonstudio Aurel Voigt



Zu gewinnen: Ein Freizeitset

Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

14 15 16 17 18 19 20

Zusammenfassung

▼	Schlagzeuger im klass. Orchester	▼	zerdrücken (Kleid, Papier)	▼	Platzmangel, Raumnot	▼	legendäres Wesen im Himalaja	▼	vergrößern, verbessern
			franz. Stadt an der Loire	►				3	
	einfarbig	►			ausführen, verrichten		Schilf, Röhricht		
►		10				▼			
	Landkartenwerk		Fell der Bärenrobbe (engl.)			Verwundung durch ein Tier		Weinstock	
►		▼				▼		▼	
	11				Einfall, Gedanke	►		6	
langer, dünner Speisefisch		Gewürz-, Heilpflanze	►				chemisches Zeichen für Brom	►	
bayr. Fluss zur Donau	►			ein Erdteil	►				



südamerikan. Schleuderwaffe	Schutz, fürsorgliche Aufsicht	Schling-, Urwaldpflanze	Leichtmetall (Kurzwort)	britischer Sagenkönig	ohne Inhalt	▼	trockenes Gras (Viehfutter)	Schwarzdrossel
Altersbezeichnung	►			jedoch, hingegen	►			
				▼				Ruf beim Stierkampf
	Kopfbedeckung	►			18	auf diese Weise	►	
►			Enterich	►			19	
zähflüssiges Kohleprodukt	►				englisches Bier	►		

Teilnahmebedingungen

Unter allen richtigen Einsendungen wird 1 Freizeitset verlost, bestehend aus zwei Outdoor-Jacken, einem Rucksack, einem Boulespiel und einem Kartenspiel. Die nummerierten Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie dieses bitte auf einer ausreichend frankierten Postkarte an DoldeMedien, Preisrätsel RMI, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail an raetsel@dolde.de

Einsendeschluss:

26. März 2007

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Abgeltung in Geld nicht möglich.

PREISRÄTSEL

SIND WIR NICHT ALLE WELTBUMMLER?

Die Wurzeln von T.E.C. liegen in diesem Jahr schon genau 50 Jahre zurück, als 1957 der erste Weltbummler das Licht der Welt erblickte.

Diese Erfahrung nutzt T.E.C. für Reisemobile erstmals 1997, als bereits im Werk in Sassenberg im Münsterland produziert wird. Die Baureihe RoTEC wird so gut angenommen, dass 2003 mit dem FreeTEC die passende Einsteigerbaureihe ins Leben gerufen wird. Heute gibt es kaum noch Ausstattungsunterschiede in diesen beiden Baureihen. Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal ist das Basischassis: der RoTEC wird auf Fiat gebaut, der FreeTEC auf Ford.

Seither gibt es auch eine weitere Baureihe, den TEC.Star, der ein Mercedes-Chassis als Basis hat. Der neue Stern am T.E.C.-Himmel ist serienmäßig mit allem ausgestattet, was das Herz begehrte. Insgesamt gibt es 18 Grundrisse, davon 9 Teilintegrierte (5 auf Fiat, 3 auf Ford, 1 auf Mercedes) und 9 Alkoven (3 auf Fiat, 6 auf Ford). Die Preise liegen zwischen € 45.130,- für die ersten FreeTEC-Modelle und € 62.570,- für den TEC.Star.

T.E.C. versteht sich als eine Marke für junge Aktive und für solche, die jung und aktiv geblieben sind. Das drückt sich auch im Slogan aus, der das Lösungswort des Rätsels ist. Ein Angebot, aktiv, gesund und unabhängig zu leben und zu reisen.

Auf der Seite www.tec-caravan.de können Sie mehr über T.E.C. und die aktuellen Modelle erfahren. Sie finden dort auch Ihren T.E.C.-Handelspartner und können Prospekte anfordern.

Besondere Aufmerksamkeit schenken wir in diesem Jahr unserem Jubiläum, das unter News/Termine mit Aktionen und Sondermodellen ausgeschmückt wird. Kommt Ihnen ein Schnäppchen mit einem Jubiläumsmodell gerade gelegen? Oder möchten Sie mal wieder ein richtiges Abenteuer erleben? Nutzen Sie in diesem Jahr vielfältige Möglichkeiten für sich, um zum Gewinner zu werden. Dieses Kreuzworträtsel ist der Anfang.

Die richtige Lösung des Rätsels in Heft 01/07 hieß: www.Topcamping.at. Die Gewinner einer Woche Gratis-Aufenthalt auf einem der Plätze von Top Camping Austria wurden bereits benachrichtigt. Herzlichen Glückwunsch!

Zukunft mit Tradition

Baltikum-Trilogie, Teil 3: Unübersehbar offenbart sich im nördlichsten der drei baltischen Länder der Fortschritt – wobei der mobile Gast immer wieder auf Spuren längst vergangenen Stillstands stößt.

Was ist ein Teemeister? Blinker links, und der Dethleffs-Integrierte folgt dem Straßenschild, das die Richtung zu diesem geheimnisvollen Begriff weist. Nur wenige Kurven noch, und in Sichtweite zum Ostsee-Gestade erscheint des Rätsels Lösung: eine nagelneue Straßenmeisterei.

Mal abgesehen von dem für deutsche Ohren lustig klingenden Begriff Teemeister: Dass Estland unmittelbar an seiner Grenze

eine Straßenmeisterei einrichtet, zeugt von dem Bestreben des ganzen Landes nach Fortschritt. Mit Erfolg: Die Straßen sind gut, und sprunghaft wächst die Zahl der Verkehrsschilder hinter dem Grenzübergang nahe Iksa gegenüber dem Nachbarland Lettland an.

Viele Schilder sind etwas länger: Estnisch ist verwandt mit dem Finnischen, und entsprechend buchstabenreich schreibt

sich mancher Ort. Zum Glück sprechen viele Esten ein gutes Englisch.

Knallhart wirkt der Kontrast des Aufbruchs an einer Tankstelle aus jener Zeit, da Estland noch als russische Teilrepublik in Reglosigkeit verharrete. Das Gemäuer aus blassem Backstein zeugt von Lieblosigkeit, die zwei verhärmten, ausgeschlachteten Zapfsäulen von zugeteiltem Treibstoff. Ihre Zeiger sind verbogen, jedwedes Glas zer-



Kontrastreich: Neben dem Herrenhaus Vihula wirkt der Dethleffs-Integrierte winzig. Die Hauptstadt Tallinn pflegt ihre Bauwerke, die Menschen ihre Traditionen.

trümmert. Im Rhythmus der Meeresbrise wogt kniehohes Gras immer näher an das Geistergebäude heran. Der silberne Esprit wirkt in dieser Szenerie wie ein Gefährt aus einer anderen Welt.

Tatsächlich aber gehört auch Estland dieser Welt an, die sich an der Moderne orientiert: Am 1. Mai 2004 ist das Land wie seine baltischen Nachbarstaaten der Europäischen Union beigetreten. Der Beginn

einer neuen Zeitrechnung. Den tragen die gerade mal 1,4 Millionen Einwohner des mit 45.226 Quadratkilometern – das ist etwas weniger als die Große Niedersachsens – kleinsten Landes des Baltikums offenkundig gern mit.

Die Straße entlang der Küste führt durch kleine, gepflegte Orte. Kurz vor Käbli etwa blitzt markant das Maja-(Meeres-)museum mit seinem blau-weißen Anstrich auf,

Treimani zierte eine Kirche mit bruchsteinernen Wänden und einer halbhohen Mauer um den kleinen Friedhof. Ein Gemüseladen im Tante-Emma-Format gegenüber gibt als Kontaktmöglichkeit eine Telefonnummer an – und eine E-Mail-Adresse.

Pärnu, nur gut 50 Kilometer von der lettischen Grenze am nördlichen Ende des Rigaischen Meerbusens gelegen, gilt als Sommerhauptstadt Estlands. Immerhin ►



Mächtig: Das Seebad Pärnu überrascht seine Gäste mit imposanten Bauwerken und herausgeputzten Straßenzügen.



Gegensätzlich: Die russische Tankstelle erinnert an vergangene Zeiten. Das Meer- museum strahlt unter weitem Himmel.



eröffnete hier 1838 die erste Badeanstalt. Selbstbewusst präsentiert das Seebad seine herausgeputzten Villen und weitläufigen Parks, vor allem aber seinen schier unendlichen Strand mit feinstem weißen Sand.

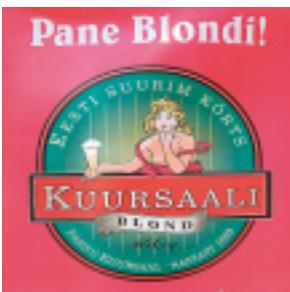
Um diesem Geschenk der Natur auf besonders mondäne Art näher kommen zu können, hat sich Pärnu im vergangenen Sommer – passend zum 750. Jubiläum der Stadt, die 1251 der Deutsche Orden gründete und deren Ordensburg erstmals 1256 erwähnt wurde – eine neue Promenade geschenkt. „Damit vergrößert sich die Pärnu- er Strandzone“, dankte der Bürgermeister

Mart Viitamm, als er das Bauwerk im Juni 2006 eröffnete, der Pärnuer Architektin Kersti Lootus, „die Promenade trägt viel zur Attraktivität des Strandes bei.“

Hier zeigen sich die Schönen (davon gibt es unter den 43.788 Einwohnern Pärnus jede Menge), hier flanieren die gut Situierten (auch das sind nicht wenige), und hier vergnügen sich künstlerisch Ambitionierte (wahrscheinlich die kleinste Gruppe) mit Musikinstrumenten oder Staffelei. Und über allem spannt sich ein Himmel, so weit wie anderswo kaum zu sehen.

Nachhaltig wirkt die Weite des Landes, wohl eher begründet durch Menschenleere denn durch tatsächliche Fläche, auch in seinem Inneren nach. Zielgenau bahnt sich die Straße 5 durch Felder, Wälder und Wiesen ihren Weg nach Nordosten. Brav dieselt der Dethleffs am Fluss Pärnu entlang über das glatte Asphaltband. Bald steuert der Integrierte auf Rakvere zu, das schon





Idyllisch: Die Küste von Käsmu kontrastiert mit ihrer Ruhe die Hast des Fortschritts. Trutzig wirkt die Kirche in Treimani mit ihren Bruchsteinwänden.

Familiär: Den endlosen Strand von Pärnu bevölkern Generationen – mancher Enkelin mag das langweilig erscheinen.



1302 seine Stadtrechte zugesprochen bekam. Die heutige Kreisstadt gilt als Tor in den Lahemaa Rahvauspark, mit 726 Quadratkilometern Estlands größter Nationalpark im Norden des Landes.

Lahemaa bedeutet Land der Buchten: Geradezu mystisch entfaltet sich dessen unangetastete Wildheit an der Naht zwischen Meer und Land. Ein Hauch von Sagenwelt durchweht den kleinen, 1453 gegründeten Ort Käsmu direkt an der rundbuckeligen Findlingsküste. Das dortige Meeremuseum zeigt seit 1993 Flaschenschiffe, Anker und Schiffsplanken. Ein kleines Fischerhäus-

chen mit Außen-Toilette im schmucken Hüttchen trutzt Wind und Wasser, und 1891 wurde ein Leuchtturm errichtet. Viel los ist nicht in dem Kapitänsdorf mit seinen 131 Einwohnern, die an einer der höchsten Stellen des Ortes ein Kirchlein mit eigenem Friedhof pflegen.

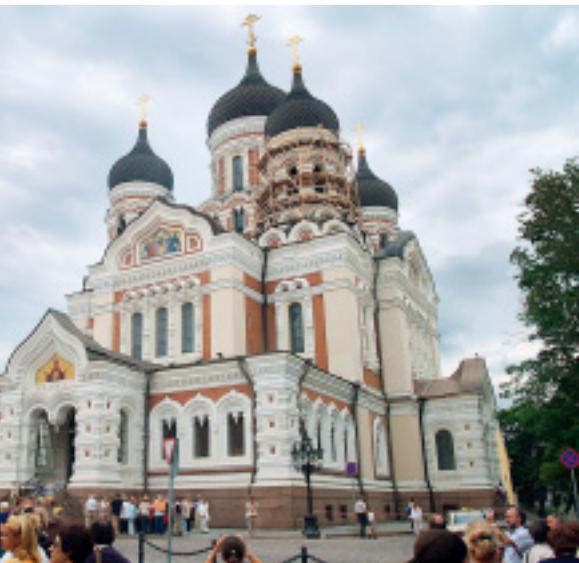
Das war im 19. Jahrhundert anders, als in Käsmu noch glorreich Alkohol geschmuggelt wurde. Auch von 1884 bis 1931, als die Seeschiffahrts-Schule in Betrieb war, dürfte mehr Leben in dem Ort geherrscht haben. Heute jedoch lockt der geheimnisvolle Charme in erster Linie Tou-

risten nach Käsmu. Stille als Kontrast zum Fortschritt.

Die setzt sich fort rund um das Herrenhaus Vihula: Das Anwesen liegt an einem See mit einer Wassermühle. Die meisten der 25 bis heute erhaltenen und restaurierten Gebäude stammen aus dem 19. Jahrhundert und schmiegen sich an die Hügel rund um das kleine Gewässer. Einige der schönsten Häuser dienen heute als Hotel.

Welche Dimensionen Vihula einnimmt, fällt im Vergleich zu dem mächtigen Dethleffs-Tandemachser auf, der neben den Gebäuden geradezu winzig erscheint. ►





Gekonnt: Auf der Promenade von Pärnu treffen sich Sonnenhungrige. Die Newski-Kathedrale begeistert Tallinn-Gäste.

Entspannt: In der Altstadt von Tallinn buhlen gemütliche Kneipen und Restaurants um die Gunst der vielen Gäste aus aller Welt.



Allein der Park des Gutshofes erstreckt sich über 14 Hektar. An oberster Stelle erinnert der Torso einer Mühle ohne Flügel an Zeiten, in denen der Wind auf dem Boden des Landadels noch anders wehte.

Nur wenige Kilometer sind es durch dichten Wald hinüber zum Campingplatz Eesti Karavan in Lepispea. Die Anlage bietet Platz für bis zu 100 Freizeitfahrzeuge und strebt mit ihrer Sanitäranlage einen höheren Standard als andere Camps an: Kleine Waschhäuser, die dem sommerlichen Ansturm an Touristen noch gerecht werden dürften, beherbergen Waschgelegenheit, Dusche und WC. Auch das Dorf in der Nähe stellt sich zunehmend auf Besucher ein. Restaurants und Pensionen werben um die Gunst der Kunden, die an warmen Sommerabenden unter hohen, lichten Kiefern bummeln.

Deutlich lebhafter geht es in Tallinn zu. Die estnische Hauptstadt zählt 410.000 Einwohner und gibt sich facettenreicher als manch andere Stadt des Baltikums. Dazu gehören Bauten wie das erst im Februar 2006 eröffnete Estnische Kunstmuseum im Katharinental mit seiner modernen Architektur. Es kontrastiert Tallinns Altstadt, welche die UNESCO 1997 als besterhaltene mittelalterliche Stadt Nordeuropas in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen hat. Charme versprüht Tallinn in der mittelalterlichen Unter- und Oberstadt. Dabei bewahrt die alte, junge Hansestadt Perlen wie das Haus der Großen Gilde und das Haus der Schwarzenhäupterbruderschaft, einer Gilde unverheirateter Kaufleute.

In Estlands Hauptstadt durchstreift der Besucher die vom elften bis 15. Jahrhundert angelegten Gassen, welche eine dicke Befestigungsmauer aus ausschließlich unbrennbarem Material über die Zeit hinweg vor Bränden schützte. Immer wieder lockern Plätze das Geflecht aus Straßen auf, die Türme oder spitzgiebelige Häuser zieren.

Kirchen nehmen eine ganz besondere Stellung ein in Tallinn. Die Gotteshäuser St. Loai, St. Nikolai und Heiligeist reichen ebenso ins Mittelalter zurück wie das 1246 gegründete Dominikanerkloster und die Domkirche St. Marien. Weil besonders üppig geschmückt und Ausdruck der Religionsvielfalt, zieht die Alexander-Newski-Kathedrale aus dem späten 19. Jahrhundert





Überschaubar: In Tallinn leben 410.000 Menschen – Tendenz steigend. Der Stadt kern gehört zum UNESCO-Welterbe.

Nordwärts: Elche gehören in dem finnischen Nachbarland zur Fauna. Da muss der Reisemobilist bei der Fahrt durch die weiten Wälder ordentlich aufpassen.



Blicke auf sich: Zwiebeltürme einer russisch-orthodoxen Kirche bleiben besonders für Besucher aus dem westlichen Europa ein eher ungewohnter Anblick. Obendrein ist diese Kathedrale die größte Kuppelkirche Tallinns.

Nach solch geballter Ladung sakraler Kultur hat sich der Gast ein Päuschen verdient. Bei der Suche nach einer passenden Lokalität zeigt sich, dass Tallinn westlichen Standard locker erreicht hat. Das Angebot ist so vielfältig wie in einer Hauptstadt zu erwarten und reicht vom Szene-Treff und Internet-Café über die normale Eckkneipe und das gutbürgerliche Restaurant bis hin zum Gourmettempel.

Wahrlich, hier ist gut leben. Das merkt auch der Tourist, wenn er nach seiner Fahrt mit dem Reisemobil durch Litauen, Lettland und Estland im prallen Leben Tal-

linns ankommt. Lässt er dann, vielleicht bei einem leckeren Bier im Herzen der Altstadt, seine Reise Revue passieren, dürfte er sich wundern – über sich selbst.

Er wird sich fragen, warum ihn so viele gut gemeinte Ratschläge von der Fahrt ins Baltikum abhalten wollten. Zu gefährlich sei es, hatte es geheißen, zu unsicher und überhaupt wisse niemand so recht, was von diesen Ländern zu halten sei.

Mag sein, dass aus der Ferne das Fremde immer eine gewisse Skepsis hervorruft. Deshalb ist es sinnvoll zu reisen, allein, um sich selbst ein Bild machen zu können. Und dieses Bild, so wird sich der Reisemobilist am Ende seiner Fahrt eingestehen, fällt ganz anders aus, als er vor der Tour vermutet hätte.

Claus-Georg Petri



Fotos: Claus-Georg Petri



Estland im Reisemobil

i Baltikum Tourismus Zentrale, Katharinenstraße 19-20, 10711 Berlin-Wilmersdorf, Tel.: 030/89009091, Internet: www.baltikuminfo.de.

Sicherheit Estland ist wie die anderen beiden Staaten des Baltikums für Urlauber im Reisemobil ein sicheres Reiseziel. Die Menschen sind Gästen gegenüber sehr freundlich. In Tallinn gelten dieselben Vorsichtsmaßnahmen wie in anderen Hauptstädten Europas – bewachte Parkplätze sind zu bevorzugen.

Infrastruktur Die Infrastruktur für Reisemobile ist trotz allen Fortschritts mit der in Deutschland noch nicht zu vergleichen. Dennoch weist der Bordatlas 2007 von REISEMOBIL INTERNATIONAL für Estland immerhin schon 14 Stellplätze aus. Im Jahr zuvor war es gerade mal einer gewesen. Eine noch nicht ganz so üppige Steigerung verzeichnen die Nachbar-



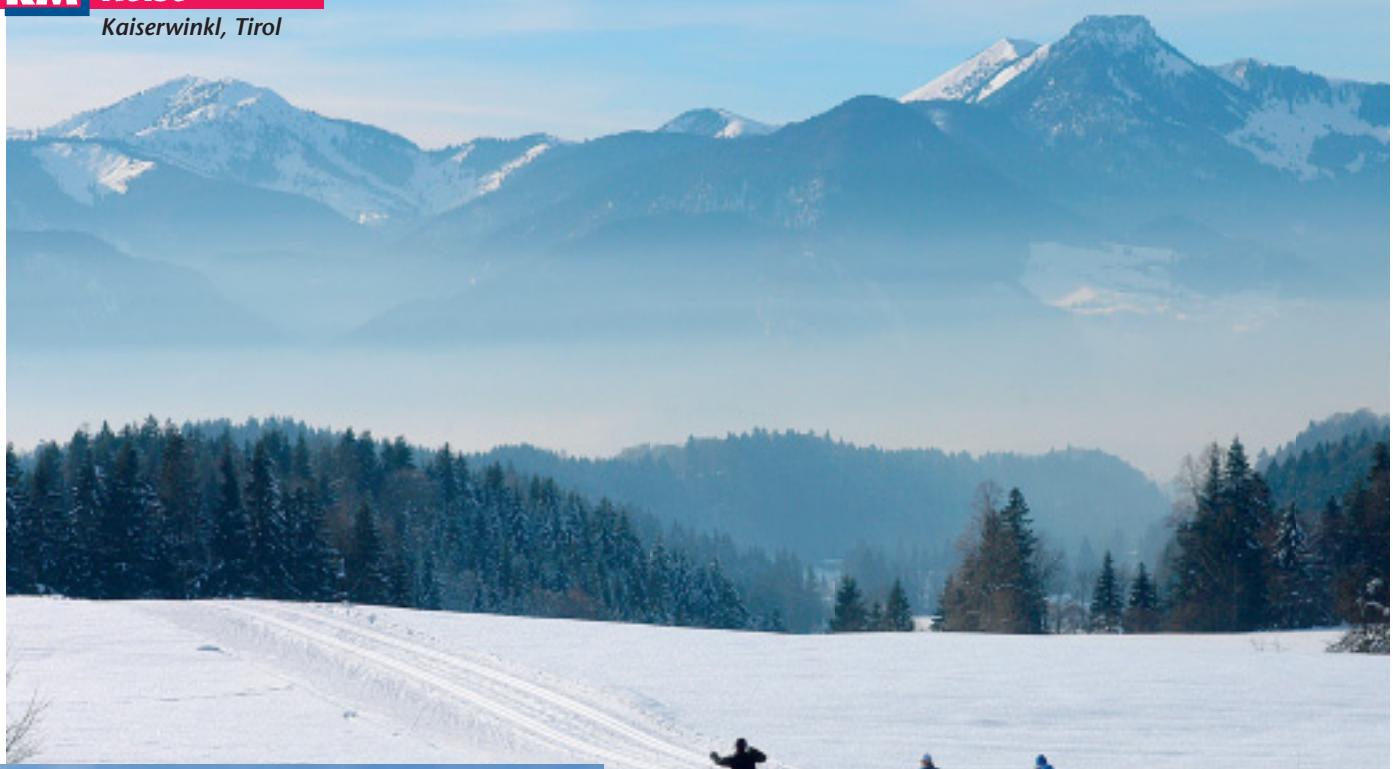
länder Lettland und Litauen. Hinzu kommt, dass in keinem der baltischen Länder der Gast eines Restaurants abgewiesen werden dürfte, wenn er um die Übernachtung auf dem Parkplatz bittet.

A Die Baltikum Tourismus Zentrale weist in ihrem kostenlosen Faltblatt „Caravan & Housing“ 14 Anlagen aus (Internet: www.all-estonia-camping.com). Eine spezielle Campingkarte fasst die Campingplätze aller baltischen Länder zusammen. Deren Standard entspricht nur teilweise dem westlichen Plätze. Allerdings liegen die Camps durchweg in landschaftlich wunderschöner Umgebung. Daher bleibt das Fazit: Estland 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 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 (siehe Extraheft mobil reisen).

Buchtipps Moll, Michael: Baltikum, Wohnmobil-Reisen, Rau Verlag, Stuttgart 2007, 280 Seiten, ISBN: 3-926145-32-1, 18,90 Euro.





Tolle Natur: Auf Brettern oder vom Ballon aus wirken die Berge herrlich.



Motor aus, der Winterurlaub kann beginnen. Schnee türmt sich auf rund um das Reisemobil, das sein Plätzchen in wahrhaft majestätischer Umgebung gefunden hat: auf dem Euro-Camp Wilder Kaiser in Kössen, am Fuße des Parade-Skigebiets Unterberg im Kaiserwinkl.

Gut hat es die Natur gemeint mit der Tiroler Ferienregion. Sie liegt dort, wo Bayern und Österreich zusammentreffen, ganz in der Nähe von Kufstein. Die kaiserliche Bergkulisse ist ein wahr gewordenes Wintermärchen. Schnee glitzert und funkelt – ein Paradies, erst recht nach dem verregneten Beginn der kalten Jahreszeit.

Die meisten Wintergäste steigen hoch hinaus. Vom Unterberg aus, dem Hausberg Kössens, lässt sich das Panorama der

Chiemgauer Berge und des Wilden Kaisers überblicken. Unübersehbar kratzt der Berg mit seiner Zackenkrone am Firmament. Einzig die bunten Paraglider erreichen dank der guten Thermik noch luftigere Höhen.

Von dort blicken sie herab auf mehr als 30 Kilometer Skipisten. Die meisten Strecken tragen das rote Gütesiegel, während die Talabfahrt schon etwas anspruchsvoller ist. Die längste Abfahrt bringt es auf 7,5 Kilometer. Aber das muntere Brett-Treiben spielt sich meistens oberhalb der Bärenhütte ab: Das Blockhaus lädt zum zünftigen Einkehrschwung ein.

Es gibt nicht viele Wintersportregionen in den Alpen, in denen Skifahrer und Langläufer so wie im Kaiserwinkl gleichermaßen auf ihre Kosten kommen. Obwohl die Ge-

gend bislang als schneesicher galt, haben die Touristiker angesichts des veränderten Klimas vorgesorgt: Das gesamte Skigebiet ist mit Schneekanonen zu beschneien. Dann locken Pisten und 140 Kilometer Loipen die Wintergäste an.

Familien tummeln sich bevorzugt im Skizentrum Zahmer Kaiser, wo zehn Liftanlagen und 25 Kilometer leichter Piste ungetrübten Spaß erzeugen. Wer den Brettspaß erst noch lernen muss, besucht die Walchseer Skischule. Besonders der neu eingerichtete Skikindergarten mit Zauberdecke und Karussell vermittelt den Kleinen spielerisch die Freude am weißen Sport.

Eher unauffällig ducken sich die Dörfer Schwendt und Rettenschöss, an denen die Segnungen des Wintertourismus fast spur-

Genuss im Schnee

Ist der Winter doch noch gekommen, lohnt sich der Abstecher ins Kaisergebirge. Hier kommt die ganze Familie auf ihre Kosten.



Gesundheits-Trip: In der Langlaufspur bewegt sich der Mensch in Harmonie mit der Natur.



Urlaupsparadies: Langläufer und Abfahrtläufer fühlen sich im Kaiserwinkl wohl. Die Loipen sind gespurt, die Lifte zuverlässig. Familien wandern durch die weiße Pracht und nächtigen im verschneiten Mobil.

Ios vorüber gegangen sind. Hier laufen keine Skilifte, herrscht kein Skizirkus. In diesem Schatzkästchen des Kaiserwinkls gibt es nur wenige Gasthöfe und kleine Pensionen, und es fahren noch die Pferdeschlitten.

Lediglich die Loipenschleife, die nach Kössen und Walchsee führt, bringt vereinzelte Langläufer in das stille Seitental. Wer hier durch die winterliche Landschaft spurt, vergisst alle Sorgen. Hier zählen die Natur, das Panorama und das gesunde Höhenklima. Es ist wie geschaffen zum Durchatmen, hier findet jeder seine innere Balance.

Schließlich wurde den ortsansässigen Tourismusverbänden erneut das Tiroler Loipen-Gütesiegel verliehen. Wen wundert es da, dass in der Region die besten deutschen Biathleten ihre Runden ziehen?



Fotos: Roland E. Jung

Alljährliche sportliche Höhepunkte sind der Kaiserlauf und der Tiroler Skimarathon, bei denen mehrere Tausend Langläufer an den Start gehen. Dabei suchen internationale Athleten und Freizeitsportler auf verschiedenen Distanzen ihre Bestätigung.

Langlauf macht bekanntlich durstig und hungrig. Im Restaurant „Zum Fischer“ in Schwendt munden besonders die selbst gezüchteten Forellen. Eine weitere Spezialität sind Strudel. Zum Beispiel Saibling-, Spinat-, Gemüse- oder Sauerkraut-Strudel mit pikanter Sauce.

Den Schluck zur Nacht freilich, den gibt's dann im Reisemobil auf dem Campingplatz. Damit der Weg nicht mehr so weit ist, wenn die nötige Bettschwere erreicht ist.

Roland E. Jung



Kaiserwinkl mit dem Mobil

i Tourismusverband Walchsee, Dorfplatz 10, A-6344 Walchsee, Tel.: 0043/5374/52230, Internet: www.walchsee.at. Tourismusverband Kössen-Schwendt, Dorf 15, A-6345-Kössen, Tel.: 0043/5375/6287, Internet: www.koessen.at.

R Das Tiroler Campinggesetz verbietet Reisemobilisten, frei zu stehen. Es schreibt vor, auf Campingplätze auszuweichen. Wer sich diesem Zwang nicht beugen, dennoch aber den grenznahen Kaiserwinkl besuchen möchte, findet auf deutscher Seite Stellplätze in zwei Orten:

Kiefersfelde (Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL 2007 ab Seite 297).

Hödenauer See, Tel.: 08033/6648, www.wetsports.de.

Parkplatz Rathausplatz, Tel.: 08033/976527.

Hotel-Restaurant Gruberhof, Tel.: 08033/7040, www.gruberhof.de.

Gasthaus Schaupenwirt, Tel.: 08033/8215.

Oberaudorf (Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL 2007 Seite 371).

Pechler Hof, Tel.: 08033/3462.

Gasthof Ochsenwirt, Tel.: 08033/30790, www.ochsenwirt.com.

A Alle drei genannten Campingplätze liegen im Kaiserwinkl, Tirol, und sind von Norden aus über die Autobahn zu erreichen. Achtung: Die Fahrt ohne Vignette oder Maut bis Kufstein-Süd so wie bisher ist ab dem 1. März 2007 nicht mehr möglich (siehe auch Seite 107).

Euro Camping Wilder Kaiser, A-6345 Kössen/Tirol, Tel.: 0043/5375/6444, www.eurocamp-koessen.com.

Sonnencamping Seespitz, Seespitz 1, A-6344 Walchsee, Tel.: 0043/5374/5359, www.camping-seespitz.at.

Ferienpark Terrassencamping Süd-See, A-6344 Walchsee, Tel.: 0043/5374/5339, Internet: www.camp-sud-see.com.





Ein Lieblingsplatz
von Redakteur
Claus-Georg Petri.

Wo ich jetzt gern wäre

Am Piraten-Strand

*Ein gezähmter Freibeuter lädt am endlosen Strand von Oostkapelle in Holland ein:
Hier fühlt sich die ganze Familie wohl.*

Herrlich, wenn einem die raue Luft der Nordsee so entgegenweht. Wie stark der Wind bläst, lässt sich an den Fahrradfahrern erkennen: Je tiefer sich deren Gesichter gen Lenkstange neigen, desto stärker haut es ihnen um die Ohren.

So ist das in Holland. Um den Mangel an Bergen auszu-

gleichen, herrscht hier beim Fahrradfahren immer Gegenwind, egal in welche Richtung die Reise geht.

Das ist so auch in Oostkapelle. Dieser kleine Ort am Westzipfel der südlichen Niederlande in der Provinz Walcheren vereint beinahe alles, was Holland ausmacht. Mal abgesehen



von Grachten gibt es hier die kleinen, gardinenlosen Häuser mit ihren Puppenstuben, in denen aber Menschen wohnen, es gibt einen Wochenmarkt mit einem Lakritz-Stand, einen Supermarkt mit Kühlregalen voller Vla (Pudding, so lecker, wie er bloß in Holland sein kann) und Geschäfte zum Stöbern. Es gibt

Kurz gesagt: Oostkapelle

Oostkapelle gehört zur holländischen Gemeinde Veere und liegt auf der Halbinsel Walcheren. Die ist Teil der Provinz Zeeland in den Niederlanden. Am 1. Januar 2005 wohnten 2.607 Menschen in Oostkapelle, das damit als größerer Ort der Gemeinde gilt. Das Dorf besteht aus einem kleinen, bebauten Ortskern mit Kirche und vielen alten Bauernhöfen drumherum. Außerhalb Oostkapelles erstreckt sich ein Park stattlicher Häuser, in denen meist Menschen wohnen, die nicht aus Oostkapelle stammen. Der Ort verdankt seinen Namen einer Kapelle, die hier einst gestanden haben soll, zusammen mit einem anderen Gotteshaus. Das dürfte ein paar Kilometer weiter gestanden haben, wo heute das noch kleinere Dorf Westkapelle liegt.

Kontakt

VVV Oostkapelle, Lantsheerstraat 1, 4356 AX Oostkapelle, Tel.: 0031/900/2020280, www.vvvzeeland.nl, www.oostkapelleinfo.com.
Strandpaviljoen De Piraat, Duinweg 2, 4356 AS – Oostkapelle, Tel. 0031/118/583187.

 Mini-Camping Pomona, Tel.: 0031/118/582665, Bordatlas 2007 von REISEMOBIL INTERNATIONAL Seite 523.

 In Oostkapelle gibt es mehrere Campingplätze. Sie sind innerorts ausgeschildert. Auch zu den Mini-Camps führen Wegweiser.



Familienfreundlich: Die Freizeitanlagen in Oostkapelle tun Kindern gut.



Sand und Leute: Der Strand in Oostkapelle erstreckt sich von Horizont zu Horizont. Auf den Campingplätzen, hier Ons Buiten, finden Kinder tolle Spielplätze.



aber auch ein China-Restaurant und Kneipen mit Teppichen als Tischdecken. Vor allem aber gibt es in Oostkapelle einen unglaublichen Strand.

Die Nordsee verläuft hier im endlosen weißen Sand. Er erstreckt sich von Horizont zu Horizont, lädt ein zum lustvollen Wandern, zum Muschel-

suchen oder Burgenbauen. Scheint die Sonne, sind letztere Behausungen besonders gefragt – speziell bei den Kindern.

Für die ist die Welt am Strand von Oostkapelle einfach in Ordnung. Platz zum Toben, Raum für Erkundungen auf eigene Faust. Und die Eltern, die im Urlaub auch mal gern relaxen (was manchmal sogar schön ist ohne die Kleinen), können ihren Kindern angesichts des seichten Wassers unbesorgt den erwünschten Freiraum lassen.

Zwischendurch empfiehlt sich unbedingt eine Stippvisite direkt am Strandzugang: De Piraat heißt dort ein urgemütlicher Strandpaviljoen, eine Gaststätte, die sich mit einladender Spieletecke und toleranter Bedienung auf den Besuch der ganzen Familie eingerichtet hat. Lärmende Kinder willkommen.

Das Ambiente in De Piraat rangiert zwischen Seeräuberkneipe, Kinderzimmer und Bierpub mit Aussicht aufs Meer. Sehr zu empfehlen ist das leckere belgische Starkbier Grimbergen, das hier dunkel aus den Zapfhähnen quillt. Doch aufgepasst, es hat's in sich. Schließlich soll es ja mit dem Fahrrad noch weitergehen zum Reisemobil – gegen den Wind.

Das mobile Zuhause wartet auf dem Stellplatz, einem der Campingplätze, die sich um Oostkapelle verteilen, oder auf einem Minicamp. Diese holländische Art der Unterkunft ent-

spricht Camping auf dem Bauernhof. Egal, für welche Anlage sich der reisemobile Urlauber entscheidet, er erwischt immer eine familienfreundliche.

Ja, so ist das in Holland, so ist das in Oostkapelle. Und beim Schreiben, ganz ehrlich, da wünsche ich mir, ich säße jetzt nicht in meinem alltags so geliebten Schreibtischstuhl. Lieber hätte ich den Sattel meines Fahrrads unterm Hintern, und der Gegenwind würde mir kräftig ins Gesicht blasen. Am liebsten bei der Fahrt durch Oostkapelle Richtung Strand mit Abstecher beim Piraat.



Hereinspaziert: Der Abstecher in diese Strandkneipe macht Spaß – De Piraat hat sich auf den Besuch der ganzen Familie eingestellt.

Fotos: Petri

kurz & knapp

Dreimal neu

Der HB-Verlag gibt drei neue Bildatlanten heraus. Den Anfang macht Nummer 296 über das Chiemgau und das Berchtesgadener Land. Nummer 297 trägt den Titel Ungarn. Schwerpunkte sind Budapest und der Plattensee. Der dritte Bildatlas, Nummer 298, macht Lust auf Brandenburg. Ein ausführlicher Teil widmet sich Potsdam und Kahnfahrten im Spreewald. Wie gewohnt machen viele Bilder das Schmöckern zum Vergnügen. Alle drei Hefte haben jeweils 114 Seiten und kosten je 8,50 Euro. www.hb-verlag.de.



Führungsqualitäten

Werner Rau hat seinen Sardinien-Führer aus der Reihe Mobil Reisen überarbeitet. Alle Abbildungen sind jetzt vierfarbig. Die praktischen Hinweise der Tourtipps hat Rau um die Rubrik Stellplätze erweitert und weist mit einem Logo auf Ver- und Entsorgungsstationen hin. Für alle Touren hat der Autor vor Ort die GPS-Daten erfasst. Ein Infoteil komplettiert das 239 Seiten starke Buch. Werner Rau Verlag, ISBN 978-3-926145-31-4, 18,90 Euro.



Camping-Infos bei IKEA

Der schwedische Campingverband SCR hat den Katalog „Camping in Schweden – ein freieres Leben“ erarbeitet. Der Leser erhält Angaben zu mehr als 600 Campingplätzen, zudem Informationen zu Anzahl, Lage und Ausstattung von Stellplätzen für Reisemobile. Erstmals gibt der SCR auch GPS-Koordinaten an. Wichtig: Für die Aufnahme auf einem SCR-Campingplatz ist die Camping Card Scandinavia CCS obligatorisch. Der Gratis-Katalog ist erhältlich in allen IKEA-Möbelhäusern, Tel.: 069/ 22223496, www.camping.se.

Frühlingsfest in Eisenach

Sommergewinn



Fotos: Nestler, André

Der Lauf der Geschicke hat Eisenach berührt wie kaum eine andere deutsche Stadt. Martin Luther suchte hier 1521, verkleidet als Junker Jörg, Schutz vor der Reichsacht und übersetzte das Neue Testament. Der Sängerkrieg auf der Wartburg ging in die Geschichte ein und gilt noch heute als eine der bedeutendsten Liedersammlungen jener Zeit. Johann Sebastian Bach erblickte 1685 in Eisenach das Licht der Welt und verbrachte hier seine Kindheit. Seit mehr als 100 Jahren ist die Stadt zudem für Automobilfreunde ein Begriff. Hier liefen Autos von Dixi, BMW und Wartburg vom Band. Seit der Wende produziert Opel hier einen Teil seiner Fahrzeuge.

Heute präsentiert sich Eisenach am Rennsteig tradi-

tionsbewusst mit Festivals, Konzerten und Festen. Ein Frühlingsfest der besonderen Art ist der so genannte Sommergewinn. Bei diesem Fest, das auf die Germanen zurückgeht und das 1704 erstmals schriftlich erwähnt wurde, treten Frau Sunna und Herr Winter in einem Streitgespräch gegeneinander an. Gewinnt Frau Sunna, so ist der Winter zu Ende und er wird symbolisch als Strohpuppe verbrannt.

Der Festzug zieht am 17. März ab 14 Uhr durch die geschmückte Innenstadt, doch die Festlichkeiten um den eigentlichen Sommergewinn herum beginnen schon am 9. und 10. März mit den Kommerschen, den Vorabenden. Am 16. März steigt dann nach einem Fackelzug das

Kontakt: Tourist-Information, Markt 9, 99817 Eisenach, Tel.: 03691/79230, www.eisenach.info.

 Wohnmobile A. Waldhelm, Ringstraße 27, 99817 Eisenach-Stregda, Tel.: 03691/610651, www.wohnmobile-waldhelm.de

 Campingpark Eisenach am Altenberger See, Am Altenberger See 1, 99819 Wilhelmsthal, Tel.: 03691/215637, www.campingpark-eisenach.de

eigentliche Volksfest mit einem Festbier-Anstich auf dem Festplatz Spicke.

Weiterer Höhepunkt ist ein Feuerwerk am 21. März. Die Festivitäten in Eisenach dauern bis zum 25. März. Die Stadt am Thüringer Wald nimmt für sich in Anspruch, das größte Frühlingsfest Deutschlands auszutragen und erwartet auch in diesem Jahr mehrere Zehntausend Besucher.

Ohnehin ist Eisenach eine Reise wert. Museen wie das Lutherhaus, die Wartburg und das Bachhaus bieten zusätzlich zu ihren regelmäßigen Ausstellungen besondere Veranstaltungen an. Info-Material zu allen Angeboten, aber auch zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt, gibt die Tourist-Information heraus.





Volles Programm in Bruchsal

Barock-Krimi im Schloss

Der März in Bruchsal hat es in diesem Jahr in sich. Die Barockstadt an einer der Haupt-Reiserouten in den Süden hat für ihre Besucher ein vielfältiges Programm zusammengestellt. So gibt der Musikverein 1837 am 4. März ein Frühjahrskonzert. Am 6. März kommt der Entertainer Jürgen von der Lippe nach Bruchsal und präsentiert sein Repertoire „Alles, was ich liebe“.

Anlässlich des Bruchsaler Schlosskonzerts am 16. März gastiert das spanische Streichquartett Cuarteto Casals und bringt unter anderem das Jagdquartett KV458 von Wolfgang Amadeus Mozart zu Gehör. Zudem bietet das Barockschloss Bruchsal an mehreren Terminen Sonderführungen an, die sich verschiedenen Themen widmen, etwa am 17. März „Wine & Crime“, wobei die Besucher an einem barocken Krimi miträtseln dürfen.

Am 23. und 24. März führt die Badische Landesbühne das Drama „Die Jungfrau von Orleans“ von Friedrich Schiller auf, und gleich an mehreren Terminen erinnert der Liederaabend „Der Traum vom Flie-

Kontakt: Stadt Bruchsal, Kaiserstr. 66, 76646 Bruchsal, Tel.: 07251/790, www.bruchsal.de

 Reisemobilstellplatz beim Sportzentrum, Giesgrabenweg, 76646 Bruchsal, Tel.: 07251/5059460, www.bruchsal-erleben.de

 Freizeitzentrum Hardtsee, Bruchsaler Str. 1-3, 76698 Ubstadt-Weiher, Tel.: 07251/961394, www.hardtsee.de

Die badische Landesbühne spielt „Die Jungfrau von Orléans“.

gen“ an die Sängerin Alexandra. Ein Frühjahrsmarkt am 17. März und ein verkaufsoffener Sonntag am 25. März komplettieren mit vielen weiteren Veranstaltungen das Angebot.

Aber auch sonst lohnt sich ein Besuch in Bruchsal. Das Barockschloss, dessen Treppenhaus der Baumeister Balthasar Neumann entworfen hat, sowie die Barockkirche Sankt Peter legen Zeugnis ab vom Baustil der ersten Hälfte des

18. Jahrhunderts. Etwas später entstand das Belvedere, ein fürstbischofliches Lust- und Schießhaus. Ausgedehnte Parks im Stadtgebiet laden zu Entspannung und Erholung ein.



Brückenschlag

Wer mit dem Reisemobil das Land der Kiepenkerle und Wasserschlösser besucht, sollte sein Fahrrad nicht vergessen.





*Schönes Ziel: Das Wasserschloss in Steinfurt
ist allemal einen Abstecher wert.* ►



Prächtig anzuschauen: Im Schloss in Münster sitzen Teile der Universität. Schmuck ist auch die Fußgängerzone von Haltern mit ihren Straßencafés.

Kräftig reintreten: In Münster ist das Fahrrad beliebt, um Dom oder Kiepenkerl anzusteuern. Mobile stehen an der Marina im Fuestrup-Camp.





All You Need Is Love – dieses Lied von den Beatles geht mir nicht mehr aus dem Kopf. Ich sitze am Steuer unseres Weinsberg Orbiter und gondole durchs Münsterland. Seit dem Besuch des Rock-n-Popmuseums in Gronau sitzt dieser Ohrwurm fest in meinen Gehörgang.

Mit einem Paukenschlag statt ländlicher Idylle, mit hinreißenden Melodien statt beruhigender Gemütlichkeit hat die Entdeckungstour gegonnen. Bei schlechtem Wetter stand der Besuch des von Udo Lindenberg initiierten und am 21. Juli 2004 eröffneten Museums auf dem Programm.

Dabei steht das Münsterland eher für Pferde und Fahrräder. Wie die meisten Reisemobilisten haben auch wir uns für den Drahtesel entschieden, damit lässt sich das Münsterland bestens erfahren.

Wir haben die Qual der Wahl, welche Strecken des 4.500 Kilometer langen Radwegenetzes wir unter die zwei Räder neh-

men sollen. Neben kleinen Rundwegen bis zu 40 Kilometer Länge wollen auch größere Themenstrecken wie die 100-Schlösser-Route, die Römerroute oder ein Teilstück des Europa-Radwegs R1 entdeckt werden. 18.000 Schilder lotsen den Radfahrer nach einer schönen Tour über die Wege wieder zu seinem Reisemobil zurück.

Diese Strecken heißen hier Pätkes. Sie führen zwischen Getreidefeldern und Weiden hindurch zu so manch urigem Ort. Bei sommerlichen Temperaturen breiten Radler mit Vorliebe am Halterner Stausee ihr Strandlaken aus und erfrischen sich beim kühlen Bade, bevor sie dann das Römermuseum besuchen. Die modernen Radfahrer, mitunter sogar mit dem progressiven Navigationssystem für Radfahrer FIS unterwegs, tragen auf dem Rücken einen Rucksack mit Proviant.

Von solch schnellem Fortkommen mit Gepäck träumten sicherlich einst die ersten Kiepenkerle. Mit blauem Hemd, Pfeife im Mund und der schweren Kiepe auf dem Rücken zogen auch sie über die Pätkes, um im nächsten Ort Waren zu verkaufen und Neuigkeiten zu verbreiten. Diesen Gründern internationaler Handelswege wurde ein Denkmal auf dem Spiekerhof in Münster gesetzt.

In dieser lebendigen Stadt parkt unser Orbiter zentral auf dem Hindenburgplatz vor dem Schloss. Wer sich auf dem Campingplatz Münster niedergelassen hat, fährt mit dem Bus oder tritt mal wieder in die Pedale. Dann wird er sich in Münster sofort willkommen fühlen. Hier stößt der Radler auf ein Fahrrad-Parkhaus, es wimmelt von Radwegen, Radständern und quirligen Radfahrern.

Dieses Bild ist in erster Linie auf die 45.000 Studenten zurückzuführen. Sie prägen das Stadtbild und sind abends für die Stimmung in den Kneipen der Kreuzstraße im Kuhviertel verantwortlich, in denen der Gast auf jeden Fall eine Altbier-Bowle probieren sollte. Altbier, Sirup und Erdbeeren aus der Dose sind die Zutaten für das beliebte Getränk.

Das Herz der Stadt schlägt am Prinzipalmarkt mit seinen herrlichen Giebelhäusern und ihren Laubengängen aus unterschiedlichen Epochen. Sie sind ein Nachbau: Bombenhagel im Zweiten Weltkrieg zerstörten große Teile der Altstadt.

Vor vier Jahrhunderten litten Stadt und Region unter dem Dreißigjährigen Krieg, der in Osnabrück und in Münster beendet wurde. Auch das historische Rathaus zu Münster, in dem 1648 der Westfälische Friede beschlossen wurde, steht am Prinzipalmarkt. Einen Steinwurf entfernt reckt ►



Fotos: Thomas Klein

Gronau: Pyramide, Rock und Pop

Ein Park der besonderen Art ist der Inselpark in Gronau. Die Stadt nahe der holländischen Grenze hat anlässlich der Landesgartenschau 2003 einen modernen Landschaftspark geschaffen: Kleine Gärten, Kletterwand, Wasserlabyrinth, Abenteuerspielplatz und Klängespiele umgeben eine gigantische Pyramide, deren vier Wände aus Rasenflächen bestehen.

Wer die Pyramiden spitze erklimmt, wirft einen Blick auf die einstige Textilmetropole und auf ein markantes, würfelförmiges Bauwerk – das Rock-n-Popmuseum (Internet: www.rock-popmuseum.de). Hier sucht sich der Besucher seine Lieblingssongs zusammen, trommelt auf elektronischen Fässern und horcht auf die Klänge verschiedener Instrumente.

Vor dem Gebäude parkt der Besucher mit seinem Reisemobil auf dem riesigen Parkplatz und wird direkt durch die knalligen

pop-artisten Bilder angesprochen. Eines zeigt das unverwechselbare Konterfei von Udo Lindenberg, dessen Heimatstadt Gronau ist. Seit der Eröffnung des Museums am 21. Juli 2004 heißt der Platz vor dem Museum Udo-Lindenberg-Platz.

Das Museum öffnet dienstags nach Vereinbarung und Mittwoch bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr. Montags bleibt es geschlossen. Der Eintritt kostet 7,50, ermäßigt 5 Euro. Tel.: 02562/8148-0.





Erfahrbare Ziele: Mit dem Rad macht es Spaß, die Anholter Schweiz zu erkunden oder das Schloss in Nordkirchen. In dessen weitläufigem, gepflegtem Garten finden sich Büsten und Figuren.



Ehrwürdiges Gemäuer: Im Schloss Hülshoff hat Annette von Droste-Hülshoff gelebt. Münsterländische Höfe haben ihren Charme so bewahrt wie die Glockengießerei im westfälischen Gescher.



die St. Lamberti-Kirche ihren Turm himmelwärts, in dem noch heute drei Käfige hängen. In denen wurden einst die sterblichen Überreste der Wiedertäufer zur Schau gestellt – zur Abschreckung.

Ein anderes geschichtliches Feld betritt der Besucher im Dom St. Paulus: Hier findet er eine astronomische Uhr von 1542. In unmittelbarer Nachbarschaft des Domes erwarten ihn Museen wie das Picasso-Museum, das Einzige seiner Art in Deutschland. Die Liste der Sehenswürdigkeiten ist lang, auf ihr ganz oben steht das fürstbischöfliche Residenzschloss, heute Hauptgebäude der Universität.

Prunkvolle Gebäude gehören hier einfach dazu: Wer mit dem Mobil oder dem Fahrrad durchs Münsterland reist, stößt immer wieder auf eine stattliche Burg oder ein prächtiges kleines Schloss. In hügeligen Regionen entstanden vergleichbare Bauwerke auf einem schützenden Hügel. Im flachen Münsterland indes umgeben oft Wassergräben die stolzen Gebäude. Mehr als 180 Burgen und Schlösser unterschiedlicher Größe, aus verschiedenen Epochen und mit stets eigenem Flair verzaubern die Region.

Viele tragen die Handschrift des Architekten Johann Conrad Schlaun, der im 18. Jahrhundert etliche Prachtbauten ersann. Er lebte jedoch bescheidener in dem Haus Rüschhaus, in dem wenige Jahrzehnte später auch die Dichterin Annette von Droste-Hülshoff wohnte.

Geboren ist die Dichterin auf der Burg Hülshoff, in dem heute ein sehenswertes Museum untergebracht ist. Die Ausstellung informiert über ihr Leben. Die Porträts

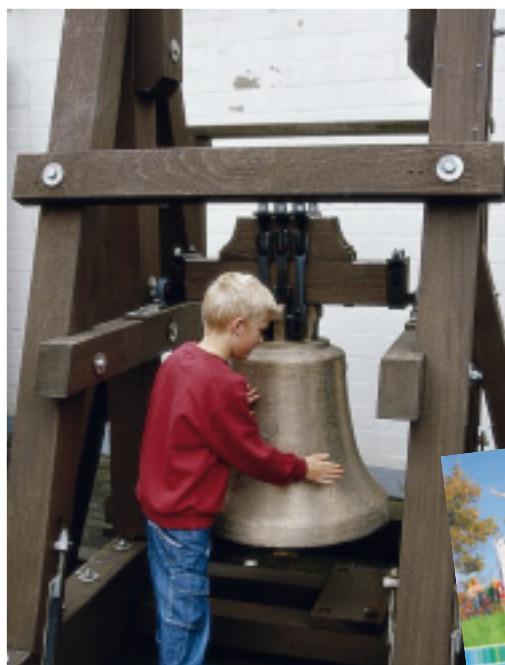
im Haus zeigen ein bekanntes Gesicht: Immerhin zierte das Antlitz der Schriftstellerin einst den 20-Mark-Schein.

Weitaus prächtiger präsentiert sich das Schloss Nordkirchen, das den Beinamen Westfälisches Versailles trägt. Sehenswert sind außerdem das große Wasserschloss in Anholt, das stolze Schloss Raesfeld, das malerische Wasserschloss Steinfurt und die alte Burg Vischering in Lüdinghausen. Viele dieser interessanten historischen Bauwerke umgeben gepflegte Gartenanlagen, in denen sich Besucher gern auf einer Bank niederlassen und sich mit einem guten Buch die Zeit vertreiben.

Gut ausgeruht lässt sich der Charme von Warendorf genießen. Die Kleinstadt steht für Reitsport und Pferdezucht. Namhafte Gestüte liegen in der Umgebung von Warendorf, wo auch das Deutsche Olympische Komitee für Reiterei seinen Sitz hat.

Tradition wird auch in einem weiteren besonderen Ort des Münsterlandes groß geschrieben und ein einmaliges Produkt weltweit exportiert: In Gescher entstehen in der nördlichsten deutschen Glockengießerei seit mehr als 300 Jahren Glocken. Je nach Auftragslage werden jährlich zwischen 80 und 100 mächtige Kirchenglocken gegossen.

Sie dürften dem entspannten Münsterland-Besucher ebenso in guter Erinnerung bleiben wie die Altbier-Bowle, ein Spaziergang um so manches verträumte Wasserschloss und natürlich die Fahrt mit dem Rad auf den Pätkes. Wenn einem dann noch die Melodie „All You Need Is Love“ durch den Kopf geht, dann ist der Urlaub wohl gelungen. Thomas Klem



Münsterland mit dem Mobil

Fremdenverkehrsverband Münsterland Touristik Grünes Band, An der Hohen Schule 13, 48565 Steinfurt, Tel.: 0800/9392919 (gebührenfrei), Internet: www.muensterland-tourismus.de. Stadt Münster im Internet: www.muenster.de. Rock-n-Popmuseum, Udo-Lindenberg-Platz 1, 48599 Gronau, Tel.: 02562/8148-0, Internet: www.rock-popmuseum.de

Das Münsterland ist eine reisemobil-freundliche Region. Der Fremdenverkehrsverband Münsterland Touristik Grünes Band (Adresse siehe oben) gibt die kostenlose Broschüre (Spende von drei Euro erbeten) „Camping & Caravan“ heraus, die knapp 40 Camps und 80 Stellplätze auflistet. Der Bordatlas 2007 von REISEMOBIL INTERNATIONAL führt eine ähnlich hohe Zahl von Stellplätzen auf.



Campingplatz Münster, Laerer Werseufer 7 (Wolbecker Straße), 48157 Münster, Tel.: 0251/311982, Internet: www.campingplatz-muenster.de. Fünf-Sterne-Anlage mit Stellplätzen auch vor der Schranke. Busverbindung zur Altstadt Münster oder 20 Minuten Fahrt mit dem Fahrrad.

Münsterland

Münster

Haltern am See

Bocholt

Vreden

Rheine



Stand-Fest

Damit das Reisemobil auf dem Stellplatz nicht schwankt, versehen Hubstützen ihren Dienst. Wie sie funktionieren und worin sich die verschiedenen Produkte unterscheiden, klärt eine umfassende Kaufberatung.

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.

Weiter westwärts

Weit in den Atlantik ragt die Bretagne hinein. Immer wieder zieht das Land zwischen Wind und Wellen, steiler Küste und rauer Landschaft Reisemobilisten in seinen Bann. Eine packende Reisereportage begeistert auch Sie für das nordwestliche Frankreich.



Top ausgestattet

Dem Opus 5.6 gibt Carthago reichhaltigen Luxus mit auf die Reise. Warmwasserheizung, große Heckgarage und komfortables Sprinter-Chassis verwöhnen die mobile Besatzung. Wie schneidet der Integrierte im Profitest ab?



Details beachten

Wer ein Reisemobil kauft, darf einige wichtige Punkte bei der Fahrzeugübergabe nicht vergessen. REISEMOBIL INTERNATIONAL erklärt Ihnen, worauf Sie achten müssen und liefert Ihnen eine Checkliste.



**Die April-Ausgabe
erscheint am
21. März 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 info@reisemobil-international.de

Chefredakteur: Thomas Seidelmann (ts)

Stellvertretender Chefredakteur:

Claus-Georg Petri (cgp)

Chef vom Dienst: Reinhard Uhde (ru)

Test und Technik (Ltg):

Heiko Paul (pau)

Redaktion: Juan J. Gamero (gam), Klaus Göller (kdg), Mathias Piontek (mp), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stalmann (vst), Ingo Wagner (imw)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Frank Böttger, H. O. v. Buschmann, Bernd Hanselmann, Dieter S. Heinz, Thomas Kliem, Roland E. Jung

Produktion:

DoldeMedien Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm, Dirk Ihle, Dennis Neumann, Sabina Schulz, Peter Spörer

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. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Anzeigenleitung: Sylke Wohlschiss

Stv. Anzeigenleitung: Corinna Zepter

Anzeigenberatung:

Annalena Navarro von Starck, Petra Steinbrener

Druck: Oberndorfer Druckerei GmbH, A-5110 Oberndorf bei Salzburg

Vertrieb: PARTNER Mediendienstes GmbH, Stuttgart

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 810640, 70523 Stuttgart, Telefon 0711/7252-198, Telefax 0711/7252-333,

E-Mail kundenservice@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 3,30 €

Jahresabonnement:

35,40 €, Ausland 39,60 €

Bankverbindung: Untertürkheimer Volksbank eG (BLZ 600 603 96), Konto 18 919 006

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der DoldeMedien Verlag GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildvorlagen keine Haftung. Zuschriften können auch ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut oder auszugsweise veröffentlicht werden. Alle technischen Angaben ohne Gewähr. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Im DoldeMedien Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS. Die Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.

