

Geld sparen Mautfrei in den Süden reisen

APRIL

4|2007

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

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

www.reisemobil-international.de

REISE MOBIL INTERN

E 19189

Service

Sind Sie viel zu teuer versichert?



Basiswissen

Checkliste Fahrzeugübernahme

Stellplatz-Check
Schwäbische Bäderstraße

Kurz und gut

Profitest

Das kann der
neue Carthago Opus

50

Reisemobile bis 6 Meter Länge



Erste Fotos

EXKLUSIV

Webasto bringt
Super-Heizung

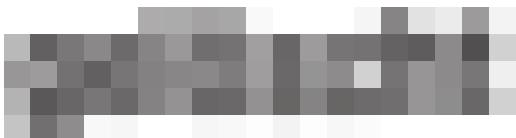
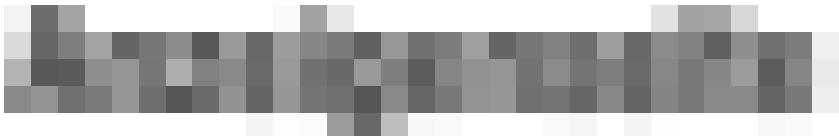
Vergleichstest Adria,
Chausson, Knaus und Pössl



Reise-Tipps

Bretagne, Schlei, Sevilla







Thomas Seidelmann
Chefredakteur



Gunther Bohnert,
Internet-Redaktion

Spieler der Luftnummer

Die aktuelle CO₂-Diskussion im Land ist an Aufgegeregtheit kaum zu schlagen. Offenbar hat das Kohlendioxid auch Trübungen im Gehirn der Volksvertreter provoziert. Nach einem zweijährigen Wirrwarr um die Besteuerung von Reisemobilen kam bekanntlich eine halbfertige Lösung zustande, die kurzfristig nur den Fahrzeugherstellern schmeckte, mittlerweile aber auch deren Zorn erregt. Denn – REISEMOBIL INTERNATIONAL hat es stetes betont – die neue Steuer ist alles andere als ein Gewinn für Reisemobilisten, zumal sie vielen Besitzern Mehrkosten aufbürdet, die weit über die normale Teuerung hinausgehen und vor allem ein Vielfaches von Gehalts- oder Rentensteigerungen betragen. Der „Erfolg“ zeigt sich jetzt: Verunsicherung an allen Stellen, Altfahrzeuge entwertet, Neufahrzeuge angesichts von Fahrverboten und Pannen bei der Schadstoffklassifizierung nur schwer verkäuflich. Die Politik, vom CO₂-Wahn

benebelt, arbeitet offenbar mit Hochdruck daran, eine prosperierende Branche, die ihre Arbeitsplätze besonders in Deutschland erhält, nachdrücklich zu schwächen

Kaum also ist eine (schlechte) Neuregelung der Besteuerung geschafft, plant die Regierung schon eine neue Art der Steuer. Doch statt das Naheliegende zu tun – die Kfz- in eine reine Verbrauchssteuer umzuwandeln –, soll das Land ein verworrenes Regelwerk erhalten, das vor allem ein Arbeitsbeschaffungsprogramm für die Bürokraten werden darf. Haben sich die Politiker schon einmal überlegt, wie sie agieren? Heute spielen sie die Luftgitarre, morgen dann doch lieber die Luftgeige. Von Verlässlichkeit kann dabei keine Rede sein. Aber genau auf die warten Reisemobilisten, die nur eines möchten: dass ihre Urlaubsform, dass ihr Lebenstraum nicht von mit Steuergeldern finanzierten Stümpfern zerstört wird.

Digital? Ganz normal

In nie dagewesener Geschwindigkeit scheinen in den letzten Jahren die Medienwelten zusammenzuwachsen: Telefon, TV und Video, Computer und Internet – alles wird eins. Online oder Offline? Diese Frage wird sich bald nicht mehr stellen. Dass wir diese Veränderungen begriffen haben (und dass sie uns gefallen), merken wir daran, dass wir trotz rasanter Entwicklung ungeduldig werden, unter anderem auch beim Thema Navigation.

Die Gerätehersteller haben einen Wettlauf um Marktanteile losgetreten, der sich hauptsächlich durch ständig sinkende Preise und aggressive Werbung in unser Bewusstsein drängt. Letztendlich profitieren wir davon – doch von einem wirklichen Nutzwert sind wir noch weit entfernt. Die Navigationsgeräte sind immer noch Insellösungen. Halbherzig programmierte Computer-Software, mangelhafte Unterstützung offener Standards und proprietäre POI-Formate machen

es schwer bis unmöglich, sich den perfekten Reiseassistenten zusammenzustellen. Den Herstellern scheint die Zeit oder die Weitsicht für entsprechende Konzepte zu fehlen – stattdessen werden den potenziellen Käufern kleine Brocken hingeworfen, die allesamt wunderbar zusammenarbeiten könnten, dies aber nicht tun: Bluetooth-Anbindung fürs Handy, MP3-Player, Bildarchiv, Reiseführer etc.

Üben wir uns in Geduld und freuen wir uns an dem, was schon geht: Der Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL ist gedruckt wie online ein großer Erfolg und kommt jetzt aufs Navi (siehe Seite 94), mobil-reisen.net, unsere Reiseplatzform im Internet, wächst täglich weiter und REISEMOBIL INTERNATIONAL gibt es mittlerweile auch als E-Paper. Vor fast zehn Jahren ging REISEMOBIL INTERNATIONAL online. Was sich seitdem entwickelt hat, ist einzigartig, und uns – den Machern im Hintergrund – macht das alles einen Heidenspaß.

Gratis für Sie:
das monatliche Extra von
REISEMOBIL INTERNATIONAL



Schon in Frühlingslaune? Oder noch müffelig und nach Sonne lechzend? Dann schlagen Sie dem Winter ein Schnippchen und lassen Sie den Frühlingsgefühlen freien Lauf. Damit das optimal gelingt, hat REISEMOBIL INTERNATIONAL zehn Traumziele für die frühe Reisesaison besucht. Die entsprechenden Tipps sowie nützliche Infos für Ihre Frühlingsfitness und -mode finden Sie im von der Redaktion gestalteten Extraheft mobil-reisen, das dieser Ausgabe beiliegt.



Kontrastreich: In der Bretagne findet der mobile Gast ein Land zwischen den Kräften der Natur.

176



Geld gespart:
Ohne Maut in den Urlaub –
ausgesuchte
Strecken.

172



Gediegener Innenraum:
der Carthago Opus II im
Profitest.

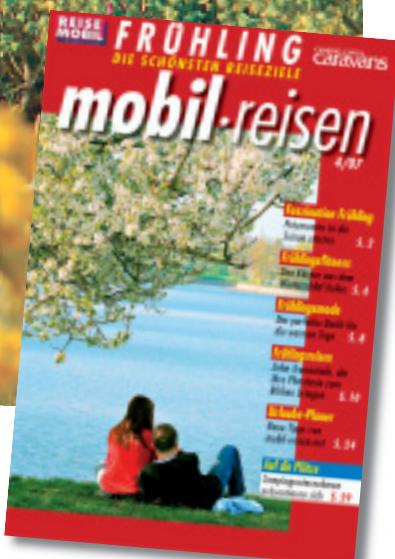
26



144

Gesundes Nass: Besonders
viele Stellplätze zeichnen die
Schwäbische Bäderstraße aus.

Stellplatz-Check



Der Frühling ist da: Endlich ist die kalte Jahreszeit vorbei. mobil-reisen, das Extraheft von REISEMOBIL INTERNATIONAL, schlägt tolle Reiseziele vor.


82

Fester Stand: Hubstützen verhindern, dass Reisemobile auf dem Stellplatz schwanken.

Mensch & Markt

Unsere Meinung	3
-----------------------	---

Blickpunkt

Versicherungen: Tarifvergleich – so viel können Sie sparen	6
--	---

Nachrichten

Fahrverbote in deutschen Städten: Karte und neuester Stand; Interview mit Rechtsanwalt Ulrich Dähn zur Kfz-Steuer; Wolfgang Liebscher zur Lage des Handels; offener Brief an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee; Wissenswertes aus der Branche	12
---	----

Benefit

Wissen, das sich bezahlt macht	94
--------------------------------	----

Sabine shoppt

Küchentrends von pro-idee	100
---------------------------	-----

Treffpunkt

Leser schreiben an die Redaktion	110
----------------------------------	-----

Kinder-Special

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps	168
---------------------------------	-----

Vorschau/Impressum

194

Test & Service

Neu am Start

Robel-Mobil Megaron – Teilintegriert auf VW Crafter	10
---	----

Profitest

Carthago Opus II – Integriert auf Mercedes-Benz Sprinter	26
--	----

Praxistest

Challenger Mageo 109 – Teilintegriert auf Fiat Ducato	38
---	----

Probefahrt

Carado A 241 – Alkovenmobil auf Ford Transit	44
--	----

Neuheiten

Knaus Sky	48
CS Luxor	49

Vergleichstest

Vier topmoderne Kastenwagen treten gegeneinander an: Adria, Chausson, Knaus, Pössl	50
--	----

Service

Monocoque – welche Attribute birgt diese Art des Kabinenbaus?	62
---	----

Marktübersicht

50 Reisemobile bis sechs Meter Länge. Diese Marken sind dabei: Adria, Bimobil, Blucamp, Bürstner, Challenger, Chausson, CI, Cristall, Dethleffs, Elnagh, Eura Mobil, Hehn, Heku, Hobby, Hymer, Karmann-Mobil, Knaus, LMC, McLouis, Miller, Rapido, Rimor, Robel, Seitz, Weinsberg, Wingamm	66
--	----

Zubehör

Nützliches für die Reise	78
--------------------------	----

Marktübersicht

Hubstützen: Das können die weit verbreiteten Stabilisatoren. Dazu: Interview mit dem Experten Markus Mairon	82
---	----

Service

Batterien – was leisten die Energiespeicher?	88
--	----

Neues Zubehör

Exklusiv: Dieselheizung von Webasto	92
-------------------------------------	----

Gebrauchte des Monats

Niesmann + Bischoff Flair	102
Laika Ecovip	104

Basiswissen

Das müssen Sie beim Kauf eines Reisemobils beachten	107
---	-----

Stellplatz & Reise

Stellplätze

Stellplatz-Check: Schwäbische Bäderstraße	144
Neue Stellplätze	152
Leser liefern Stellplatz-Tipps	154
Bordatlas plus	155
Fragebogen	157

Camping plus

Camping-Angebote für Reisemobilisten	160
--------------------------------------	-----

Club-Szene

Nachrichten, Termine	162
----------------------	-----

Reiseservice

Ohne Maut zu beliebten Urlaubszielen in Europa	172
--	-----

Reise

Bretagne, wildes Land in Frankreich	178
Schlei, reisemobilfreundliches Ziel in Norddeutschland	188

Reise-Magazin

Lieblingsziele der Redakteure: Sevilla, Spanien	184
Tipps für Trips	185

◀ = Titelthema



Schutz-Geld

Wer sein Reisemobil versichert, sollte nicht nur auf den Preis achten – auch Leistungsumfang zählt. Angesichts der pekuniären Unterschiede in der Prämie kein einfach umzusetzender Rat.

Stimmt schon: Mit dem bloßen Blick auf die Jahresprämie ist es nicht getan. Was nützt die preisgünstigste Versicherung, wenn der Kunde im Falle eines Schadens auf den Kosten sitzen bleibt, weil die Assekuranz seine Ansprüche und Forderungen in ihren Geschäftsbedingungen ausklammert? Bei Reisemobilen sind etwa Glasbruch und Hagelschaden solch heikle Themen.

Dennoch bleibt die jährlich zu entrichtende Summe für den Versicherungsschutz ein glasklares Indiz, weil bestimmte Leistungen eben doch vergleichbar sind. Hier freilich ist jeder Verbraucher gefordert, gründlich hinzuschauen: Wer vorhat, ein Reisemobil zu kaufen, sollte rechtzeitig Versicherungen und Versicherungsmakler um ein schriftliches Angebot für sein Freizeitfahrzeug bitten.

In Zeiten moderner Telekommunikation ist das kein Hexenwerk. Jedes Angebot sollte alle Bedingungen enthalten und die Summen für Haftpflicht und Kasko transparent auflisten.

REISEMOBIL INTERNATIONAL hat die Prämien einiger namhafter Versicherungsgesellschaften und auch jener Versicherungsmakler miteinander verglichen, die sich auf Freizeitfahrzeuge spezialisiert haben. Dabei liegt dem Ergebnis eine Online- oder telefonische Anfrage zu Grunde. Es fußt auf folgenden Parametern:

➔ Fahrzeugneuwert: 50.000 Euro. Dieser Betrag liegt knapp unter dem aktuellen, durchschnittlichen Neupreis von Reisemobilen in Deutschland.
➔ Tarifgruppe: normal. Besondere Tarife wie etwa für Beamte spielen bei der Anfrage keine Rolle.

➔ Schaden-Freiheits-(SF)-Klasse: 0. Das entspricht einem Halter, der kein anderes Fahrzeug bei irgendeiner Versicherung zugelassen hat. Wichtig ist zu bemerken, dass nicht bei allen Versicherungen SF 0 gleichzusetzen ist mit 100 Prozent. Wegen der besseren Vergleichbarkeit ist hier deshalb ausschließlich die Rede von SF 0.

➔ Haftpflichtdeckung: 100 Millionen Euro pauschal für Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Bei Personenschäden maximal 8 Millionen Euro je geschädigte Person.

➔ Kaskodeckung: 500 Euro Selbstbehalt (SB) in Vollkasko, 150 Euro SB in Teilkasko.
➔ Zulässiges Gesamtgewicht, wenn abgefragt: 3,5 Tonnen.
➔ Motorleistung, wenn abgefragt: 96 kW (130 PS).
➔ Jährliche Fahrleistung, wenn abgefragt: 10.000 Kilometer.

➔ Beruf, wenn abgefragt: Angestellter.

Sogar mit Online-Rabatt

Wer im Internet bei Google auf die Suche geht und als Suchwort „Wohnmobilversicherung“ eintippt, landet schnell bei www.wohnmobilversicherung.de. Unter der Überschrift „Wohnmobilversicherungsvergleich“ heißt es dort: „Hier sehen Sie einen Beitragsvergleich zur Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung von über 60 Versicherungsgesellschaften für ein Beispielfahrzeug mit einem Neuwert von 50.000 Euro.“

Prima. Der nächste Klick offenbart die Liste – mit der Accura (www.accura.de) an der Spitze. Die Gesellschaft lässt mit ihrer Prämie von 1.089,68 Euro die Konkurrenz teuer aussehen: 285,83 Euro mehr verlangt laut diesem Vergleich die

nächst teurere Versicherung, die Wüba. Die letzte Assekuranz dieser Aufstellung ist die Condor: Sie liegt mit einer Prämie von 3.198,33 Euro genau 2.108,65 Euro über dem Angebot der Accura.

Doch aufgepasst: Das Impressum der Seite verrät, wer der Urheber ist: die Accura Versicherungsmakler GmbH mit Sitz in Nürnberg. Selbst wenn Zahlen eine objektive Sprache sprechen, lohnt sich doch der eigene Blick zur Konkurrenz.

Zum Beispiel zur HUK24 (www.huk24.de), die eine spezielle Online-Versicherung offeriert. Wer sich durch die relativ aufwändigen Fragen nach Beruf und Arbeitgeber durchgehängelt hat, bekommt auf den letzten Klick die gewünschte Tarifauskunft: Genau 1.822,46 Euro verlangt die HUK24 für die vergleichbare Leistung.

Gerling (www.gerling.de) indes macht Online-Besuchern sofort den Mund wässrig: „Bei Online-Abschluss einer Wohnmobil-Versicherung erhalten Sie von uns zehn Prozent Ra-

batt.“ So vollmundig, so gut. Der Tarifrechner jedoch spuckt eine Zahl aus, die – obwohl der versprochene Nachlass bereits verrechnet ist – in Schwindel erregende Höhe reicht: 2.128,68 Euro kostet bei Gerling die Versicherung zu ähnlichen Rahmenbedingungen.

Moderater geht die Blau direkt (www.blaudirekt.de) an den Markt. Dabei handelt es sich – wie der Name schon sagt – um eine Direkt-Versicherung, also eine Assekuranz, die direkt mit ihren Kunden kommuniziert, ohne ein Netz von Agenturen zu beanspruchen. So sollen Kosten reduziert werden. Das gelingt Blau direkt gegenüber dem bislang teuersten Anbieter, nicht aber im Vergleich zu den billigeren: Das Unternehmen mit Sitz in Lübeck verlangt für die geschilderte Leistung einen Jahresbeitrag von 1.825,55 Euro.

Günstiger versichert die Hannoversche VHV das Vergleichs-Mobil und verspricht obendrein für Mitte des Jahres neu gestaltete Tarife. Die- ►

Reisemobil-Versicherung: Wichtige Adressen

Versicherungs-Gesellschaften

Accura

Eichendorffstraße 134
90491 Nürnberg
Tel.: 0911/58070-0
www.accura.de

Blau direkt

Fackenburger Allee 11
23554 Lübeck
Tel.: 0451/87201151
www.blaudirekt.de

Gerling Kundenservice

50597 Köln
Tel.: 01803/322133 (9 Cent/min)
www.gerling.de

HUK24

Willi-Hussong-Straße 2
96440 Coburg
Tel.: 09561/96-1338
www.huk24.de

VHV Allgemeine Versicherung AG

Constantinstraße 40
30177 Hannover
Tel.: 0511/907-0
www.vhv.de,
Tarifrechner:
www.carvaning-info.de

Versicherungs-Makler

Andreas Schwarz GmbH
Lübecker Straße 24
30880 Laatzen
Tel.: 05102/2222
www.freizeit-schwarz.de

ESV Schwenger

Rosentalstraße 28
70563 Stuttgart
Tel.: 0711/459602-0
www.esv-schwenger.de

Horbach

Heinrich-Heine-Allee 3
D-40213 Düsseldorf
Tel.: 01805/701801 (14 Cent/min)
www.horbach24.de

Jahn und Partner

Lechstraße 2
86415 Mering
Tel. 08233/3809-0
www.womo-versicherung.de

RMV Reise Mobil

Versicherungs-Service
Postfach 1367
52525 Heinsberg
Tel.: 02452/977070
www.rmv-versicherung.de

se Versicherung umwirbt seit kurzem verstkt die reisemobile Kundschaft – und ist sogar vor einiger Zeit dem Herstellerverband CIVD beigetreten. Als sichtbares Zeichen der Verbundenheit findet der Kunde den Tarifrechner der VHV entsprechend auf der Verbraucherseite des CIVD im Internet: www.caravaning-info.de.

Experten schnüren Pakete

Stker als allgemeine Versicherungsgesellschaften konzentrieren sich einige Versicherungsmakler auf die mobile Kundschaft. Eine Handvoll solcher Makler engagiert sich in Deutschland. Bekannt sind sie vielen Kunden durch Messen und Anzeigen in

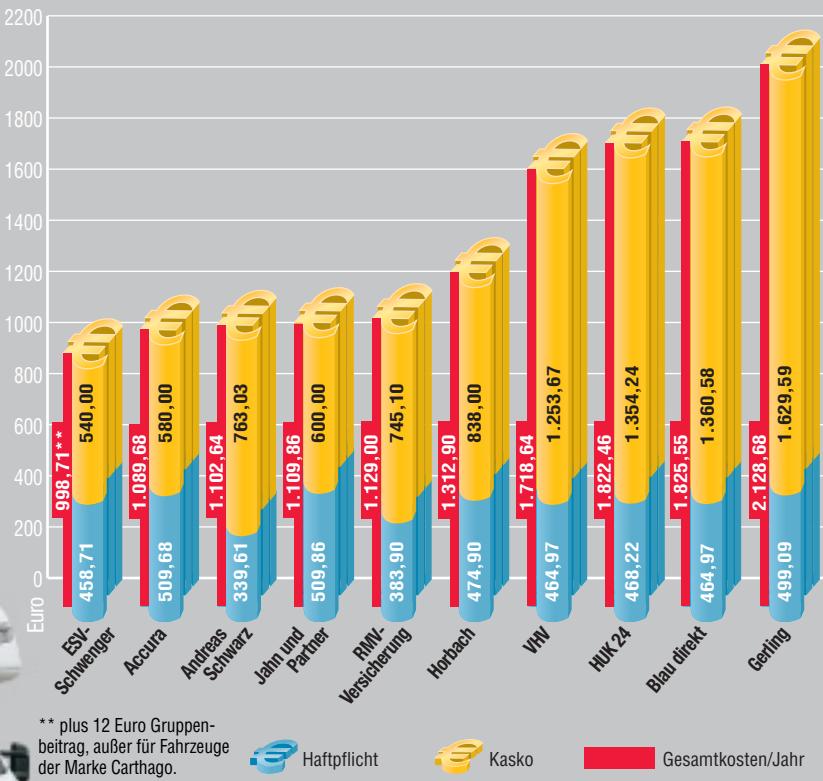


einschligen Fachzeitschriften wie REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Ihre Aufgabe besteht darin, möglichst günstige Versicherungsbedingungen auszuhandeln. Hier spielt die große Zahl der Versicherungsnehmer den Maklern ein Ass beim Po-

* in Euro, Fahrzeugneuwert: 50.000 Euro, zulässiges Gesamtgewicht (falls gefragt): 3,5 Tonnen, Motorleistung (falls gefragt): 96 kW, Tarifgruppe: normal, Schadenfreiheits-(SF)Klasse: 0, Haftpflichtdeckung: 100 Millionen Euro pauschal für Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Bei Personenschäden maximal 8 Millionen Euro je geschädigte Person, Kaskodeckung: 500 Euro Selbstbehalt (SB) in Volkasko, 150 Euro SB in Teilkasko, jährliche Fahrleistung (falls abgefragt): 10.000 Kilometer, Beruf (falls abgefragt): Angestellter.

So viel kostet eine Reisemobil-Versicherung*



ker um gute Konditionen zu. Dabei schnüren sie mit den Gesellschaften solche Pakete, die auf die Belange der Reisemobilisten zugeschnitten sind. Dieses Engagement bringt Reisemobilisten erhebliche Vorteile. Allerdings ist die Zahl

der Kriterien sehr groß (siehe Kasten unten). Das macht den direkten Vergleich für den Kunden nicht gerade leichter. Dabei wirken sich genau diese Kriterien erheblich auf die Kasko-Tarife aus. Und hier versteckt sich, wie der Vergleich von REISEMOBIL INTERNATIONAL belegt, der Hauptgrund für preislische Differenzen.

Einer der Versicherungsmakler ist Eberhard Schwenger (www.esv-schwenger.de) aus Stuttgart. Bei den Preisbeispielen auf seiner Homepage fällt auf, dass sie wenigstens dem SF 2 unterliegen. Den Grund dafür liefert Eberhard Schwenger gleich mit: „Kunden, die bereits einen Pkw bei irgendeiner Gesellschaft mit mindestens

Die Reisemobil-Versicherung: Darauf müssen Sie achten

! Wer sein Reisemobil versichert, muss auf andere Kriterien achten als bei einem Pkw. Die Zahl der Kriterien ist allerdings groß und macht den direkten Vergleich nicht leicht. Dabei wirken sich besonders diese Deckungen erheblich auf die Tarife aus, die für die Kasko gelten – wie der Vergleich von REISEMOBIL INTERNATIONAL zeigt, der Hauptgrund für preislische Differenzen. Zu diesen Bedingungen können unter anderem gehören:

- ➔ Geltungsbereich in ganz Europa, teilweise bis zum Ural, dem asiatischen Teil der Türkei und Nordafrika, nach Vereinbarung auch weiter,
- ➔ gültig innerhalb und außerhalb von Campingplten,
- ➔ keine Nachtklausel,
- ➔ Übernahme aller Kosten bei der Reparatur einer Scheibe ohne Abzug einer Selbstbeteiligung, besonders bei großen Integrierten ein enormer Kostenfaktor,
- ➔ Verzicht auf den Abzug von Kosten für Ersatzteile und Lackierung bei Beschädigung, bedingt durch das Alter des Fahrzeugs,
- ➔ Versicherungsschutz für Pick-ups mit Wohnkabine, auch wenn sie nicht miteinander verbunden sind,
- ➔ Schutzbriebe ohne Gewichts-, Höhen und Lngengrenzungen für Abschleppen und mit einer Gültigkeit für besonders lange Reisen,
- ➔ Bedingungen bei Hagelschaden,
- ➔ Abschluss einer Versicherung für besonders teure Reisemobile,
- ➔ Marderbiss,
- ➔ Berücksichtigung, ob die Außenhaut aus GfK oder Aluminium besteht,
- ➔ bestimmte Fhrrisiken auf europäischen Gewässern,
- ➔ Rückstufung im Schadensfall in nur einem Schritt,
- ➔ Fahrräder, Computer und Drucker sind mitversichert,
- ➔ Mallorca-Police, dabei handelt es sich um eine Deckungserweiterung für den Versicherungsnehmer und dessen Ehegatten für Haftpflichtschäden, die er im europäischen Ausland mit einem Mietwagen verursacht,
- ➔ Saisonkennzeichen ohne Zuschläge,
- ➔ eventuell Nachlass für Clubmitglieder oder Fahrer von Reisemobilen spezieller Marken.

SF 2 versichert haben, können wir ab Beginn sofort wie folgt einstufen: Haftpflicht SF 2, 55 Prozent, Vollkasko SF 2, 75 Prozent. Dies ist ein spürbarer Kostenvorteil bei Kunden, die erstmals ein Wohnmobil anschaffen.“ Und wahrscheinlich auch ein realistischer Wert: Die meisten Reisemobilisten dürften tatsächlich über einen Pkw verfügen. Doch auch für Schwenger gelten die Rahmenbedingungen und damit SF 0. Dann kostet der Jahresbeitrag bei ESV 998,71 Euro.

Etwas verzwickter ist die Übersicht bei Horbach (www.horbach24.de). Das Düsseldorfer Unternehmen bietet gleich drei Tarife (H, Z und ZS) an, die mit der Helvetica und der Züricher Versicherung ausgehandelt sind. Sie unterscheiden sich zum Beispiel in der Abrechnung von Hagelschäden, von Schäden nach Gutachten und in der Selbstbeteiligung. Der

bei Horbach zuständige Reisemobil-Spezialist Wolfgang Ritze lobt diese Tarifstruktur: „Wir sind stolz darauf, alle möglichen Kombinationen und Vergünstigungen anbieten zu können.“ Dem hier zu Grunde gelegten Vergleich entspricht der Tarif H, der unter den angegebenen Bedingungen mit 1.312,90 Euro zu Buche schlägt.

Unterschiede beim Selbstbehalt der Teilkasko hat Jahn und Partner (www.womo-versicherung.de) in seine Struktur eingewoben. Sie beziehen sich auf Glasbruch: Bei 500 Euro SB übernimmt der Makler einen Schaden bis 2.500 Euro, bei 150 SB wie abgefragt ersetzt er den Schaden bis 1.500 Euro Höhe. Das erfährt der Kunde telefonisch ebenso wie den Tarif: Im Vergleich rangiert Jahn und Partner mit Sitz in Mering bei 1.109,86 Euro.

Auf einen Tarifrechner im Internet verzichtet auch Andre-

as Schwarz, Versicherungsmakler aus Laatzen bei Hannover: „Das machen wir, weil wir je nach den individuellen Gegebenheiten des Kunden bei zehn Gesellschaften anfragen.“ Im Übrigen sei er der einzige Anbieter, der ein Reisemobil nach Zeitwert versichere: „Bei einem zehn Jahre alten Schätzchen brauche ich nicht mehr nach dem Neuwert zu fragen.“ Im Tarif-Vergleich unterbreitet Andreas Schwarz ein Angebot von 1.102,64 Euro.

Die RMV-Versicherungs-Service (www.rmv-versicherung.de), laut eigenem Bekunden Marktführer in der Branche, hält einen Tarifrechner auf seiner Internetseite bereit. Etwas hakelig ist es, zu SF 0 zu gelangen, da als Standard SF 0,5 eingegeben ist – ein nicht unerheblicher Unterschied. Im Vergleich liegt die Kalkulation für das angefragte Reisemobil bei 1.129,00 Euro.

Fazit: Der Tarif-Vergleich von REISEMOBIL INTERNATIONAL bringt einige starke preislche Unterschiede an den Tag (siehe Schaubild). Doch aufgepasst: Die Regel, dass nichts so einfach ist, wie es aussieht, gilt auch hier:

Zwingend notwendig, um die passende Versicherung für das eigene Reisemobil zu finden, ist ein Vergleich der Versicherungsbedingungen und der angelegten reisemobilspezifischen Kriterien. Hier tun sich in ihrer Klarheit besonders die Versicherungsmakler hervor (siehe Adressen).

Bleibt bei dem individuellen Vergleich noch etwas unklar, hilft letztlich nur das persönliche Gespräch. Telefonisch stehen die Versicherungen wie die Makler gern Rede und Antwort – wer dazu nicht bereit ist, dem sollte auch kein Kunde den Schutz für sein Reisemobil anvertrauen. *Claus-Georg Petri*

Fast wie ein Palast

Robel-Mobil baut seinen neuen Teilintegrierten auf VW Crafter. Obendrein verfügt der Megaron über eine edle Einrichtung in einer soliden Kabine.

In die Vollen: Selbstbewusst tauft Hersteller Robel-Mobil seine Oberklasse auf den Namen Megaron. Das ist Griechisch und bedeutet nicht weniger als Palast. Rollende Paläste bauen die Emsbürener vielleicht nicht unbedingt, wohl aber äußerst solide und qualitativ hochwertige Reisemobile – und schick sind sie obendrein.

Optisch glänzt der Megaron mit seinem serienmäßig blau lackierten VW-Crafter-Fahrerhaus. Im Cockpit gehören serienmäßig Airbags an den Fensterrahmen und für den Oberkörper dazu (siehe Datenkasten). Wer es ganz bunt mag, bekommt für 3.200 Euro Aufpreis auch den Aufbau lackiert. Wände und Dach isolieren 30 Millimeter dicker Hartschaum, den außen wie innen eine 2,5 Millimeter starke, glatte GfK-Haut überzieht. Wie solide die Kabine konstruiert ist, zeigt sich auch an der 52 Millimeter dicken Bodenplatte: Der zwei Millimeter starken Gfk-Unterseite folgen 40 Millimeter Hartschaum, verbunden mit einer Holzplatte samt PVC-Belag.

Hochwertige PU-Rahmenfenster und die aerodynamisch geformte Gfk-Dachhutze erzeugen über dem modernen Gesicht des Basisfahrzeugs ein bulliges Auftreten.

Elegante und massive Möbel aus klar lackierter echter Erle ergänzen sich innen gut mit dem hochwertigen Teppich-Vlies an den Wänden. Dank der blauen Polster entsteht so eine feine Atmosphäre.

Klar gegliedert ist der Grundriss des Megarons. Er verspricht zwei Personen ein hohes Maß an Bewegungsfreiheit. Zwei Längssofas im Bug ergeben mit den drehbaren Frontsitzen und einem ovalen Tisch einen kleinen Salon. Die Längsküche verfügt über gleich zwei Spülbecken mit Armaturen aus Metall. Die Unterschränke laufen in ausziehbaren Gitterauszügen, Müllheimer sind integriert.

Das Längsbett im Heck ist mit einer separaten Duschkabine versehen. Den Waschtisch lagert Robel-Mobil vor den Sanitärraum aus. Der Abwassertank sitzt vor Frost geschützt im hinteren Teil des



beheizbaren Doppelbodens. Hier findet auch die komplette Elektrozentrale ihren Platz, die bei Bedarf leicht über eine Serviceklappe zugänglich und somit leicht zu warten ist. gam



Fotos: Weber & Partner (1), Gamero

Salon-Athmosphäre: Gediegen und elegant ist der Wohntrakt des Megaron eingerichtet. Zwei Längssofas und drehbare Frontsitze bilden die Sitzgruppe.



Megastark: Vorbildlich ausgestattet zeigt sich die Längsküche. Praktisch sind die zwei Spülbecken, ausziehbare Gitterkörbe und der Abfalleimer.

Technische Daten

Robel Megaron TG 670 FB

Preis: 77.000 Euro

Anzahl der Grundrisse: 1

Länge: 670 cm

Breite: 226 cm

Höhe: 305 cm

Stehhöhe: 200/220 cm

Radstand: 366,5 cm

Heckbetten: 195 x 135/118 cm

Basis: VW Crafter 35, 2,5-Liter-Turbodiesel, Heckantrieb, 100 kW (136 PS) und MB Sprinter 313 CDI, 95 kW (129 PS).

Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg

Serienausstattung: Serienausstattung: ABS, ESP, el. Differentialsperre, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Window- und Thoraxbag, Gasheizung Truma C 6002 mit SecuMotion und Duomatik, Kühlschrank AES Dometic 103 l, Frischwassertank 120 l, Abwassertank 100 l, separate Dusche, Einstiegsstufe elektrisch.

Kontakt:

Tel.: 05903/93990, www.robel.de

Kurz gesagt

Robel ist mit seinem Megaron TG 670 FB ein guter Wurf gelungen. Der Teilintegrierte sieht prima aus und verfügt über einen äußerst soliden Aufbau sowie eine hochwertige Ausstattung. Außerdem sind die Möbel des Megaron sehr robust gebaut – und obendrein auch noch schick.



1



3



Ermessenssache: Das Längsbett im Heck ist am Fußende recht schmal. Dieser Kompromiss sorgt aber für Bewegungsfreiheit am Waschbecken.

4



Ausgelagert: der Waschtisch außerhalb des Badezimmers.

5



Seriennmäßig: die separate Duschkabine des Megaron.



Feinstaubverordnung

Tausende Mobile betroffen

Immer mehr Städte verhängen Fahrverbot.

Nun wird es Ernst: Die Feinstaubverordnung ist seit 1. März 2007 bundesweit in Kraft. Als Konsequenz erklären einige Städte in Deutschland ihr Gebiet zu so genannten Umweltzonen. In denen dürfen ab einem bestimmten Stichtag nur noch Kraftfahrzeuge mit Schadstoff-Plakette fahren.

Fatal: 220.000 Reisemobile bekommen eine solche Plakette wegen ihres Schadstoffausstoßes nicht – was einer Zwangsstilllegung gleichkommt.

Welche Städte künftig ein Fahrverbot aussprechen, ist gegenwärtig nicht zu überblicken. Eine offizielle Liste jedenfalls existiert nicht. Lediglich das Umweltbundesamt zählt im Internet (www.umweltbundesamt.de) jene Städte auf, die einen Luftreinhalteplan vorgelegt haben. Der jedoch ist nicht automatisch mit einem Fahrverbot gleichzusetzen.

Im Prinzip entspricht ein Fahrverbot der Einwohnerdichte. Betroffen sind deshalb der Südwesten Deutschlands, das Ruhrgebiet und Berlin.

Dass die Plakettenverordnung weit reichende Konsequenzen nach sich zieht, belegt REISEMOBIL INTERNATIONAL mit der Aufzählung jener Städte, die laut über ein Fahrverbot nachdenken oder es sogar schon angekündigt haben (siehe Karte). Ab wann die Verwaltungen das Verbot verhängen, ist jedoch nicht eindeutig geregelt. Stuttgart zum Beispiel spricht vom 1. Juli 2007, das 85 Kilometer entfernte Ulm nennt den 1. Januar 2008 als Stichtag.

Im EU-Recht verankert ist übrigens ebenfalls, dass auch ausländische Fahrzeuge, die durch eine Umweltzone fahren wollen, eine Plakette tragen müssen. Wie alle anderen Halter müssen auch ausländische

Dicke Luft: Hier ist mit Fahrverbot zu rechnen

In diesen Städten sind Umweltzonen und Fahrverbote im Gespräch oder beschlossene Sache *



* Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, Änderungen vorbehalten.; Stand Anfang März 2007

Gäste für fünf bis zehn Euro die Plakette an den Verkaufsstellen von TÜV, Dekra und GTÜ, in Fachwerkstätten oder Bürgerbüros kaufen.

Da besonders ältere Reisemobile das Fahrverbot hart trifft, hat REISEMOBIL INTERNATIONAL schon in Ausgabe 3/2007 eine Aktion gestartet. Seither kann jeder Leser aus dem Internet (www.reisemobil-international.de/fahrverbot) einen Brief laden, um ihn an die Bürgermeister der entsprechenden Städte und Gemeinden zu schicken. Das Schriftstück nennt die Argumente, die gegen ein generelles Fahrverbot sprechen. Vielleicht lässt sich auf diesem Weg eine Regelung finden, die beidem gerecht wird: sauberer Luft und den berechtigten Anliegen der Reisemobilisten.



Interview: Wolfgang Liebscher „Fass aufmachen“

Der Präsident des Handelsverbands DCHV und Inhaber des größten Fachhandelsbetriebes in Deutschland, des Freistaats in Sulzemoos, zur derzeitigen Konsumzurückhaltung in der Reisemobilbranche.

? Herr Liebscher, im Januar zeigte die Neuzulassungsstatistik für Reisemobile im Jahresvergleich ein Plus von über 30 Prozent, im Monat davor waren es sogar noch gut zehn Prozentpunkte mehr. Wie passt

dazu der Katzenjammer, der aus dem Handel zu hören ist?

! Die Neuzulassungsstatistik zeigt immer die Vergangenheit, nicht aber die aktuelle Saison. In der Tat hatte der deutsche Handel am Ende des letzten Jahres

gute Verkäufe, doch derzeit ist die Situation sehr von Abwarten geprägt. Diesmal können wir die Flaute nicht am schlechten Wetter oder der allgemeinen Wirtschaftslage festmachen, denn beide sind gut. Der Handel spürt derzeit eine große Verunsicherung auf Verbraucherseite. Wir wissen auch nicht genau, woran die in allen Preissegmenten vorherrschende Kaufzurückhaltung liegt. Sicherlich spielen die unsinnige Kohlendioxid-Diskussion, die Steuer und die Fahrverbote eine Rolle, zudem die Mehr-

wertsteuer. Aber den einen, den ausschlaggebenden Grund, den kennen wir derzeit nicht.

? Dennoch sind die Neuzulassungszahlen enorm. Oder wird da etwas geschönt?

! Man sollte sich nicht von den hohen Prozentzahlen beeindrucken lassen. Natürlich sind solche Zuwächse im Winter leichter zu erreichen, wenn die Gesamtzahl der Neuzulassungen niedrig ausfällt. Wenn die Neuzulassungen in einem Monat von knapp 800 auf 1.000 steigen, dann ist das

in Prozenten viel, aber im Vergleich zur jährlichen Gesamtmenge der Neuzulassungen haben 200 Fahrzeuge mehr keine wirkliche Aussagekraft. Erst wenn wir diese Zuwächse im Mai oder Juni hätten, könnten wir ein Fass aufmachen.

?

Es heißt, dass in diesen Zahlen auch diverse Tageszulassungen versteckt sind.

!

Das ist korrekt. Es gibt einen grauen Markt von Tageszulassungen mit Fahrzeugen, die dann in die Niederlande verkauft werden oder nach Skandinavien. Mit der Tageszulassung wird die Homologierung im Ausland deutlich einfacher. Diese Zulassungen tauchen übrigens kurzfristig in den Monatszahlen auf, aber nicht mehr in der Gesamtstatistik des Jahres.

?

Der Herstellerverband hat auf der Messe in Stuttgart eine sehr positive Prognose für diese

Saison abgegeben. Wie zuverlässig ist der Fachhandel?

!

Der Handel wäre sehr froh, wenn er seinen Altbestand an Fahrzeugen abbauen und mit den Neufahrzeugen auf den modernen Chassis ein kleines Plus erreichen könnte. Andererseits wäre es derzeit gar nicht möglich, eine höhere Kundennachfrage zu befriedigen: Viele Hersteller sind wegen des Chassiswechsels noch immer nicht lieferfähig.

?

Ihr Megafestival im Freistaat war ein großer Erfolg. Wie haben Sie die Messen in Ihrem Einzugsgebiet in München und Nürnberg erlebt?

!

Ich glaube, dass beide Messen in unserem Segment nicht die Hoffnungen erfüllt haben, die in sie gesetzt wurden. Viele meiner Kunden besuchten auch München und waren sehr enttäuscht über den C-Anteil, den die CBR noch hatte.

?

Der ADAC zeigt sein Programm nicht mehr in München, aber auf der Stuttgarter Messe, der Deutsche Camping Club ist nur noch über seinen Landesverband in seiner Heimatmesse vertreten. Wie sehen Sie die Zukunft der CBR?

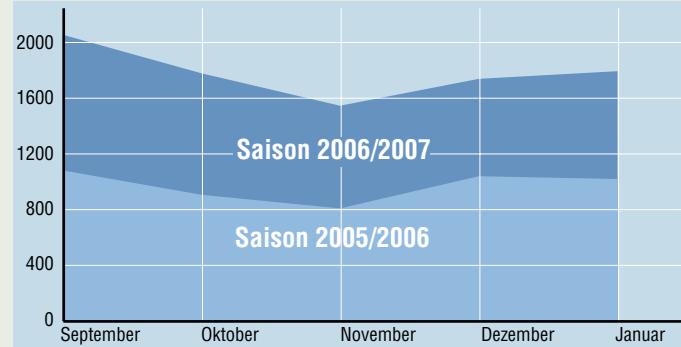
!

Ach, wissen Sie, ich stecke meine Energie in unseren Handelsstützpunkt, den Freistaat, und versuche, mich auf meine Aktivitäten zu konzentrieren. Unsere zehntägige Hausmesse war ein großer Erfolg, nie zuvor hatten wir mehr Besucher.

Neuzulassungen in der Saison 2006/2007

(Vergleichszahlen der Saison 2005/2006 in Klammern)

September	Oktober	November	Dezember	Januar
1082	907	809	1040	1020
(974)	(872)	(737)	(699)	(774)



kurz & knapp

Dienstleistungs-Portal

Bei www.stell-dich-ein.com können Jobsucher ab sofort bundesweit eine Anzeige als Dienstleister im Privatbereich aufgeben. Für Überfahrungsangebote und/oder die Pflege von Reisemobilen bietet sich zum Beispiel die Rubrik Fahrservice/Pflege an. Noch bis zum 25. März ist eine Dreimonats-Anzeige kostenlos, danach fallen 28 oder 45 Euro im halben Jahr an. Kostenlos bleibt das Suchen einer Servicekraft.

Salon und Treffen

Zeitgleich zum ersten Caravan-Salon in Sande am 28. und 29. April 2007 steigt ein Reisemobil-treffen. Es beginnt einen Tag zuvor. Die Anmeldung per E-Mail: Caravan-Salon-Sande@web.de oder Fax: 0441/80007611 wird wirksam durch Überweisung der Teilnahmegebühr von zehn Euro pro Person bis zum 1. April 2007 auf das Konto von H.-J. Zimmermann, Stichwort ReiMoTreffen Sande, Kto. 2910181700, BLZ 28010111 bei der SEB Oldenburg. Infos telefonisch: 0441/98330509.

Wechsel bei Al-Ko

Der Vorsitzende des Vorstandes der Al-Ko Kober AG, Kurt Kober, und sein Vorstandskollege und Bruder Willy Kober beenden im Mai 2007 ihre operative Tätigkeit im Vorstand der Familien-AG. Beide wechseln in den Aufsichtsrat. Nach 56 und 54 Jahren übergeben Kurt und Willy Kober die Verantwortung in die Hände ihrer Nachfolger. Die nächste Generation im Vorstand bilden Roland, Harald, Raymond und Stefan Kober. Sprecher des Vorstandes wird Roland Kober.

Schaffer baut auf

Stark hat Schaffer Mobil, Dresden, seinen Stützpunkt in der Kötzschenbroder Straße 125 + 158 umgebaut. Die Einweihung steigt am 21. und 22. April 2007 im Rahmen der Hausmesse. Vom 14. bis 19. Juni organisiert der Händler seine achte Kundenreise, diesmal führt sie nach Sexten in Tirol. Tel.: 0351/83748-0, www.schaffer-mobil.de.

Fotos: Claus Georg Petri



Viertes Camper-Round-Up

Mit großer Jubiläumsfeier

Zehn Jahre gibt es Pullman City – Grund genug auch für die mobilen Gäste, im Westernlook ordentlich auf die Pauke zu hauen.

Wenn vom 17. bis 20. Mai 2007 REISEMOBIL INTERNATIONAL und Pullman City einladen, dann bringen alle Beteiligten wie in den Jahren zuvor gute Laune mit in die lebendige Westernstadt bei Eging am See nahe Passau. Kein Wunder, steht doch für das Camper-Round-Up auch die Zehnjahres-Feier von Pullman City auf dem Programm (siehe Kasten).

Weil viele Teilnehmer gleich mit der ganzen Familie anreisen, begeistert das Westernflair alle Generationen. Rund um Feuerstelle und Versorgungswagen bauen sich die

Reisemobile im großen Kreis auf – wie bei einer Wagenburg im Wilden Westen.

Grund genug für die Teilnehmer, sich rund ums flackernde Feuer zu kuscheln. Bei Bier und Brezeln gibt es eine Menge zu erzählen aus der bunten Welt rund ums Reisemobil und das Hobby, den Wilden Westen. Viele der Teilnehmer frönen dieser Atmosphäre mit authentischer Kleidung und passendem Zubehör. Da stoßen auf den Bierbänken Stetsons aneinander, Colts in Holstern hängen friedlich neben Patronengürteln.

Beinahe ein Auftakt zur American History Parade: Cowboys und Indianer, Pferde, Kühe und sogar Büffel zelebrieren in Pullman City jeden Tag die Geschichte Amerikas. Vor solchem Hintergrund lässt sich Pullman City stilecht erleben. Wenn die Reisemobilisten und Caravaner in ihrem Western-Outfit durch die Mainstreet lustwandeln, fragt sich mancher Besucher, ob diese Gäste vielleicht nicht doch zu Pullman City gehören – so echt sehen sie aus. REISEMOBIL INTERNATIONAL freut sich auf das Round-Up zu Himmelfahrt 2007 – mit Ihnen. cgp

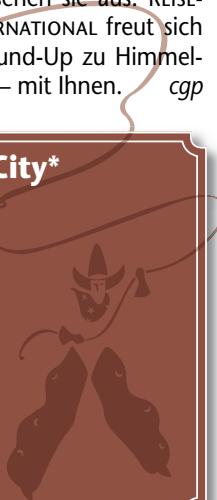
Das geht ab beim Camper-Round-Up 2007 in Pullman City*

- 16. Mai:** Werksführung bei Knaus in Jandelsbrunn als inoffizieller Programmmpunkt des Round-Up. Voranmeldung erforderlich bei Karin Saibold, Tel.: 08583/21-637, von 8 bis 13 Uhr. Danach geht's nach Eging am See.
- 17. Mai:** offizieller Anreisetag zum Camper-Round-Up. Rundgang mit der Kräuter-

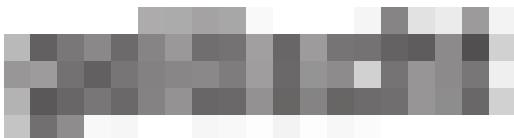
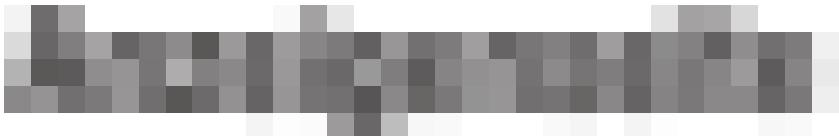
hexe, Showprogramm in der Westernstadt. Abends Lagerfeuer auf der Wiese bei den Fahrzeugen.

- 18. Mai:** Frühschoppen mit der Firma Knaus, dazu Live-Musik von Jo & the Kid. Nachmittags Camper-Rodeo, zu dem abends am Lagerfeuer attraktive Preise verliehen werden.

- 19. Mai:** Busfahrt (für einen kleinen Obolus) zur Joska Kristallwelt mit Führung, Bummel und Silberbergwerk. Badeausflug zur Sonnentherme (vergünstigter Eintritt). Abends Feier zum zehnjährigen Bestehen von Pullman City in der Westernstadt. Später Lagerfeuer.
- 20. Mai:** Abreisetag.



* Änderungen vorbehalten.



Interview: Ulrich Dähn

„Der Hersteller wird seine Entscheidung überdenken“

Der Rechtsanwalt aus Bad Hersfeld erklärt, warum die Schadstoffklasse S3 selbst für neue Reisemobile nicht unbedingt einen Sachmangel darstellt. Trotz einer daraus resultierenden höheren Kfz-Steuer – und der eingehaltenen Schadstoffgruppe Euro 4.

?

Herr Dähn, wie REISEMOBIL INTERNATIONAL in Ausgabe 3/2007 exklusiv berichtet hat, werden viele neue Reisemobile mit der Schadstoffgruppe Euro 4 in die steuerrechtlich relevante Schadstoffklasse S3 eingeordnet. Immerhin kostet das Fahrzeug deswegen 80 Euro mehr Kfz-Steuer als erwartet. Was soll ein Besitzer eines solchen neuen Reisemobils tun? Vielleicht seinen Händler auffordern, den Schaden zu ersetzen?

!

Der weigert sich wahrscheinlich, weil er meint, er habe den Kaufvertrag ordnungsgemäß erfüllt. Weder er noch der Hersteller müssen wohl für die teure Schadstoffklasse einstehen.

?

Aber gibt es keine Situation, in der ein Kunde mit Schadensersatz rechnen kann?

!

Doch. Für ihn günstig ist die Rechtslage, wenn sich im Kaufvertrag eine ausdrückliche Vereinbarung findet, das neu zu liefernde Reisemobil werde in die Schadstoffklasse S4 eingruppiert. Ist dies entgegen der Zusage nicht der Fall, stellt die Zuordnung zur Schadstoffklasse S3 einen Mangel dar. Gleches gilt, wenn sich aus Beschaffungsbeschreibungen etwa in Prospekten des Verkäufers ergibt, dass das Reisemobil S4 oder der besten Schadstoffklasse zugeordnet wird. Der Verkäufer ist an seine Zusage gebunden. Die Schadstoffklasse 3 würde Gewährleistungsansprüche auslösen.

?

Das heißt, der Kunde hätte das Recht auf Nachbesserung? Oder könnte sogar vom Kaufvertrag zurücktreten?

!

Eine Gewährleistung in Form einer Nacherfüllung (Behebung

des Mangels oder Umtausches in dasselbe Modell mit Schadstoffklasse S4) wird in der Praxis ausscheiden, da der Mangel nicht behebbar ist und ein anderes Reisemobil desselben Modells den Mangel ebenfalls aufweisen wird. Vom Kaufvertrag vollständig zurückzutreten wäre wegen Unverhältnismäßigkeit ausgeschlossen (Paragraph 323 Abs. 5 Satz 2 BGB).

?

Besteht denn die Möglichkeit für den Käufer, den Kaufpreis zu mindern?

!

Im Prinzip ja. Die Minde rung lässt sich errechnen auf der Grundlage der zukünftigen Lebenserwartung des Fahrzeugs multipliziert mit 80 Euro. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer des Fahrzeugs von 15 Jahren ergibt dies 1.200 Euro. Diesen Betrag müsste man noch abzinsen.

?

Wenn die hier aufgeführten Punkte nicht erfüllt sind, etwa weil sich keine Zusage für S4 in Prospekten oder dem Kaufvertrag findet, dann kann der Kunde nichts machen?

!

Dann ist seine Rechtslage weniger günstig. Schließlich liegt kein Sachmangel vor: Das Reisemobil eignet sich ungeachtet der Schadstoffklasse zum gewöhnlichen und vertraglich vorausgesetzten Gebrauch, dem Reisen, selbst wenn der Kunde dafür 80 Euro mehr Steuern im Jahr bezahlen muss.

?

Auf welche andere Weise ließe sich ein Sachmangel herleiten?

!

Wohl nur, wenn dem Reisemobil eine Beschaffenheit fehlen würde, die bei Sachen der gleichen Art üblich sind, und die der Käufer erwarten durfte.



Die Schadstoffklasse S3 ist aber weder unüblich, noch darf der Käufer ohne besondere Zusagen erwarten, dass das gekaufte Fahrzeug der Schadstoffklasse S4 angehört.

?

Es gibt Hersteller, die Basisfahrzeuge nach Lkw- und andere, die nach der Pkw-Norm homologisieren. Das eine führt zur Schadstoffklasse S4, das andere zur Schadstoffklasse S3. Spricht das nicht für eine unübliche Beschaffenheit der schlechter gestellten Fahrzeuge?

!

Nein. Da beides zulässige Verfahren sind, kann man hie raus nicht herleiten, dass das jetzt gelieferte Fahrzeug, welches nur der Schadstoffklasse S3 entspricht, von der üblichen Beschaffenheit abweicht.

?

Der Gesetzgeber lässt es zu, Fahrzeuge unterschiedlich zu homologisieren. Die Entscheidung, welchem Homologierungsverfahren sich der Hersteller stellt, ist letztlich eine marktpolitische Entscheidung. Muss also der Markt das Problem selbst lösen?

!

Der Hersteller wird seine Entscheidung überdenken, wenn der Markt entsprechend negativ auf seine Fahrzeuge reagiert. War lediglich zugesagt, die Schadstoffgruppe Euro 4 zu liefern, so liegt objektiv kein Mangel vor, weil die Schadstoffgruppe Euro 4 geliefert wurde. Dass das Fahrzeug wegen anderer gesetzlicher Bestimmungen allerdings nur in die Schadstoffklasse S3 eingruppiert wird, mag sich jedoch als Fehlentscheidung des Herstellers herausstellen und ihm bald Wettbewerbsnachteile bringen.

Concorde feiert Jubiläum

Sach- und Lachgeschichten gesucht

Ende Mai feiert Concorde am Werkssitz in Aschbach seine große Jubiläumsparty: Dann werden die Reisemobilbauer aus Franken 25 Jahre alt. Zur Fete reist auch das Team von Reisemobil International an und präsentiert sich als gläserne Redaktion: Besucher der Veranstaltung können live miterleben, wie REISEMOBIL INTERNATIONAL entsteht. Sie können sogar selbst Hand anlegen und für einen Tag die Aufgaben eines Redakteurs übernehmen.

Sich zu bewerben ist kinderleicht: einfach auf www.concorde.eu gehen und den entsprechenden

Bewerbungsbogen ausfüllen. Mit etwas Glück sind Sie im Team. Ihr schriftstellerisches Talent können Sie jedoch auch demonstrieren, indem Sie Ihre schönsten Erlebnisse in einem Reisemobil von Concorde oder

mit einem der Mobile aus Aschbach niederschreiben und an die Redaktion schicken.

Oder gehören Sie eher zur fotografierenden als zur schreibenden Zunft? Ebenfalls klasse Bilder werden gern genommen, schöne Zeichnungen zudem.

Schicken Sie Ihre Unterlagen bitte bis spätestens 27. April 2007 an info@reise-mobil-international.de oder postalisch an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort: Concorde, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart. Unter allen Einsendern verlost der Hersteller einen einwöchigen Traumurlaub im Concorde-Mobil.



Deutscher Camping Preis 2007

Caravaning Akademie in Essen ausgezeichnet

Mit dem 38. Deutschen Camping Preis ist die Caravaning Akademie bei der Eröffnungspresso-Konferenz der Messe Reise/Camping in Essen am 15. Februar 2007 ausgezeichnet worden.

Reiner Ritz, gemeinsam mit Markus Winter Projektleiter der Caravaning Akademie, hat die mit 2.500 Euro dotierte Auszeichnung vom Essener OB Dr. Wolfgang Reiniger und dem DCC-Präsidenten Karl

Zahlmann stolz entgegengenommen.

In seiner Laudatio betonte Karl Zahlmann: „Die Caravaning Akademie ist schon kurz nach ihrer Gründung der Beleg dafür, wie wichtig, notwendig und überfällig es für Handel und Hersteller war und ist, Ausbildung zu professionalisieren, Weiterbildung zu ermöglichen und Ideen zu sammeln, um den Kontakt zwischen Kunden, Herstellern und Verkäufern zu intensivieren.“

Ritz kündigte an, den Preis der Gemeinde Wadersloh im Münsterland in Form einer Entsorgungsstation für ihren Reisemobilstellplatz zur Verfügung zu stellen.

Preisübergabe: Dr. Wolfgang Reiniger, OB der Stadt Essen, Dipl.-Ing. Karl Zahlmann, Präsident des DCC, sowie Reiner Ritz und Markus Winter, beide Geschäftsführer von LMC und Projektleiter der Caravaning-Akademie (von links).



kurz & knapp

Erste Hausmesse

Am 21. und 22. April 2007 steigt die erste offizielle Hausmesse der Motor-Caravan-Dresden. Der Ableger von Schaffer Mobil handelt auf 5.000 Quadratmetern in der Kötzschenbroder Straße 145 mit Dethleffs und Concorde. Tel. 0351/6563241.

Offene Produktion

Carthago lädt am 21. und 22. April 2007 dazu ein, die Produktion in Ravensburg-Schmälegg zu besichtigen. Auf dem Programm stehen die Präsentation der neuesten Modelle sowie Vorträge und Schulungen von Zubehörherstellern. Die Veranstaltung findet an beiden Tagen von 9 bis 17 Uhr statt. Übernachtungen sind am werkseigenen Stellplatz möglich. Infos beim Carthago Service Center, Tel.: 0661/86977620

Kuhn verkauft

Kuhn Auto Technik, Zeltingen-Rachtig, ist schon Ende August 2006 verkauft worden. Neue Besitzerin und Geschäftsführerin ist Leonore Franz aus Nidda. Tel.: 06532/9530-0, www.kuhn-autotechnik.de.

Zill zeigt's

Reisemobile Zill in Isenbüttel präsentiert am 24. und 25. März 2007 Modelle von LMC. Tel.: 05374/673336, www.reisemobile-zill.de.

Frühjahrs-Schau

Kerkamm Camping & Caravaning, Elmshorn, zeigt am 23. und 26. März 2007 Modelle von Bürstner, Adria, Tikro, FR-Mobil und Bimobil. Tel.: 4121/9098400, www.kerkamm.com.

RMS mit Tikro

Seit Anfang 2007 ist RMS, Haltern, einziger Vertragshändler von Tikro in Nordrhein-Westfalen. Auf der Hausmesse vom 19. bis 22. April 2007 sind die aktuellen Tikro- und HRZ-Modelle zu sehen. Tel: 02365/965 222, www.rms-reisemobile.de.



Gehört nun zu Dometic:
Waeco in Emsbüren hat im März den Besitzer gewechselt.

Dometic kauft Waeco

Weltweites Wachstum als Ziel

Die schwedische Dometic-Gruppe hat im März die international tätige Waeco-Gruppe erworben und stärkt so ihre Position als weltweiter Gerätehersteller für Freizeitfahrzeuge und -boote. Zusammen mit Waeco wird der Umsatz von Dometic auf eine Milliarde Euro und die Zahl der Mitarbeiter auf 5.800 ansteigen. Der Übernahme haben die Kartellämter der größten Märkte zugestimmt.

„Gemeinsam können wir ein noch umfassenderes Ange-

bot an Komfortgeräten für den weltweiten Freizeitmarkt liefern“, erklärte Lars Johansson, Präsident von Dometic. „Nicht nur die Produktpaletten beider Firmen ergänzen sich gut, sondern auch unsere Stärken in Produktion, Vertrieb und geographischer Verbreitung.“

Waeco baut unter anderem tragbare Kühlboxen, Kompressorkühlgeräte, Kühlschränke und Klimaanlagen sowie ein breites Spektrum an elektronischem Zubehör, auch für Reisemobile.

Produktionsort ist vor allem China, dazu kommen Werke an Standorten in Deutschland, Italien und Polen.

Dometic agiert als ein weltweit führender Hersteller von Absorptionskühlräumen, Kochgeräten, Fenstern, Türen, Sanitäranlagen und anderen Komfortgeräten und beliefert die Hersteller von Freizeitfahrzeugen wie Wohnwagen und Reisemobilen. Dometic verfügt über etwa 20 Produktionsstätten weltweit.

Österreichische Campingplatzbetreiber reagieren

To-Go-Box: Kampf gegen Frust bei Gästen

Maut und rigide Verkehrscontrollen, Tiroler Campinggesetz und Mangel an Stellplätzen: Viele österreichische Campingplatzbetreiber befürchten, ihre reisemobile Kundenschaft könnte durch manche Ungastlichkeit im eigenen Land gar nicht erst den Urlaub in der Alpenrepublik antreten.

Besonders Fahrer größerer Mobile, die auf österreichischen Autobahnen ihre Maut über eine Go Box abrechnen, seien stark genervt: „Die hadern mit dem Zahlungsmodus, wenn sie bei uns auf den Platz kommen“, weiß Magister Lukas W. Hawelka, „dabei sollten sie sich an der Schönheit der Natur und unserer Anlage erfreuen.“

Der 34-Jährige, Mitarbeiter auf einem Camp bei Innsbruck, hat nun eine landesweite Initiative gestartet, auf die schon mehr als 35 Campingplätze reagiert haben:

„Wir geben Fahrgästen großer Reisemobile kostenlos die To-Go-Box, wenn sie sich anmelden.“ Unübersehbar prangt an der Rezeption das Logo. Es lehnt sich an den Schriftzug der Go Box an und verarbeitet den englischen Ausdruck To Go – zum Mitnehmen.



Servicesystem für Reisemobile

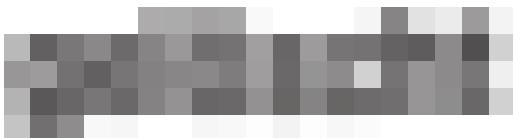
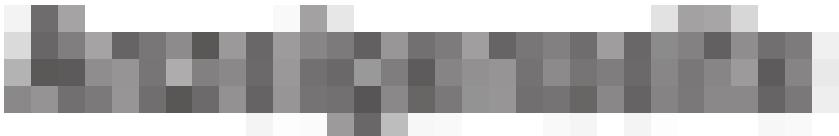
Und darin liegt der neue Service: Die Reisemobilisten platzieren die To-Go-Box, sie erinnert an einen Kasten wie für Speisekarten in Restaurants, abends gut sichtbar von außen an ihr Fahrzeug. Hinein hängen sie einen Zettel mit der Bestellung für den nächsten Morgen. Etwa so: „Drei Brötchen, zwei hart gekochte Eier und ein Fläschchen Orangensaft. Dazu Butter, Marmelade und

frischen Käse. Die Tageszeitung bitte nicht vergessen.“

Unauffällig geht der Campingplatzbetreiber kurz nach Rezeptionsschluss zu den Fahrzeugen, um diskret die Wünsche abzulesen. Am nächsten Morgen bringt eine freundliche Mitarbeiterin in landesüblicher Tracht die gewünschten Dinge als Auftakt für den jungen Tag.

„Wir hoffen“, betont Lukas W. Hawelka, „mit diesem Service, der am Sonntag, 1. April 2007, auf den 35 Campingplätzen beginnt, gegen die schlechte Stimmung ansteuern zu können.“ Zudem hofft der Österreicher auf seine Kollegen, auch aus Deutschland: „Ein besserer Service würde auch manchem deutschen Campingplatz gut zu Gesicht stehen.“

REISEMOBIL INTERNATIONAL unterstützt diese Initiative: Wer mehr wissen will, schaut ins Internet: www.reisemobil-international.de/togobox.



kurz & knapp**Neue Halle**

Vom 23. bis 25. März 2007 eröffnet Camperland Bong, Rheinbach, seine 2.400 Quadratmeter große Ausstellungshalle. Tel.: 02226/16047, www.camperland-bong.de.

Dreimal feiern

Winkler in Stuttgart Weilimdorf lädt gleich dreimal zur Sonderschau ein: am 24. und 25. März 2007 zu den Bürstner-Tagen, am 14. und 15. April zu den Carthago-Tagen und am 5. und 6. Mai zum traditionellen Frühjahrstag. Tel.: 0711/8385466, www.winkler-stuttgart.de.

Viel zu sehen

Bei seinem Tag der offenen Tür am 28. und 29. April 2007 zeigt Caravan von Brandl, Bremen-Stuhr, Neuheiten von Adria, Bürstner, Knaus und Pössl. Tel.: 04206/7145, www.caravan-brandl.de.

Fest bei Matner

Zu seinem Frühlingsfest lädt Caravan Center Matner, Dahlwitz-Hoppegarten, am 24. und 25. März 2007 ein. Tel.: 03342/301316, www.caravan-matner.de.

Reimers' Gebrauchte

Am 24. und 25. März 2007 zeigt Reimers in Nahe außer Neufahrzeugen auch 40 Reisemobile aus zweiter Hand. Tel.: 04535/29980, www.reimersgmbh.de.

33 Jahre Euch

Im 33. Jahr seines Bestehens baut Händler Euch in Hochdorf-Assenheim eine Werkstatthalle mit vier je sechs mal 13 Meter großen Arbeitsplätzen. Das Gebäude soll am 21. und 22. April 2007 eröffnet werden. Tel.: 06231/916019, www.euch.de.

Feier bei Bauer

Am 24. März 2007 feiert Bauer Caravan, Affing-Mühlhausen, ein Frühlingsfest. Tel.: 08207/961714, www.bauer-caravan.de.

Briefe, die nie geschrieben wurden**Quer denkt sich's gut**

An Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, SPD, schreibt Redakteur Claus-Georg Petri.



Lieber Herr Tiefensee,

da haben Sie ja ganz schön was losgetreten. Radikal wollen Sie die Kfz-Steuer umbauen, mit dem gesamten Schadstoffausstoß eines Fahrzeugs als Berechnungsgrundlage. Ihr Motto: „Wer die Umwelt schont, spart.“ Und das von Ihnen als Bundesverkehrsminister – nicht etwa als Umwelt-, geschweige denn als Finanzminister.

Bei solchem Querdenken lohnt es aufzuhören, speziell für uns Reisemobilisten. Schließlich haben wir nach jahrelangem Gezerre erst im Dezember 2006 eine neue Kfz-Steuer verpasst bekommen. Mal abgesehen davon, dass sie nicht so lustig ausgefallen ist wie erhofft – vor allem was die Rückwirkung zum 1. Januar 2006 betrifft – so weckt doch Ihre Aussage, alle Kraftfahrzeuge nach Ihrem Schema zu besteuern, neue Bedenken um ein weiteres Gezerre. Alle Fahrzeuge – auch alle Reisemobile?

Zum Glück für uns Reisemobilisten lassen ministeriale Insider durch die vorgehaltene Hand herausschlüpfen, dass der bis Mai fertige Gesetzesentwurf nur Pkw betreffen soll. Wäre ja auch nur logisch, liegt der neuen Kfz-Steuer für Reisemobile schließlich der von Ihnen geforderte Schadstoffausstoß zu Grunde. Dieses Konstrukt nun schon wieder zu ändern, hätte außer gnadenlosem Unverständnis wahrscheinlich eine ungeahnte Kaufunlust auf neue Reisemobile zur Folge. Und das wäre wohl nicht im Sinne der gerade gesundenden Wirtschaft.

Sie sehen, lieber Herr Tiefensee, wir meckern gar nicht über Ihren Entwurf. Der zielt ja darauf, jene Luft sauber zu halten, die Ihre vier wie auch unsere Kinder noch atmen sollen, und jenes Klima zu erhalten, dass seit Menschengedenken auf der Erde herrscht. Allenfalls könnten wir darüber meckern, dass Sie nicht klar genug differenziert haben, welche Fahrzeuge Sie denn nun tatsächlich meinen.

So etwas fördert die allgemeine Verunsicherung. Wir Deutschen sind sowieso gerade dabei, uns regelrecht verrückt zu machen. Dafür gibt es – bezogen auf Reisemobile – aktuell gleich zwei weitere Anlässe.

1. Stellen Sie sich vor: Ein Großteil nagelneuer Reisemobile, die auf Basisfahrzeugen mit Euro 4 laufen, erhält steuerrechtlich lediglich S3, was eine um 80 Euro höhere Kfz-Steuer pro Jahr bedingt. Nicht ganz fair, oder? Die Hersteller befeuern, sauberer könnten sie gegenwärtig nicht, und geben die Schuld dem Gesetzgeber, der

willkürlich irgendwelche Schadstoffgrenzen im Steuerrecht gezogen hätte. Vielleicht können Sie sich als crossover-erfahrenen Minister ja mal für solche Reisemobile einsetzen. Schließlich läuft die Diskussion um die Kfz-Steuer und Öko-Plaketten doch nun auch über Ihren Schreibtisch.

2. Die Sache mit dem Feinstaub. Saubere Luft – schön und gut. Flächendeckende Fahrverbote ohne Ausnahme, das geht uns aber zu weit. Etwa mit dem vollgepackten Reisemobil aus der Umweltzone nicht losfahren dürfen oder auf der Rückfahrt aus dem Urlaub an der Stadtgrenze Halt machen müssen, ohne die eigenen vier Wände erreichen zu können – das ist einfach zu viel. Und in der Disco warten, bis die Feinstaubbelastung zu Ende ist, das geht auch nicht. Dort, das haben die Bayern gemessen, müssten eigentlich sowieso alle tot umfallen vor giftiger Luft, angesichts 20- bis 100-fach überschrittener Grenzwerte aus gesperrten Innenstädten.

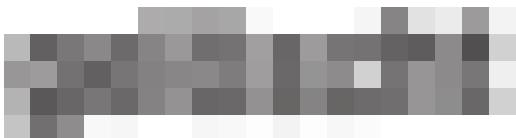
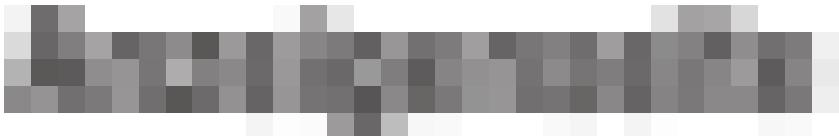
Doch zurück zu Ihnen, wie wie wir finden, grundsätzlich hehren Plänen. Wohl finden Sie starke Mitstreiter, etwa andere Bundesminister und den ADAC. Aber Sie kennen auch Ihre Gegner, die sich vor allem aus den Reihen der Ministerpräsidenten rekrutieren. Denen geht es wohl mehr ums liebe Geld als um gute Luft.

Dabei kam überraschenderweise von den Ländern der Vorschlag: Weg mit der Kfz-Steuer für alle Fahrzeuge, dann freilich auch für Reisemobile. Die Summe, die dadurch den Länderkassen verloren ginge, könnte der Staat auf den Spritpreis umlegen. Die Mehreinnahmen ließen sich nach einem bestimmten Schlüssel wiederum an die Länder verteilen.

Eine solche Steuer wäre eine tatsächliche Verbrauchssteuer und käme Ihrem Motto „Wer die Umwelt schont, spart“, doch sehr nah. Transparenz wäre die Folge, die allgemeine Verunsicherung müsste zwangsläufig verschwinden. Zudem, und dadurch würden Sie sich wirklich profilieren, fiele ein Großteil der elenden Verwaltung rund um die Kfz-Steuer einfach weg.

Wenn Sie das schaffen, lieber Herr Tiefensee, dann hätten Sie eigentlich einen neuen Ministerposten verdient. Den gibt es noch nicht, den müsste Frau Merkel erst für Sie einrichten: Weil Sie als Verkehrsminister so schön quer denken – den des Verquersministers.

In diesem Sinne viel Glück mit Ihren Ideen.





*Verbreitet
Optimismus:
Stephan Schaller,
neuer Sprecher
des Vorstands
Volkswagen
Nutzfahrzeuge.*

VW Nutzfahrzeuge

Goldgräberstimmung

Mit einem wiederum verbesserten Ergebnis hat Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) das Jahr 2006 abgeschlossen. Demnach stieg der Umsatz um 14,3 Prozent auf 8,343 Milliarden Euro. „Wir konnten den Rekordumsatz des Vorjahrs um eine Milliarde Euro steigern“, frehlockte in Hannover Stephan Schaller, neuer Sprecher des Vorstands VWN.

Zu dem Erfolg haben auch Freizeitfahrzeuge beigetragen. Immerhin hat VWN allein vom California seit seiner Einführung vor zweieinhalb Jahren 10.000 Einheiten verkauft. Von dessen Basis, dem T5, hat VWN 2006 fast 184.000 Stück gebaut – zwölf Prozent mehr als 2005.

Parallel zu dieser Baureihe hat VWN den LT auslaufen lassen und den Crafter in den

Markt eingeführt. Dass der freilich bislang eher selten als Basis für Reisemobile dient, ist Stephan Schaller bewusst: „Wir hoffen, auf dem Caravan Salon in Düsseldorf einiges Neues auf Crafter zeigen zu können.“ Gemeint sind wohl auch Marken, die noch nicht auf dem Pendant zum Mercedes-Benz Sprinter fertigen.

Schaller indes setzt auf weiteres Wachstum: „Für uns liegt das Gold in den Prozessen vergraben. Wir müssen es heben, um für die Zukunft des Standorts Hannover zu arbeiten.“ Um Potenziale freizusetzen, strebt Schaller an, die Montage zu optimieren und ein Projekthaus zu bilden. Hier sollen sich Erfahrungen von Mitarbeitern aller Bereiche bündeln, um Abläufe besser abzustimmen.

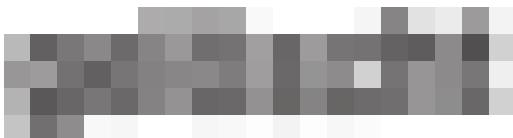
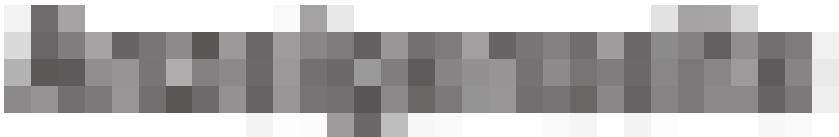
Reisemobil Union

Helga Färber wieder gewählt

Die neue Präsidentin ist die alte: Nach einer halbjährigen Pause kehrt Helga Färber an die Spitze der Reisemobil-Union (www.reisemobil-union.de) zurück. Sie wurde am 3. März 2007 auf der Mitgliederversammlung in Siegen einstimmig zur Präsidentin gewählt.

Neuer Vize des mächtigsten Verbraucherzusammenschlusses der Reisemobilfahrer in Deutschland ist Hans-Jürgen Göbbels. Die Geschäftsstelle der RU verbleibt bei Uwe Streit in Duisburg. Eckehardt Prinz, der die RU vorübergehend geführt hatte, gehört dem Vorstand nicht mehr an.







Fotos: Claus-Georg Petri

Notizen von unterwegs

Urlaub, kein Wintermärchen

Mit dem Reisemobil auf der Suche nach der verlorenen Jahreszeit.

Still steht der Carthago am Hopfensee. Nur ein paar Blessöhner werfen Kreise im Spiegelbild der Allgäuer Alpen, wo sonst im Februar stählerne Schlittschuhe übers Eis schießen. Aber es ist zu warm.

Charlotte und Mathilda, unsere Kleinsten, tobten schon zwischen Längssitzgruppe und Heckbett dem geplanten Spaziergang entgegen. Also dicke Sachen und Handschuhe an, Mütze auf und raus. Die zwei Schwestern setzen ihrer Energie keine Grenzen. Hin zum Spielplatz, ran ans Wasser, rein in den Wald – alles schneefrei.

Hätte ich nicht gedacht, dass ich, eher als Schneemuffel verschrien, nun das knirschende Weiß unter meinen Winterstiefeln vermisste. Merkwürdig, dass zur kalten Jahreszeit eben doch Schnee und Eis gehören. Und zwar untrennbar. Auch wenn wir darüber meckern, weil wir Schnee schippen müssen oder die Straßen glatt sind.

Wie gut, dass die Familie im Reisemobil die freie Zeit miteinander genießt. Dabei freilich ist es egal, ob es draußen schneit oder nicht. Was zählt, sind strahlende Kinderau-

gen an einem Spieleabend mit Mama und Papa, ist die warme Gemütlichkeit, wie sie nur zu Hause herrscht. Oder im Reisemobil, dem Zuhause auf Zeit.

Am nächsten Tag geht es tiefer hinein ins Gebirge. Munter dieselt der Carthago M-Liner über die Straßen, die von Füssen nach Tirol führen. Wo aber ist der Schnee geblieben? Haben sie alle Recht, die von der Klimakatastrophe orakeln?

Zum Glück vertreibt die Carthago-Winterrallye die Wolken aus meinen Gedanken. Tatsächlich blinzelt sogar die Sonne, als unser M-Liner seinen Stellplatz auf dem Campingplatz Seeblick-Toni in Krambach unter die Räder nimmt. Sofort stellen alle unabirrbares Carthago-Urlauber ihre Stühle raus, Kronkorken zischen, Flaschenhälse klingen aneinander. Ja, so sieht eine verschworene Gemeinschaft aus. Prima.

Doch die Sonne strahlt nicht lange: Was im Jahr zuvor als Schnee Menschen und Maschinen versinken ließ, fließt als bald als Regen in Bächen die Hänge hinab. Wie gut nur, dass die Reisemobile den Gästen aus ganz Deutschland ein wohliges

Zuhause bieten. Zudem tut die Gastfreundschaft der Campingplatz-Mannschaft ihr Übriges, dass die Carthago-Winterrallye nicht an den Unbilden des Wetters scheitert.

Schließlich führt ein Ausflug in höhere Regionen: Wahrhaftig knirscht unter unseren Winterstiefeln im Achtental der Schnee. In einer zünftigen Hütte auf der Falzturn-Alm singen Wandersleut von Glück und Bier beseelt „An der Nordseeküste... am plattdeutschen Strand...“

Hier bauen Charlotte und Mathilda zwei Schneemannlein. Von ihnen und den Pferdekutschen, welche die Touristen nach oben karren, erzählen sie

noch abends in ihren Betten. So schön ist Winter.

Aber soll das alles gewesen sein von der weißen Pracht? Charlotte wäre doch so gern das erste Mal Ski gefahren. Da soll es doch das bestversteckte Skigebiet geben. Auf also nach Fieberbrunn ins Tirol Camp.

Unglaublich: Bald rollt der Carthago über eine fast geschlossene Schneedecke auf seine Parzelle. Der Schnee reicht bis an den Platz, und der Einstieg zur Seilbahn ist zu Fuß zu erreichen.

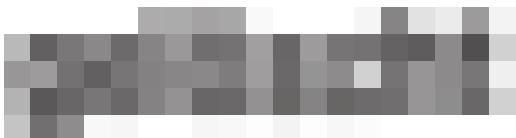
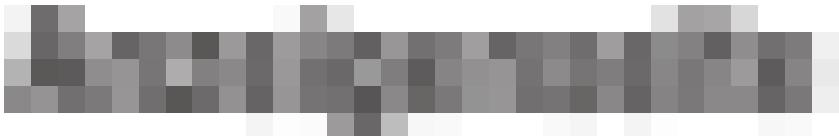
Als am nächsten Morgen die Sonne von einem knallblauen Himmel lacht, ist kein Halten mehr: Charlotte geht das erste Mal in die Skischule, Mathilda freut sich über den Schnee und genießt mit ihren Eltern in der Enzianhütte neben der Piste eine heiße Suppe.

Da ist er, wir haben ihn gefunden, den Winter, am letzten Urlaubstag. Nun heißt es Winter ade. Diesmal jedoch tut das Scheiden nicht so weh: Als wir mit dem Carthago M-Liner langsam wieder hinabdieselben, können wir ihn fast schon riechen. Den Frühling. cgp

Mit dem Carthago entlang der Elbe

Nach der Winterrallye können Carthago Fahrer ihr Reisemobil gleich wieder stark klar machen: Schon im Frühjahr lädt der Ravensburger Hersteller seine Kunden zu einer zwölfjährigen Reise entlang der Elbe ein. Vom 16. bis 27. Mai 2007 führen Carthago und Kuga Tours die Teilnehmer von der Quelle der Elbe in Tschechien bis nach Meißen. Auf dieser Reise liegen viele sehenswerte Städte wie Melnik und Dresden. Außerdem ist ein Abstecher nach Prag vorgesehen, das zwar nicht an der Elbe liegt, aber immer einen Besuch wert ist. Trotz des umfangreichen Programms samt Schifffahrt, Wanderungen und Besichtigungen bleibt genügend Freizeit für eigene Aktivitäten und den Erfahrungsaustausch in der gewohnt gemütlichen Carthago-Runde. Teilzunehmen kostet pro Fahrzeug und zwei Personen 690 Euro.

Infos und Anmeldung beim Carthago Service Center, Tel.: 0661/86977620, E-Mail: info@carthago-service-center.com.



Opus Teil II

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

Große Integrierte auf Mercedes Sprinter machen sich derzeit rar. Carthago setzt mit dem neuen Opus voll auf diese Basis.

An der Optik des neuen Carthago Opus scheiden sich die Geister. Dynamisch sportlich wirkt die schräg gestellte Front auf einen Teil der Betrachter, andere wiederum attestieren der Neuentwicklung einen traurigen Blick und machen die links und rechts nach unten gezogene Linie des Kühlergrills dafür verantwortlich. Eines jedenfalls erreicht Carthago mit der ungewöhnlichen Optik des 8,11 Meter langen Integrierten: Der Opus fällt auf.

Im Inneren des Testfahrzeugs, einem Opus 5.6, führt die renommierte Reisemobil-schmiede die Trennung der Wohnbereiche konsequent fort. Vorn die üppig dimensionierte Sitzgruppe mit den drehbaren Frontsitzen auf einer Ebene, dann geht's zwei kleine Stufen hoch zur Küche, weiter zum Bad, beziehungsweise Raumbad, bevor die Einrichtung mit dem quer eingebauten Doppelbett über der Heckgarage ihren Abschluss findet.

Bei knapp 117.000 Euro liegt der Grundpreis für den Opus 5.6. Das Testfahrzeug kostet 145.500 Euro, hat damit die von Carthago für den Opus avisierte obere Mittelklasse verlassen. Wichtige Punkte in der Aufpreisliste des Fünf-Tonners sind der 3-Liter-Commonrail-Turbodieselmotor mit 2.900 und das Automatik-Wandlergetriebe mit 1.480 Euro.

Wer den Aufbau des Opus genau unter die Lupe nimmt, entdeckt bewährte Carthago-Konstruktionen. Eine Wand-

stärke von 48 Millimetern garantiert ausgezeichnete Isolationswerte und hohe Steifigkeit des Aufbaus. Das Alu-Sandwich mit der Isolierung aus geschlossen-zelligem Schaum (RTM) kommt ohne Holzplattenkonstruktion aus. Alu-Doppelanker halten die Wände, ein gerundetes, pulverbeschichtetes Außenabdeckprofil sorgt für Schutz der Wandverbindung und liefert zudem noch eine hochwertige Optik. Die durch die Alu-Ringanker entstehende Kältebrücke verhindert Carthago mit einer zusätzlichen Isolationsschicht in den Stößen innen. Die Frontmaske besteht aus zwei ausgeschäumten GfK-Schalen. Der auf das Heck-Sandwich aufgesetzte Rahmen und die stabile Heckstoßstange sind aus GfK gehalten.

Gut, dass dieser Rahmen mehrfach unterteilt ist. Im Fall einer Beschädigung lassen sich einzelne Elemente auswechseln", heißt Karosseriebaumeister Rudi Stahl diese umsichtige Lösung willkommen. Die Alu-Seitenschürzen unterhalb der Seitenwände sind im Carthago-Programm bewährt. Die im Testfahrzeug montierte schwere Aufbautür gefällt mit soliden Scharnieren, einer Isolierdoppelverglasung – und sie fällt richtig satt ins Schloss. Allerdings gehört die Tür zum Fun-Paket (2.452 Euro Aufpreis) wie auch der Alu-Rifelboden in der Heckgarage.

2.310 Euro verlangt Carthago für die Fahrerhaustür, ►





carthago

D S RM 407



Eine üppig dimensionierte L-Sitzgruppe und ein mit 103 mal 63 Zentimeter auch für vier Personen ausreichend großer, in alle Richtungen verschiebbarer Tisch – hier lässt es sich leben. An der Arbeitsfläche ist der Rand hinten und auf der rechten Seite hochgezogen, ideal zur Abdichtung und zum Putzen.

inklusive der elektrisch ausfahrbaren Trittstufe. Die erleichtert zwar das Einsteigen, aber: „Eine Trittstufe, 49 Zentimeter hoch angebracht, das geht nicht“, so der Karosserieexperte. Kritik übt er auch an der Aufhängung des Türfangbandes mit nur drei kurzen Spaxschrauben im Holz. Noch viel mehr stört ihn das Fehlen eines Wasserabwesers über der Eingangstür: Das Außenabdeckprofil am Dach und die wenige Millimeter über das Dach ragende Frontmaske bilden eine Wanne, die sich exakt über der Mitte der Fahrerhaustür entleert. „Wer dann hier einsteigt, hat wenig Freude.“

Die aber kommt im Inneren auf. „Der Opus hat Stil“, sagt Schreinermeister Alfred Kiess. Er attestiert dem Mobil eine gelungene farbliche Abstimmung zwischen Möbeln, Polstern, Vorhängen und der

Ausstattung. Dazu gehöre die gegenüber dem früheren Opus optimierte Anordnung der Ebenen. Der Experte meint damit in erster Linie den Wegfall der Stufe nach unten ins Fahrerhaus. Damit erreichen die Frontsitze die zum Sitzen am Tisch passende Höhe ohne Verstellung.

Massive Metallscharniere mit integrierten Federaufstellern sieht Kiess an den Klappen, stabile Scharniere an der haushaltähnlichen Tür ins Badzimmer, leicht laufende Schubladenauszüge an der Küche. Überkragende Umleimer passen da seiner Meinung nach genauso wenig ins Bild wie die groben Winkelbleche, mit denen die Schubladen zusammengeschraubt sind. Zudem wünscht sich der Schreinermeister in einem Mobil dieser Preisklasse keine folierten Kanten in den Schubladen, sondern stabilen Schutz der Stell-

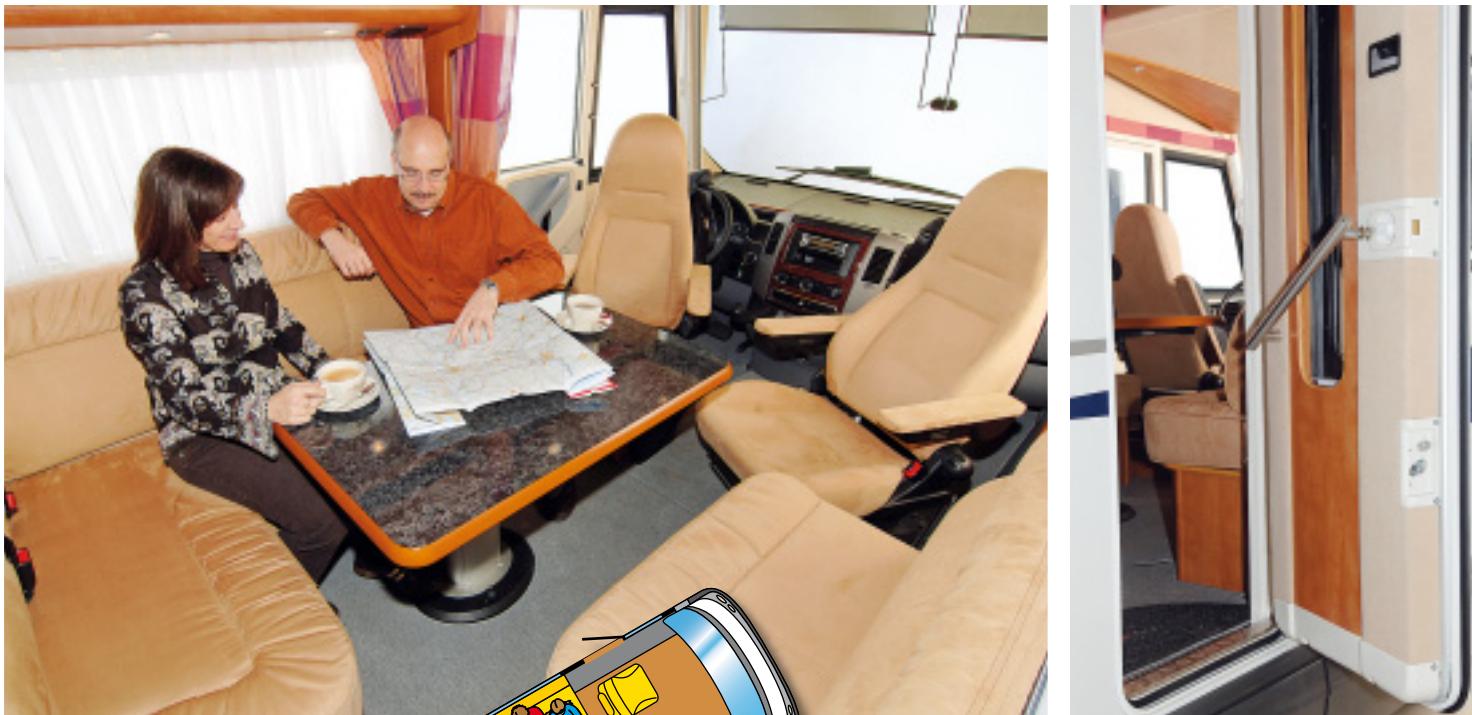


bretter und Seitenwände mit bündigen PVC-Kantenleisten.

Die Arbeitsplatte der Küche und der Waschtisch im Bad bestehen aus dem Mineralwerkstoff Corasan. Spüle und Waschbecken sind fugenlos eingearbeitet. Nach hinten und auch zur Seite zieht Carthago die Ränder hoch, an den Wandanschlüssen kann somit kein Wasser eindringen. Eine sehr gelungene Lösung.

Unzufrieden zeigt sich Experte Kiess hingegen mit den Schlössern der Klappen, die Carthago speziell für den Opus fertigen lässt. Der Knopf muss weit hineingedrückt werden, damit das Plastikschloss sich öffnet. Dabei drückt sich der Finger tief in den scharfen Rand ringsum – unangenehm.

Während Kiess hier die alten Push-Locks vorgezogen hätte, sieht er beim Hubbett ein geändertes Detail, das REISEMOBIL INTERNATIONAL in einem Praxistest (Heft 12/2005) noch kritisiert hatte: War bislang die Entriegelung an der Bettfront mittig oben angebracht, so sitzt sie jetzt unten. Sie ist dadurch besser erreichbar, und es gibt beim Verlassen des Bettes keine blauen Flecken mehr. Nur an der Hebevorrichtung des Hubbetts muss Carthago noch feilen. Personen unter 1,70 Meter Körpergröße werden das Bett

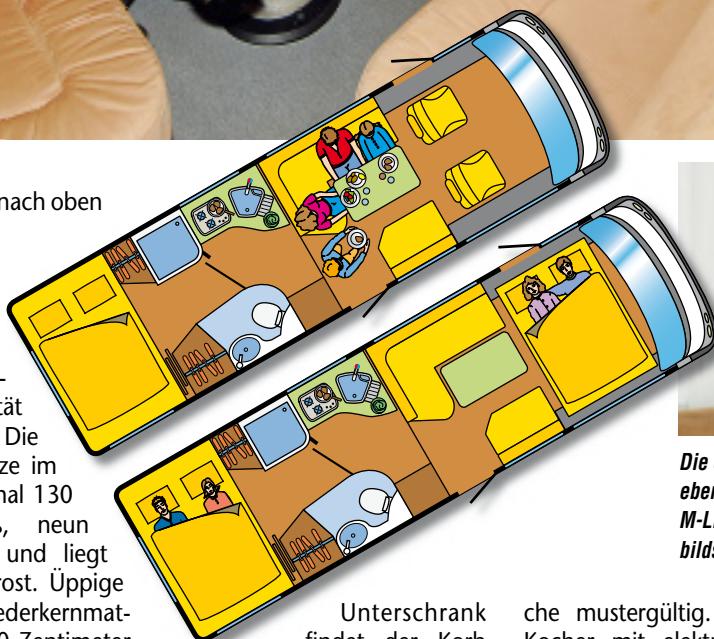


am Morgen kaum nach oben wuchten können.

Bei ihrer Liegeprobefahrt lobt Testerin Monika Schumacher die Qualität der Matratzen. Die Kaltschaummatratze im Hubbett ist 195 mal 130 Zentimeter groß, neun Zentimeter stark und liegt auf einem Lattenrost. Üppige Maße hat die Federkernmatratze im Heck: 210 Zentimeter mal 145 Zentimeter und 13 Zentimeter stark, ebenfalls auf getrenntem Lattenrost.

Als „einfach, aber optimal“ bezeichnet Monika Schumacher das variable Badezimmer. Sind die Schiebetüren zu den beiden Heckbetten geschlossen und die WC-Tür an der Außenwand der Dusche gegenüber eingerastet, ergibt sich ein riesiges Bad, das sich vorzüglich als Ankleideraum eignet. Nur: Als die Testerin die Schiebetür zuzieht, löst sich die als Griff ausgebildete Leiste etwa zur Hälfte.

Die Toilette lässt sich problemlos separat nutzen. Unter dem großen Waschbecken im

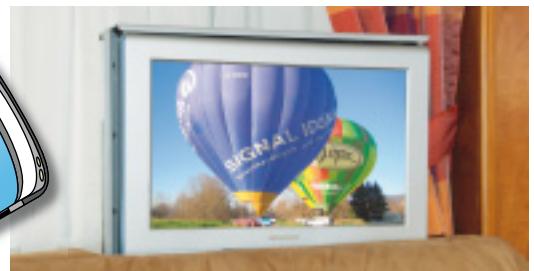


Unterschrank findet der Korb für Schmutzwäsche

Platz. Verschiedene Regale und ein Spiegelschrank nehmen weitere Utensilien auf. Dass sich ausgerechnet hinter den tiefsten offenen Regalböden Lichtschalter, 12-Volt- und 230-Volt-Steckdosen verstecken, leuchtet der Testerin nicht ein. „Wer zum Lichtschalter greift, hat jedesmal die Zahnbürste in der Hand“, moniert sie.

Versteckte Schalter entdeckt Monika Schumacher auch in der Küche, wo Regalbretter mit Relingleisten samt Inhalt Lichtschalter und Steckdose blockieren – keine Verbesserung zum Vorgängermodell. Ansonsten zeigt sich die Kü-

che mustergültig. Dreiflamm-Kocher mit elektrischer Zündung, die aus einem Stück gefertigte Corasan-Arbeitsfläche, drei große Schubladen unter dem Kocher, in der Mitte ein Auszug mit zwei Müllleimern und unter dem nach vorne gezogenen Schenkel der Winkelküche nochmals vier Schubladen. „In Verbindung mit den Hängeschränken über der Küche und den Schubladen unter dem hochgesetzten Kühlschrank gegenüber ein üppiges Stauvolumen“, betont die Expertin. Dies gelte für das Mobil insgesamt. Gleich zwei Kleiderschränke, Hängeschränke ringsum und eine riesige Heckgarage, da könne ordentlich geladen werden.

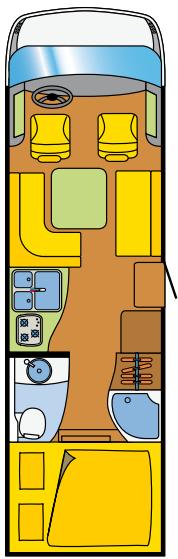
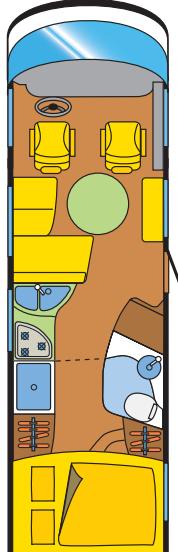
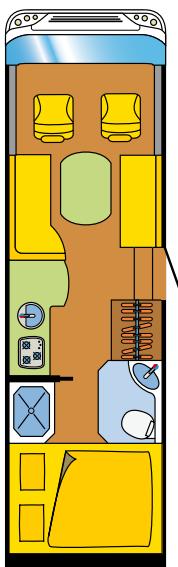


Die Sitze lassen sich leicht drehen und befinden sich dank des ebenen Bodens in der richtigen Höhe. Die Tür aus dem M-Liner ist ein Prachtstück, kostet aber Aufpreis. Der Flachbildschirm wird hinter der Lehne des Sofas hochgezogen.

Das Vorgängermodell hatte noch mehr zu bieten, war dafür aber auch zwölf Zentimeter höher. Das Absenken des Bodens im Bereich der üppigen, bequemen Sitzgruppe mit dem in alle Richtungen verschiebbaren Tisch geht auf Kosten eines durchgehenden Außenstaufachs.

Licht in Hülle und Fülle: Im Opus sorgen allein neun Spots über der Sitzgruppe für Licht, in der Küche sind es vier, zwischen Bad und Dusche nochmals vier. Dazu gibt es teilweise indirekte Beleuchtung. „Hier wird geklotzt, nicht gekleckert“, sagt Elektromeister Götz Locher. Deshalb wundert er sich auch über das Fehlen ►

Die Konkurrenten



Phoenix Liner 7800 G

Basisfahrzeug: Iveco Daily 60 C 18, 3,0-l-Vierzylinder-Turbodiesel mit 129 kW (176 PS) und Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 6.000 kg, Gewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand: 4812 kg, Außenmaße (L x B x H): 820 x 235 x 335 cm, Radstand: 435 cm, Anhängelast: gebremst 3.500 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Wände und Dach: 45 mm Alu-Sandwich, selbsttragend, Isolierung aus PU-Hartschaum. Boden: Bodenplatte, 44 mm stark, aus GfK-Sandwich, Isolierung mit PU-Hartschaum, Wohnraumboden: Kunststoffwaben-Boden, 40 mm stark.

Wohnraum: Innenmaße (LxTxH): 560 x 225 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 2, Bettenmaße: Heckbett: 205 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 100 l, Frischwasser: 230 l, Abwasser: 230 l Boiler: 8 l, Fäkalien: 17 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Warmwasserheizung Alde 3010, zusätzlich elektrische Heizpatronen 220V/3000 W, Motorwärmetauscher. Herd: 3-flammig, Kühlschrank: Kompressorkühlschrank 140 l inkl. 17 l Tiefkühlfach. Zusatzbatterien: 1 x 210 Ah.

Grundpreis: 135.900 Euro

Hypermobil S 800

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 515 CDI mit 2,2 l-Vierzylinder-Turbodiesel mit 110 kW (150 PS) und Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 5.000 kg, Gewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand: 4.270 kg, Außenmaße (L x B x H): 813 x 235 x 290 cm, Radstand: 432,5 cm, Anhängelast: gebremst 1.900 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Wände und Dach: 35 mm Alu-Sandwich in PUAL-Bauweise, Isolierung: PU-Schaum, Heckteil GfK, Boden: Holz-Sandwich, 46 mm. Isolierung: Styrofoam.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 580 x 218 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4, Bettenmaße: Heckbett: 200 x 150/130 cm, Bettenmaß Bug: 195 x 140/120 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 75 l, Frischwasser: 140 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 8,4 l, Fäkalien 45 l, Gas 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Warmwasserheizung Alde kompakt 3010, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 175 l, Zusatzbatterien: 2 x 80 Ah.

Grundpreis: 116.980 Euro

Vorgestellt in RM: Heft 9/2006

Niesmann+Bischoff Flair 7100iC

Basisfahrzeug: Iveco Daily 60 C 18, 3,0-l-Vierzylinder-Turbodiesel mit 139 kW (176 PS) und Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 6.000 kg, Gewicht mit Aufbau in fahrbereitem Zustand: 4.510 kg, Außenmaße (L x B x H): 806 x 234 x 327, Radstand: 435 cm, Anhängelast gebremst: 3.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Wände und Dach: 40 mm Alu-Sandwich isoliert mit Styrofoam. Boden: 1,5 mm Gfk unterseitig, Siebdruckpatte oberseitig, isoliert mit längsverstärktem Styrofoam.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 557 x 218 x 205 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4, Bettenmaße: Heckbett: 200 x 150 cm, Hubbett: 191 x 129 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 100 l, Frischwasser: 180 l, Abwasser: 120 l, Boiler: 9 l, Fäkalien: 17 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Warmwasserheizung Alde 3000, zusätzlich elektrische Heizpatronen 230V/2.000W, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 97 l, Zusatzbatterien: 2 x 75 Ah.

Grundpreis: 116.538 Euro

Technische Daten

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 518 CDI mit Original-Rahmen.

Motor: Sechszyylinder-Turbodiesel, Hubraum 2.987 ccm, Leistung 135 kW (184 PS), maximales Drehmoment 400 Nm bei 1.600 - 2.600 U/min, Euro 4, Starterbatterie 100 Ah, Lichtmaschine 180 A, Kraftübertragung: Fünfgang-Automatikgetriebe.

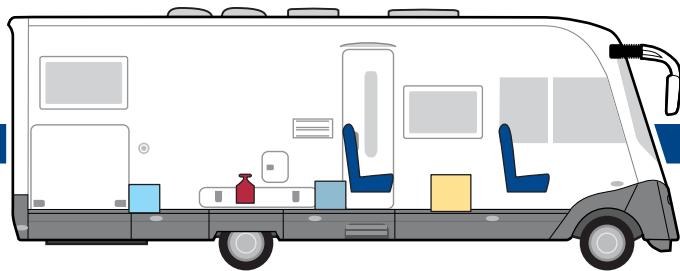
Fahrwerk: vorne Einzelradauflängung mit GFK-Querblattfeder, hinten Starrachse mit Blattfedern. Bremsen: Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifengröße: 205/75 R 16 C

Füllmengen:
Diesel: 100 l, Frischwasser 250 l, Abwasser 150 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte:
Zul. Gesamtgewicht 5.000 kg, Leergew. mit Aufbau in fahrbereitem Zustand laut Hersteller: 4.300 kg, Außenmaße 811 x 235 x 318,5 cm, Radstand 432,5 cm, Spurweite vorn 1.708 mm, Spurweite hinten 1.521/1.960 mm, Anhängelast gebr./ungebr. 750/2.000 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwich, Wandstärke 48 mm, Isolierung aus RTM-Schaum, innen Alu, Boden 52 mm stark, RTM-Schaum-Isolierung, Unterseite 2 mm GFK, Innenboden 24 mm Sperrholz, Frontmaske GFK, Seitenschürzen Alu-Profile, 5 Seitz-PU-Rahmenfenster, doppelt verglaste Seitenfenster im Fahrerhaus, 1 Panoramadachhaube elektrisch, 1 x Dachhaube mit Ventilator (Küche), 3 x Mini-Heki, Eingangstür 185 x 53 cm, elektrische Doppelstufe, Fahrertür 154 x 65 cm.

Wohnraum: Innenmaße: (L x B x H) 565 x 226 x 225/198 cm, Möbel: Sperrholz foliert, Echtholzelemente, Schlosser Drucktasten, Metallscharniere mit integrierten Federaufstellern. Sitzplätze mit/ohne Gurt 4/0, alle mit 3-Punkt-Gurt. Bettenmaße: Heckbett 145 x 210 cm, Federkern-Matratze 13 cm auf Lattenrost, Hubbett 195 x 130 cm, Kältschaum-Matratze 9 cm auf Lattenrost. Bad (B x H x T) 105 x 198 x 80 cm, Dusche (B x H x T) 74 x 190 x 67 cm, Kleiderschrank (B x H x T) 25 x 198 x 65/52 cm, zweiter Kleiderschrank 57 x 198 x 67/80 cm. Küche (B x H x T) 117 x 94 x 56/85 cm.



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	5.000 kg	2.000 kg	3.500 kg
Grundgewicht (gewogen)**	4.320 kg	1.740 kg	2.580 kg
Fahrer	75 kg	58 kg	17 kg
100 % Frischwasser (150 l)	150 kg	42 kg	192 kg
100 % Gas (2x11 kg + Flaschen)	48 kg	27 kg	21 kg
+ Boiler/Toilette	10 kg	2 kg	8 kg
Leergewicht (StVZO)	4.603 kg	1.785 kg	2.818 kg
+ Beifahrer	75 kg	58 kg	17 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	53 kg	97 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	0 kg	20/40 kg
+ 10 kg/Meter Länge	81 kg	0 kg	81 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	4.779 kg	1.843 kg	2.936 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	221 kg	157 kg	564 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	4.949 kg	1.896 kg	3.053 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	51 kg	104 kg	447 kg

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

Der Carthago Opus 5.6 baut auf Mercedes Sprinter Fünf-Tonnen-Chassis. Dieses hohe zulässige Gesamtgewicht hat der Opus auch dringend nötig. Beladen nach der Norm EN 1646-2 verbleibt für zwei Reisende noch eine Restzuladung von 221 Kilogramm, bei vier Reisenden sind es nur noch 51 Kilogramm – wenig, angesichts der riesigen Heckgarage. Dabei ist der Wassertank (wie für die Fahrt vorgesehen) nur mit 150 Liter befüllt. Gut gelungen ist die Gewichtsverteilung von Vorder- zu Hinterachse.



Ausstattung Testfahrzeug

Motor 518 CDI	2.900 Euro	Fahrerhaustür mit elektr. Stufe	2.310 Euro
135 kW (184 PS)	1.480 Euro	Spannungswandler 2000W	1.325 Euro
Automatikgetriebe	1.900 Euro	Unterflurklimaanlage	2.530 Euro
Klimaanlage Fahrerhaus	440 Euro	Rückfahrkamera	1.430 Euro
Tempomat	300 Euro	elektr. Sonnenrollo	800 Euro
Kraftstofftankvolumen 100 l	255 Euro	Sat-Anlage	3.070 Euro
Vorbereitung AHK	1.416 Euro	Hubbett	1.200 Euro
Paket Comfort	1.308 Euro	Duschtasse und Säule	
Paket Style	2.452 Euro	Corasanoberfläche	1.230 Euro
Paket Fun	1.222 Euro		
Paket Quik-Up			



Bordtechnik

Heizung: Alde 3010 Warmwasser mit integriertem 10-Liter-Boiler, Gas- oder 230-V-Betrieb, 15 Konvektoren und Fußbodenheizung.

Herd: 3-flammig (Cramer) mit elektrischer Zündung

Kühlschrank: Dometic RM 7605 l, AES, 142 l, davon 25 l Gefrierfach.

Elektrik: Schaudt-Ladegerät 18 Ampère mit Sicherungen, Bordbatterie, Wechselrichter Profitec 300 Watt, Kontrollboard Digital und Heizungsregler über Tür. Steckdosen 230 V: Küche, Bad, 12 V: Bad.

Leuchten: Spots: 4 Unterseite Hubbett, 6 über L-Sitzbank, 3 über kl. Sofa, 4 Küche, 1 Eingang, 4 x zwischen Bad und Dusche, 1 x Dusche, 2 x Bad + 2 Leuchtstoffröhren senkrecht, 3 an Decke über Heckbett, 3 x unter Hängeschränken am Heckbett, 1 zentrale Leuchte Hubbett



Messergebnisse

Beschleunigung

0-50 km/h	6,6 s
0-80 km/h	13,4 s
0-100 km/h	21,9 s

Elastizität

50-80 km/h	11,0 s
50-100 km/h	17,3 s

Höchstgeschwindigkeit

(laut KFZ-Schein): 135 km/h

Wendekreis

16,30 m



Testverbrauch

15,8 l/100 km



Kosten

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

feste Kosten: 256,21 Ct/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)

Variable Kosten: 37,83 Ct/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)

Gesamtkosten: 294,04 Ct/km



Preise

Grundpreis: 116.850 Euro Motor mit 115 kW (150 PS)

Testwagenpreis: 145.563 Euro

Vergleichspreis: 116.850 Euro



Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe



Das Heckbett misst 210 mal 145 Zentimeter und ist mit einer Taschenfederkernmatratze ausgestattet. Eine Schiebetür trennt Bett und Bad, klemmt allerdings gerne in ihrer Halterung. Die beiden Kleiderschränke neben Bad und Dusche haben zusammen ein stattliches Volumen.

Die große Corasan-Platte mit eingelassenem Waschbecken macht das Bad pflegeleicht. Leider stören scharfe Kanten, etwa an der Ablage neben dem WC. Qualität wie im heimischen Haushalt bietet die Corasan-Duschtasse (nur gegen Aufpreis).

von zwei Spots auf der rechten Seite über dem Heckbett, denn die vorhandenen Spots geben die Liegerichtung vor. Auch die eine Leuchte mit ihrem recht grellen Licht über dem Hubbett versteht er im Kontext des ansonsten herrschenden Überflusses nicht. Eine weitere 230-Volt-Steckdose wünscht sich Locher an der Sitzgruppe. Nicht nachvollziehen kann er, dass ein 300-Watt-Wechselrichter für den Betrieb des Rollo-Motors im Sitzkasten eingebaut ist, der 2.000-Watt-Spannungswandler aber 1.325 Euro Aufpreis kostet.

Ansonsten: „Leitungsverlegung, Batterieleistung mit 145 Ah, 18-Ampere-Ladegerät und



Absicherung, alles ist einwandfrei“, so der Elektromeister.

Im Opus 5.6 sorgt die Alde-Warmwasserheizung 3010 für angenehme Raumtemperaturen. Gleichmäßig im Mobil verteilte Alde-Wärmetauscher sowie der beheizte Fußboden im Wohnraum und Fahrerhaus machen ihn winterfest. „Die Tanks und ihre Ablassschieber liegen ebenfalls im beheizten Bereich. In Verbindung mit der guten Isolierung, zu der auch das Fronntollo gehört, ist das klasse“, lobt Profittester Heinz-Dieter Ruthardt die Installation.

Einwandfrei sei auch die Gasanlage: die Flaschen leicht zu wechseln, die Gasrohre

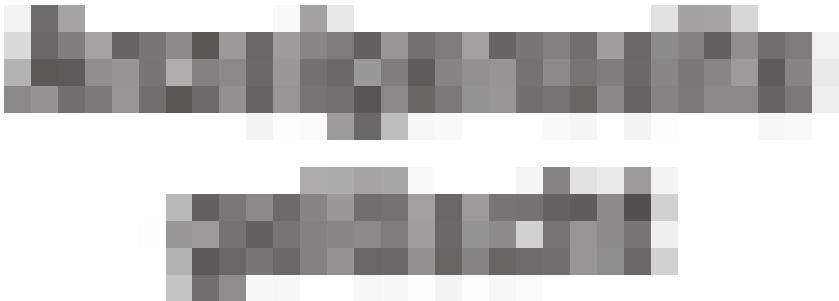
normgerecht verlegt und die Gasabsperrhähne in der Küche gut zugänglich. „Besser geht es kaum“, betont der Experte, wundert sich aber über den Dieseleinfüllstutzen im Gasflaschenkasten.

Für gesetzeskonform, aber dennoch für eine schlechte Konstruktion hält der Dekra-Sachverständige Gerd Sartor diese Variante. Nicht nur, dass zum Tanken jedes Mal umständlich die Klappe geöffnet werden muss, auch die Gasflaschen stehen immer im Weg. „Ohne Fummeli, um die Zapfpistole einzuführen, geht es nicht. Überlaufender Diesel verschmutzt dann Gasflaschen

und Kasten“, ärgert sich der Prüfer.

Beim Begutachten des Unterbodens wundert sich der Dekra-Experte über die Befestigung der Heckabsenkung am Rahmen. Carthago verwendet zum Verschrauben zwar zwei originale, mit eingeschweißten Hülsen verstärkte Aufhängungspunkte, bohrt dann aber nur wenige Zentimeter neben einem weiteren Originalpunkt ein Loch durch den Rahmen. „Das ist nicht fachgerecht“, betont der Sachverständige. Eine Kritik, auf die Carthago bereits mit einer geänderten, korrekten Aufhängung reagiert hat.

Bei der Anbindung des Wohnaufbaus ans Fahrerhaus ►





Die Hubbettentriegelung sitzt jetzt unten an der Frontblende des Bettes. Mit 195 mal 130 Zentimetern ist die Liegefläche für zwei Erwachsene doch recht klein. Der Einfüllstutzen für Diesel im Gasflaschenkasten sorgt für Verdruss – die Tester empfanden das Tanken als unzumutbar.



bescheinigt er Carthago saubere Arbeit, auch der Gurtbock sitze stabil auf dem Rahmen.

Der Opus 5.6 gleitet äußerst komfortabel auch über ruppige Bodenwellen hinweg. Einmal ist der Sprinter von Haus aus komfortabel gefedert, zum andern lässt das hohe Grundgewicht des Aufbaus die Federung ausgezeichnet ansprechen. Der Nachteil: Der Opus 5.6 hat für ein Mobil seiner Größenordnung wenig Zuladung. Beladen nach der Norm EN 1646-2 sind es bei zwei Reisenden noch zusätzlich 221 Kilogramm, bei vier Personen nur noch 51 Kilogramm – angesichts der riesigen Heckgarage wenig. Nicht vergessen werden darf, dass das Testfahrzeug knapp 500 Kilogramm an

Extras mitschleppt, andererseits Mobile in der Praxis genauso ausgerüstet sind.

Die derzeit wohl angenehmste Motor-Getriebe-Kombination für Reisemobile in dieser Klasse findet sich im Test-Opus. Der 135 kW (184 PS) starke Common-Rail-Diesel von Mercedes besticht durch große Laufruhe und eine ausgezeichnete Leistungsentfaltung bereits bei niedrigen Drehzahlen. Das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt bei 1.700/min an. Damit harmoniert das Fünfgang-Wandlerautomatikgetriebe hervorragend, so dass sich ein bislang kaum bekanntes, mühloses Fahren ergibt. Nur der Verbrauch sollte günstiger sein, knapp 16 Liter/100 km fallen an. Dennoch müsste sich jeder, der mit einem Mobil in

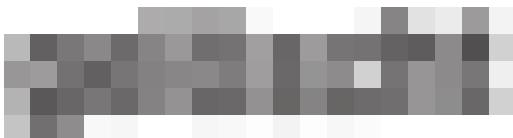
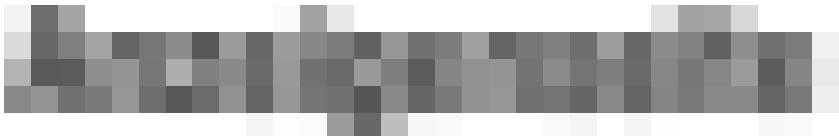
dieser Preislage auf der großen Sprinter-Basis liebäugelt, diese Motor-Getriebe-Kombination gönnen, wenngleich sie den Preis deutlich in die Höhe treibt. 4.380 Euro machen den Unterschied zur 150-PS-Motorisierung mit Schaltgetriebe aus.

So lobenswert der im Testmodell verwendete Motor, so kritikwürdig erweist sich die Übersicht im Fahrerhaus des Carthago-Integrierten. Von den bequemen Sitzen aus fehlt nämlich der Überblick: Um in den Spiegeln volle Kontrolle über den rückwärtigen Verkehr zu erreichen, muss man sich stark nach vorne beugen – ein Übel, das Carthago aber durch weiter nach hinten verlegte Spiegel beseitigen will. Der Blick zur Seite fällt ebenso schwer, schuld sind diesmal die hohen Seitenwän-

de neben Fahrer und Beifahrer. Auch hier kündigt Carthago aber Nachbesserung an.

Das Testfahrzeug kostet 145.563 Euro, knapp 30.000 Euro mehr als der Einstiegspreis. Grund dafür ist, dass sogar für kleine Dinge wie die Truma Se cumotion, den Alu-Riffelblechboden in der Heckgarage oder den großen Spiegel auf der Innenseite der Raumbadetür extra bezahlt werden muss. Wenn dann noch für Extras wie die bei einem großen Integrierten unverzichtbare Fahrerhausklimaanlage 1.900 Euro anfallen, wundert dies nicht.

So stehen beim Carthago Opus vielen Stärken doch auch einige Schwächen gegenüber. Teilweise sind es nur Kleinigkeiten, die aber zu einem Mobil in dieser Preisliga nicht passen. ►

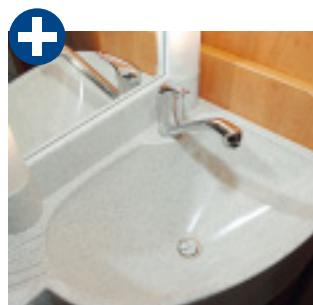




Gegen Aufpreis gibt es exakt passende Schneide-/Abdeckbrettchen.



Stabile Scharniere mit Feder-
aufsteller halten die Klappen.



Das Waschbecken ist schön groß und
nahtlos ins Corasan eingearbeitet.



Die Ablasshähne liegen im beheizten
Doppelboden und sind genau bezeichnet.



Die Profis



Alfred Kiess,
Schreinermeister



Heinz Dieter Ruthardt,
Wasser-/Gas-Experte



Rudi Stahl,
Karosseriebaumeister



Gerd Sartor, Dekra-
Sachverständiger

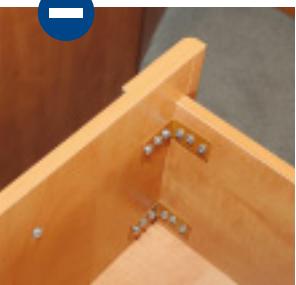


Götz Locher,
Elektrikermeister



Monika Schumacher,
Hausfrau





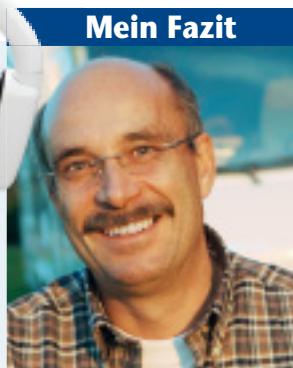
Einfache Winkel, zahllose Spaxschrauben.



Das Kontrollpaneel und das komplizierte Bedienelement der Alde-Heizung sind viel zu hoch montiert.



Die elektrisch ausfahrbare Einstiegstufe liegt 49 Zentimeter hoch und ist alles andere als bequem.



Mein Fazit

Carthago hat den Opus in vielen Punkten verfeinert. Zwölf Zentimeter Bauhöhe zu sparen und damit gleichzeitig einen durchgehenden, ebenen Boden im vorderen Wohnbereich bis zum Armaturenbrett zu realisieren, ist ein wichtiges Merkmal des Neuen. Beibehalten hat Carthago beispielsweise die gelungene Trennung der Wohnbereiche, die ausgezeichnete Installation von Gas, Wasser und Heizung, die gut isolierten Wände, das elektrische Fronttrolley. Alles Stärken, die den Opus attraktiv machen. Nicht zu akzeptieren sind jedoch Dinge wie die fummelige Tankbefüllung oder auch Schwächen beim Möbelbau. **Heiko Paul**

Bewertung

Fahrkomfort

Sitzen: Gut konturierte, straffe Aguti-Sitze mit integrierten Gurten, verstellbares Lenkrad, gute Sitzposition.	★★★★★
Fahrzeugbedienung: Fünfgang-Automatik-Getriebe, leichtgängige Lenkung, bewährtes Mercedes-Sprinter-Cockpit.	★★★★★
Fahren: Ausgezeichneter Federungskomfort, gute Motorleistung, angenehm leise, schlechte Sicht zur Seite.	★★★★★

Wohnaufbau

Karosserie: Alu-Sandwich, 38 mm stark, holzfrei, RTM-Isolierung, gut gearbeitete GfK-Elemente, Alu-Schürzen.	★★★★★
Türen, Klappen, Fenster: Hochwertige Aufbautür, Seitzen-Rahmenfenster, passgenaue Klappen mit guter Isolierung.	★★★★★
Stauraumangebot: Großer Heckstauraum mit Verzurrsschienen oben und unten, Doppelboden, großes Schrankvolumen.	★★★★★

Innenausbau

Möbelbau: Solider Möbelbau mit Schwächen im Detail, unangenehme Schlosser an den Klappen.	★★★★★
Betten: Respektable Bettenmaße im Heck, hochwertige Matratzen auf Lattenrost, Heckbett beheizbar.	★★★★★
Küche: Große Küchenzeile mit toller Arbeitsplatte, viele Schubladen, zwei Mülleimer, gute Aufteilung.	★★★★★
Waschraum, Bad: WC und Dusche getrennt, gute Lösung mit Raumbad, Abdeckplatte mit integriertem Waschbecken.	★★★★★
Sitzgruppe: Großzügige L-Sitzgruppe, bequeme Polster, Sofa gegenüber, in alle Richtungen verschiebbarer Tisch.	★★★★★

Geräte/Installation

Gas: Saubere Leitungsverlegung, gut zugängliche Gasabsperrhähne, großer, normgerechter Gasflaschenkasten.	★★★★★
Wasser: Druckwassersystem, Tanks und Ablassschieber in beheizten Bereichen, hohe Qualität der Teile.	★★★★★
Elektrik: Ladegerät und Batterie der Leistung angepasst, sehr gute Leitungsverlegung, gute Ausleuchtung.	★★★★★
Heizung: Alde 3010 Warmwasserheizung, gleichmäßige Wärmeverteilung im Mobil, vorne Fußbodenheizung.	★★★★★

Fahrzeugtechnik

Sicherheitsaustattung: ABS und ESP Serie, keine Airbags lieferbar, gut dosierbare Bremsanlage.	★★★★★
Zuladung: Mercedes Sprinter 5-Tonnen-Chassis, gute Auslastung der Achslasten, eingeschränkte Zuladungsmöglichkeit.	★★★★★
Chassis: Ausgezeichnetes Chassis mit Heckantrieb, leistungsstarke Motorisierung, hoher Verbrauch.	★★★★★

Betriebskosten

Pflege/Wartung: Schwer zugängliche Einfüllstutzen für Betriebsflüssigkeiten, Wartungsintervall 50.000 Kilometer.	★★★★★
Preis/Leistung: Akzeptabler Grundpreis, viele Extras aufpreispflichtig, lang währende Garantiezeiten.	★★★★★

**Gesamtergebnis in der Kategorie
Integrierte über 100.000 Euro**

76
STERNE

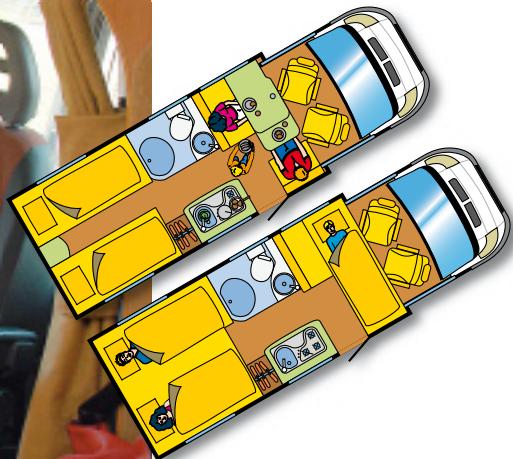
★ Maximal 100 Sterne möglich

Über alle Berge

von Sabine Scholz (Text und Fotos)

Mit dem Teilintegrierten nach Norditalien: Wie bewährt sich der Franzose auf einer Reise durch die Alpen?





Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mühelos zur Halbdinnette drehen. Der abgesenkte Tisch ist Grundlage für das Gästebett.



Arbeitsfläche entsteht am einen Meter schmalen Küchenblock nur, wenn die Glasabdeckungen von Spüle oder Herd heruntergeklappt sind.

Angenehm leise schnurrt der Challenger Mageo 109 auf Fiat Ducato 35 L gen Süden. Erfreulich durchzugstark geht der 157 PS (116 KW) starke Diesel mit drei Liter Hubraum zur Sache: Für den stärksten Motor des Fiat Ducato ist selbst ein Alpenpass wie der Julier Richtung St. Moritz keine ernsthafte Herausforderung. Sogar noch bei zehn Prozent Steigung beschleunigt dieses Triebwerk das Reisemobil gut.

Wir, mein Partner Robert und ich, genießen die ruhige

Fahrt. Schließlich verbessert das Fiat-Tiefrahmenchassis samt seiner serienmäßigen Breitspurhinterachse und Drehstabfeder spürbar die Straßenlage des Teilintegrierten. Obwohl wir zügig im Gebirge unterwegs sind, pendelt sich der Durchschnittsverbrauch bei 11,93 Litern Diesel auf 100 Kilometer ein – ein akzeptabler Wert.

Nicht nur bei Chassis und Motor, auch beim Aufbau legt Challenger Wert auf Qualität. Mit seinen glatten, weißen GfK-Außenwänden und der

aus einem Stück gefertigten Hutze über dem Fahrerhaus hinterlässt der Teilintegrierte einen modernen Eindruck. Seitenschürzen und Rückleuchttenträger aus ABS sind gut an die Außenhaut angepasst. Auch die beiden seitlichen, 105 mal 84 Zentimeter großen Serviceklappen der beleuchteten Heckgarage schließen bündig ab. Beim Beladen des großen Stauraums vor der Abfahrt hatte Robert zuerst die zwei Fächer an der inneren Trennwand zum Wohnraum gefüllt. „Darin ver-

stauen wir Kabeltrommel, Wasserschlauch und Auffahrkeile rutschfest.“

Die Zuladung des nach DIN EN 1646-2 beladenen Fahrzeugs ist mit 129 Kilogramm für zwei Personen nicht üppig, liegt aber in der Norm. Erst bei drei Reisenden an Bord fällt die Lade-Reserve mit 44 Kilogramm eher karg aus. Wer deutlich mehr zuladen will, sollte sich für die 4-Tonnen-Version entscheiden, die Challenger für die beiden Motorisierungen des Mageo anbietet (siehe Kas-ten). Uns beiden jedoch reicht die Kapazität.

Schon auf dem Weg zum Comer See fühlen wir uns im Mageo 109 mit seinen umbaubaren Einzel-Heckbetten rundum wohl. Dieser Grundriss ist einer von vier Varianten. ►



Doch bevor wir den Wohnbereich ausgiebig unter die Lupe nehmen, geht es bei strömendem Regen von St. Moritz Richtung Norditalien.

Obwohl der Challenger Mageo 109 während der Fahrt nur wenig Windgeräusche erzeugt, dringt auf regennasser Fahrbahn ein lautes Rauschen von weiter hinten ins Cockpit. Der Lärm, den die Reifen auf regennassem Asphalt erzeugen, dringt durch Lüftungsschlitzte, welche in die Einstiegstufe integriert sind, in den Wohnraum. Auf diese Lüftung in den Treppen würden wir zugunsten eines niedrigeren Geräuschpegels gern verzichten.

Ansonsten lässt es sich im Mageo gut reisen: Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, Fahrer- und Beifahrersitz sind serienmäßig mit Armlehnen ausgestattet. Genügend Ablagen bieten die in die Fahrertür integrierten Fächer sowie zwei Kartenschubert über der Frontscheibe. Zusätzlich nehmen zwei seitliche Netz-Halterungen über den Türen Karten und Zeitungen auf.

Wer das Mobil betritt, findet innen in der Einstiegstür ein Schirmfach sowie zwei kleine Fächer – ein praktisches Zubehör bei dem Sauwetter. Zur Serien-Ausstattung gehört außerdem eine Fliegengitter-Tür.

Technische Daten

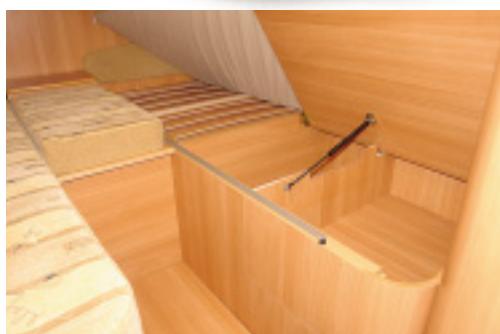
Basisfahrzeug: Fiat Ducato light 35 mit 116 kW-(157 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsgang-Getriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.030 kg*, Außenmaße (L x B x H): 705 x 230 x 270 cm, Radstand: 403

Anhängelast: gebremst 1.500 kg*, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwichbauweise, 30 mm stark, 27 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: 62 mm stark, 50 mm Isolierung aus Styrofoam, Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 455 x 217 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4, Bettmaße: Halbdinette 65 x 215, Heckbett 85 x 192 / 85 x 207 cm



In der Heckgarage haben bequem zwei Fahrräder sowie Campingtisch und -stühle Platz. Zusätzlichen Stauraum innen gibt es unter beiden Betten.

Die zum Doppelbett umbaubaren Einzelbetten längs im Heck sind gut über Stufen zu erreichen.

Auch die Verbindung zwischen Fahrerhaus und Wohnraum ist gelungen: „Ohne, dass sie hakeln, lassen sich Fahrer- und Beifahrersitze zur Halbdinette drehen“, urteilt Robert beim Schwenk in den Wohn-

aufbau. Die Sitzbank über dem Frischwasser-Tank ist relativ fest, aber bequem gepolstert.

Praktisch für Besuch oder Kinder erweist sich das dritte, wenn auch schmale Bett, das sich an der Halbdinette mit Hilfe des 70 mal 107 Zentimeter großen Tisches quer im Fahrzeug bauen lässt. Ausziehbare Platten an Tisch und der kurzen Sitzbank längs hinter dem Beifahrer vervollständigen die Liegefläche des allerdings recht unebenen, 58 Zentimeter breiten und 2,14 Meter langen Betts. Diese Kuschecke eroberte unser Nachbars-Sohn Gerardo vor der Abreise, nachdem er beim Einladen unserer Siebensachen geholfen hatte.

Für das Reisegepäck finden wir im Wohnaufbau vielerlei Raum: Über dem Tisch und der Seiten-Sitzbank nimmt je ein Dachschränke Spiele, Bücher und warme Kleidung auf.

Wenn es draußen kräftig stürmt, pustet die Heizung Truma C 4002 S wohlige Wärme in den Wohnraum. Im Mageo 109 ist die Heizung im Bettkasten auf der Fahrerseite zwar

Füllmengen: Kraftstoff 90 l, Frischwasser: 140 l*, Abwasser: 100 l*, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 4002 S, Herd: 3-flammig, Kühlzentralklima, Kühlzentralschrank 97 l, Zusatzbatterie: 1 x 85 Ah.

Grundpreis: 47.990 Euro

Testwagenpreis: 49.719 Euro

Vergleichspreis: 48.695 Euro

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

Mageo 109 Modell-Varianten:

2,3-Liter-JTD-Motor, 130 PS

Grundpreis 3,5 t: 45.790 Euro

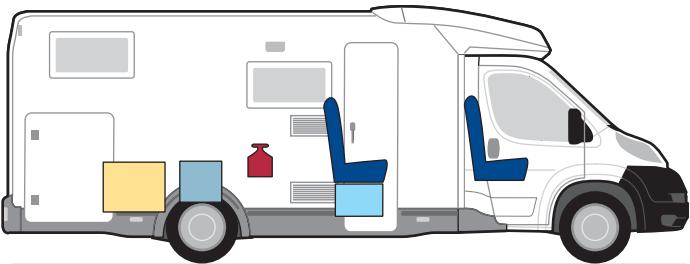
Grundpreis 4 t: 47.290 Euro

3-Liter-JTD-Motor, 157 PS

Grundpreis 3,5 t: 47.990 Euro

Grundpreis 4 t: 49.490 Euro

* Angaben laut Hersteller



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.850 kg	2.000 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.930 kg	1.510 kg	1.420 kg
Fahrer	75 kg	56 kg	19 kg
100 % Frischwasser (140 l)	140 kg	57 kg	83 kg
100 % Gas (2x11 kg + Flaschen)	48 kg	-8 kg	56 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	0 kg	13 kg
Leergewicht (StVZO)	3.206 kg	1.615 kg	1.591 kg
+ Beifahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Passagiere	75 kg	30 kg	45 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/30 kg	3/4 kg	17/26 kg
+ 10 kg/Meter Länge	70 kg	10 kg	60 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.371 kg	1.684 kg	1.687 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	129 kg	166 kg	313 kg
Norm-Gewicht (3 Pers.)	3.456 kg	1.715 kg	1.741 kg
Rest-Zuladung (3 Pers.)	44 kg	135 kg	259 kg

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

Challenger baut den Mago 109 auf Fiat Ducato mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm. Wird der Teilintegrierte nach der Norm EN 1646-2 beladen, liegt die mögliche Zuladung bei zwei Reisenden mit 129 Kilogramm im normalen Bereich. Bei drei Personen wird es mit gerade noch 44 Kilogramm schon knapp.

gut zugänglich installiert, doch das Ablass-Ventil nicht sichtbar und nur schwer zu erreichen. „Außerdem sitzt der Heizungsregler zu tief“, kritisiert Robert, als er den Regler, der vorne an der Treppenstufe zwischen den Heckbetten installiert ist, betätigt, „solch ein Bedienelement gehört mindestens in Brusthöhe installiert.“

Das Seitz-Fenster auf der Fahrerseite eröffnet einen weiten Blick auf den Comer See, der malerisch zwischen den Bergen liegt. Wenn sich Regen und Nebel für einen Moment verziehen, strahlt die Sonne durch die Panorama-Dachhaut. Nachts, wenn der Himmel aufklart, betrachten wir bei einem Glas Rotwein die Sterne von der Sitzbank aus, bis uns die Augen beinahe zufallen.

Dann ist es Zeit, ins bequeme Heckbett zu wechseln:

zwei Einzelbetten längs über der Garage, das rechte 190 mal 84 Zentimeter, das linke 207 mal 84 Zentimeter groß. Zwischen Matratze und Fahrzeugdecke verbleiben 81 Zentimeter lichte Höhe – gerade noch ausreichend zum Sitzen.

Glück für uns: Die Einzelbetten lassen sich auf eine etwa zwei mal zwei Meter große Liegefläche erweitern – herrlich, genauso viel Platz für süße Träume zu haben wie daheim. Ruckzuck ist der Umbau erledigt: Einfach ein Brett zwischen den Betten über die Holztreppe zum Fußende hin ausziehen, zwei Polsterelemente, die tagsüber im Stauraum unter den Betten ruhen, auflegen – fertig. Einziges Manko: Diese Konstruktion deckt die Stufen ab, so dass wir das zweite Polster erst in die Lücke drücken, wenn wir auf das Bett geklettert sind. ►

Die Unterlüftung des ansonsten komfortablen Bettes lässt zu wünschen übrig: Der Lattenrost, der die Matratzen abfedert, ist direkt auf eine Sperrholzplatte aufgeschraubt, so dass Feuchtigkeit nur unzureichend entweicht.

Ablagefläche für Bücher, Wecker und Nachthupferl am Kopfende gewähren zwei geräumige Fächer mit untergehängtem Regal. Eine Nachtisch-Truhe zwischen den Betten verschwindet allerdings unter dem Einlege-Polster unseres Doppelbetts. Zwei Dachschränke über dem Fußende fassen jede Menge Wäsche.

Auch unter dem Bettpodest steht üppig Stauraum zur Verfügung. Auf der Beifahrerseite fasst der einen Meter lange, 88 Zentimeter breite und 28 Zentimeter tiefe Stauraum mühelos die mit Bademänteln und Saunatüchern vollgepackten Sporttaschen – bequem dank Rollo vom Wohnraum aus zu beladen. Unter den Aufstiegsstufen zum Bett hat Challenger die Bordbatterie gut zugänglich untergebracht.

Enger geht es in der Küche zu, die mittig im Wohnraum auf der Beifahrerseite steht. Zwei Dachschränke sowie ein Unterschrank samt Besteck-Schublade nehmen wohl unsere Koch-Utensilien und Lebensmittel auf. Auch der 97-Liter-Domestic-Kühlschrank reicht gut für unsere Vorräte.

Für das Frühstück mit leckeren italienischen Brötchen langt der nur gut einen Meter breite und 51 bis 55 Zentimeter tiefe Küchenblock noch so-eben aus. Weil jedoch keine Arbeitsfläche vorhanden ist, müssen selbst bei einfachen Mahlzeiten der versenkte Dreiflamm-Herd (ohne elektrische-Zündung) oder die Glasabdeckung der versenkten Spüle von Domestic als Arbeitsfläche herhalten. Für das Schnipseln duftender Steinpilze und weiterer Zutaten nutzen wir den Tisch der Halbdinette. Die Vorbereitungen für ein Menü belegen somit den gesamten Wohnraum.



**Dank integrierter
Dusche gibt es
ausreichend
Bewegungsfrei-
heit im Bad.
Dachschränke im
Wohnraum bieten
genug Stauraum.**

Die Gas-Absperrhähne im Küchenblock empfinden wir als zu weit unten installiert. Gute Ausleuchtung gewähren das seitliche Fenster sowie das Dachfenster über dem Gang vor dem Küchenblock.

Neben der Küche installiert Challenger im gerade mal 35,5 Zentimeter breiten Kleiderschrank unten die Elektro-Zentrale. Das Volumen des 52 Zentimeter tiefen, 120 Zentimeter hohen, unbeleuchteten



Fazit

Im mittleren Preissegment angesiedelt, bietet der Challenger Mageo 109 für zwei Reisende einen praktischen Grundriss mit Halbdinette, Heckbett und Garage darunter. Dass dem Küchenblock die Arbeitsfläche fehlt, ist für Hobbyköche ein Manko. Hingegen punktet das auf zwei Meter Breite umbaubare Heckbett. Die Möbel sind sauber gefertigt. Die GfK-Sandwich-Karosserie und die aus einem Stück gefertigte Hütze über dem Fahrerhaus machen das Mobil elegant.

Aufbau/Karosserie

★★★★★

GfK-Sandwichbauweise mit Isolierung aus Styrofoam, sauber eingepasste Klappen und Türen, Seitz-Fenster.

Wohnqualität

★★★★★

Viel Stauraum, zum Doppelbett umbaubare Einzelbetten über Heckgarage, Halbdinette, kompaktes Duschbad.

Geräte/Ausstattung

★★★★★

Dreiflamm-Kocher ohne elektrische Zündung, 97-Liter-Kühlschrank, Truma Heizung C 4002 S, Bordbatterie 85 Ah.

Fahrzeugtechnik

★★★★★

Fiat Ducato L 35-Basis, 116 kW/157 PS, durchzugstarker Motor, Zuladung bei zwei Personen gut im Normbereich, Aufpreis für Beifahrerairbag.

Preis/Leistung

★★★★★

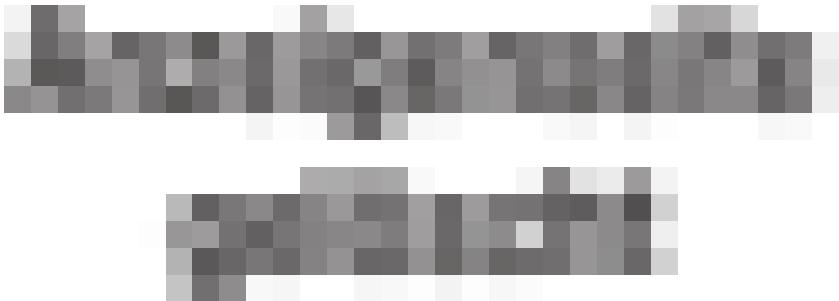
Komfortable Basis, bewährter Aufbau, gute Raumauflistung, fünf Jahre Garantie auf Dichtigkeit, zwei Jahre Garantie auf Innenraum.

Schranks ist jedoch auch für die Kleidung von nur zwei Reisenden zu knapp bemessen.

Als kompakt, doch ausreichend komfortabel erweist sich das gegenüberliegende, 118 Zentimeter breite Bad. Die integrierte Dusche trennen zwei halbrunde Kunststoff-Glastüren vom übrigen Nassraum ab. Das kleine Eck-Rundwaschbecken mit Einarm-Chrom-Armatur ist rechts hinter der Tür installiert. Der Waschbecken-Unterschrank nimmt anstandslos unsere Wasch-Utensilien auf. Die Siebensachen zur Körperpflege bewahren wir in einem Dachschränke über dem Fenster auf. Darunter steht die schwenkbare Thetford-Toilette.

Frische Luft und Tageslicht strömen durch ein Milchglasfenster sowie durch eine Dachaube ins Bad. Weil keine 230-Volt-Steckdose im Nassraum installiert ist, nutzen wir zum Haare-Föhnen und Rasieren die Steckdose am Küchenblock.

Fazit: Von Kleinigkeiten sowie dem zu schmalen Küchenblock und zu engen Kleiderschrank abgesehen, hinterlässt der Challenger Mageo 109 den Eindruck eines pfiffigen Reisemobils mit praktischem Grundriss. Der punktet vor allem mit dem großen Heckbett und einer Vielzahl großvolumiger Stauräume. Dafür, dass es flott vorangeht, sorgt der 157 PS starke Motor. So bleibt die Erkenntnis, dass für den Challenger Mageo 109 der Basispreis von knapp 48.000 Euro angemessen ist.





Der Herausforderer

Ist das Alkovenfahrzeug der neuen Marke Carado eine ernsthafte Konkurrenz für die Billig-Anbieter aus Italien?

Ein Alkovenmobil deutscher Herstellung für weniger als 37.000 Euro – das ist selten. Das neue Fahrzeug, produziert bei der Hymer-Tochter Capron GmbH im sächsischen Neustadt nahe Dresden, soll vom Hymer-Know-how wie von den günstigen Einkaufskonditionen des gesamten Konzerns profitieren.

Was aber kann der Kunde angesichts dieses interessanten

Preises für sein Geld erwarten? Bei der Wahl des Basisfahrzeugs entscheidet sich Carado für den Ford Transit mit Leiterrahmen, Heckantrieb und Zwillingsbereifung. Das hilft unserem Testmobil, dem 6,27 Meter langen und ab 36.900 Euro erhältlichen Carado A 241 zu besserer Traktion und einer ordentlichen Zuladungsreserve (siehe Ladetabelle).

Ein 2,4-Liter-TDCI mit 85 kW (115 PS) Leistung treibt den 3,5-Tonner in der Grundversion an. Mit diesem Motor neigt der Carado nicht gerade zu Temperamentsausbrüchen, kommt aber zügig voran.

Allerdings wirkt der Diesel insgesamt laut und ruppig. Zu-

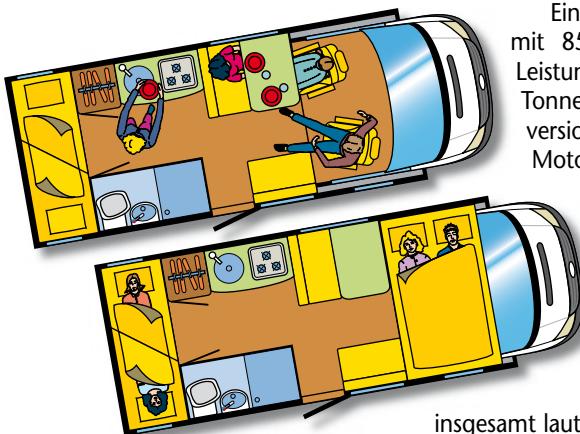


Großzügig: Der Wohnraum im Bug lässt dank Halbdinettes und zusätzlicher Längssitzbank maximal fünf Personen Platz zum Sitzen und Klönen.

dem ist die Kupplung gewöhnungsbedürftig. Beim Anfahren würgen selbst geübte Fahrer den Carado immer wieder ab. Unterwegs gönnt sich das Triebwerk selbst bei moderater Fahrweise durchschnittlich 13,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Gegen 1.489 Euro Aufpreis arbeiten im Carado A 241 140 Pferdestärken.

Der gerade mal 1,40 Meter lange Hecküberhang vereinfacht das Handling des Fahrzeugs ebenso wie die Au-

ßenpiegel mit den großen Weitwinkel-Applikationen. ABS, Fahrer- und Beifahrerairbag, Traktionskontrolle, elektronische Differenzialsperre und höhenverstellbare Scheinwerfer gehören zur Serienausstattung des Basisfahrzeugs. Fahrerhaus-Klimaanlage, elektrische Fensterheber und Außenspiegel sowie Radio mit CD-Player sind nur im Flex-Paket für 2.885 Euro Aufpreis erhältlich. Die drehbaren Serien-Frontsitze (Fahrersitz höhenverstellbar)





Fotos: Camper

sind bequem ausgeformt und mit je zwei Armlehnen bestückt. Die Drehkonsole veranlassen Fahrer- und Beifahrer jedoch zu einer extrem hohen Sitzposition.

Pfiffig: Die Kopffreiheit im Cockpit erhöht sich, weil sich das 210 mal 150 Zentimeter große Alkovenbett mittels Teleskopfederbeinen aufstellen lässt. Die lichte Höhe über der zehn Zentimeter dicken Matratze aus Schaumstoff beträgt 70 Zentimeter. Serienmäßig besitzt der Carado lediglich Alu-Wände in Hammerschlagoptik. Wer es lieber glatt möchte, wird mit 1.019 Euro zusätzlich zur Kasse gebeten. Selbst dann verstärkt noch ein Holzgerippe die 34 Millimeter dicken Wände und das Dach, beides mit 30 Millimeter starkem Styropor isoliert. Insgesamt 42 Millimeter dick und ebenso isoliert ist der Holzboden des A 241.

Ebenfalls nicht dem neuesten Stand entsprechen die einfachen, aufgesetzten Fenster des Mobils. Die Aufbautür hat ein Fliegengitter, aber keine Regenrinne. Dafür gehören

Voluminös: Das 210 mal 150 Zentimeter große Alkovenbett ist hochklappbar. Mit 70 Zentimetern ist die Sitzhöhe im Alkoven komfortabel.

Gelungen: Bis auf die fehlende Piezo-Zündung ist an der Ausstattung der Carado-Längsküche nichts auszusetzen.

zum Eingang serienmäßig eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe, Haltegriff und zentraler Lichtschalter.

Die hellbraun in Ahornholzdekor furnierten Sperrholz-Oberflächen mit silberfarbenen Pushlock-Druckknöpfen für die Hängeschränke machen im Testfahrzeug im Zusammenspiel mit den blauen Polstern und Vorhängen einen gediegenen Eindruck. Stabile Metallscharniere, die gleichzeitig als Aufsteller für die Hängeschränke fungieren, stehen für die Solidität des Möbelbaus. Auch die insgesamt saubere Verarbeitung des Mobiliars mit bündigen Umleimern an Kanten und Ecken überzeugt.

Den Wohntrakt des A 241 stattet Carado mit einer Halbdinette und einer 85 Zentimeter breiten Längssitzbank samt praktischem Schuhfach aus. Der Eihängetisch lässt sich um 20 Zentimeter verbreitern. Unter der mit zwei Dreipunktgurten versehenen Sitzbank in Fahrtrichtung ist der 127 Liter fassende Frischwassertank nebst Tauchpumpe eingebaut. ►



Einladend: Der Heckstauraum des Carado A 241 verwandelt sich zur großen Garage für sperriges Gepäck, wenn man das untere Etagenbett hochklappt.

Gegen 205 Euro Aufpreis liefert Carado jene Teile mit, die aus der Sitzgruppe ein 210 mal 125/83 Zentimeter großes Zusatzbett entstehen lassen. An die Sitzgruppe schließt sich auf der Fahrerseite nach hinten die 110 mal 66 Zentimeter große Längsküche des A 241 an. Sie ist mit einer kreisrunden, 40 Zentimeter Durchmesser großen Edelstahlspüle sowie einem eingelassenen Dreiflammkocher von Smev ohne Piezo-Zündung ausgestattet. Die Gasabsperrhähne sitzen leicht zugänglich an der Küchenfront, ebenso der abgedeckte 230- und 12-Volt-Anschluss.



Doppel-Whopper: Die Etagenbetten sind so dimensioniert, dass sie sich nicht nur für Kinder eignen.

Technische Daten

Basisfahrzeug: Ford Transit mit 85 kW (115 PS)-Turbodiesel-Motor und Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im Fahrer. Zustand: 2.870 kg*. Außenmaße (L x B x H): 627 x 230 x 315 cm, Radstand: 395 cm. Anhängelast: gebremst 2.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 34 mm Alu-Sandwich mit Holzgerippe und 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 42-mm-Holzunterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor und Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 490 x 223 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/1, davon mit Drei-

punktgurt: 4; Bettenmaße: Alkoven 210 x 150 cm, Mittelsitzgruppe 210 x 125/83 cm, Heckbetten 2 x 210 x 80 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 127 l*, Abwasser 110 l*, Boiler 12,5 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

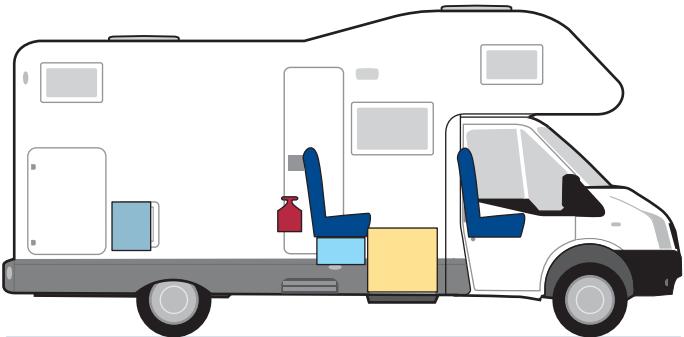
Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 104 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 36.900 Euro.

Testwagenpreis: 38.583 Euro

Vergleichspreis: 37.425 Euro

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



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.750 kg	2.450 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.710 kg	1.430 kg	1.280 kg
Fahrer	75 kg	56 kg	19 kg
100 % Frischwasser (127 l)	127 kg	51 kg	76 kg
100 % Gas (2x11 kg + Flaschen)	48 kg	24 kg	24 kg
+ Boiler/Toilette	12 kg	-1 kg	13 kg
Leergewicht (StVZO)	2.972 kg	1.560 kg	1.412 kg
+ Beifahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	60 kg	90 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	5/10 kg	15/30 kg
+ 10 kg/Meter Länge	63 kg	17 kg	46 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.130 kg	1.638 kg	1.492 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	370 kg	112 kg	958 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.300 kg	1.703 kg	1.597 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	200 kg	47 kg	853 kg

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

Der Carado A 241 rollt auf der Basis des Ford Transit mit Zwillingsbereifung und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Ist das Alkovenmobil nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 370 Kilogramm zusätzliches Gepäck einladen, vier Personen noch 200 Kilogramm. Das sind gute Werte. Wer noch mehr Zuladekapazität benötigt, kann den Carado gegen 150 Euro Aufpreis als 3,85-Tonner ordern.

Außerdem bringt der Hersteller im Unterschrank der Küche einen Abfalleimer unter und – im Unterschrank weit nach hinten versetzt – die Bordbatterie des Alkovenmobils. Zwei Hängeschränke mit Fachböden und Reling nehmen Kochutensilien und Zutaten auf. Durch ein großes Fenster zieht der Küchendunst ab.

Neben der Küche steht der 122 mal 63 mal 55 Zentimeter große Kleiderschrank. Er ist ordentlich dimensioniert und beherbergt durch eine Abdeckung geschützt den FI-Hauptschalter. Beleuchtet ist der Schrank allerdings nicht. Im Unterschrank des Kleiderschranks findet – gut erreichbar – die Truma-C-6002-Heizung nebst Ablassventil für den Boiler ihren Platz.

Auf der Beifahrerseite schließt sich an die Aufbautür das 88 mal 75 Zentimeter große Bad an. Es ist praxisgerecht aus-

gestaltet mit drehbarer Kasettentoilette, Waschtisch mit Wandspiegel, einem Spiegel-Wandschränkchen sowie einem Handtuchhalter. Durch eine Dachluke kann Dampf entweichen, zwei Spots beleuchten die Nasszelle. Außerdem trumpft der Sanitärtrakt des Carado mit einer separaten, 72 mal 50 Zentimeter großen Duschkabine auf. Sie verbirgt sich hinter zwei Milchglas-Klapptüren. Das Wasser gurgelt durch zwei Abläufe. Allerdings gehören die große Panorama-Dachluke, die Klapptüren der Dusche (ansonsten Vorhang) und die Kunststoff-Duschraumverkleidung zum 459 Euro teuren Basis-Paket.

Verbesserungswürdig erscheint die Konstruktion der Schließtechnik an der Badezimmertür. Deren Rahmen bildet eine zwölf Zentimeter hohe Stufe zum Niveau des Badezimmerbodens hin. Und aus dem



**Ordentlich Platz:
Eine drehbare
Kassettenoilette,
Waschtisch und
Spiegelschrank
sowie eine
separate Dusch-
kabine bietet der
Sanitärrakt den
Passagieren im
Carado A 241.**

Rahmen ragt auch noch der Metall-Schließzapfen heraus. Der ist gefährlich für nackte Füße.

Im Heck stehen zwei 210 mal 80 Zentimeter große, quer montierte Etagenbetten mit Lattenrost. Prima gemacht: Aus dem Stauraum unterhalb der Stockbetten wird – vorausgesetzt das untere Bett ist hoch- und zur Seite geklappt – eine 200 mal 85 mal 125 Zentimeter große, beheizbare Heckgarage. Zurrösen arretieren das Ladegut. Eine Lichtquelle gibt es hier

leider nicht. Außer den beiden bereits erwähnten Stromschlüssen an der Küchenfront liefert eine 230-Volt-Steckdose Strom neben dem Kleiderschrank.

Unverständlich bleibt zu guter Letzt, warum Carado den unterflur montierten, 110 Liter fassenden Abwassertank bislang selbst gegen Aufpreis nicht ab Werk isoliert und beheizbar anbietet. Der Hersteller verweist momentan auf seine Händler, die dieses Problem gegen 200

Euro Aufpreis beheben sollen. Erst für die Zukunft denkt Carado über eine Lösung ab Werk nach.

Überhaupt überschatten den scheinbar günstigen Grundpreis des Carado einige Negativpunkte. Darunter fallen der recht hohe Aufpreis für die mittlerweile übliche Glattblechkabine oder fehlende Details wie die Kleiderschrank- und Garagenbeleuchtung. Unverständlich auch, dass nicht mal gegen Aufpreis eine Zentralverriegelung für das Basisfahrzeug erhältlich ist. Andererseits gleicht Carado mit einer soliden Fertigung, größtenteils kompletter Ausstattung und sinnvollen Details manchen Mängel wieder aus. Ob diese Tugend und die starke Mutter hinter der Marke Carado ausreichen, um gegen die teilweise günstigere italienische Konkurrenz zu bestehen, wird die Zukunft zeigen.

Juan J. Gamaro

Fazit



Der Carado A 421 ist ein familengerecht konzipiertes Alkovenmobil aus deutscher Fertigung, das mit einem günstigen Einstiegspreis lockt. Er rollt auf einer robusten Basis mit Hinterradantrieb, verfügt über einen solide gefertigten Möbelbau sowie eine praxisgerechte Ausstattung und eine Heckgarage. Glatte Kabinenwände gibt es nur gegen Aufpreis, genauso wie elektrische Fensterheber oder Außenpiegel. Und einige nützliche Features wie Zentralverriegelung oder ein isolierter Abwassertank werden ab Werk überhaupt nicht angeboten. Das relativiert den interessanten Grundpreis.

Knaus Sky

Himmlisch

Unter der Bezeichnung Sky bietet Knaus erstmals eine Sonder-Edition an, die auf dem Sport Ti und Sport Traveller basiert.

Die neuen Sky-Modelle setzt Knaus auf die Renault-Master-Basis. Zur Auswahl stehen drei 2,5-Liter-Turbodiesel-Antriebe mit 73 kW (100 PS), 88 kW (120 PS) und 108 kW (147 PS) Leistung. Beide Modelle werden mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen ausgewiesen.

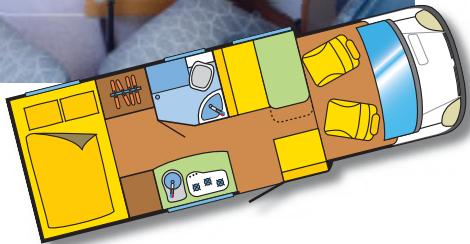
Der Sky Ti 650 MG ist ein knapp sieben Meter langer Teilintegriertes mit geräumiger Garage unter dem 210 mal 137 Zentimeter großen Bett im Heck. Sein Einstiegspreis liegt bei 36.900 Euro. Für 695 Euro zusätzlich gibt es das Fahrzeug mit Alu-Glattblech, die Möglichkeit zum Bettenumbau für eine dritte Liegefläche, eine Insektenschutztür, einen isolierten und beheizbaren Abwassertank sowie die Radiovorbereitung.

Seriennmäßig mit dabei sind die elektrische Einstiegsstufe, Fahrer- und Beifahrerairbag, Tempomat, Federkernmatratze, Pilotensitze mit Bezugsstoff, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung sowie TÜV und Zulassungsbescheinigung.

Der Sky Traveller 600 DKG bietet bei einer Länge von 6,47 Metern Schlafplätze für bis zu sechs Personen. Auch sein Einstiegspreis liegt bei 36.900 Euro. 890 Euro zusätzlich sind für Alkovenheizung, Alu-Glattblech, Bettenumbau mit Ausgleichspolster, isoliertem und beheiztem Abwassertank und Radiovorbereitung zu berappen. Somit kostet das Familien-Mobil mit den Stockbetten im Heck



Sportlich elegant: Die Inneneinrichtung des Teilintegrierten Sky Ti wirkt dank peppiger Polsterfarben jugendlich und dynamisch.



de facto 37.790 Euro, hat dann aber schon einen Fahrer- und Beifahrerairbag, drehbare Frontsitze, eine Truma-C-Heizung, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und einen

Tempomat. Prima gemacht: Das Alkovenbett des Sky Traveller misst stattliche 210 mal 160 Zentimeter.

pau
Tel.: 08583/21-1, www.knaus.de



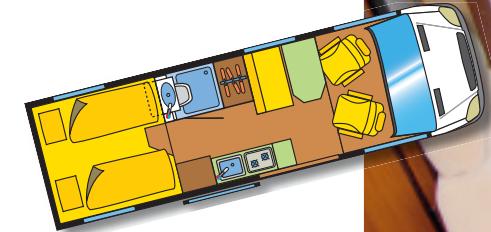
Familiengerechte Einrichtung: Der Sky Traveller trumpft mit Vierer-Sitzgruppe, großer Küche und Etagenbetten im Heck auf.



CS Luxor

Luxor-iös

Für gehobene Ansprüche konzipiert CS-Mobile seinen neuen Kastenwagenausbau.



Auf Basis des MB Sprinter mit langem Radstand und Serienhochdach realisiert Kastenwagenspezialist CS-Reisemobile einen luxuriösen Camper mit dem bezeichnenden Namen Luxor. Der Clou: Das 6,94 Meter lange und ab 58.900 Euro teure Freizeitfahrzeug hat im Heck ein 197 mal 176 Zentimeter großes, längs eingebautes Bett. Und das sind nahezu gigantische Maße – nicht nur für einen Kastenwagen.

Gegen 800 Euro Aufpreis bietet CS seinen Luxor zudem mit einem Klappmechanismus für eine Seite des Bettes an. Dann wird aus dem darunter liegenden Stauraum eine Heck-

garage, in die selbst Fahrräder passen.

In der Basisversion rollt der Luxor mit 109 PS über die Straße. ABS, ASR, ESP sowie Fahrer-Airbag, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrische Fensterheber und Außenspiegel sind Serie. Isoliert werden die Alublech-Wände und das Dach des Luxor mit 20 Millimeter dickem Extrem-Isolator. Die Innenwände kleidet CS mit beschichtetem Sperrholz aus. Die Möbel bestehen aus 15 Millimeter starkem Pappel-Sperrholz, sind wahlweise mit Echtholzfurnier bespannt. Gegen 850 Euro Aufpreis kommt die edle Möbeldesignlinie



Geräumig und elegant: Innen wie außen überzeugt der Luxor durch eine gefällige Optik. Das große Heckbett misst 197 mal 176 Zentimeter.



Nussbaum zum Einsatz. 820 Euro extra kostet der Parkett-Fußboden. Der 3,5-Tonner ist serienmäßig mit einer Truma-C-6002-Heizung, einer 235-Ampérestunden-Bordbatterie

sowie einem Zweiflammkocher mit komfortabler und praxisgerechter Piezo-Zündung ausgestattet.

gam
Tel.: 04193/7623-0, www.cs-reisemobile.de

A4 Pössl 2Win



*32.899 als Citroën Jumper

Grundpreis: 33.899* Euro
Nebenkosten: ca. 1.015 Euro
Preis Testwagen: 36.982 Euro
Heckbett: 196 x 133-139 cm
Schlafplätze: 2+1
Zuladung: 620 kg
Produktionsort: Deutschland

A1 Adria Twin



Grundpreis: 34.979 Euro
Nebenkosten: 1.188 Euro
Preis Testwagen: 39.984 Euro
Heckbett: 196 x 140 cm
Schlafplätze: 2+1
Zuladung: 540 kg
Produktionsort: Slowenien



Quartett adrett

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

Diese vier hübschen Campingbusse decken insgesamt acht Marken ab. Welcher der vier Klassiker sticht?

Wenn vier das Gleiche tun, machen sie noch lange nicht dasselbe. Dieses leicht abgewandelte Sprichwort bringt es auf den Punkt: Die Unterschiede zwischen den zum Showdown aufgelaufenen Campingbussen auf Basis des Fiat Ducato beziehungsweise des fast identischen Citroën Jumper sind trotz glei-

cher Grundrisse beträchtlich. Alle vier Autos dieses Vergleichs vertrauen auf das beliebteste Zweipersonen-Layout mit Doppelbetten quer im Heck und einer Sitzbank, die sich zusammen mit drehbaren Vordersitzen und Einhängetisch zu Rundsitzgruppen verwandeln. Auf der rechten Fahrzeugsei-

te ragen die Küchenblocks in den Ausschnitt der Schiebetür, links packen die vier Hersteller Bäder in die Kisten – in Sachen Grundriss tut sich augenscheinlich keine Nation durch besondere Einfallsreichtum hervor.

Bevor der Schlagabtausch intensiver wird, gebietet die Höflichkeit eine kurze Vorstel-

A2 Chausson Twist 02



Grundpreis:	33.730 Euro
Nebenkosten:	1.410 Euro
Preis Testwagen:	37.000 Euro
Heckbett:	189 x 141 cm
Schlafplätze:	2+1
Zuladung:	600 kg
Produktionsort:	Italien

A3 Knaus Boxstar 600 MQ



Grundpreis:	32.980 Euro
Nebenkosten:	1.440 Euro
Preis Testwagen:	37.751 Euro
Heckbett:	190 x 137 cm
Schlafplätze:	2+1
Zuladung:	620 kg
Produktionsort:	Ungarn



lungsrunde, die der Adria Twin eröffnet. Der Slowene tritt in schickem, aber empfindlichem Rot-Metallic (539 Euro), 85 kW (120 PS) starkem 2,3-Liter-Diesel (920 Euro) und hellem, großzügig geschnittenem Interieur an. Der Chausson Twist 02 steht stellvertretend – und das macht diesen Vergleichstest

so umfassend – für seine baugleichen Geschwister Autostar Starvan, Challenger Vany, CI Kyros und Roller Team Livingstone, die alle im italienischen Trigano-Werk Atessa vom Band laufen. Der Testwagen geht in der Topausstattung Prestige (3.220 Euro) an den Start, die an Dachreling, lackierten Stoß-

fängern und dem Signet des 120-PS-Diesels am rechten Kotflügel zu erkennen ist. Knaus ist einer der wenigen großen deutschen Hersteller, die einen Kastenwagen unter eigenem Namen verkaufen. Obwohl der Auftritt des Boxstar 600 MQ mit Alufelgen (738 Euro) und Silberlack (536 Euro) sportlich gerät, tritt der recht eng möblierte Boxstar 600 MQ als einziger des Quartetts mit dem 75 kW (100 PS)

starken Basismotor an, der allen hier genannten Herstellern als Einstiegsantrieb dient. Pössl bietet seinen 2Win wahlweise auf Ducato oder, 1.000 Euro günstiger und hier zu sehen, auf Citroën Jumper an. Der Jumper leistet ebenfalls 85 kW (120 PS), wird aber von einem hauseigenen 2,2-Liter- statt des 2,3-Liter-Diesels von Fiat befeuert. Der Fahrzeugschein des 2Win verrät, dass er und seine unter Globecar-Flagge ►

fahrenden Zwillingsbrüder bei Dethleffs vom Stapel gehen. Profis erkennen auch am modernen Mobilier die Handschrift des Unternehmens aus Isny.

Ihr Innerstes geben nicht alle vier Kandidaten gleich leicht preis. Mit 87 Zentimetern Durchgangsbreite zwischen B-Säule und Küchenblock mar-

kiert der Pössl den Spitzenwert im Vergleich, Adria, Chausson und Knaus müssen durch 60, 67 und 50 Zentimeter schmale Schlitz geentert werden. Ohne Not erschweren letztere drei den Einstieg freilich nicht. Sie haben nur größere Küchen. Und die ragen eben weiter in die Schiebetüröffnungen. Adria



Große Sitzgruppe und lange Küche charakterisieren den Chausson Twist.



Die getönten Fenster machen den schönen Innenraum des Adria etwas duster.

nutzt den vollen Meter Länge der Kombüse, um Zweiflammkocher und Rundspüle separat in der Arbeitsplatte zu versenken. Chausson setzt bei seinem per Ausleger auf 1,20 Meter verlängerbaren Küchenmöbel auf eine kompakte Kocher-/Spülen-Kombination, die ohne Glasabdeckungen und Flammenschutz auskommen muss, mit einer als Außendusche nutzbaren Brause und integriertem Zünder aber ausgleichende Pluspunkte erhascht. Auch Knaus spart trotz langer Küche mit einer Einheit aus Kocher

(mit Piezozünder) und Spüle wertvollen Platz. Fast nostalgisch mutet die kleine Bordküche des Pössl an. Zweiflammer und Spüle gucken über die von 76 auf 93 Zentimeter verlängerbare Arbeitsfläche hinaus und werden von Glasplatten überspannt. Unsinnig bei Pössl und Chausson sind große Spalten zwischen Spüle und Wand, in denen sich früher oder später Schmutz sammelt.

Mit zwei Halogenspots das beste Küchenlicht hat der Knaus, auf den Rängen folgen der Adria mit einer hellen



Der Küchenblock im Adria ist nicht nur optisch der Beste. Bei Chausson fehlt der Flammschutz, die Knaus-Kombüse ist dem Adria dichtauf. Pössl setzt andere Schwerpunkte.



Chausson



Knaus



Pössl

Küche		
	+	-
Adria	Langer Küchenblock, große Unterschränke mit sicheren Türen. Stabilste Fachböden mit hohen Rüttelkanten, Esstisch außen als Campingtisch einhängbar.	Keine ausklappbare Arbeitsflächen-Verbreiterung.
Chausson	Langer Küchenblock, geräumige Unterschränke, ausziehbare Brause für Außen-dusche, Esstisch außen als Campingtisch einhängbar. Elektrische Zündung am Kocher.	Kein Flammschutz am Kocher, flacher Oberschrank.
Knaus	Langer Küchenblock, gut nutzbare Stauraume mit stabilen Türen und Fachböden. Gute Beleuchtung.	Gasflaschen im Küchenblock schränken Stauraum etwas ein.
Pössl	Glasplatten liegen hoch über Spüle und Kocher, deshalb kann was im Becken liegen bleiben. Zwei Korbauszüge im Unter-schränk.	Kurzer, schmaler Küchenblock, dadurch eingeschränkter Stauraum. Arbeitsplatte bei Spüle schließt nicht mit der Wand ab. Besteckschublade ohne Auszug und deshalb schwergängig.



Der üppig möblierte Knaus Boxstar ist im Mittelteil der Engste des Quartetts.

Leuchtstoffröhre, der Pössl mit einer Halogenleuchte und der Chausson mit einer billigen Plastikleuchte.

Beim Twin von Adria tun sich neben der Besteckschublade zwei große Unterschränke mit ultrastabilen Fachböden auf. Der Twist 02 kann zwar beim Volumen Paroli bieten,

nicht aber bei der Fertigungsqualität. Dass auch der Boxstar 600 MQ nicht mit dem Adria mithalten kann, hat einen einfachen Grund: Bei ihm findet der Gasvorrat in Gestalt zweier Fünfkilo-Buddeln im Küchenblock Unterschlupf. Qualitativ ist er dem Slowenen dicht auf den Versen. Auf Platz vier in der



Durch die kleine Küche ist der schlichte Pössl 2Win sehr geräumig.

Volumenwertung trudelt der 2Win ein, der aber als einziger mit zwei schmalen Korbauszügen im rechten Unterschrank aufwarten kann. Dafür spart sich Pössl Auszüge für die Besteckschublade, die von zwei überstehenden Schrauben auf rustikale Art am Rausfallen gehindert wird. Super Sache: Bei Adria und Chausson lassen sich die Esstische außen am Küchenblock eihängen und als Campingtisch verwenden.

Müssen sich Adria-Käfer mit einem 64 Liter großen Kühlschrank begnügen, freuen

sich Chausson- und Pössl-Kunden über 75-Liter-Geräte. Die „Power-Fridge“ des Boxstar schluckt 70,5 Liter Kühl- und 9,5 Liter Gefriergut und sitzt als einziges Kühlräumchen erhöht, weil darunter die Truma C 4002 für warme Luft und heißes Wasser sorgt. Adria und Pössl verbannen dasselbe Gerät nach hinten unters Bett. Chausson dagegen produziert Wärme mit Dieselkraftstoff. Die kompakte Webasto-Heizung passt in ein kleines Fach unter der Sitztruhe, funktionierte im Testwagen aber nur kurz. ►

Der separate Wasserboiler ist allerdings auf Gas angewiesen und braucht unwe sentlich weniger Platz als die Kombigeräte der Konkurrenten.

Auf der 94 Zentimeter breiten Sitzbank des Adria Twin lässt es sich vor, während und nach dem Essen bestens aushalten. Die komfortablen Polster werden von Gurten sicher auf der Sitztruhe gehalten, die Kopfstützen sind auch für große Passagiere hoch genug und die Lehneneigung fällt angenehm aus. Zwei Spots und ein versteckter Lichtschlauch für gemütliches, indirektes Licht beleuchten den Lebensmittelpunkt. Obwohl das Sofa des Chausson fast einen Meter breit ist, sitzt es sich darauf nicht so gemütlich. Das im Vergleich lascheste Polster rutscht leicht auf dem Truhendeckel umher und die Lehne steht steil. Dazu kommt ein Tisch, der über ein Winkelblech in der

Plastik-Wandverkleidung verschraubt ist, ziemlich wackelt und dessen Bein beim Aufstehen Fußakrobatik verlangt.

Als einziger verzichtet der Chausson auf separate Spots an der Sitzgruppe. Die Deckenlampe genügt nicht. Beim Lesen oder Essen beschattet man sich quasi selbst. Beim Knaus Boxstar drängen sich Sitzbank, Tisch und Vordersitze auf dem engsten Raum. Trotzdem sitzt es sich – guten Polstern und hoher Rückenlehne sei Dank – sehr ordentlich am stabilen Tisch mit der dicken Platte. Zwei Deckenstrahler und ein Lesespot werfen genügend Licht in die Sitzrunde.

Ganz ähnlich die Situation beim Pössl. Auch hier drängt das Bad Tisch und Stühle recht dicht aufeinander, gute Schaumstoffpolster und ein kräftiger Tisch lassen trotzdem Gemütlichkeit aufkommen. Zwar kann man bei allen vier



Gute Sache: Geheimfächer in den Oberschränken des Adria Twin.

die Sitzgruppe unter Einbeziehung des gedrehten Fahrersitzes zu Ruheplätzen umbauen, doch als Bett darf man das Ergebnis beim besten Willen nicht bezeichnen.

Ganz anders die Nasszellen. Nicht bei allen ist der Begriff Bad zu hoch gegriffen. Die des Adria Twin wird nach hinten schmäler und als Einzige mit einer Segmentschiebetür verschlossen. Ihretwegen kommt man selbst dann noch ins Bad und auf den Lokus, wenn auf der Urlaubsfahrt Kajak, Surfbrett oder Sonstiges im Mittelgang lagern. Im schmalen Teil des

Waschraums sitzt die Toilette, da bleibt zum Duschen und Waschen genügend Platz. Der gesamte Boden ist als Auffangwanne ausgebildet und lässt lediglich einen zweiten Ablauf vermissen. Beim Bad des Chausson wird anschaulich, wie sehr Gestaltung und Schnitt auf das Raumempfinden wirken. Die mit einfachen Kunststoffteilen verkleideten Wände und die Deckenschränke rücken den Insassen trotz ähnlicher Grundfläche vor allem im Oberkörperbereich dicht auf die Pelle.

Beim Pössl 2Win sieht die Situation anders aus: Obwohl das Bad flächenmäßig großzügig geschnitten ist, bleibt zum Duschen nur ein dünner Tornado-Rüssel: Die kleine Duschwanne mit zwei Abläufen sitzt in der Mitte des hübsch möblierten Räumchens und der Duschvorhang hüllt den Körper förmlich ein. Liegt die serienmäßige Abdeckplatte über ►



Chausson



Adria



Knaus

Obwohl die Halbdinetten gleich aussehen, sind die Unterschiede beträchtlich: Die breite Bank des Chausson ist etwas weich, die des Adria genau richtig. bei Knaus gefällt die hohe Rückenlehne, bei Pössl das breite Podest mit zwei praktischen Bodenfächern. Alle vier Sitzgruppen lassen sich umbauen, doch schlafen können darauf eigentlich nur Kinder.



Pössl

Möbelbau		
	+	-
Adria	Kleine Spaltmaße, sichere Verschlüsse, gute Umleimer, passgenaue Alukantenleisten. Stützrolle an schwenkbarem Stauraumschott, Esstisch als Campingtisch nutzbar. Gutes Raumgefühl.	Schmutzempfindliche Wandverkleidungen, einfache Aufsteller.
Chausson	Esstisch als Campingtisch nutzbar. Sichere Verschlüsse.	Keine Kleiderstange, flache Deckenschränke, ungünstig geformte Griffe, wackliger Esstisch, größte Spaltmaße im Vergleich.
Knaus	Optisch homogenes, stabiles Mobiliar mit guten Beschlägen. Lampen und Kabel in Verblendungen unterhalb der Deckenschränke. Meiste Deckenschränke rund um das Heckbett.	Enger Durchgang nach hinten.
Pössl	Solides, passgenaues Mobiliar, gute Schlosser.	Viele Topfverbinder und Schraubenabdeckungen, teils sichtbare Blechteile, Klappenausschnitte an Oberschränken fransig.

Betten	+	-
Adria	Symmetrisches Heckbett, straffe Federkernmatratze, leichter Lattenrost mit Alurahmen und eng stehenden Latten. Weiche Wandverkleidungen.	Sitzgruppe nur Not- oder Kinderbett.
Chausson	-	Kantiges Brett ragt im Ausstiegsbereich über Matratze, recht dunkle Leseleuchten. Kürzestes Bett im Vergleich
Knaus	Niedrige, symmetrische Liegefläche, Steckdose über Fußende.	Schaumstoffmatratze. Sitzgruppe nur Not- oder Kinderbett
Pössl	Herausnehmbare Lattenrost- und Matratzenteile sind leicht.	Dreiteilige Schaumstoffmatratze. Sitzgruppe nur Not- oder Kinderbett

Vier Betten, vier Charaktere: Das Bett des Adria ist am größten, lässt sich komplett nach oben klappen. Außerdem gibt es eine Türriegelung. Dem Bett des Chausson mangelt es an Länge. Im Knaus fällt das Bett wegen der breiten Schrankzeile recht schmal aus. Beim Pössl schränkt die dreigeteilte Matratze den Schlafkomfort ein.



Chausson



Adria



Pössl



Knaus



Technische Daten	Adria Twin	Chausson Twist 02	Knaus Boxstar 600 MQ	Pössl 2Win
Motor	2,3 Liter JTD, 120 PS	2,3 Liter JTD, 120 PS	2,2 Liter JTD, 100 PS	2,2 Liter HDi, 120 PS
Maximales Drehmoment (Nm)	320	320	250	320
Getriebe	6-Gang	6-Gang	5-Gang	6-Gang
Antriebsart	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
ABS	●	●	●	●
Radstand (mm)		4.035		
Wendekreis innen (m)		13,7		
Länge/Breite/Höhe (mm)		5.998 / 2.050 / 2.620		
Leergewicht fahrfertig* (kg)	2.833	3.030	2.350	2.350
Gewogenes Leergewicht** (kg)	2.760	2.700	2.680	2.680
Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	3.300	3.300	3.300	3.300
Zuladung	540	600	620	620
Tankinhalt (l)	90	90	90	125*
Zulässige Personenzahl	4	4	4	4
Ausstattung Basisfahrzeug (Preise in Euro)				
Fahrer-Airbag	●	●	●	●
Beifahrer-Airbag	349,- oder Paket	453,- oder Prestige	345,- oder Paket	238,-
Zentralverriegelung/Funk	●	●	●	●
Elektrische Fensterheber	●	●	●	●
Drehstuhl Fahrer/Beifahrer	● / ●	● / ●	● / ●	● / ●
Klimaanlage	1.229,- oder Paket	1.145,- oder Prestige	1.173,- oder Paket	1.032,-
Ausstattung und Maße Ausbau				
Dreipunktgurt hinten	2	2	2	2
Kühlschrank Nettoinhalt/Frosterfach(l)	64 / 5	75 / 5	70,5 / 9,5	75 / 5
Gasvorrat (kg)	2 x 11	11 + 5	2 x 11	2 x 5
Frisch-/Abwasser (l)	110 / 90	100 / 90	85 / 92	96 / 90
Bordbatterie (Ah), Position	70, Heckstauraum	120, Sitztruhe	80, Beifahrersitz	80, Beifahrersitz
Bettenmaß (L x B in cm)	196 x 140	189 x 141	195 x 137	196 x 134-139
Maße Bettstauraum (B x H x T in cm)	87-100 x 67 x 123	100 x 66 x 129	135 x 49 x 124	92-121 x 73 x 130
Nasszelle (B x H x T in cm)	52-81 x 187 x 81	65-75 x 187 x 93	96,5 x 95	77-80 x 176-187 x 102
Sitzbank (B x H x T in cm)	94 x 49 x 50	99 x 53 x 55	89 x 47 x 47	90 x 48 x 48
Kocher	2 Flammen	2 Flammen	2 Flammen	2 Flammen
Heizung	Truma C 4002	Webasto Airtop	Truma C 4002	Truma C 4002
Anzahl Ausströmer	4	3	5	-
Verdunkelung Fahrerhaus	Vorhang/Plisseerollo	Vorhang	Isolermatten-Set (Paket)	Plisseerollo
Anzahl Fenster	5, dunkel getönt	5, mit Sicherungsriegeln	6	-
Küchenmaße (B x H x T in cm)	100 x 91,5 x 40-45	93-120 x 93 x 41,5	86 x 93 x 49,5	-
Steckdosen (12/230 V)	1 / 1	1 / 1	1 / 3	1 / 3
Preise (Euro)				
Grundpreis 74 kW (100 PS)	34.979,-	33.730,-	32.980,-	32.899,-
Grundpreis 88 kW (120 PS)	35.899,-	34.770,-	34.740,-	33.899,-
Grundpreis 115 kW (157 PS)	38.049,-	39.030,-	36.880,-	35.499,-
Ausstattungspakete	Komfort-Kit, 1.529,-	Prestige, 2.180,-	Boxstarpaket, 2.154,-	All-In, 1.629,-
Fracht/Vorfracht	999,-	1.410,-	1.440,-	je nach Händler, ab 1.000,-
Selbstabholung im Werk	-	-	-	-
Kfz-Brief	189,-	-	-	-

*Herstellerangaben, bezogen auf fahrfertiges Gewicht der Version mit Grundmotorisierung ** vollgetankt ohne Fahrer, Wasser und Gas. ● serienmäßige Ausstattung, – nicht angeboten.

**Adria****Chausson****Knaus****Pössl**

Bei Pössl ist die Dusche wirklich nur so groß wie die Bodenwanne und damit nicht mehr als eine Notlösung. Die Banktoilette des Knaus macht den Flur schmal.

Bad		+	-
Adria	Getöntes Fenster, Dusche serienmäßig, Holzmobiliar, relativ viel Bewegungsfreiheit.	Nur ein Ablauf in Duschtasse, kleiner Spiegel	
Chausson	Milchglasfenster, Dusche serienmäßig, Handtuchhalter.	Beengtester Waschraum, Deckenschränke aus dünnem Plastik ohne sichere Riegel.	
Knaus	Dusche serienmäßig, wertiges Holzmobiliar.	Breite Toilette schränkt Durchgang ein.	
Pössl	Dusche serienmäßig, zwei Abläufe in der Duschtasse.	Kleiner Duschbereich und kleine Duschtasse, erst nach Wegnahme der Bodenabdeckung nutzbar. Kein Fenster, geringe Stehhöhe.	

der Duschwanne, schrumpft die Stehhöhe auf 1,76 Meter – mehr Waschraum als Bad. Das über dem Klo angebrachte Waschbecken zwingt in eine

gebückte Haltung. Die Fugen zwischen Möbeln und Wandverkleidungen machen das Putzen schwierig. Das symmetrisch geschnittene Bad des

Knaus gefällt durch viel Bewegungsfreiheit, ordentliche Verarbeitung und helles Licht. Nur an Stauraum mangelt es dem Bayern „made in Ungarn“.

Mag man auf Badkomfort verzichten können, an gutem Schlaf darf es im Urlaub nicht hapern. Adria setzt auf eine straffe Federkernmatratze ►



Adria

Hochklappen, festschnallen, fertig – nur bei Adria entsteht der Großstauraum so schnell. Bei allen anderen ist mal mehr, mal weniger Basteln angesagt.



Chausson



Knaus



Pössl

Stauraum		+	-
Adria	Große Küchenunterschränke, stabile Fachböden mit hohen Rüttelkanten. Durch klappbaren Lattenrost „echte“ Garage.		Keine Deckenschränke quer im Heck.
Chausson	Sitztruhe als Stauraum nutzbar. Geschlossene Ablage über Fahrersitzen.		Wassertank und Boiler im Heck (nur Durchlade zum Wohnraum), dadurch schmaler Heckstauraum. Keine Dachschränke über Heck.
Knaus	Drei Oberschränke über dem Bett.		Dachstauschränke sehr flach.
Pössl	Drei Oberschränke und eine Ablage über dem Bett, 2 Bodenfächer in Sitzgruppenpodest		Lattenrost über Heckstauraum und Schottwandteile herausnehmbar, kleiner Kleiderschrank

mit separatem Polsterkeil am Kopfende, die in 88 Zentimetern Höhe auf einem Lattenrost mit Alurahmen liegt. Für größtmögliche Liegelänge nutzt Adria wie seine Wettbewerber die Aussparungen zwischen den Karosserieholmen. Da der Twin nur in den Hecktüren, nicht aber an den hinteren Seitenwänden Fenster hat, gewinnt er mit 1,96 Metern die Bettlängenwertung. Der Lattenrost spannt sich über zwei Podeste. Das linke beherbergt die Heizung und zwei Elkilo-Gasflaschen, rechts kommen Bordbatterie und Ladegerät unter. Nur bei Adria lässt sich das gesamte Bett seitlich hochklappen und per Gurt fixieren. Den erwähnten Polsterkeil hält ein Klettband an Platz. Zum perfekten Laderraum fehlen nur Zurrösen. Nur über Kopf- und Fußende installiert Adria große Deckenschränke, die dort, wo keine Spots eingeschlossen sind und keine Kabel verlaufen, über Bodenfächer verfügen, die auf den ersten

Blick nicht auffallen und deshalb prima zum Verstecken von Wertsachen taugen. Die Slowenen sind die Einzigsten, die den Türöffner für die Hecktüren nach oben über die Matratze versetzen. Ein gutes Gefühl für den Fall der Fälle. Wände und Türen verkleidet Adria mit weichem, wildlederartigem Textil und passgenauen Formteilen, denen man einzig die schmutzempfindliche Farbe ankreiden kann.

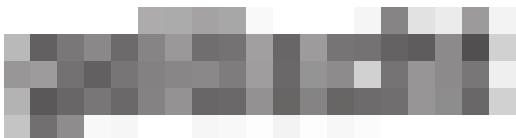
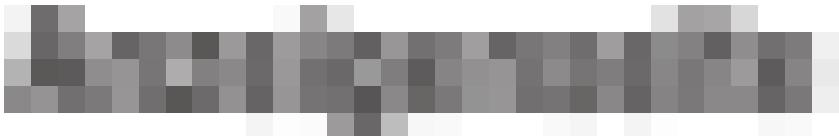
Bei Chausson liegt die in der Mitte längs geteilte, weiche und 1,90 Meter kurze Schaumstoffmatratze auf einem ebenfalls geteilten Holzlattenrost mit Mittelscharnier. Um den Bettstauraum zu vergrößern, müssen Lattenrost und Matratze aus dem Auto geschafft oder aufrecht in den Laderraum gestellt werden. Funktioniert, ist aber komplizierter als beim Adria. Über einen verschiebbaren Lattenrost und eine geteilte Matratze verfügt das Schwestermodell Twist WA,

das ansonsten geschnitten ist wie der Twist 02. Ein Unding: Das kantige Stirnbrett des Bettrahmens ragt im Einstieg über die Matratze und kneift beim Aufstehen gemein in die Unterschenkel oder ins Schienbein. Um ins 89 Zentimeter hohe Bett zu krabbeln, gibt es eine Leiter, die während der Fahrt innen an der Badtür hängt. Beim Chausson beanspruchen Gasflaschen, Boiler und Frischwassertank den Platz im linken Heckstaukasten – bei allen anderen sind die Wassertanks in den Sitztruhen installiert.

Auch beim Knaus ist ein wenig Basteln angesagt, wenn der Stauraum unter dem Bett nicht ausreicht. Zwei Gurte sorgen dafür, dass sich der symmetrisch geteilte Lattenrost und die zwei Matratzenanteile wie ein Sicherungsnetz hinter Bad und Schranksäule fixieren lassen. Über dem 67 Zentimeter niedrigen Bett bleibt genügend Luft für eine Runde tiefer, aber flacher Deckenschränke

in deren Abschlussprofile zwei Spots und sogar eine 230-Volt-Steckdose eingelassen sind. Die Schaumstoffmatratze des Knaus ist in der Mitte geteilt, stellt also zwei durchgängige, recht komfortable Schlafplätze bereit. Auf dem Weg zum Bett muss die Besatzung des Boxstar allerdings durch ein vor allem für füllige Zeitgenossen unangenehm enges Nadelöhr zwischen Bad und Kühlschrank schlüpfen. Die Wände um das 1,37 Meter breite und 1,90 Meter lange Bett verkleidet Knaus mit weichen, großflächigen Textilformteilen.

Auch Pössl schreinert einen ganzen Kranz aus Dachschränken rund um die Liegefläche aus insgesamt drei Matratzen- und Lattenrostteilen. Zwei davon lassen sich samt der gleich großen Matratzenstücke einzeln abheben und zur Vergrößerung des Stauraums herausnehmen. Zwei Einschubbretter schotten den Stau vom Wohnraum ab, am unteren lässt sich ein ►



kleiner Tritt ausklappen, der den Auf- und Abstieg ins und vom 90 Zentimeter hohen Bett erleichtern soll.

Wie bei einem Kleidungsstück müssen auch bei kompakten Reisemobilen Schnitt und Qualität stimmen. Die Möbel des Adria Twin entstehen aus 16 Millimeter starkem Sperrholz und sind so konstruiert, dass sich die meisten Verbinder und Schrauben den Blicken entziehen. Die Möbelkörper schließen innen bündig mit den hochwertigsten Innenverkleidungen des Testfeldes ab und auch die Klappen und Türen gefallen durch einwandfreie Montage mit geringsten Spaltmaßen. An der Küche haben die Scharniere exakte Ausschnitte, wodurch ein sehr homogenes Gesamtbild entsteht.

Einfache, nicht justierbare Blechscharniere und Plastikaufsteller sind kein Nachteil, wenn

handwerkliche Präzision und Liebe zum Detail von vornherein im Spiel sind. Daran fehlt es dem Chausson. Das Sperrholz-mobiliar ist zwar stabil und mit guten Scharnieren versehen, es bleibt mit ungünstig geformten Klappengriffen und dicken Gummibändern zwischen Möbeln und Außenwänden (de-spektierlich Pfuschgummis genannt) ein kleines Stück hinter der Qualität der Konkurrenz zurück. Die serienmäßige Dachablage des Ducato schließt Chausson mit einer Klappe ab, deren Öffnungswinkel von zwei Ketten begrenzt wird, die bei geschlossener Klappe nerv-tötend auf der Plastikablage trommeln. Im Kleiderschrank fehlt eine Kleiderstange. Im Ge-gensatz zu Adria, die sämtliche Blechteile verkleiden, facht Chausson die Seitenwände nur aus und deckt die Isoliermatten in den Karosseriezwischenräumen mit Faserplatten ab, die teilweise wellig ausgeschnitten sind. Auch der Fußboden des Twist weist an zu vielen Stellen ungedichtete Spalten und Ritzen auf, in die Feuchtigkeit und Schmutz dringen. Außerdem hat der Chausson Twist die billigsten und schwächsten Innenleuchten des Testfeldes.

Auch der Pössl 2Win erweckt den Eindruck, dass man an den Oberschränken des stabilen Sperrholz-Interieurs Klimmzüge machen könnte: Er trägt fast jede einzelne Schraube und jeden Topfverbinder offen zur Schau. Und auch die einfachen. Die geraden Möbelklappen verschließen exakt angeschlagen und von guten Scharnieren mit Aufstellern geführt einfache Möbelkästen, in deren Fronten die Ladeluken gesägt werden. Würde Pössl diese Schnitte manuell glätten und die offen liegenden Kabel aus den Oberschränken verbannen, wären einige Punkte mehr für den Klassiker drin.

An der Spitze des Quartetts geht es eng zu. Und der Adria sticht. Der Chausson als Vierter könnte mit etwas mehr Liebe seine Trümpfe – wie die gute Ausstattung – besser ausspielen.

Fazit: In dieser Reihenfolge liegen die Quartettkarten

Adria Twin – der Siegertyp.

Vergleiche gewinnt man mit einer guten Gesamtleistung. Der Adria Twin schafft es wie kein Zweiter in diesem Vergleich, großzügigen Wohnraum mit dem besten, weil flexibelsten Stauraumkonzept zu kombinieren. Das Mobiliar ist trotz einfacher Scharniere und Aufsteller hervorragend gefertigt, schön anzusehen und solide. Wer mutstropfen: Viele gute Dinge wie z. B. die

Energie sparenden LED-Deckenlam-pen kosten Aufpreis, was den Adria unterm Strich auch zum teuersten Auto dieses Quartetts macht.

Knaus Boxstar – der Wohnliche.

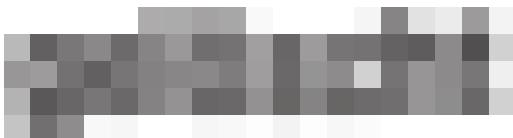
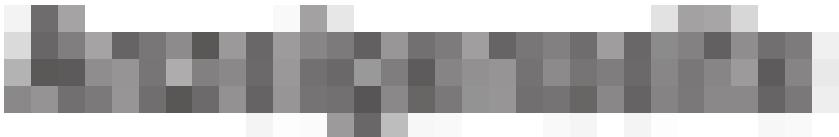
Wäre der Boxstar so flexibel wie der Adria, hätte die Reihenfolge auch anders aussehen können. Letztendlich muss sich der Knaus aber auch in Sachen Wohnraum dem Adria ge-schlagen geben. Die Enge im Mittelteil hat aber einen Grund: Nur der Boxstar hat ein separates Fach für einen Flachbildschirm samt Receiver und eine schmalen, hohen Kleider- und Wäscheschrank. Das Mobiliar lehnt sich technisch und optisch stark an die bekannt gute Inneneinrichtung der Knaus-Wohnwagen an.

Pössl 2 Win – der gute Dritte.

Der Pössl ist ein grundsolider Kastenwagen, der aber einfach ein Stück zu hemdsärmelig daherkommt. Adria und Knaus verstecken Schrauben, Verbinder und Kabel besser. Der Duschbereich im Bad gerät unnötig klein. Super ist, dass Pössl die Dachluken auf Adapter montiert, was auch auf Dauer für Dichtheit sorgen soll.

Chausson Twist 02 – der Italienische. Der in Italien gebaute, geräumige Chausson kommt in Sachen Finish und Detailliebe nicht an die hier versammelte Konkurrenz heran. Ein guter Ansatz ist die Kraftstoffheizung. Wegen des Boilers braucht der Twist jedoch trotzdem einen Wandkamin.





Ganz in Schale

Was hat ein Formel-1-Renner mit dem Reisemobil Silverdream gemeinsam? Beide sind als Monocoque aufgebaut.

In der Formel 1 zischten die ersten Monocoque-Renner Anfang der 80er Jahre über die Pisten. Rennställe wie Lotus und McLaren trieben damals die Entwicklung voran. Das geänderte Sicherheitsbedürfnis und das Streben nach leichteren, steiferen Fahrgastzellen hatten den Ausschlag gegeben. Doch aus Kosten- und Technologiegründen dauerte es einige Jahre, bis sich die Karosserien aus Glasfaser, Kevlar, Kohlenstoff und Kunstharz im Rennsport durchsetzten.

Definiert wird ein Monocoque als eine in einschaliger Bauweise gefertigte tragende Struktur eines Fahrzeugs, wobei die weitgehend geschlossene Außenhaut angreifende

Kräfte aufnimmt. Monocoques gelten als leicht und verwindungssteif, sind jedoch aufwändig zu fertigen.

Und so gibt es im modernen Reisemobilbau durchaus Parallelen zum Formel-Rennsport der 80er Jahre. Während ein sauber gefertigtes Monocoque für die einen das Nonplus-ultra darstellt, halten es andere für viel zu aufwändig. Dennoch: Die Monocoque-Bauweise hat eine treue Anhängerschaft, die ständig wächst. Klar, mit dem gewohnten Kabinenbau hat die Herstellung eines Monocoques wenig zu tun.

Auch der Innenausbau eines Monocoque-Mobils unterscheidet sich gewaltig von der Großserie. So geht es nicht mehr: Die Bodenplatte aufs Fahrzeug gelegt, anschließend die Installation verlegt, die Möbel darüber gestellt, die Kabine mit Wänden und Dach verschlossen, fertig ist die Laube.

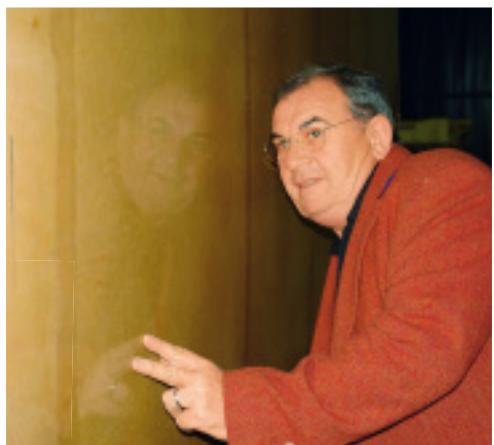
Dagegen muss ein Monocoque ausgebaut werden wie ein Kastenwagen, also



Großer Aufwand: Am Werkstück wird so lange gespachtelt und geschliffen, bis die Oberfläche hundertprozentig ist.



Kaum zu glauben, aber von den Grundzügen her kann eine Reisemobil-Karosserie ähnlich aufgebaut sein, wie die eines Formel-1-Renners.



Ein fertig lamiertes Oberteil einer Karosserie von innen, noch im Werkzeug. Die meisten Hersteller kleben als Oberfläche innen noch einen weichen Schaum ein. Hochglänzend aus der Form: Karlheinz Wanner kontrolliert die Oberfläche.

Fotos: Paul

Teil für Teil ins Innere gebracht und dann montiert werden. Wobei die Hersteller natürlich auch hier versuchen, größere Möbeleinheiten vorzufertigen und komplett ins Mobil zu hieven.

La Strada, Hersteller aus Echzell bei Frankfurt, bringt rund 70 Prozent der Möbel über die Öffnung an der Front an Ort und Stelle, bevor das komplette Monocoque auf den Rahmen gesetzt und ans Fahrerhaus angedockt wird.

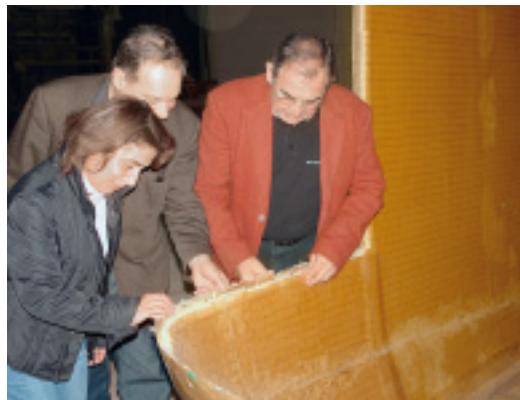
Die italienische Firma AZ System dagegen – sie fertigt im Auftrag von Karlheinz Wanner den Silverdream – verbindet zunächst das komplette Monocoque inklusive der Unterschale mit Fahrgestell und Fahrerhaus. Erst dann kommen die Einbauten über die große Öffnung der Heckklappe ins Mobil – sogar die ganze Nasszelle passt dahindurch.

Beim Kabinenbau selbst ist reinste Handarbeit angesagt. Der erste Schritt: Die Formen-

bauer fertigen ein Modell in Originalgröße mit perfekten Oberflächen. Dann wird von diesem Original die Form abgenommen und entsprechend verstärkt – gut eine Tonne Stahl hält beispielsweise bei La Strada das Werkzeug in Form. Dann erst können darin die Originalkarossen laminiert werden.

Eine aufwändige Arbeit, bei der sich kein Hersteller gern in die Karten schauen lässt: Zu unterschiedlich sind Gelcoat-Schichten, Glasfaser Matten und Isolationsschichten, die in die Form eingelegt werden.

In einem Punkt allerdings gleicht sich das Prozedere bei allen Herstellern, ob X-Dream, AZ-System (Silverdream), La Strada, Wingamm oder Mobilvetta: Es muss von Hand gearbeitet werden. Um optimale Oberflächen, geringes Gewicht und größtmögliche Stabilität zu erzielen, benötigt der Hersteller geschultes Personal. Nur mit großer Sorgfalt werden Lufteinschlüsse in den einzelnen ►



Ohne Handarbeit geht gar nichts.
Selbst kleinste Details werden in die Form eingearbeitet.
Kontrolle:
Haben sich die GfK-Schichten einwandfrei mit der PU-Isolation verbunden?



La Strada hat die Produktion seiner Monocoque-Karosserien wieder von England nach Deutschland zurückgeholt.
Gut eine Tonne Stahl hält das Werkzeug zum Laminieren des Nova L in Form.

Schichten vermieden. Genauso muss die PU-Isolierung mit entsprechendem Druck eingeklebt werden, bevor dann auf der Innenseite neue, mit Harz getränkte Glasfaserschichten aufgelegt werden.

Weil das Fahrzeuggewicht eine immer größere Rolle spielt, verwendet AZ-System keine Glasfasermatten mehr, sondern nur noch Glasgewebe. Bei dessen Verarbeitung werde weniger Kunstharz benötigt, das Gewicht gehe runter, die Festigkeit dagegen nach oben. Nur 220 Kilogramm Gewicht beispielsweise rechnet Lodovico Zanardi von AZ-System für einen leeren Wohnaufbau mit Unterseite und Doppelboden für ein Sieben-Meter-Fahrzeug.

Die Italiener aus Paganziol, die ihre Kabinen in Benevento fertigen, haben fast 30 Jahre Erfahrung auf diesem Gebiet und halten einen weiteren Arbeitsschritt für ganz entscheidend: das Tempern der Aufbauten. Der genau gesteuerte Vorgang des Aufheizens

Glasfaserverstärkter Kunststoff (GfK)

GfK ist ein Faser-Kunststoff-Verbund aus einem Kunstharz wie Polyester oder Epoxidharz und Glasfasern. Er ist der am häufigsten eingesetzte langfaserverstärkte Kunststoff. Erstmals wurden 1935 in den USA Endlos-Glasfasern als Verstärkungsfasern industriell hergestellt. Das erste Flugzeug aus GfK war der Phoenix der Akaflieg Stuttgart aus dem Jahr 1957. In mechanisch hochwertigen Anwendungen findet sich GfK ausschließlich in der Form von Endlosfasern in Geweben und Bändern. Ein großer

Vorteil der Glasfaser im Verbund mit einem geeigneten Kunststoff liegt in der hohen Bruchdehnung. GfK hat ein ausgezeichnetes Korrosionsverhalten. Diese Beständigkeit macht GfK zu einem geeigneten Werkstoff für Behälter im Anlagenbau oder auch für Bootsrümpfe.

Hersteller von Monocoque-Karosserien aus GfK:

Deutschland: La Strada. Italien: X-Dream, Wingamm, Mobilvetta, AZ-System, AIE-System. Frankreich: Esterel. Belgien: Maesss.



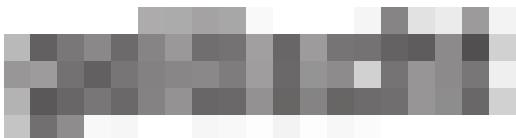
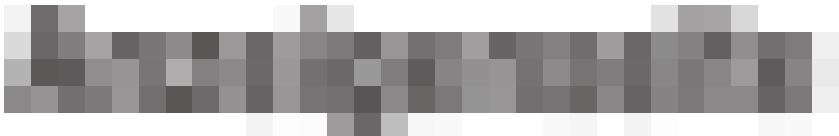
Verstärkungen aus Metall werden, wo notwendig, direkt in den Verbundwerkstoff einlaminiert und gewähren so beste Festigkeit.

und Abkühlens verbackt die Schichten miteinander, erhöhe dadurch die Stabilität, entlarve aber auch Schwächen. „Hat es irgendwo bei der Verarbeitung Lufteinschlüsse gegeben oder ist die Isolierung nicht hundertprozentig verklebt, bilden sich beim Erhitzen Blasen. Wir haben somit also auch gleichzeitig eine Qualitätskontrolle“, betont Zanardi.

Ahnlich verfährt auch La Strada, wo die Karosserien vom Lackierer zunächst angeschliffen und, noch bevor sie eine Lackschicht erhalten, einmal erhitzt werden.

Die Vorteile eines gut gemachten Monocoques, da sind sich die Hersteller einig, liegen im geringen Gewicht und der hohen Steifigkeit des Aufbaus und natürlich in der Dichtigkeit: Neuralgische Punkte wie Wand- und Dachverbindungen entfallen. Dass mit dem Werkstoff GfK auch optisch reizvolle Formen möglich sind, darf ebenfalls nicht unterschätzt werden.

Heiko Paul



Sechsual-Kunde



*Welche Vorteile bieten Reisemobile unter sechs Metern Länge? Und welche Hersteller führen diese kompakten Fahrzeuge im Programm?
REISEMOBIL INTERNATIONAL sagt Ihnen, was Sie schon immer über Sechs-Meter-Mobile wissen wollten.*

Kompakte Reisemobile mit einer Gesamtlänge von weniger als sechs Meter haben eine feste Fangemeinde. Schließlich bieten die überschaubaren Abmessungen ihrer Freizeitfahrzeuge einige Vorteile. Sie passen beispielsweise noch in die Parkbucht vor dem Supermarkt oder den Stellplatz vor dem eigenen Haus, was die Alltags-tauglichkeit im Vergleich zu größeren Reisemobilen erhöht. Außerdem lassen sich kompakte Mobile beim Ein- und Aus-parken leichter rangieren und ecken im Stadtverkehr weniger schnell an. Der kurze Hecküber-hang verhindert, dass ihr Hinter-teil bei Fähr-Auffahrten oder

auf unwegsameren Stellplätzen am Boden aufsetzt. Und außer-dem zählen kürzere Fahrzeuge auf manchen ausländischen Autobahnen weniger Maut und bei einigen Fährgesell-schaften (zum Beispiel Corsica-Ferries, Smyril Line und Accio-na Trasmediterranea) geringere Gebühren als ausgewachsene Reisemobile.

Die Industrie hat sich auf den Trend zum Kompakten eingestellt. Nahezu jeder nam-hafte Hersteller fertigt mittler-weile kurze Alkovenmobile, Teil- und Vollintegrierte. Dabei entspricht der Qualitäts- und Einrichtungsstandard dieser kompakten Modelle dem ihrer

großen Brüder, die teilweise weit über der Sechs-Meter-Marke liegen. Für zwei bis maxi-mal vier Personen konzipiert, eignen sich manche der gezeigten Fahrzeuge nicht nur für das Paar, sondern auch für die Familie mit Kindern.

Insgesamt 50 interessante Kompakte unter sechs Metern Länge aus den drei großen Fahrzeugkategorien hat Reisemobil International ausge-wählt. Sie rollen auf den aktuel-llen Basisfahrzeugen von Fiat, Ford, VW T5 und Renault vom Pro-duk-tionsband und haben überwie-gend ein zulässiges Ge-samtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen. Die Auflastung auf

ein höheres zulässiges Gesamt-gewicht, eine leistungsstärkere Motorisierung oder aufpreis-pflichtige Extras erhöhen die von uns angegebenen Grund-preise der Fahrzeuge, die sich inklusive 19 Prozent Mehrwert-steuer verstehen.

In jedem Fall gesellen sich dazu noch so genannte Zusatz-kosten wie Überführung, Zu-lassung, TÜV-Gebühr und Gas-prüfung. Diese Nebenkosten unterscheiden sich von Her-steller zu Hersteller. Um einen fairen Preisvergleich zu ermög-lichen, stellen wir den Grund-preis und die Zusatzkosten der Fahrzeuge getrennt dar.

Juan J. Gamero

Weinsberg Orbiter 501

Länge:
554 cm

Kurz und knackig

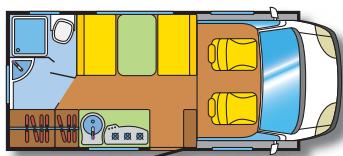


Gerade einmal fünfeinhalb Meter misst der Weinsberg Orbiter 501, der ab 35.340 Euro zu haben ist. In der Grundversion rollt das kompakte Alkovenmobil auf Renault Master-Basis mit 100-PS-Turbodieselaggregat und 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht über die Straße. Für 1.760 Euro Aufpreis treiben den Orbiter 501 120 Pferdestärken an und gegen 3.580 Euro extra 146 PS. ABS gehört zur Serie. Für den Beifahrerairbag werden zusätzlich 510 Euro fällig (Fahrerairbag Serie).

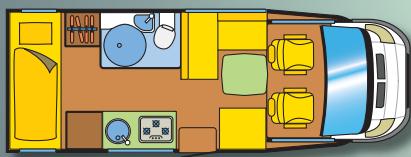
Die glattwandige Alukabine fertigt Weinsberg in Sandwichbauweise mit Holzgerippe-Verstärkung und insgesamt 33 Millimeter dicken Wänden und ebenso starkem Dach. Isoliert wird mit einer

28 Millimeter dicken Styroporschicht. Der Holzboden hat eine Gesamtstärke von 40 Millimetern. Der 95 Liter fassende Abwassertank hängt unterflur, ist aber serienmäßig isoliert und beheizbar, was der Wintertauglichkeit des Alkovenmobil entgegenkommt. Ein 105-Liter-Kühlschrank sowie die Truma-C-4002-Heizung sind ebenfalls Serie. Geschlafen wird im 210 mal 165 Zentimeter großen Alkovenbett. Die Aufstiegsleiter zu diesem Nachtlager lässt sich bei Bedarf praktischerweise aus einem Servicefach an der Seitenwand des Fahrzeugs herausziehen. Ein zusätzliches, 189 mal 98 Zentimeter großes Einzelbett entsteht nach dem Umbau der Vierersitzgruppe im Bug des Orbiter. Vervollständigt wird die Einrichtung durch eine Längsküche mit Dreiflammkocher ohne Piezo-Zündung sowie das Heckbad mit separater Duschkabine. Zusatzkosten: rund 400 Euro.

Tel.: 06664/89-0,
www.weinsberg.com



Die abgebildeten Fahrzeuge stehen stellvertretend für die jeweiligen Baureihen.



Karmann Ontario 580

Länge:
570 cm



Silberpfeil

Serienmäßig in Silbermetallic lackiert und mit einem aerodynamisch geformten Alkoven versehen, macht der 5,7 Meter lange und 47.950 Euro teure Ontario 580 von Karmann-Mobil optisch eine gute Figur.

Als Basis dient dem Reisemobil ein Fiat-Ducato-Fahrer-gestell mit Werks-Breitspur-Tiefrahmenchassis, das einen Doppelboden (37 Zentimeter hoch) mit frostsicherer Installation der Wasseranlage ermög-

licht. Die Grundmotorisierung des 3,5-Tonners leistet 130 PS. Gegen 2.270 Euro Aufpreis verrichten 157 PS ihren Dienst. Die Auflastung auf vier Tonnen zulässiges Gesamtgewicht belastet das Budget zusätzlich mit 1.410 Euro. ABS, Fahrer- und Beifahrerairbag sowie elektrische Fensterheber sind Serie. Die 30 Millimeter dicken Kabinenwände des Ontario fertigt Karmann-Mobil in Sandwichbauweise. Außen kommt Alublech, innen GfK zum Einsatz.

Dazwischen isoliert eine Schicht aus 30 Millimeter feuchtigkeitsresistentem XPS-Schaum. Das 32 Millimeter starke Dach besteht auch außen aus GfK. Der hölzerne Unterboden ist 38 Millimeter dick.

Der flach nach vorne abfallende Alkoven beherbergt ein üppig dimensioniertes, 210 mal 160 Zentimeter großes Doppelbett. Die Kopffreiheit über dem Alkovenbett schwankt zwischen 72 und 36 Zentimetern. Ein weiteres, 188

mal 110 Zentimeter messendes Bett entsteht aus der Viererdinne des Karmann-Mobils. Die Längsküche ist mit ihren zwei Metern Länge riesig ausgefalten und mit Dreiflammkocher versehen. Außerdem bietet sie reichlich Arbeits- und Ablagefläche. Im Heck stehen zwei geräumige Kleiderschränke und ein Bad mit separater Duschkabine zur Verfügung. Zusatzkosten: circa 390 Euro.

Tel.: 06701/203-0,
www.karmann-mobil.de

LMC Liberty Start A 531

Länge:
567 cm

Kompakter Bademeister

Ein für diese Fahrzeugklasse üppig dimensioniertes Bad hält der 5,67 Meter kurze und 39.890 Euro teure LMC Liberty Start A 531 bereit. Der mit Holzmöbeln eingerichtete Sanitärraum überzeugt mit seinem großen Raumangebot und einer separaten Duschkabine.

Die Basis des LMC-Alkovenmobils stellt der Fiat Ducato mit Serienchassis und 100 PS Leistung. In der Grundversion bringt es der A 531 auf ein zulässiges Gesamtgewicht von lediglich 3,3 Tonnen! Für das 3,5-Tonnen-Chassis verlangt LMC 406 Euro Aufpreis. Die 130-PS-Maschine verteilt den Liberty Start um weitere 1.717 Euro,

158 PS kosten 4.002 Euro. ABS, Fahrer-Airbag, Bordcomputer und elektrische Fensterheber gehören zum Serienumfang des Fahrzeugs. Den Kabinenaufbau fertigt der westfälische Reisemobilhersteller in konventioneller Alu-Sandwich-Holzgerippe-Bauweise mit einer Wand- und Dach-Gesamtstärke von 30 Millimetern. Isoliert wird mit einer 26 Millimeter starken Styropor-Schicht. Der 40 Millimeter dicke Boden setzt sich aus einer drei Millimeter starken Holzplatte unten, 30 Millimeter Styropor und einer Sperrholzplatte innen zusammen.

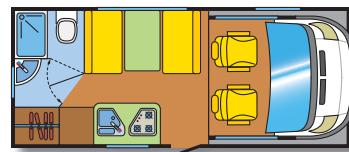
Das Alkovenbett misst 204 mal 148 Zentimeter. Aus der



Viererdinne lässt sich ein 190 mal 126 Zentimeter großes Zusatzbett bauen. Der unterflur montierte Abwassertank (78 Liter) ist gegen 295 Euro Aufpreis isoliert und beheizbar. Die Längsküche wurde mit einem Dreiflammkocher (ohne Piezo-Zündung) ausgestattet. Geheizt wird mit Trumas C-6002-Heizung. Im Heck des Alkovenmobils stehen ein ge-

räumiger Kleiderschrank sowie ein von außen zugängliches Staufach zur Verfügung. Zusatzkosten: 540 Euro.

Tel.: 02583/27-0,
www.lmc-caravan.com





Bürstner Levanto A 530

Länge:
599 cm

Schöne Bescherung

Das Markenzeichen des knapp sechs Meter langen und ab 41.010 Euro teuren Bürstner Levanto A 530 ist sein großer, elegant geschwungener Alkovenvan mit aufgesetzter Acrylglas-Dachhaube. In ihm findet ein 202 mal 152 Zentimeter großes Doppelbett mit komfortablen 75 Zentimeter Sitzhöhe Platz.

Aufgebaut wird der Levanto auf Fiat Ducato 33 mit lediglich 3,3 Tonnen zulässigem

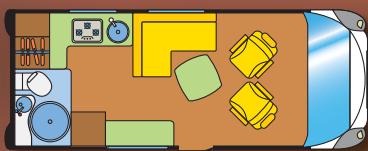
Gesamtgewicht. Als 3,5-Tonner werden zusätzlich 420 Euro für das Bürstner-Mobil fällig. Mehr Leistung (130 anstatt 100 PS) verteuern den A 530 um 2.193 Euro, 157 PS um 3.405 Euro. 3.571 Euro Aufpreis werden für das Viertonnen-Chassis mit 157-PS-Maschine fällig. ABS, Zentralverriegelung für das Fahrerhaus sowie elektrische Fensterheber gehören zur Serienausstattung der Basis.

Beim Aufbau der Kabine geht Bürstner klassische Wege und fertigt sie in Alu-Sandwichbauweise mit Holzgerippe-Verstärkung. Die Wände und das Dach sind insgesamt 30 Millimeter dick und mit 26 Millimeter Styropor isoliert. Der Holzboden hat eine Gesamtstärke von 44 Millimetern.

Aus der Halbdinette und der Längssitzbank im Bug lässt sich ein 210 mal 124/86 Zentimeter großes Zusatzbett bauen.

Ein 150 Liter fassender Kühlschrank, Dreiflammkocher (ohne Piezo-Zündung), die C-6002-Heizung von Truma und derisierte sowie beheizbare 90-Liter-Abwassertank gehören zur serienmäßigen Ausstattung des Bürstner Levanto. Besonders gut gelungen ist die längs platzierte große L-Küche. Zusatzkosten: TÜV, Gasprüfung, Brief 180 Euro, Transport rund 400 Euro.

Tel.: 07851/85-0,
www.buerstner.com



Challenger Elitis 3010



Länge:
595 cm

Extravaganter Franzose

Elitis nennt der zur Trigano-Gruppe gehörende, französische Hersteller Challenger seine extravagant gestylte Integrierten-Baureihe. Mit einer Gesamtlänge von 595 Zentimetern stellt das ab 58.200 Euro teure – bei Eura Mobil in Sprendlingen gefertigte – Modell 3010 den Kompakten unter den insgesamt drei Elitis-

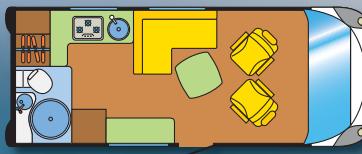
Varianten. Aufgebaut wird der Integrierte auf Basis des Fiat Ducato mit Tiefrahmenchassis und 100 PS Leistung. 130 PS kosten 2.000 Euro Aufpreis, 157 PS 4.250 Euro.

Fahrtür, Hubbett, Motorwärmetauscher-Heizung und 175-Liter-Kühlschrank gehören zur Serienausstattung, Fahrer- und Beifahrerairbag, Fahrer-

haus-Klimaanlage und ABS ebenso. Die Doppelbodenkonstruktion des 3,5-Tonners nimmt die Wasseranlage frostsicher auf und bietet zusätzlichen Stauraum. Die Sandwich-Kabinenwände des Integrierten bestehen aus zwei Lagen Gfk. Dazwischen isoliert 30 Millimeter dicker EPS-Schaum. Die Dachstärke beträgt 32

Millimeter, die Bodenstärke 38 Millimeter. Innendabei: Eine großzügige Sitzgruppe im Bug mit L-Sitzbank und drehbaren Frontsitzen sowie die L-Küche mit Dreiflammkocher (inklusive Piezo-Zündung) und das Heckenbad mit separater Duschkabine, Zusatzkosten: 855 Euro.

Tel.: 02581/9271845,
www.challenger.tm.fr



Eura Mobil Terrestra I 560 LB

Markante Frontpartie

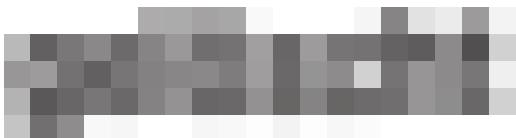
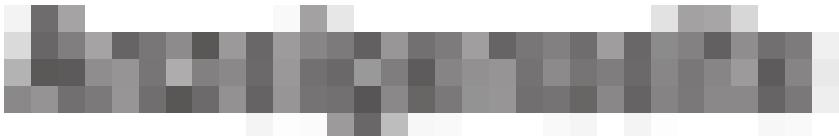
Mit seiner markanten Front sticht der 5,99 Meter lange und ab 58.950 Euro teure Terrestra 560 LB aus der Masse der Reisemobile hervor. Diese Front besteht aus mehreren Gfk-Teilen, eine Tatsache, die der Reparaturfreundlichkeit dieser Wagenpartie entgegenkommt.

Eura Mobil baut den kompakten 3,5-Tonner auf den Fiat Ducato mit Breitspur-Tiefrahmenchassis und 130 PS starker Turbodieselmaschine. 157 PS kosten 2.270 Euro Aufpreis, die Auflastung auf vier Tonnen zulässiges Gesamtgewicht 1.410 Euro.

Fahrtür und Hubbett (195 mal 160 Zentimeter) sind Serie. Die Doppelbodenkonstruktion lässt die frostsichere Installation der Wasseranlage zu. ABS ist Serie. Fahrer- und Beifahrerairbag sind nur gegen jeweils 240 und 350 Euro Aufpreis erhältlich.

Die solide Kabinenkonstruktion ist mit der des Challenger Elitis 3010 identisch (siehe oben), die großzügig gestaltete Raumauflteilung und das schicke Interieur ebenfalls. Zusatzkosten: 390 Euro.

Tel.: 06701/203-0,
www.euramobil.de





Hymer B 504 CL

Länge:

599 cm

Der Klassiker

Die B-Klasse von Hymer wird mittlerweile im 26. Produktionsjahr gefertigt und gehört daher zu den Klassikern unter den Integrierten-Bauarten. Der kürzeste Vertreter dieses rollenden Dauerbrenners heißt Hypermobil B 504 CL, misst 599 Zentimeter in der Länge und ist ab 49.990 Euro zu haben. Als Basis dient dem Integrierten der Fiat Ducato mit Serienchassis und 130 PS

Leistung. 157 PS erhöhen den Kaufpreis um 2.340 Euro, 3,85 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht um 250 Euro und vier Tonnen um 1.370 Euro.

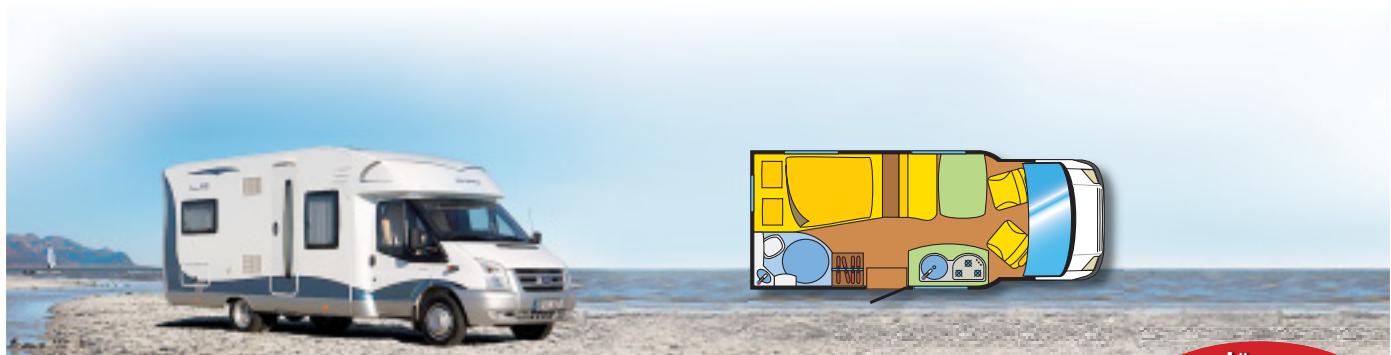
ABS, ASR, EBD und das 195 mal 140/120 Zentimeter große Hubbett gehören zur Serienausstattung.

Dach und Wände sind in Alu-Sandwichbauweise mit einer Gesamtstärke von 35 Millimetern und einer 30 Milli-

meter dicken Isolierung aus PUAL-Schaum gefertigt. Der Unterboden besteht aus einem GfK-Holz-Verbund (16 und 28 mm stark). Der 100 Liter fassende Abwassertank ist unterflur montiert, jedoch serienmäßig isoliert und auch beheizbar. Ebenfalls ab Werk mit dabei: die Truma-C-6002-Heizung sowie ein Dreiflammkocher. Familientauglich wird der 504 CL dank seiner quer montierten Etagen-

betten im Heck. Zur Garage mutiert der darunter liegende Stauraum, wenn man die untere Liege hochklappt. Die restliche Einrichtung des Klassikers setzt sich aus einem gut durchdachten, längs angeordneten Vario-Bad, einer Längsküche sowie einer L-Sitzbank vorne zusammen. Zusatzkosten: rund 500 Euro.

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



Hobby Siesta T 555 FS

Länge:

584 cm

Nomen est omen

Hobby nennt seine neue Alkoven- und Teilintegrierten-Baureihe Siesta und beschwört damit geradezu erholsame Tage mit den Reisemobilen aus dem hohen Norden herauf. Den kürzesten Teilintegrierten im Siesta-Programm stellt der 5,84 Meter lange und 37.420 Euro teure T 555 FS auf Ford Transit mit Flachbodenchassis und der Grundmotorisierung (110

PS). Für 600 Euro Aufpreis arbeiten 130 PS unter seiner Motorhaube. Fahrer- und Beifahrerairbag sind Serie, ABS, EBD und Tempomat auch. Die Alu-Sandwichkabine mit Holzgerippe-Verstärkung besteht aus einem 33,6 Millimeter dicken Dach, ebenso starken Wänden und einer Styropor-Isolierung von 30 Millimetern. Der Holzboden ist 90 Millimeter hoch.

Zur Serienausstattung des Siesta T 555 FS gehören ein 112 Liter großer Kühlenschrank, ein Backofen mit Grillfunktion, die C-4002-Heizung von Truma sowie eine Längsküche mit Dreiflammkocher, der leider ohne Piezo-Zündung auskommen muss. Der 92 Liter fassende Abwassertank hängt unterflur und ist serienmäßig isoliert und beheizbar.

Die Einrichtung des Teilintegrierten: Halbdinette, Längsheckbad mit integrierter Duschkabine sowie ein 200 mal 124/100 Zentimeter großes Längsheckbett mit darunter liegendem Stauraum. Zusatzkosten: TÜV, Gasprüfung und Kfz-Schein 155 Euro. Überführung rund 400 Euro.

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

Knaus V-Liner 550 MG

Länge:
597 cm

In Form gebracht

Mit dem knapp unter sechs Meter langen und 49.530 Euro teuren V-Liner setzt Knaus auf ein futuristisches Design und ein hohes Maß an Funktionalität. Der Vollintegrierte baut auf Renault Master mit Flachbodenchassis und 100-PS-Turbo-dieselmotor auf. Sollen 120 Pferdestärken unter der Aufsehen erregenden Front arbeiten, kostet der V-Liner 51.300 Euro. Mit dem 146 PS leistenden Motor kommt der Integrierte auf 53.120 Euro. ABS, Fahrer-Airbag und verstärkte Hinterradfedern sind Serie, genau wie die Silbermetallic-Lackierung des 3,5-Tonners. Der Beifahrer-Airbag ist für 467 Euro Aufpreis erhältlich.

Die glattwandige Alukabine ist im Sandwichverfahren mit Holzgerippe-Verstärkung gefertigt. Die Wand- und Dachstärke beträgt 33 Millimeter, die Bodenstärke 40 Millimeter. Isoliert

wird mit 28 Millimeter dicken Styroporplatten. Gegen 200 Euro Aufpreis erhält der Kunde den V-Liner mit isoliertem und beheizbarem Unterflur-Abwassertank. Serienmäßig mit dabei sind ein 60-Liter-Kühlschrank, ein Zweiflammkocher, die Fahrertür und die Truma-C-4002-Heizung.

Aufgrund der geringen Kabinen-Innenbreite von lediglich 196 Zentimetern muss der V-Liner mit einem Clubessel und drehbaren Frontsitzen im Bug auskommen, eine Habdinette mit Sitzbank ist vom Hersteller nicht vorgesehen. Und um Platz zu sparen, lässt sich das Waschbecken im Längsbett praktischerweise in den Garagenraum unter das 196 mal 145/135 Zentimeter große Heckbett schwenken. Zusatzkosten: etwa 500 Euro.

 Tel.: 08583/21-0,
www.knaus.de

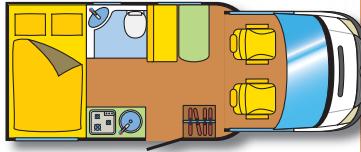


C.I. Carioca 592 P

Länge:
599 cm

Der Preisbrecher

Knapp unter der Sechs-Meter-Hürde bleibt der 5,99 Meter lange und schon ab 30.390 Euro erhältliche Carioca 592 P des italienischen Herstellers C.I. Als 3,5-Tonner konzipiert und auf Ford Transit mit Flachbodenchassis und 110-PS-Turbodieselmotor aufgebaut, gehören ABS, ASR sowie Fahrer- und Beifahrer-Airbag zur Serienausstattung des Basisfahrzeugs. Die Alu-Kabine ist im Sandwichverfahren mit Holzgerippe gefertigt, Dach



und Wände sind 31 Millimeter dick und mit 27 Millimeter Polystyrol isoliert. Die Bodenstärke (Holz) beträgt insgesamt 48 Millimeter.

Die Serienausstattung des Carioca 592 P umfasst unter anderem eine (vergleichsweise



billige) Truma-3004-K-Heizung und einen Dreiflammkocher mit Piezo-Zündung. Der 105 Liter fassende Unterflur-Abwassertank lässt sich nicht isolieren und beheizen.

Das Bad ist mit einer integrierten Duschcabine ausge-

stattet. Unter dem quer und erhöht montierten, 216 mal 130 Zentimeter großen Heckbett ergibt sich eine geräumige Heckgarage. Zusatzkosten: etwa 1.500 Euro.

Tel.: 02581/9271845,
www.caravansinternational.it

Noch mehr 6-Meter-Mobile

Hersteller	Modell	Länge (cm)	Aufbau ¹	Basis ²	Motor (Serie)	zul. Ges. Gewicht	Außenwände (W/D/B) (mm)	Wandstärken (mm)	Bett vorne (cm)	Bett mitte (cm)	Bett hinten (cm)	Doppelboden	Grundpreis (Euro)
Adria	Coral Sport S 575 SP	599	TI	Fiat	74 KW / 100 PS	3.300	GfK	31 / 31 / 41	–	190 x 50/100	200 x 135	–	38.459,-
	Coral S 640 SP	599	TI	Fiat	81 KW / 110 PS	3.400	GfK	31 / 31 / 41	–	175 x 50/100	200 x 130	–	48.209,-
Bimobil	VL 326	585	Alk	VW	75 KW / 102 PS	3.000	Alu	45 / 45 / 60	204 x 150	–	199 x 130	–	64.180,-
Blucamp	Fly 15	586	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.300	GfK	32 / 35 / 72	220 x 145	182 x 120	–	–	34.040,-
Challenger	Genesis 33	599	Alk	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	217 x 155	176 x 130	2 x 215 x 82	–	35.080,-
	Genesis 31	599	Alk	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	217 x 155	176 x 65	215 x 142	–	35.290,-
	Genesis 32	567	TI	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	–	176 x 65	196 x 135	–	35.290,-
	Genesis 34	599	TI	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	–	176 x 65	215 x 142	–	36.120,-
Chausson	Flash S3	599	Alk	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	217 x 155	176 x 130	2 x 215 x 82	–	–
35.080	Flash 01	599	Alk	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	217 x 155	175 x 65	215 x 142	–	35.290,-
	Flash 02	567	TI	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	–	176 x 65	196 x 135	–	35.290,-
	Flash 04	599	TI	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	30 / 35 / 60	–	176 x 65	215 x 142	–	36.120,-
	Alteo 159	595	VI	Fiat	96 KW / 130 PS	3.500	GfK	30 / 36 / 42	195 x 160	–	–	Ja	58.200,-
Cristall	A 511	599	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.500	Alu/GfK	30 / 41 / 42	210 x 143	195 x 130	–	–	44.690,-
Dethleffs	Advantage A 5831	598	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.495	Alu	33 / 33 / 41	211 x 147	175 x 135	–	–	38.399,-
	Fortero Globevan T1	596	TI	Ford	96 KW / 130 PS	3.500	Alu	33 / 33 / 41	–	–	191 x 135/129	–	36.499,-
	Globus I 1	599	VI	Fiat	74 KW / 100 PS	3.495	Alu	33 / 33 / 41	190 x 140	–	192 x 125/119	–	43.699,-
Eura	Profil A 580 LS	599	Alk	Ford	96 KW / 130 PS	3.500	GfK	35 / 36 / 38	211 x 160	190 x 130	–	Ja	39.950,-
	Terrestra A 530 MS	568	Alk	Fiat	96 KW / 130 PS	3.500	GfK	30 / 36 / 42	211 x 162	190 x 107	–	Ja	44.950,-
Hehn	540 HIT	560	Alk	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	Alu	27 / 34 / 39	210 x 145	–	210 x 145	–	38.210,-
	580 HS/F	599	Alk	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	Alu	27 / 34 / 39	210 x 145	–	208 x 155	–	40.260,-
	Rheinstar	566	TI	Ford	85 KW / 115 PS	3.500	Alu	27 / 34 / 39	–	–	210 x 142	–	42.800,-
	Rheinstar 570 Compact	580	TI	Ford	85 KW / 115 PS	3.500	Alu	27 / 34 / 39	–	–	200 x 138	–	43.550,-
Heku	H 499	499	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.000	Alu	34 / 34 / 40	215 x 155	210 x 140	–	–	38.950,-
Knaus	Sport Traveller 500 D	558	Alk	Ren.	74 KW / 100 PS	3.500	Alu	33 / 33 / 40	210 x 160	184 x 100	2 x 210 x 800	–	35.430,-
	Sun Traveller 550 D	596	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.500	Alu	33 / 33 / 40	210 x 160	196 x 100	–	Ja	42.710,-
McLouis	Lagan 210	577	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.000	GfK	33 / 33 / 70	220 x 157	180 x 125	–	–	32.640,-
	Lagan 252	577	TI	Fiat	74 KW / 100 PS	3.000	GfK	33 / 33 / 70	–	–	192 x 138	–	33.680,-
Miller	Winnipeg	573	Alk	Fiat	74 KW / 100 PS	3.000	GfK	33 / 33 / 70	220 x 157	180 x 125	–	–	30.900,-
	Ontario	570	TI	Fiat	74 KW / 100 PS	3.000	GfK	33 / 33 / 70	–	–	192 x 138	–	30.900,-
Rapido	Randonneur 707 F	599	TI	Fiat	96 KW / 130 PS	3.300	GfK	30 / 30 / 40	–	–	198 x 135	–	49.700,-
Rimor	Katamarano 11 P	599	TI	Ford	81 KW / 110 PS	3.500	GfK	32 / 32 / 50	–	–	192 x 128	–	31.400,-
Robel	Delmun 580 H	583	Alk	VW	75 KW / 102 PS	3.500	GfK	35 / 35 / 52	200 x 140	–	200 x 130	Ja	65.000,-
	Delmun 595 H	598	Alk	VW	75 KW / 102 PS	3.500	GfK	35 / 35 / 52	200 x 140	–	200 x 145	Ja	66.000,-
Seitz	Tikro K2	537	TI	Peu.	88 KW / 120 PS	3.500	GfK	30 / 30 / 40	–	–	199 x 130	Ja	39.000,-
Wingamm	Micross	530	TI	VW	96 KW / 130 PS	3.000	GfK	30 / 30 / 30	190 x 135	190 x 120	–	–	57.826,-
	Oasi 540 C	542	TI	Fiat	96 KW / 130 PS	3.500	GfK	30 / 30 / 30	197 x 134	190 x 120	–	–	51.040,-

¹ Alk = Alkoven, TI = Teilintegriert, VI = Vollintegriert · ² Fiat = Fiat Ducato, VW = VW T5, Ford = Ford Transit, Ren. = Renault Master, Peu. = Peugeot Boxer

Elnagh Baron 120 L

Länge:
589 cm

Adel verpflichtet

Der zur SEA-Gruppe gehörende italienische Hersteller Elnagh tauft seine Einsteiger-Klasse Baron. Dem kürzesten Adelsspross im Teilintegrierten-Segment geben die Mailänder Reisemobilbauer die Modellbezeichnung 120 L mit auf den Weg. Der kleine Baron misst 5,89 Meter in der Länge und kostet 33.680 Euro. Auf Fiat Ducato aufbauend, rollt er in der Basisversion lediglich als Dreitonner vom Band. Das fast zwingend erforderliche 3,3-Tonnen-Chassis, das eine halbwegs vernünftige Zuladekapazität erst ermöglicht, gibt es nur gegen 780 Euro Aufpreis. Als 3,5-Tonner wird der Baron 120 L überhaupt nicht angeboten – schade.

Die Grundmotorisierung leistet 100 PS. 30 Pferdestärken mehr erfordern einen finanziellen Zusatzaufwand von 3.100 Euro. Die GfK-Sandwichkabine besitzt 34 Millimeter dicke

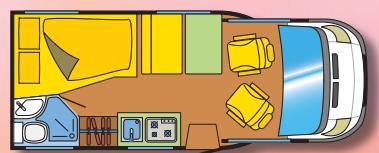
Wände und ein ebenso starkes Dach mit 30 Millimeter dicker Isolierung aus Styropor. Der Holzboden ist insgesamt 40 Millimeter stark.

ABS, Fahrerairbag, elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung sind serienmäßig im Lieferumfang des Basisfahrzeugs enthalten. Eine Truma-C-4002-Heizung, 90-Liter-Kühlschrank und Drei-flammkocher gehören zur Serienausstattung des Aufbaus.

Isolierung und Beheizbarkeit des unterflur montierten 100-Liter-Abwassertanks sind bei Elnagh auch gegen Aufpreis nicht vorgesehen.

Das längs im Heck eingegebene Bett des Baron besitzt für eine Reisemobildieserkompakten Kategorie noch akzeptable Abmessungen von 198 mal 139/124 Zentimeter. Zusatzkosten: rund 1.290 Euro.

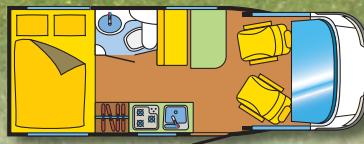
Tel.: 02581/78966-10,
www.elnagh.com



Dethleffs Globebus T

Länge:
598 cm

Im Dreier- pack



Dethleffs schlägt mit dem Globebus T im Kompaktsegment gleich dreifach zu. Den 37.499 Euro teuren und 5,98 Meter langen Globebus T bietet der Reisemobilhersteller aus dem Allgäu gleich in drei Grundrissvarianten an: mit Heckrundsitzgruppe, Quer-Heckbett und Längsheckbett.

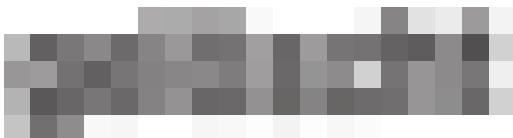
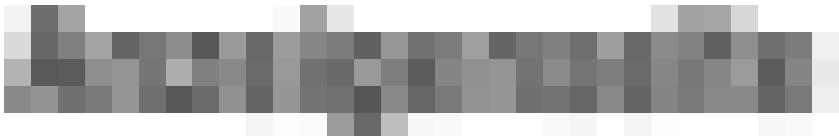
Der Globebus T baut auf dem Fiat Ducato mit Werkstiftrahmen-Chassis und 100 PS Leistung auf. Gegen 1.765 Euro Aufpreis treiben den 3,495-Tonner 130 Pferdestärken an, 4.109 Euro werden zusätzlich für 157 PS fällig. Fahrer-Airbag, ABS, EBD sowie elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung gehören zur Serienausstattung des Basisfahrzeugs.

Im bewährten Sandwichverfahren gefertigt und mit einem Holzgerippe verstärkt, kommen Alu-Wände (34 Milli-

meter Gesamtstärke) mit 30 Millimeter dicker Isolierung aus Styrofoam zum Einsatz. Die Holzplatte am Boden ist insgesamt 41 Millimeter dick.

Zur Serienausstattung des Globebus T gehören die Truma-C-6002-Heizung und ein 97-Liter-Kühlschrank. Der Dreiflammkocher ist serienmäßig mit einer elektronischen Zündung ausgestattet. Das ist sehr lobenswert, erleichtert es doch die Arbeit am mobilen Herd. Den 90 Liter aufnehmenden Abwassertank hängen die Allgäuer unter den Fahrzeugboden. Gegen 105 Euro Aufpreis isoliert Dethleffs ihn und beheizt ihn zusätzlich. Damit erhöht sich die Wintertauglichkeit des Teilintegrierten deutlich. Zusatzkosten: rund 400 Euro.

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



Fahrer-Assistenzsystem

Linientreuer Zeitgenosse

Albrecht, bei Autofahrern bekannt für seine CB-Funkgeräte und PMR-Handys, bietet neuerdings ein Assistenzsystem an, das die Sicherheit insbesondere auf langen Reisen verbessern soll. FAS 100 ist ein intelligentes Video-Analysesystem, das die bewegten Bilder einer mitgelieferten Kamera und die Signale eines integrierten GPS-Empfängers auswertet und beurteilt.

Das Hauptaugenmerk des FAS 100 liegt auf der Erkennung von Spurbegrenzungen, die dem System ermöglicht, bei Verlassen der eigenen Fahrbahn den Fahrer zu warnen und Unfälle durch den berüchtigten Sekundenschlaf zu verhindern.

Das Satellitensignal setzt FAS 100 ein, um Geschwindigkeiten und Beschleunigungen zu ermitteln. So weist das System auf das Erreichen einer zuvor festgelegten Geschwindigkeit hin. Im Falle eines Unfalls, den FAS 100 an der großen Verzögerung erkennt, findet sich auf einem internen Speicher ein Mitschnitt des Kamerasbildes wieder, von zwölf Sekunden vor bis sechs Sekunden nach dem Crash. Den Speicher kann allerdings nur Hersteller Albrecht auslesen. Ein Stau-

und Ampelassistent meldet dem Fahrer zudem, wenn die Fahrzeuge vor ihm sich in Bewegung setzen.

Das System ist in zwei Versionen – für Pkw und Lkw – erhältlich und kostet jeweils 700 Euro. Tel.: 0900/1234222 (69 Cent/Minute), www.albrecht-online.de.

Für die meisten Reisemobile eignet sich die Lkw-Variante. Die Erkennung der Randstreifen und das Verlassen der Fahrspur erkennt das System überraschend gut, wenngleich nicht zu 100 Prozent. So hat das Gerät Schwierigkeiten, wenn keine Fahrbahnmarkierungen vorhanden sind. Zwar warnt FAS 100 bei nahezu jedem Fahrbahnwechsel und Überholmanöver, der voreingestellte Warnton ist allerdings zu moderat, um aufzuschrecken.

Unerklärlich war die regelmäßige Arbeitsverweigerung vom Start weg. Die Vermutung, dass ein Wackelkontakt am Zigarettenanzünder vorliegen könnte, bestätigte sich nicht. Auch in anderen Fahrzeugen trat dieses Verhalten auf. Bei einem Preis von 700 Euro kaum zu akzeptieren.

Während im normalen Betrieb das System mit der

Fahrzeugzündung gestartet wird, sind Änderungen der Einstellungen unkomfortabel. Nur akustisch erhält der Bediener Rückmeldungen. Ein Display wäre hier von Vorteil.

Das System scheint interessant für Fahrer, die unter allen Umständen ein Ziel fristgerecht erreichen müssen und oft gegen jede Vernunft lange Lenkzeiten und Übermüdung in Kauf nehmen. Zu dieser Klientel sollten Reisemobilisten, die ihr Bett stets dabei haben und die Fahrtüchtigkeit problemlos am Straßenrand auffrischen können, allerdings nicht gehören.

Auch die Aufzeichnung eines Unfalls hört sich nur im ersten Moment gut an. Es steht allerdings zu befürchten, dass die Filme der nach vorn gerichteten Kamera in den meisten Fällen nur die Schuld des Mobilisten dokumentieren, der irgendwo auffährt, weil er etwa den Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat.



Das Fahrerassistenzsystem von Albrecht soll das Reisemobil auf Kurs halten.

Bewertung

- Funktion
- Zuverlässigkeit
- Nutzen
- Preis



Zubehörkataloge Augenschmaus

Die beste Zeit des Jahres für Reisemobilisten beginnt, denn von den Zubehörgroßhändlern Freiko/Frankana, Fritz Berger, Movera und Reimo sind soeben die Kataloge für die Saison 2007 erschienen. Sie liegen bei den jeweils angeschlossenen Händlern kostenlos aus, lassen sich alternativ aber auch telefonisch oder im Internet anfordern. Während der Sulzemooser Handelsgigant Freistaat einen eigenen attraktiven Katalog gestalten ließ, der ebenfalls ab sofort verfügbar ist, ba-

siert die Produktübersicht von Händler Pieper aus Gladbeck auf Frankanas Kreativwerk. Der Clou dabei: Pieper bietet über gesamte Jahr auf fast alle Artikel einen Nachlass von zehn Prozent auf die Katalogpreise, um das 35-jährige Bestehen der Firma zu feiern.

Hier gibt's die Kataloge:

Freiko/Frankana,
Tel.: 09339/97130,
www.freiko.de oder
Tel.: 09332/50770,
www.frankana.de

Fritz Berger, Tel.: 01805/330100 (14 Cent/Min.),
www.fritz-berger.de

Freistaat, Tel.: 08135/937100,
www.derfreistaat.de

Movera, Tel.: 07524/7000,
www.movera.de

Pieper, Tel.: 02043/69943,
www.pieper-freizeit.de

Reimo, Tel.: 06103/400521,
www.reimo.de

Die diversen Zubehörprospekte bieten wieder Nützliches in Hülle und Fülle.



Radzierblenden Schöne Beine

Die Firma Schwinn aus Aulendorf bietet für nahezu jedes Reisemobil passende Radzierblenden an, die dank des verwendeten Materials große Stabilität und Langlebigkeit versprechen. Der polierte Edelstahl sieht glänzend aus und rostet

nicht. Beschichtungen, die abplatzen könnten, gibt es nicht.

Für Reisemobile mit normaler Bereifung offeriert Schwinn Blenden zum Klemmen, während Mobile mit Zwillingsbereifung hinten spezielle Versionen erhalten, die sich über einen Adapter verschrauben lassen. Jeweils vier Radzierblenden für ein Reisemobil kosten ab 170 Euro.

Tel.: 07525/529429,
www.womo-world.de



Radzierblenden von Schwinn lassen ein Mobil glänzend aussehen.

Satellitenempfang Suchmaschine

Die Ausrichtung des Parabolspiegels auf einen bestimmten Satelliten erleichtert das Suchmodul SSC von Alden. Das System wird in die Leitung von der Antenne zum Receiver eingeschleift und piepst, wenn die Satellitenschüssel genau auf den zuvor eingestellten Satelliten zeigt. Wählen kann der Camper dabei zwischen Astra, Hotbird AB3 und Hispasat.

Der Satfinder SSC ist laut Alden unentbehrlich bei digitalem Satellitenempfang und eignet sich für alle Systeme, die von Hand auszurichten sind. Diese so genannten manuellen Systeme sind ohne Hilfsmittel kaum auszurichten, da die Antenne nicht wie bei analogem Empfang kontinuierlich geschwenkt werden darf, sondern in kleinen Schritten zu drehen ist. Denn um ein Bild

aus dem digitalen Datenstrom zu generieren, benötigt der Receiver stets einige Sekunden. Der SatFinder dagegen erkennt ein nutzbares Signal in Sekundenbruchteilen und ordnet es sofort einem Satelliten zu. SSC kostet 200 Euro. Als Zubehör bietet Alden zudem eine Infrarot-Fernbedienung an.

Tel.: 06196/927900,
www.sat-welt.com



Dank Satellitenfinder von Alden sitzt der Camper schneller vor der Glotze.

Bordnetz

Zur Überbrückung

Der MemorySafer von APA hilft bei Arbeiten am Bordnetz, indem er an Stelle der abgeklemmten Batterie elektrische Verbraucher wie Alarmanlagen, Wegfahrsperren, Zentralverriegelungen oder Autoradios mit Energie versorgt. Die genannten Systeme verweigern nach einer Stromunterbrechung den Betrieb und verlangen zumindest eine Freischaltung per Code oder gar den Gang in die Werkstatt. Diese zusätzliche Arbeit – angefangen bei der Suche nach den notwendigen Unterlagen – erspart der MemorySafer.

Den nützlichen Helfer steckt der Reise-

mobilist in den Zigarettenanzünder, bevor er die Batterie abklemmt. So übernimmt MemorySafer deren Funktion. Den Strom erhält das System wahlweise von einer 9-Volt-Blockbatterie oder einer zweiten 12-Volt-Batterie, die der Mobilist allerdings zusätzlich vorhalten muss. MemorySafer kostet bei APA 20 Euro.

Tel.: 0711/514052,
www.apa-online.de

Bewertung

- + verhindert Datenverlust**
- + Preis**
- Funktioniert bei vielen Fahrzeugen nur bei eingeschalteter Zündung**



Willkommener
Besuch darf rein,
üble Stecher
bleiben dank
Fadengardine
draußen.

**Insekenschutz**

Plagegeister bleiben draußen

Für die Aufbautür von Reisemobilen bietet Caravanausstatter Sippel aus Herleshausen einen schmucken Fliegenschutz an. Die so genannte Fadengardine ist in gut einem Dutzend Farben verfügbar und innerhalb weniger Minuten montiert. Am Mobil hält sie zum Beispiel über ein angenähtes Klettband, dessen Gegenstück am Türrahmen klebt. So lässt sich die Gardine zum Waschen schnell und problemlos wieder abnehmen.

Aber auch andere Arten der Befestigung sind möglich.

Die Gardine ist ursprünglich 2,50 Meter lang und lässt sich per Schere kürzen, ohne Schaden zu nehmen. Die Breite von 1,40 Meter erlaubt es, die Gardine umzuschlagen und die Dichte der einzelnen Fäden zu erhöhen. Der adrette Insekenschutz kostet bei Innenausstatter Sippel 35 Euro.

Tel.: 05654/923292, www.caravanausstatter-sippel.de

Alarmanlage

Elektronischer Wächter

Eine Reisemobilsicherung, die über Telefon alarmiert, bietet Coniugo zu einem attraktiven Preis an. Zur optionalen Ausstattung der GSM Scout zählen Tür- und Fensterkontakte, ein Temperaturfühler, ein Rauchmelder, ein Feuchtesensor, ein Schwimmerkontakt, ein Bewegungs- sowie ein Gasmelder. Bis zu vier Alarmkreise kann das System überwachen.

Zwei von Hause aus im Modell GSM Scout active vorhandene Relais-Schaltkontakte erlauben zudem das Einschalten

der Heizung, einer Sirene oder anderer elektrischer Geräte aus der Ferne. Ein GPS-Empfänger, der stets den aktuellen Standort des überwachten Mobils verrät, ist serienmäßig in das Steuerkästchen der Variante GSM Scout GPS eingebaut.

Das Steuermodul des GSM Scout kostet je nach Ausführung zwischen 210 und 400 Euro. Die Sensoren kosten zusätzlich zwischen 10 und 130 Euro.

Tel.: 03303/409639,
www.coniugo.de



GSM Scout –
ein unscheinbares
Kästchen, das vieles kann.

Adressensammlung für den PC

Camper und Computer

Unter dem ungewöhnlichen Namen CampingSchaf bietet Josef Wabbels einen, wie er es nennt, Campingnavigator an. Die Software läuft auf Windows-PC wie auf Rechnern von Apple und stellt Adressen von 16.000 europäischen Campingplätzen sowie einigen Stellplätzen in einem der gängigen Browser dar, sei es Internet Explorer, Firefox oder Safari. Für einen Großteil der Urlaubsziele nennt das tierische Produkt sogar die geografischen Koordinaten, E-Mail- und Internetadressen. Über einen Internetzugang lassen sich per angegebenem Link detailliertere Informationen beim Campingplatzbetreiber abrufen oder gar der Stellplatz buchen. CampingSchaf kostet 15 Euro.

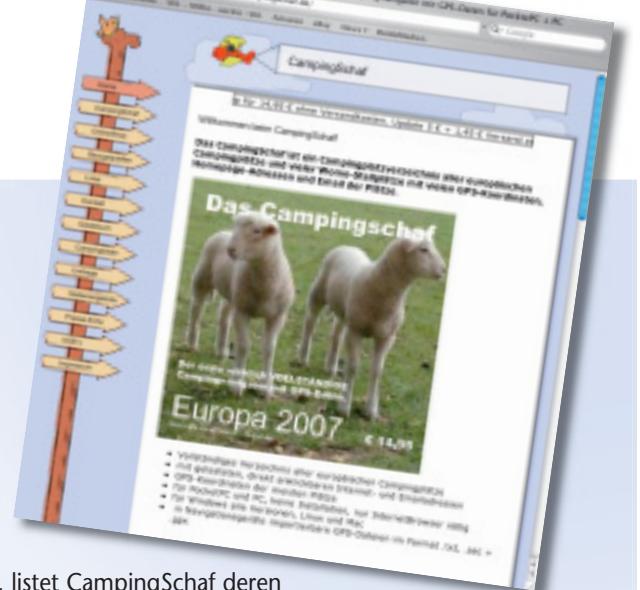
 Tel.: 0621/631315,
www.campingschaf.de



Die Campingplätze sind zunächst nach Ländern geordnet. Hat der Camper sich auf ein Land festgelegt, kann er Campingplätze nach Städten oder Postleitzahlen suchen, in Deutschland zusätzlich nach Bundesländern. Außerdem publiziert das umfangreiche Werk Adressen ausgewählter Reisemobilhersteller und -händler.

Auf schmückendes Beiwerk verzichtet Wabbels größtenteils. Eine Werbung hier und da, sowie das eine oder andere Bild – vermutlich aus dem privaten Fotoalbum des Autors – schrecken aber eher ab, als dass sie Urlaubsstimmung aufkommen lassen.

Bezüglich Deutschlands Autobahnen offeriert Wabbels einen besonderen Service: Wählt der User eine Schnellstraße anhand ihrer Nummer



aus, listet CampingSchaf deren Ausfahrten, Rastplätze und in der Nähe liegende Campingplätze mit den jeweils zugehörigen Koordinaten auf.

Das Sammelsurium ist eine brauchbare Planungshilfe für Mobilisten, die gerne auf Campingplätzen nächtigen. Wegen der schlicken Präsentation macht es allerdings keine Freude, nur so aufs Geratewohl im Datenbestand zu stöbern. An der Darstellung sollte der Autor deshalb – ebenso wie am Produktnamen – dringend feilen.

Die Software von Josef Wabbels nennt europäische Campingplätze – in Ost und West.

Bewertung

-  **Adressfülle**
-  **Internetlinks**
-  **Nutzen**
-  **Aufmachung**
-  **Informationstiefe**





Stehhilfen

Alles über Hubstützen: Welche Systeme es gibt, was diese unterscheidet und für welche Reisemobile die kleinen Kraftprotze jeweils am besten geeignet sind.

Ein Lkw donnert vorbei, und schon ist es passiert. Das Mobil schaukelt sich auf und der Wein schwappt über. Doch damit ist nun Schluss. Es ist Zeit für eine Hubstütze. Die Zubehörkataloge bieten eine ganze Palette davon an. Dort gibt es Systeme, die mühevoll Kurben erfordern, und andere, die ein simpler Druck auf den Knopf ins Bewegung bringt. Systeme, die nur abstützen, und Systeme, die das Reisemobil waagerecht ausrichten. REISEMOBIL INTERNATIONAL erleichtert Ihnen die Orientierung.

Wer knapp bei Kasse ist oder sich körperlich unverdutzt fühlt, wählt die einfache mechanische Variante. Per Handkurbel fährt die Stütze

nach unten und hebt das Chassis leicht aus den Federn. Das verleiht Stabilität. Ein Glück nur, dass die schweißtreibende Arbeit lediglich an zwei üblicherweise rechts und links am Heck montierten Stützen zu verrichten ist. Die reichen aus. Willkommene Erleichterung verschafft allenfalls ein Akkuschrauber, der die Handkurbel ersetzt. Für ihn sollte der Reisemobilist ein Plätzchen reservieren.

Käufer elektrischer Systeme genießen von Beginn an motorische Unterstützung, zahlen dafür aber etwas mehr. Oft sind die Stützen nur aufgerüstete mechanische Versionen. Ein fest installierter Elektromotor treibt dann anstatt einer Handkurbel

die Spindel an. Der grundlegende Mechanismus der Stütze bleibt unverändert. Es gibt aber auch spezielle Ausführungen, die den Motor perfekt in die Konstruktion integrieren.

Elektrische Stützen bieten aber noch einen zusätzlichen Komfort: die Fernbedienung. Als Handfunksender oder Festeinbau im Wohnraum übermitteln sie Kommandos an die mehrere Meter entfernte Hubstützenanlage. Das ist bequem und erspart bei Regen den Gang nach draußen.

Hydraulische Systeme stellen das Nonplusultra dar. Funktion, aber auch Preis und Montageaufwand sind nicht zu übertreffen. Doch dafür gibt's auf dem Stellplatz stets ein

Schauspiel: Ist das System aktiviert, fährt wie von Geisterhand jeder Kolben bis zu einer individuellen Position aus. Ziel: das Reisemobil waagerecht stellen. Fachleute nennen diesen Vorgang Nivellieren. Natürlich funktioniert er nur mit vier Stützen und einer in die Automatik integrierten Wasserwaage.

Aber aufwändigere Systeme haben auch mehr Schwachstellen. Die sehen Kritiker von Hydrauliksystemen vor allem in der Dictheit des Leitungssystems. Führende Hersteller wie Goldschmitt begegnen dem erfolgreich mit robusten Leitungen und konstruktiven Lösungen (siehe auch Interview) – fünf Jahre Garantie zeugen bei Goldschmitt zudem vom Ver-

trauen ins Produkt. Der Höpfinger Premiumanbieter löst auch ein anderes Problem: Wie die Stützen einfahren, wenn Elektromotor oder Hydraulikpumpe defekt sind? Bei einigen Produkten hilft dann nur der Anruf beim ADAC, während Goldschmitt-Kunden eine Handpumpe mitgeliefert bekommen und zudem an ihrer Anlage ein von Hand bedienbares, patentiertes Entlüftungsventil vorfinden.

Knapp ein Dutzend Anbieter von Hubstützen gibt es auf dem hiesigen Markt. Allen voran Al-Ko. Der renommierte Hersteller aus Kötz bietet derzeit mechanische und elektrische Stützen an, allerdings nur zur Stabilisierung. Vom Nivellieren mittels Stützen rät der Produktverantwortliche ab und verweist auf Auffahrkeile. Markus Mairon, erfahrener Entwickler von Hubstützen hydraulischer Art, relativiert diese Aussage: Billige mechanische oder elektrische Stützen seien zum Nivellieren ungeeignet, nicht aber hochwertige Hydraulikstützen. Der Entwicklungschef der Goldschmitt AG hält sehr gute Hydraulikstützen sogar als Wagenheber für ausreichend geeignet – etwas, das handelsübliche Stützen niemals leisten dürfen.

Ein so genannter Freischwenkmechanismus der Stützen von Al-Ko verhindert Schäden, falls der Reisemobilist unbedacht losfährt. Die noch ausgefahrenen Stützen klappen einfach nach vorne oder hinten weg – simpel, aber gut.

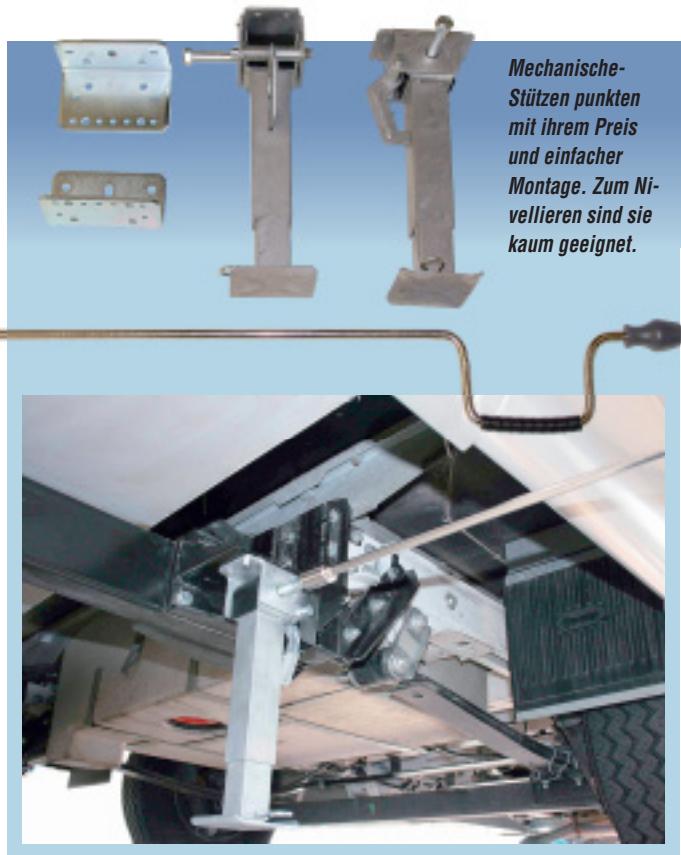
Die elektrischen Al-Ko-Stützen besitzen zusätzliche Sicherheitsfunktionen und erlauben es bei Stromausfällen, sie per Hand zu bedienen. So lassen sie sich erst nach Betätigen eines Schalters ein- oder ausfahren. Schaltet der Fahrer die Zündung ein, ertönt bei ausgefahrenen Stützen ein Warnsignal. Per Handfunksender steuert der Mobilist die Stützen aus der Ferne.

E&P aus Elsdorf bietet hydraulische Systeme für alle Fahrzeuggrößen an. Sie sind zum Nivellieren gedacht und funktionieren je nach Wunsch voll- oder halbautomatisch, stellen den Hub also allein ein oder erlauben den manuellen Eingriff durch den Reisemobilfahrer. Die Fernbedienung findet im Fahrzeug in der Nähe der anderen Kontroll- und Bedienpaneele einen Platz.

Die Kolben der Hydraulikzylinder bewegen sich nur bei angezogener Handbremse. Wird diese gelöst und die Stützen sind ausgefahren ►



Hubstützen gibt es als hydraulische, mechanische oder elektrische Ausführungen. Die Zylinder der Hydrauliksysteme bleiben meist senkrecht stehen, die Stützen der Konkurrenzsysteme schwenken zur Fahrt nach oben.



Außergewöhnlich wirken die elektrischen Hubstützen Outrigger von Lilie aus Besigheim. Anders als ihre Konkurrenten stützen sie das Reisemobil nicht senkrecht nach unten, sondern in einem Winkel von 45 Grad ab. Beim Einfahren klappt die Stütze waagerecht unter das Mobil. Die Bedienung erfolgt über Kippschalter. Alle mechanischen Teile sind über eine Rutschkupplung vor Überlastung geschützt.

Linnepe aus Ennepetal bietet seine Hubstützen Quicklift als mechanische oder elektrische Variante an. Die mechanische ist nach vorne und hinten umklappbar, sodass kein Schaden am Mobil entsteht, wenn der Fahrer es unbedacht in Bewegung setzt.

Quicklift electric ist ein eigenständiges Produkt, das sich über ein Bedienpanel im Cockpit oder eine Funkfernbedienung steuern und im Notfall

auch per Hand betätigen lässt. Wird die Fahrzeugzündung bei ausgefahrenen Stützen eingeschaltet, warnt das System zunächst und fährt die Stütze nach einigen Sekunden automatisch ein.

Sawiko aus Neuenkirchen vertreibt Stützen von Kesseböhmer. Das mechanische System MoCa punktet durch einfache Montage und geringen Preis. Die Länge der Stütze lässt sich dank eines Stecksystems schnell anpassen. Für die Reise wird die Stütze nach oben geschwenkt, sodass sie am Rahmen anliegt.

Für die Hubstütze von SMV Metall aus Bohmte gilt dasselbe. Allein durch ihre Abmessungen unterscheidet sie sich von Kesseböhmers Stütze.

Die Palette an Hubstützen ist groß, das passende Produkt durch den Vergleich der technischen Daten und die Vorgabe – Stabilisieren oder Nivellieren – trotzdem rasch gefunden. ►

ertönt ein Alarm. Die Stützen werden durch die Hydraulik sowohl aus- als auch eingefahren. Eine Notbedienung per Hand ist möglich. Eine Torsion des Fahrgestells will E&P durch das paarweise Senken der Stützen verhindern.

Goldschmitt konzentriert sich mittlerweile ebenfalls auf hydraulische Stützen. Gerade stellten die Odenwälder ein Produkt speziell für Kastenwagen und Fahrzeuge mit Flachboden vor, die über sehr wenig Bodenfreiheit verfügen. Die neue Stütze bringt es auf etwa 3,5 Tonnen Tragkraft.

Die beiden etablierten Produktlinien Vertical Star und Swing Star sind jeweils in mehreren Größen und zwei Qualitätsstufen verfügbar. Die Farbe Blau markiert dabei die günstigere Variante. Während bei Vertical Star der Kolben senkrecht aus- und einfährt, schwenkt bei Swing Star der ganze Zylinder zusätzlich nach oben, um in Fahrposition zu gelangen.

Die intelligente Steuerungselektronik von Goldschmitt soll

vermeiden, dass der Aufbau sich beim Nivellieren verwindet. Deshalb fährt sie die Stützen wohl überlegt aus und ein – stets paarweise.

Kuhn Autotechnik aus Zelingen vertreibt manuell betätigtes Scherenstützen von Sportcraft und aus eigener Produktion. Ohne sie an den Fahrzeugrahmen zu klappen, wie es bei den anderen mechanischen Stützen üblich ist, besitzen Scherenstützen eine sehr geringe Bauhöhe von gerade zehn Zentimeter. Dadurch bleibt die gewohnte Bodenfreiheit erhalten. Die Konstruktion bietet zudem hohe Tragfähigkeiten und Hubkräfte.

Zusätzlich importiert Kuhn das einzige Nivelliersystem, das auf Hydraulik verzichtet. Gefertigt von Ares aus Vicenza in Italien. Leveltronic arbeitet vollautomatisch, lässt sich über Funk bedienen und hebt auf Wunsch das ganze Fahrzeug an. Es will einen Wagenheber ersetzen und dank elektronischer Kodierung gar als Wegfahrsperrre punkten.



Interview mit Markus Mairon, Chefentwickler bei Goldschmitt

Herr Mairon, wie kann ein Kunde angesichts des übergroßen Angebots gute von schlechten Hubstützen unterscheiden?

Bei elektrischen oder hydraulischen Stützen ist beispielsweise eine fehlende Prüfung auf elektromagnetische Verträglichkeit ein Knockout-Kriterium. Stellen Sie sich vor, was passieren kann, wenn sich bei einem Produkt ohne EMV-Prüfung eine Stütze während der Fahrt senkt und die Anlage versucht, sie wieder zu heben. Im schlimmsten Fall könnte der Airbag auslösen oder sicherheitsrelevante Komponenten wie Lenkung und Bremsanlage gestört werden. Leider lassen nicht alle Anbieter diese vom Gesetzgeber geforderte Prüfung machen. Ein weiteres Merkmal, auf das der Kunde achten sollte, sind Steckverbindungen. Vor allem amerikanische Produkte verfügen über Stecker, die nicht dem Standard IP 67 entsprechen. Diese Pseudo-Steck-

verbindungen sind nicht wasserdicht, zudem halten sie den hohen Strömen, die darin fließen, nicht lange stand und gehen nach einem Jahr kaputt.

Als wichtiges Qualitätskriterium sehe ich auch die Hydraulikpackungen an. Die Kolbenstange sollte möglichst weit gefasst werden, sonst hält die Patrone den gewaltigen Belastungen etwa bei einem schräg stehenden Fahrzeug nicht Stand und leckt binnen kurzer Zeit. An dieser Stelle unterscheiden sich gute und Billigprodukte am meisten voneinander.

Verständlich, schließlich kann niemand in die Stütze hineinschauen. Was aber passiert, wenn die Hydraulikleitungen reißen?

Dieses Szenario gibt es selten und gute Hersteller haben vorgesorgt, etwa Goldschmitt mit einem Rückslagventil in der Anlage, das im sehr unwahrscheinlichen Fall eines Leitungsversagens nur sehr wenig Öl austreten ließe. Außerdem verwenden

wir biologisch abbaubare Öle statt der umweltschädlichen Mineralöle.

Welchen Tipp können Sie für die Dimensionierung der Stützen geben?

Es gibt einen einfachen Daumenwert: Der Kunde nimmt die größte Achslast seines Fahrzeugs, teilt den Wert durch zwei und multipliziert die erhaltene Radlast mit dem Faktor 1,5. Daraus ergibt sich die Dimensionierung, die eine Stütze haben müsste.

Braucht eine hydraulische Hubstütze Pflege?

Es sollte reichen, sie ein- oder zweimal im Jahr mit Wachs einzusprühen. Den Kolben muss man nicht pflegen, da er in der Normalposition im Ölbad liegt. Bleibt die Stütze aber längere Zeit ausgefahren, sollte der Kolben zum Schutz vor Korrosion eingefettet werden. Um die volle Hubfunktion zu bewahren, empfiehlt sich ein Wechsel des Hydrauliköls etwa alle vier Jahre.



Die richtige Stütze für mein Reisemobil

Wie findet der Reisemobilist die passende Stütze für sein Fahrzeug? Der erste Blick gilt dem Fahrzeugschein, nachdem er sich auf ein Funktionsprinzip festgelegt hat. Da die Stützen in der Regel nahe der Achsen am Rahmen verschraubt werden, interessieren für eine erste Rechnung die zulässigen Achslasten. Sollen die Stützen das Reisemobil stabilisieren, vergleichen wir die Achslasten mit den Tragfähigkeiten der Stützen. Die Summe der Tragfähigkeiten zweier Stützen sollte die zulässige Last auf eine Achse erreichen.

Entsprechend sind bei einem zu nivellierenden Reisemobil die so genannten Hubkräfte mit den Achslasten zu vergleichen. Denn um ein Fahrzeug waagerecht auszurichten, müssen die Stützen es gegebenenfalls komplett aus den Federn heben. Dieses Stemmen ist anstrengender als das Halten, weshalb die Hubkraft einer Stütze stets geringer ausfällt als ihre statische Tragfähigkeit. Oder anders ausgedrückt: Ein Reisemobil zu nivellieren erfordert stärkere Stützen als das Stabilisieren. Wer die Achslasten seines reisefertig gepackten Mobils kennt, braucht den



Ein Mobil zu nivellieren erfordert vorn und hinten angebrachte Hubstützen.

Fahrzeugschein nicht unbedingt. Besser sind nur die exakten Radlasten, um die Stützen direkt anhand ihrer technischen Daten auswählen.

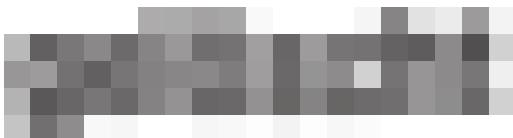
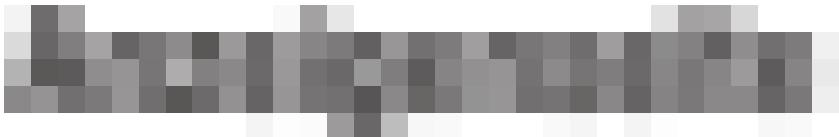
Ob die Stützen überhaupt unters Mobil passen, verrät ein Vergleich der Rahmenhöhe des Chassis mit der minimalen Bauhöhe der Stütze. Die Bauhöhe sollte mindestens zehn Millimeter geringer ausfallen als der Abstand von der

Oberkante des Fahrzeugrahmens bis zum Boden.

Passen das Reisemobil und die Stütze von ihren technischen Daten zueinander, ist die Montage am Rahmen meist kein Problem. Nur in Ausnahmefällen verhindern weitere am Fahrgestell installierte Ausleger den Anbau, indem sie keinen Raum für die angelegte Stütze lassen.

Hersteller	Modell	Typ ¹	Bauhöhe min. (mm)	Hub (mm)	Material	Gewicht je Anlage (kg)	Liefermenge	Anbauort ²	Tragfähigkeit (stat.)	Hubkraft (kg)	geeignete Fahrzeuge	Preis (Euro)
AI-Ko	246874	mech.	370	140	Stahl	18,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	250,-
	246875	mech.	330	100	Stahl	18,8	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	250,-
	247142	mech.	410	170	Stahl	20,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	250,-
	247149	mech.	560	170	Stahl	20,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	250,-
	1228081	mech.	335	78	Stahl	21,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	260,-
	1228081	mech.	365	78	Stahl	21,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	260,-
	1228081	mech.	395	78	Stahl	21,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	260,-
	1228081	mech.	425	78	Stahl	21,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	260,-
	247167	mech.	235	110	Stahl	23,0	2	vo.	1.000	500	bis 4 t	250,-
	1229988/89/90	el.	410	170	Stahl	44,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	1.190,-
	1229991/92/93	el.	560	170	Stahl	44,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	1.190,-
	1229994	el.	335	78	Stahl	46,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	1.200,-
	1229995	el.	365	78	Stahl	46,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	1.200,-
	1229996	el.	395 - 425	78	Stahl	46,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	1.200,-
E&P	2.500	hyd.	420	320	Stahl	50,0	4	vo. + hi.	2.500	2.500	bis 6 t	3.400,-
	3.500	hyd.	480	360	Stahl	60,0	4	vo. + hi.	3.500	3.500	bis 10 t	3.750,-
	6.000	hyd.	520	380	Stahl	65,0	4	vo. + hi.	6.000	6.000	bis 20 t	4.100,-
Goldschmitt	Blue-Vertical-Star	hyd.	438	300	Stahl	67,0	4	vo. + hi.	1.250	1.250	bis 6,5 t	2.600,-
	Blue-Swing-Star 1	hyd.	315	118	Stahl	65,0	4	vo. + hi.	1.250	1.250	bis 6,5 t	3.200,-
	Blue-Swing-Star 2	hyd.	350	153	Stahl	67,0	4	vo. + hi.	1.250	1.250	bis 6,5 t	3.200,-
	Blue-Swing-Star 3	hyd.	400	203	Stahl	71,0	4	vo. + hi.	1.250	1.250	bis 6,5 t	3.200,-
	Vertical-Star 1	hyd.	438	300	Stahl	72,0	4	vo. + hi.	4.000	4.000	ab 6,5 t	6.190,-
	Vertical-Star 2	hyd.	535	400	Stahl	80,0	4	vo. + hi.	4.000	4.000	ab 6,5 t	6.190,-
	Vertical-Star 3	hyd.	610	457	Stahl	82,0	4	vo. + hi.	4.000	4.000	ab 6,5 t	6.190,-
	Swing-Star 1	hyd.	315	118	Stahl	68,0	4	vo. + hi.	2.900	2.900	bis 6,5 t	4.690,-
	Swing-Star 2	hyd.	350	153	Stahl	70,0	4	vo. + hi.	2.900	2.900	bis 6,5 t	4.690,-
	Swing-Star 3	hyd.	400	203	Stahl	74,0	4	vo. + hi.	2.900	2.900	bis 6,5 t	4.690,-
	Swing-Star 4	hyd.	450	253	Stahl	78,0	4	vo. + hi.	2.900	2.900	bis 6,5 t	4.690,-
	Swing-Star	hyd.	315 - 450	118 - 253	Stahl	58 - 68	2	hi.	2.900	2.900	bis 6,5 t	2.190,-
	Scherenhubstütze	mech.	90	320	Stahl	9,3	2	vo. od. hi.	1.750	1.750	bis 4 t	175,-
	LevelTronic 004	el.	345 / 395	150	Edelstahl	50,0	4	vo. + hi.	3.500	2.000	bis 4 t	2.975,-
	LevelTronic 008	el.	395	150	Edelstahl	60,0	4	vo. + hi.	4.500	3.000	bis 8 t	3.490,-
Lilie	2041	el.	425	175	Stahl	30,9	2	hi	680	680	bis 4 t	995,-
	2042	el.	470	230	Stahl	30,9	2	hi	680	680	bis 4 t	995,-
	2043	el.	530	210	Stahl	30,9	2	hi	680	680	bis 4 t	995,-
Linnepe	Quicklift	mech.	250	200 - 400	Stahl	8,0	2	vo. od. hi.	500	500	bis 4 t	210,-
	electric 290	el.	290	100	Stahl	19,0	2	hi	1.500	1.000	4 - 7,5 t	830,-
	electric 420	el.	420	200	Stahl	21,0	2	hi	1.500	1.000	4 - 7,5 t	830,-
	electric maxi	el.	420	200	Stahl	25,0	2	hi	4.000	2.000	4 - 7,5 t	1.000,-
Sawiko	Mo Ca	mech.	290	200	Stahl	6,8	2	vo. od. hi.	500	500	bis 4 t	180,-
	Mo Ca	mech.	330	200	Stahl	7,0	2	vo. od. hi.	500	500	bis 4 t	190,-
SMV	Hubmatic	mech.	290	160	Stahl	8,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	195,-
	Hubmatic	mech.	330	200	Stahl	8,0	2	hi.	1.000	500	bis 4 t	200,-
Sportscraft	Scherenhubstütze	mech.	100	490	Stahl	16,0	2	vo. od. hi.	2.250	2.250	bis 6 t	190,-

¹ mech. = mechanisch, el. = elektrisch, hyd. = hydraulisch · ² vo. = vorn, hi. = hinten





Die stille Reserve

*Akkumulatoren gehören seit nahezu Anbeginn zum Automobil.
Stets garantieren sie für die Funktion der gesamten Elektrik.*

Mit dem ersten elektrischen Anlasser hielt ein einfaches Bordnetz Einzug in das Auto, zunächst bestehend aus der Autobatterie und der Verkabelung. Damals wie heute lautete die wichtigste Aufgabe des Stromspeichers, genug Energie zum Starten des Motors bereitzustellen und die Dauer, bis die Lichtmaschine Strom liefert, zu überbrücken. Ansonsten bedurfte es zu Beginn des letzten Jahrhunderts wenig mehr. Allenfalls die Beleuchtung trug noch einen kleinen Teil zum Stromverbrauch bei.

Der immense Stromhunger des Anlassers hat sich über die Jahre nicht verändert. Nach wie vor hebt er sich mit einem Strombedarf, der – wenngleich nur kurzzeitig – bis zu einige Hundert Ampere betragen

kann, von allen anderen Verbrauchern ab. Doch während die ursprüngliche Beleuchtung quasi vernachlässigbar war, ist ein modernes Fahrzeug vollgepackt mit Regelsystemen für die Motorsteuerung, Scheiben-, Stand- und Sitzheizungen, Klimaanlagen mit Gebläsen sowie weiterer Sicherheits- und Komfortelektronik, die alle ihren Tribut verlangen und die Energieversorgung stark belasten.

So hat sich der erste Anspruch an die Autobatterie, für kurze Zeiträume einen großen Strom zu liefern, um die Forderung nach mittleren und kleinen Strömen erweitert, wann immer der Generator mit kleiner Drehzahl läuft. Dabei sind beide Anforderungen zunächst kaum durch eine einzige Batterie zu erfüllen, da die Eigen-

schaften, welche durch den inneren Aufbau der Akkumulatoren bestimmt werden, sich scheinbar widersprechen.

Die Pkw-Industrie spielte deshalb vor einigen Jahren mit dem Gedanken, zwei getrennte Batterien unterschiedlicher Bauart in Fahrzeuge einzubauen: Ein klassisches Modell zum Starten des Motors und eine zyklenfeste Variante für alle anderen Verbraucher.

In Reisemobilen ist das Konzept mit zwei Batterien schon lange Realität. Allerdings nicht ganz so konsequent, wie es Pkw-Entwicklern vorschwebt: Die Aufgaben sind vielmehr nach Basisfahrzeug und Aufbau unterteilt. Die herkömmliche Fahrzeugelektronik hängt an der Starterbatterie, während die für den Wohnbereich eines Rei-

In dieser Reihe bisher erschienen:

- RM 12/06 — Batteriebilanz
- RM 01/07 — Solartechnik
- RM 02/07 — Generatoren
- RM 03/07 — Brennstoffzellen

semobils typische Elektrik und Elektronik an die so genannte Versorgungs- oder Bordbatterie angeschlossen ist.

Als Zweitbatterie, die aufgrund der vielen zusätzlichen Verbraucher in einem Reisemobil schon früh erforderlich war, kamen von Beginn an spezielle Versionen zum Einsatz: Anders als Starterbatterien, die sofort wieder durch den Generator gefüllt werden, müssen Versorgungsbatterien auch mal ohne Nachladung mehrere Tage lang Strom liefern. Das heißt, sie sollten im Gegensatz zu den Klassikern tiefe Entladzyklen vertragen, ohne Schaden zu nehmen. Andererseits brauchen sie kurzzeitig keine großen Ströme zu liefern.

Die Eigenschaften von Batterien werden von verschie-

denen Faktoren bestimmt. Die Kapazität – ein Maß für die speicherbare Energie – hängt zunächst von der so genannten aktiven Masse ab. Je mehr Material an dem chemischen Prozessen beteiligt ist, umso größer ist das Speichervermögen.

Die chemischen Prozesse hängen allerdings auch von den Temperaturen ab. Bei winterlicher Kälte verlangsamen sie sich, was durch ein Versulzen des Elektrolyts noch verstärkt wird. Da bei diesen Bedingungen zudem der Motor schwerer in Gang zu bringen ist, wird schnell klar, warum jeden Winter bei der ersten Kälte vorgeschädigte Batterien ihren Geist aufgeben.

Wie eine Schere gehen Stromangebot des Akkus und

Stromnachfrage des Anlassers mit sinkenden Graden auseinander. Die Kapazität einer Batterie ist eine bei bestimmten Bedingungen gemessene Größe. Zu den Vorgaben gehört neben der Temperatur von 25 Grad Celsius eine Stromentnahme über exakt 20 Stunden. Diese Nennkapazität K20 berechnet sich aus der maximalen konstanten Stromstärke I20, welche der Speicher über diesen Zeitraum liefern kann, so dass am Ende eine Batteriespannung von 10,5 Volt herrscht. Bei dieser Spannung liefert der Akkumulator keinen Strom mehr und wird als leer bezeichnet.

Wenn dieselbe Batterie dagegen über eine längere Dauer von 100 Stunden auf ►



Für jeden die Richtige

Die Starterbatterie als Teil des Basisfahrzeugs erfordert von Seiten des Reisemobilisten keine Überlegungen bezüglich der technischen Daten. Ihr Aufgabenfeld ist durch die Ausstattung im Fahrerhaus klar umrissen: Der Motor muss durch den Anlasser auch bei tiefen Temperaturen gestartet werden können und die vorhandenen modernen Fahrerassistenz- und Fahrsicherheitssysteme sowie die Fahrzeugbeleuchtung sind mit Strom zu versorgen. Dazu wurde die Starterbatterie bereits vom Basisfahrzeugherrsteller ausgewählt und mit der Lichtmaschine abgestimmt.

Anders sieht es in Reisemobilen mit der Aufbaubatterie aus. Ihre Kapazität sollte zur individuellen Ausstattung des Reisemobils passen und neben den Leistungsaufnahmen der einzel-

nen Verbraucher auch deren jeweilige Betriebsstunden berücksichtigen. Wie in der Dezember-Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL erläutert, lässt sich der eigene Bedarf für einen durchschnittlichen Urlaubstag berechnen. Wichtig dabei ist die Multiplikation der aufsummierten Stromaufnahmen mit dem Sicherheitsfaktor 1,3, um unliebsame Überraschungen zu vermeiden.

Multipliziert der Reisemobilist das Ergebnis seiner Energiebilanz mit der Anzahl der Tage, die er – fernab einer Steckdose und ohne größere Strecken per Mobil zurückzulegen – autark stehen möchte, so erhält er die erforderliche Batteriekapazität. Bedenken sollte er allerdings, dass die Nennkapazität einer Batterie nur für deren Neuzustand gilt und die wirkliche Kapazität mit dem Alter sinkt.

Fotos: Bosch, Exide, Mastervolt

10,5 Volt entleert wird, sinkt die Stromstärke nicht – wie oft vermutet – auf ein Fünftel ab, sondern sie bleibt etwas darüber. Die Kapazität K100, das Produkt aus Stromstärke I100 und den 100 Stunden, fällt also dank geringerer Stromentnahme größer aus. Zusätzlich steigt die Kapazität an, wenn



In der Batteriezelle trennen Separatoren positive und negative Platten.

die Stromentnahme mit Unterbrechungen und nicht in einem durchgehenden Zyklus erfolgt. Umgekehrt sinkt die Kapazität des Energiespeichers mit einem Anstieg der Ströme. Diese Verhalten würde einem 10-Liter-Wassereimer entsprechen, aus dem elf Liter fließen, wenn er langsam ausgeschüttet wird, aber nur neun Liter, wenn das Entleeren schnell erfolgt.

Um den tatsächlichen Strömen und deren Wirkung auf die Nennkapazität K20 der Batterie im Mobil Rechnung zu tragen, ist bei einer Dimensionierung des Akkumulators die Stromentnahme durch die Verbraucher noch mit dem Sicherheitsfaktor 1,3 zu multiplizieren. Ob der Akkumulator für kurze Zeit eine großen Strom oder besser über einen langen Zeitraum kleine bis mittlere Ströme liefern kann, wird durch die Plattengeometrie der Elektroden bestimmt. Da die chemischen Prozesse an der Plattenoberfläche schneller ablaufen, besitzen die Starterbatterien Elektroden mit besonders großer Oberfläche. Diese Geometrie erreichen die Batteriehersteller mit einer großen Anzahl von dünnen Plattenelektroden.

Die zur Versorgung besser geeigneten Speicher bestehen dagegen aus wenigen, dafür umso dickeren Platten mit mehr Substanz. Hier finden die chemischen Prozesse in größerem Maß in der Tiefe der porösen aktiven Bleimasse statt. Dadurch sind keine großen, aber lang anhaltende Ströme möglich.

Ein großes Problem haben die klassischen Blei-Säure-Starterbatterien mit mechanischen Beanspruchungen und tiefen

Wissen macht Ah!

Der weltweit größte Autozulieferer, Bosch aus Stuttgart, produziert nicht nur fleißig für die Fahrzeughalter, sondern engagiert sich auch in der Weiterbildung im Bereich Kfz-Technik. Neben dem Kraftfahr-Technischen Taschenbuch – einem Standardwerk der Automobilbranche – widmen sich die verschiedenen Ausgaben der so genannten gelben Reihe jeweils einem bestimmten Thema.

Das Exemplar Batterien und Bordnetze erläutert ausführlich die Grundlagen der Energiespeicher am Beispiel der Starterbatterien. Das interessante Werk verdeutlicht die chemischen Prozesse sowie die Funktion und den Aufbau einer Batterie und

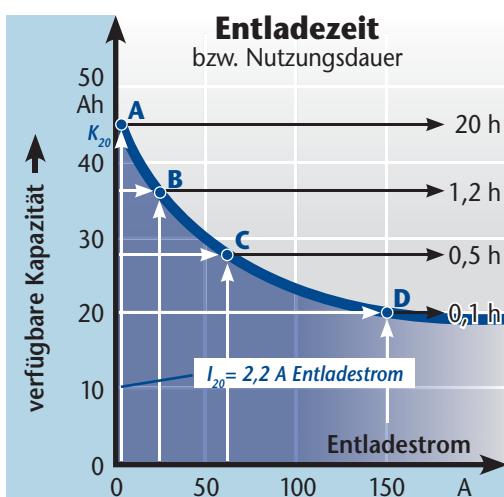
stellt deren Verhalten unter verschiedenen Umgebungsbedingungen den jeweiligen Anforderungen der Stromverbraucher im Kraftfahrzeug gegenüber. Batterien und Bordnetze für Kraftfahrzeuge, 10,80 Euro, ISBN 3-7782-2003-9.

Ladezyklen. Diese Belastungen mögen sie nicht und reagieren darauf mit schneller Alterung. Auch diese Schwierigkeiten sind auf die Plattengeometrie zurückzuführen. Die dünnen Platten reagieren schlichtweg empfindlicher auf Stöße oder kontinuierliches Rütteln. Zudem bedeutet ein tiefer Entladekyklus eine Umsetzung von viel aktiver Masse in Bleisulfat. Damit steigt auch der Batterieverschleiß an. Denn bei dieser chemischen Reaktion löst sich stets etwas Material aus der Plattenoberfläche, sinkt auf den Grund des Gehäuses ab und steht zukünftig nicht mehr zur Verfügung. Fachleute sprechen dabei von Abschlamm.

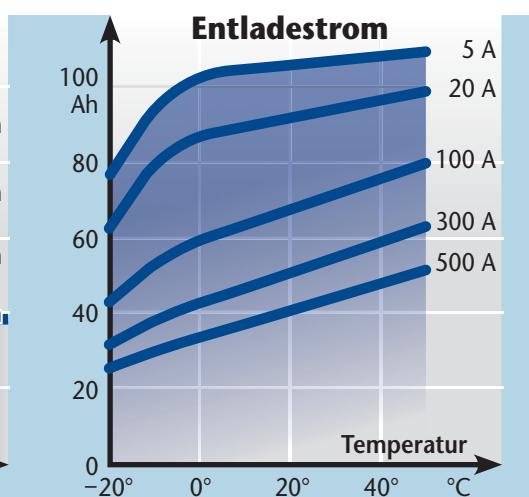
Außer durch die Plattengeometrie reduzieren die inzwischen weit verbreiteten Gel-Batterien das Abschlamm auch durch eine andere Form des Elektrolyts. Die bei diesem Batterietyp in einem Gel gebundene Schwefelsäure verleiht dem Plattenverbund mehr Stabilität und behindert das Ablösen und Absinken von Elektrodenmaterial – ohne dabei den Elektronenfluss einzuschränken.

Das Vlies der momentan verstärkt auf den Markt drängenden AGM-Batterien erzielt dieselbe Wirkung und gleicht sogar den Stabilitätsnachteil der dünnen Platten aus. Trotz der Plattenabmessungen einer Starterbatterie verspricht die AGM-Batterie eine ausgeprägte Zyklusfestigkeit – zusätzlich zur Fähigkeit große Ströme liefern zu können.

Eine regelmäßige Wartung ist weder bei Gel- noch bei AGM-Batterien vonnöten und deshalb von Seiten der Hersteller auch nicht vorgesehen. Die einst vorhandenen Verschlussstopfen, die bei Blei-Säure-Akkumulatoren ein Nachfüllen von entwichenem Wasser ermöglichen, gibt es nicht mehr, da die beiden Batterievarianten praktisch nicht gasen. Ein Überdruckventil für den Not-



Die Batteriekapazität ist keine fixe Größe. Je nach Stärke des Entladestroms und der Temperatur variiert sie. Die Nennkapazität eines Akkumulators wird bei 25 Grad Celsius und einer Entladedauer von 20 Stunden bestimmt. Unter null Grad bricht sie förmlich ein, was den häufigen Ausfall zu Winterbeginn erklärt.



fall ist die einzige Öffnung. Die modernen Stromspeicher sind dadurch auslaufsicher und können sogar im Wohnraum eingebaut werden. Selbst eine schräge Lage während der Fahrt hat keine Folgen mehr. So sollten die Versorgungsbatterien möglichst lange im Hintergrund arbeiten, ohne negativ aufzufallen, während der Mobilist die Annehmlichkeiten der elektrischen Komfortausstattung genießt. *kjg*

Problemkind Gel

Während über Starterbatterien von Reisemobilisten kaum Klagen laut werden, sorgen Gel-Batterien regelmäßig für Ärger. Die kurze Lebensdauer trotz hoher Anschaffungskosten erntet bei den Betroffenen wenig Verständnis. Doch den schwarzen Peter weisen die Batteriehersteller gerne von sich.

Ursache der vorzeitigen Kapazitätsminderung sei in der Regel eine ungenügende Ladung des Energiespeichers, die sich wiederum auf viele unterschiedliche Gründe zurückführen lasse. Angefangen beim Ladegerät, das nicht die erforderliche Kennlinie nutzt, über eine Verkabelung, die aufgrund zu langer oder im Querschnitt zu gering bemessener Zuleitungen nicht die adäquate Ladespannung am Akkumulator sicherstellt, bis hin zu einer unterdimensionierten Lichtmaschine, welche nicht genug Strom liefert, um den Energiespeicher während der Fahrt zu füllen. So muss in jedem Einzelfall geprüft werden, woran das Bordnetz krankt.

Generell lässt Exide verlauten, dass die Anzahl der Beschwerden in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Als Hauptgrund der anfänglichen Probleme nennt der Lieferant der meisten Gel-Batterien in Freizeitfahrzeugen nicht angepasste Ladegeräte.



Mehr als heiße Luft

Webasto hat die Heizung-Boiler-Kombination Dual Top entwickelt. Sie soll Reisemobilen kräftig einheizen – und der Branche.

Künftig dürfte der Markt um Heizungen für Reisemobile heiß umkämpft sein. Galt bislang Truma mit seiner C-Heizung quasi als Monopolist für die Erstausstattung von Freizeitfahrzeugen, so tritt nun auch Webasto an, Reisemobile mit der Heizung Dual Top auszustatten.

Bei dem Bestreben, das Geschäft zu beleben, stützt sich das Unternehmen auf seine Tradition als Heizungshersteller wie auf Bewährtes aus der Branche. Freilich dürften die Unterschiede zum direkten Konkurrenzprodukt von Truma, der Heizung-Boiler-Kombination C 6002, überwiegen – obwohl auch Webasto die Heizung mit einem Boiler in ein Gerät packt. Die kombinierte Wasser-Luft-Heizung Dual Top hat der Hersteller in gleich drei Variationen entwickelt:

- RHA 100 läuft ohne elektrische Unterstützung,
- RHA 101 für den nord-europäischen und deutschen Markt mit einer zusätzlichen Elektropatrone, deren Heizleistung 2 kW beträgt,

- RHA 102 für Südeuropa mit einer zusätzlichen elektrischen Heizleistung von 1,2 kW.

Die zusätzliche elektrische Heizleistung der beiden Letztgenannten lässt sich mit einem Schalter auf jeweils die Hälfte reduzieren.

Im Reisemobil sitzt diese Heizung unterflur. Mit dem Kniff, das 550 mal 355 mal 256 Millimeter große Gerät aus Aluminium und schwarzem Kunststoff unter den Fahrzeugsoden, also außerhalb des Innenraums zu platzieren, erreicht Webasto verschiedene Effekte:

- In erster Linie zählt der Gewinn an Strau Raum. Es lassen sich damit ganz andere Grundrisse realisieren.
- Zudem wandert bei dieser Art des Einbaus der Schwerpunkt des Fahrzeugs ein Stück nach unten. Immerhin wiegt die kombinierte Webasto-Heizung 19 Kilogramm.
- Nachteil: Damit die Wärme in das Wageninnere gelangen kann, ist zumindest ein Durchbruch im Fahrzeug-

boden nötig. Hier könnte – obwohl ein Heizungsrohr durchläuft – eine Kältebrücke entstehen.

Weiteres Merkmal, das Webasto entspricht: Als primärer Brennstoff dient Diesel. Davon holt sich die Heizung mit einer eigenen Pumpe pro Stunde 0,17 bis 0,66 Liter aus dem Fahrzeugtank. Diese Art der Versorgung soll gleich drei Vorteile liefern:

1. Zum einen ist Diesel ohnehin in einem Reisemobil immer dabei, einen speziellen Vorrat muss der Urlauber nicht anlegen.

2. Zum anderen wird die Gasflasche, die ja ebenfalls an Bord ist, nicht angezapft. Das Gas bleibt umso länger für den Einsatz an Kühlschrank oder Kocher erhalten.

3. Weil kein Sicherheitsventil wie bei einer Gasheizung nötig ist, darf die Dual Top laut Webasto während der Fahrt bedenkenlos heizen.

Im Inneren des Geräts laufen beim Betrieb verschiedene Prozesse ab. Schließlich verfolgt Webasto mit seiner neuen Kombinations-Heizung



Fotos: Klaus Göller

Dual Top die Ziele, den Innenraum des Reisemobils mit heißer Luft zu erwärmen und warmes Wasser zu erzeugen. Dabei erzeugt die Heizung eine Leistung von knapp sechs kW.

Die warme Luft verteilt die Anlage mit einem Gebläse über zwei Ausgänge (Truma: 3/4) zu den Düsen des Rohrleitungssystems. Die Eingänge für die Frischluft, die erwärmt wird, sowie für die Verbrennungsluft befinden sich auf der anderen Seite des Geräts. Die Rohre, welche die Wärme transportieren, haben einen Durchmesser von 80 Millimetern.

In dem integrierten Boiler der Webasto-Kombiheizung erwärmen sich elf Liter Wasser auf 40 oder 70 Grad. Mit diesen beiden Temperaturen will der Hersteller dem Wunsch vieler Kunden entsprechen, zum Duschen und Spülen unterschiedlich heißes Wasser zur Verfügung zu haben.

Als sichtbares Merkmal der Webasto-Heizung sitzt im Reisemobil das rechteckige Bedienelement, etwas größer als eine Zigarettenzschachtel. Es hat zwei kreisrunde Knöpfe, mit denen sich alle Funktionen der Kombination schalten lassen. Dazu gehört, die Innenraumtemperatur zu regeln oder die Wärme des Wassers einzustellen. Auch eine Frost-sicherung ist möglich.

Webasto will Dual Top auf dem Caravan Salon 2007 in Düsseldorf präsentieren. Damit ist die Konkurrenz schon Wirklichkeit. Wie Truma auf die Situation reagieren wird, bleibt indes noch abzuwarten. REISEMOBIL INTERNATIONAL wird in seiner nächsten Ausgabe sowie im Internet (www.reisemobil-international.de) noch intensiver auf die neue Heizung von Webasto eingehen. *kjg/cgp*
 Tel.: 01805/707400 (12 ct./Min.) www.webasto.de

Dual Top – technische Daten*

Art	kombinierte Luft-Heizung mit Warmwasser-Boiler
Versionen	3
Maße (L x B x H)	550 x 355 x 256
Gewicht	19 kg
Brennstoff	Diesel
Leistung	knapp 6 kW
Verbrauch Diesel	0,17 bis 0,66 Liter pro Stunde
Verbrauch Strom	27 bis 90 W
Leistung elektrische Zusatzheizung	RHA 101: 2 kW, RHA 102: 1,2 kW
Boiler-Inhalt	11 Liter
Preis	noch nicht bekannt

* laut Hersteller



Kommen Sie besser an

Dieser Service ist einzigartig: REISEMOBIL INTERNATIONAL bietet Ihnen die Möglichkeit, die Stellplatzdaten aus dem Bordatlas auf Ihr Navigationsgerät zu laden.

Verlag und Redaktion nehmen die Komplimente seit Jahren gerne entgegen: Unter den Reisemobilisten nicht nur im deutschsprachigen Raum hat der jährlich überarbeitete Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL längst einen kultähnlichen Status. Viele bezeichnen das Standardwerk für Stellplätze in ganz Europa sogar als ihre Bibel. Das freut und ehrt die Macher, lässt sie aber nicht ruhen, ein sehr gutes Produkt noch perfekter zu machen.

Oft ärgern sich Reisemobilfahrer darüber, dass es keine vernünftige Navigationssoftware gibt, die sie direkt zum Stellplatz führt. Schon bei Tage gleicht die Suche nach manchen Plätzen einer Fahrt durch den Irrgarten. Erst recht bei Dunkelheit sind Wohnmobilfahrer dann oft ganz verlassen und „dank“ fehlender Beschilderung und Ausleuchtung der Zufahrtswege zum Stellplatz auf die Hilfe ortskundiger Passanten angewiesen.

Auch Sie ärgern sich darüber, dass Sie Stellplätze nicht immer gleich finden? Damit hat es jetzt ein Ende. REISEMOBIL INTERNATIONAL bietet Ihnen ab sofort alle Geo-Daten aus dem Bordatlas zum Herunterladen direkt auf Ihr Navigationsgerät an. Ein phantastischer Service, tausendfach von Ihnen nachgefragt. Direkt nach dem Download der Daten von der Seite www.reisemobil-international.de/bordatlas erscheinen auf dem Display kleine Reisemobilsymbole (siehe Foto), die Sie einfach anklicken. Sofort zeigen sich Ihnen der Platzname und die Seite, auf dem der Platz im aktuellen (!) Bordatlas 2007 detailliert beschrieben

wird. Wichtig: Um genaue Informationen zum Platz Ihrer Wahl zu erhalten, benötigen Sie demnach weiterhin den Bordatlas, nicht aber, wenn Sie lediglich zum Ort navigieren möchten. Mit den heruntergeladenen Geo-Daten finden Sie den Stellplatz ganz einfach.

In der Einführungsphase bleibt dieser Service den Nutzern von Geräten des Marktführers tomtom vorbehalten. Geräte anderer Marken, die aufwändige Programmierungen durch die Internet-Spezialisten des Verlags erfordern, werden sukzessive mit den Geo-Daten des Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL bedient. Schließlich wollen wir, dass Sie gut ankommen.

Was sagen die Geo-Daten?

Überall begegnen uns GPS-Daten, doch wissen Sie eigentlich, was sich hinter den Zahlen, Strichen und Buchstaben verbirgt? REISEMOBIL INTERNATIONAL (und die Vielzahl aller Navigationssysteme) verwendet Geodaten nach dem Karten-Datum WGS 84. Hier wird zuerst der Breitengrad (Latitude, waagerechte Meridiane durch die Erdkugel von der Mitte (Aquator) nach oben > Nord oder nach unten > Süd) in Grad° Minuten' und Sekunden" angegeben. Dann folgt der Längengrad (Longitude; senkrechte Meridiane durch die Erdkugel vom Null-Meridian in Greenwich/England nach links > West oder nach rechts > Ost) in Grad° Minuten' und Sekunden". Die Angaben für Grad, Minuten und Sekunden können ein- oder zweistellig sein. Sind sie einstellig, dann bedeutet beispielsweise die Angabe 15°3'23" N, dass Sie bei manchen Navigationssystemen bei den Minuten 03' eingeben müssen.



Kinder, Kinder

Spielende Kinder am Straßenrand – des Autofahrers Horror, weil unberechenbar. Wie gut nur, dass es so genannte verkehrsberuhigte Bereiche gibt, die das Schild mit dem Haus, dem Auto, der Straße und den Kindern ausweist. Auf diesem Schild ist klar definiert, was alle Verkehrsteilnehmer dürfen und was nicht. Innerhalb einer solchen Zone dürfen

1. Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen,
2. Kinder überall spielen,
3. Fahrzeuge nicht schneller als Schritttempo fahren,
4. Fahrer die Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig müssen sie warten,
5. Fußgänger den Fahrverkehr nicht unnötig behindern,
6. Fahrzeuge nicht außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen parken, außer zum Ein- und Aussteigen oder Be- und Entladen.

Diese Regeln zu kennen und zu beherzigen ist auch für Reisemobilisten unabdingbar, die mit ihrem Freizeitfahrzeug einen verkehrsberuhigten Bereich passieren müssen. Und sie nehmen den spielenden Kindern am Straßenrand ihren Schrecken – weil sie hier berechenbar sind.



Digitale Ausgabe startet

Reisemobil International weltweit lesen



REISEMOBIL INTERNATIONAL war dem Wettbewerb bei der Nutzung der modernen Medien stets einige Schritte voraus. Nun startet das Magazin noch ein weiteres zukunftsweisendes Projekt: Damit Sie, lieber Leser, auch auf langen Reisen oder etwa beim Überwintern in der Sonne des Südens nicht auf Ihr kompetentes Lieblingsfachmedium verzichten, gibt es **REISEMOBIL**

INTERNATIONAL ab sofort auch in einer digitalen Version.

Als E-Paper-Abonnent können Sie einen Informations-Vorsprung nutzen: Sie wissen nämlich schon früher, worüber Reisemobilisten künftig sprechen werden. Die gedruckte Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL benötigt durch Druck und Vertrieb etwa zwei Wochen bis zum Leser. Die digitale Ausgabe dagegen ist bereits einige Tage nach Redaktionsschluss erreichbar, etwa acht bis zehn Tage vor der Printversion. Weitere Vorteile für Sie als E-Paper-Abonnent:

■ Mit den praktischen Speicherfunktionen können Sie besonders interessante Artikel bequem speichern – und so-



fort abrufen, wenn Sie vor einer Kaufentscheidung stehen oder einen Reisetipp nochmals nachlesen möchten.

■ Toller Service für Sie: Wenn Sie normalerweise die gedruckte Version kaufen, im Urlaub aber nicht auf REISEMOBIL INTERNATIONAL verzichten wollen, können Sie selbstverständlich auch jede Ausgabe einzeln von der Seite

www.epaperstar.de herunterladen – und das von jedem Ort der Welt aus. Sie brauchen lediglich einen Internetzugang. Der Copypreis für die digitale Version beträgt 3,30 Euro pro Ausgabe.

■ Dank der eingesetzten Technik bauen sich die Seiten sehr schnell auf Ihrem Bildschirm

auf, und es sind unterschiedliche Ansichten und Größendarstellungen aller Beiträge aus REISEMOBIL INTERNATIONAL möglich.

■ Die digitale Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL ist ohne jede technische Aufrüstung von jedem Computer aus nutzbar, egal ob Sie Windows-

*Nie mehr eine Ausgabe verpassen,
selbst im Urlaub nicht: Reisemobil International können Sie ab sofort auch
aus dem Internet herunterladen.*

oder Mac-Rechner verwenden. Das Jahresabo mit zwölf digitalen Ausgaben von REISEMOBIL INTERNATIONAL und seiner monatlichen Beilage mobil-reisen kostet 35,40 Euro.

Die Redaktion bietet Ihnen mit diesem neuen Projekt einen besonderen Service: Damit Sie niemals die Katze im Sack kaufen und weiterhin wie am Kiosk im Heft schmökern können, hat

REISEMOBIL INTERNATIONAL für Sie auch für die digitale Version eine Durchblätterfunktion entwickelt. Ihr Vorteil: Sie können vor dem Kauf alle Seiten ansehen und schauen, ob die Themen Sie ansprechen. REISEMOBIL INTERNATIONAL möchte zufriedene Leser und maximale Transparenz. Sie kaufen also nur, wenn Sie restlos überzeugt sind. Ein toller Service für Sie, den Sie unverbindlich nutzen sollten.

Nochmals die Adresse zum Anschauen und Herunterladen bei Gefallen: www.epaperstar.de.

Alles, was Recht ist

Hände weg vom Handy

Einem Fahrzeugführer droht nicht nur durch das Telefonieren mit einem Mobiltelefon ein Bußgeld in Höhe von 40 Euro und die Eintragung eines Punktes im Verkehrszentralregister, sondern auch bei jeder anderen bestimmungsgemäßen Verwendung des Mobiltelefons. Dies hat das OLG Jena entschieden (Az. 1 Ss 82/06). Im vorliegenden Fall wurde das Handy nicht zum Telefonieren verwendet. Der Fahrzeugführer hat es vielmehr in die Hand genommen, um es als Diktiergerät zu nutzen. Unter dem Begriff der „Benutzung“ eines Mobiltelefons, wie er § 23 Abs.1a StVO zu entnehmen ist, ist nach allgemeiner Auffassung nicht nur das Telefonieren selbst, sondern die Inanspruchnahme jeder Bedienungsfunktion dieses Gerätes zu verstehen, wenn das Gerät hierfür in die Hand genommen werden muss. Als Beleg hierfür verweist das Gericht auf den Gesetzestext, in welchem das Wort „Benutzen“ und gerade nicht „Telefonieren“ verwendet wird. Das Versenden von Textnachrichten oder die Nutzung des Mobiltelefons als Diktiergerät stellen somit ebenfalls Ordnungswidrigkeiten dar. Begründet wird diese Auffassung damit, dass nicht allein vom Telefonieren eine mentale Überlastung und Ablenkung für den Fahrer eines Kraftfahrzeuges ausgehe. (Quelle: ADAC)



Foto: Leif Stiller - FOTOLIA



Steuerspartipp

Saisonkennzeichen schonen Geldbeutel

Reisemobile oder Motorräder werden oft nur in der schönen Jahreszeit gefahren. Für sie ist das Saisonkennzeichen gedacht, das man für zwei bis elf Monate beantragen kann. Angesichts der erhöhten Steuerbelastung für Wohnmobile werden die Saisonkennzeichen immer beliebter. Ein Sprecher des Automobilclubs Kraftfahrerschutz: „Saisonkennzeichen bedeuten

eine Zeit- und Kostenersparnis.“ Außerhalb dieses Zeitraums ist das Fahrzeug automatisch abgemeldet und darf nicht gefahren oder auf öffentlichen Straßen und Plätzen abgestellt werden. Wer das dennoch tut, macht sich strafbar und muss für einen von ihm verursachten Schaden aufkommen. Dies gilt auch für Probe- oder Überführungsfahten sowie für Fahrten zu Werkstatt oder TÜV.

Wichtig: Die Versicherung läuft beitragsfrei weiter. Versicherungsschutz besteht zum Beispiel in der Garage oder auf dem umfriedeten Abstellplatz. Dennoch rät der KS, die Versicherungsgesellschaft zu fragen, wie sie Saisonzulassungen behandelt. Manche Unternehmen verzichten bei Kaskoschäden während der Stilllegung auf die vereinbarte Selbstbeteiligung.

Roll over Alkoven – Musik für unterwegs

Katie Melua: Piece by Piece

Einen Doppelpack ganz besonderer Güte hat Katie Melua mit ihrem Album *Piece by Piece* geschnürt. Da ist zunächst die CD, auf der die Sängerin ihre ganze Bandbreite melodiöser Musik zum Besten gibt: 15 Titel (in der Special Bonus Edition), die den Zuhörer mit dem sanften Liebeslied „Nine Million Bicycles“ verwöhnen, ihn mit Piano- und Orchesterklängen in „Spider's Web“ umgarnen, um ihn bei „I cried for You“ gänzlich im einfühlsam gezupften Gitarrensound versinken zu lassen. Immer wieder blitzten Klänge auf, akustische Leckerbissen fürs Ohr – eine Trompete, prägnant in „Blue Shoes“, eine knackige Mundharmonika in „Blues in the Night“, wolkenweiche Geigen in „I do believe in Love“.

Dass die Musikerin aus Georgien, später aufgewachsen in Nord-Irland, Klassiker wie „On the Road again“ von Canned Heat verjazzt oder gar „Lucy in the Sky with Diamonds“ von den Beatles und „Sometimes when I'm dreaming“ von Art Garfunkel einschmilzt, spricht für ihren musikalischen Mut – und ihr Können. Dieses beweist Katie Melua auf der DVD, der zweiten Hälfte des Doppelpacks. Mal abgesehen davon, dass die Georgierin sehr schön anzuschauen ist, so versteht sie ihr Handwerk perfekt. 80 Minuten lang dauert der Film, der abwech-

selt zwischen 16 live gespielten Liedern und Statements der Sängerin. Der virtuelle Konzertbesucher schnuppert Atmosphäre. Dass Katie Melua nicht vergessen hat, ihren Durchbruch-Hit „The closest thing to crazy“ mit auf diese Scheibe zu packen, spricht für sie – und das wunderbar ruhige Album.



Das kleine Survival-Handbuch von Rob Beattie (ISBN 978-3-7688-1874-2) ist ein gelungener Outdoor-Ratgeber mit vielen Tipps für Wanderer oder Radfahrer. Preis: 12,90 Euro. Infos bei www.delius-klasing.de.

Was Reisemobilisten ärgert Schadensersatz bei langer Ersatzteillieferfrist

Oft flattern Beschwerden in die Redaktion, in der Reisemobilisten über lange Wartezeiten für Ersatzteile schimpfen. Nun gibt es ein Gerichtsurteil, das Ersatzteillieferanten aufhorchen lassen dürfte. Wartet ein Kunde nämlich zwei Jahre auf die Lieferung eines Ersatzteils, so muss der Fahrzeughersteller nach Entscheidung des Amtsgerichts Rüsselsheim Schadensersatz leisten. Es handelt sich um das erste, für den Verbraucher positiv entschiedene Urteil zu diesem Problem. Der Kläger hatte im Jahr 1993 ein Fahrzeug des beklagten Herstellers erworben, brachte es 2001 in eine Werkstatt. Dort konnte mangels Lieferung eines neuen Zylinderkopfes durch den Fahrzeughersteller erst im Juni 2003 die Reparatur durchgeführt werden. Der Verbraucher ist vertraglich nur mit Fahrzeugverkäufer und Werkstatt verbunden. Wenn die Reparatur zeitnah nicht möglich ist, weil der Hersteller nicht die erforderlichen Ersatzteile liefert, kann ihnen aber kein Vorwurf gemacht werden. Mit dem Fahrzeughersteller hat der Verbraucher aber kein Vertragsverhältnis. Die Urteilsgründe sehen die Ersatzteillieferungspflicht als eine Nebenpflicht des Kaufvertrages. Diese Pflicht könnte aber bei Kraftfahrzeugen nur durch Mitwirken des Herstellers erfüllt werden.



Küchenarbeit leicht gemacht: Stöbert man im Katalog des Versandhändlers Pro Idee (www.proidee.de, Hotline 01805/10911), entdecken auch Reisemobilisten viele kleine Helfer für die mobile Küche – formschön und praktisch.



Flachmann

Sperrige, dickbauchige Siebe – von wegen. Manche sind platt wie eine Flunder: Das Faltsieb von Pro Idee einfach nach Gebrauch flach zusammendrücken – schon verschwindet der Seiher aus geschmeidigem Silikon Platz sparend in der Schublade oder in einer Nische im Dachschränk.

Silikon-Faltsieb, Durchmesser 20, Länge 41 Zentimeter, spülmaschinenfest, 12,95 Euro.



Schaumschläger

Fix und ohne Strom schlägt der Handquirl Eier für Omeletts, Milch mit Puddingpulver oder Schlagsahne auf. Sobald eine Hand den Griff herunterdrückt, spannt sich die innen liegende Feder – und schon rotiert der Quirl. Der schlanke Küchenhelfer passt prima auch in kleine Bordküchen.

Handquirl aus Edelstahl, 30 mal 7,5 Zentimeter, 140 Gramm, 9,95 Euro.

Press-Center

Feine Scheibchen oder Mus: Je nachdem, durch welche der beiden Schneidkammern der Hobbykoch geschälte Knoblauchzehen drückt, erhält er dünne Scheiben oder lecker feuchtes Knofi-Mus. Praktisch: Zum Reinigen von Resten der duftenden Knolle ist ein Kunststoff-Reinigungs-Plättchen im Hebelarm verstaut.

Knoblauchpresse- und Schneider, 15,95 Euro.

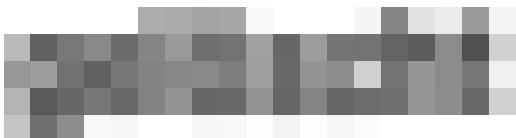
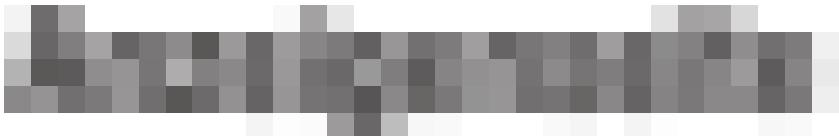


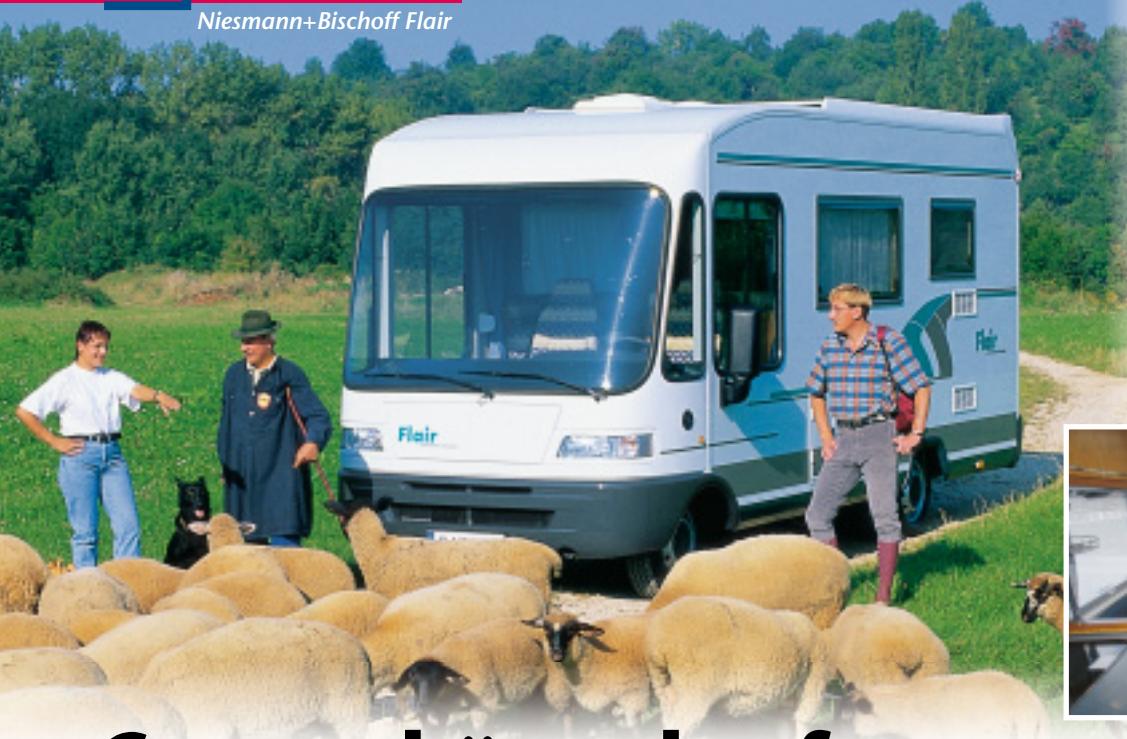
Saugheimer

Bis zu viermal saugfähiger als Leinen- oder Baumwolltücher sollen Mikrofaser-Geschirrtücher Gläser, Teller und Tassen fusselfrei trocknen. Der Trick: Die Stofffasern – hundertmal feiner als Menschenhaar – sollen die Wasseraufnahme deutlich beschleunigen und das Geschirrtuch nach dem Abwasch im Nu wieder trocknen lassen.

Dreier-Set Mikrofaser-Geschirrtücher 14,95 Euro.







Ganz schön scharf

Mit dem Flair buhlt Niesmann+Bischoff seit Jahren um die Gunst von Reisemobilfahrern, die sich den Traum von einem Edelfahrzeug aus der Clou-Klasse nicht erfüllen können.

Viele Reisemobilisten denken bei historischen Betrachtungen von Niesmann+Bischoff an den Clou, mit dem vor nunmehr 26 Jahren die Geschichte des heute in Polch angesiedel-

ten Unternehmens begann. Wenige aber wissen, dass auch der Flair bald einen runden Geburtstag feiert, denn 2008 wird er 15. Drei Jahre fehlen dann immer noch bis zur Volljährigkeit,

könnten Spötter sagen, Aber der Flair hat sich intern gegen den scheinbar übermächtigen Clou behauptet und besonders als Integriertenmodell (der erste Flair war ein Alkoven) durch-



Versuch's mal mit Gemütlichkeit: die Sitzecke der Barversion mit verlängertem Tisch im Flair 8000i EB.

aus Erfolge erzielt. Von Anfang an war er durch Doppelboden, 35 Millimeter dicke Wände in Alu-Sandwichbauweise (beim Flair II ab dem Jahr 2000 verstärkte Niesmann+Bischoff die Wände auf 40 mm), Alde-Warmwasserheizung und vom Bad getrennter Dusche gekennzeichnet. Zunächst rollte der Flair auf Fiat Ducato mit Al-Ko-Tiefrahmen, 2001 kam Iveco als Chassis dazu, zum Modelljahrgang 2004 bot die zum Hymer-Konzern gehörende Manufaktur sogar zwei Fahrzeuge auf dem 6-Tonnen-Chassis von Mercedes-Benz an.

Thomas Seidelmann

Schwacke-Preise für den Flair

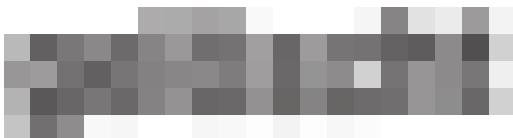
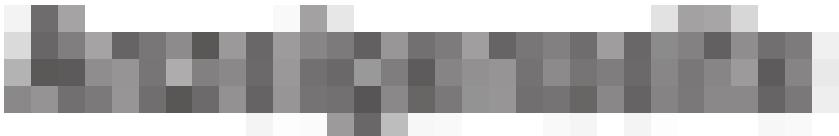
Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)										
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
6000 (Fiat Ducato, 115 PS)	-	-	-	-	-	-	-	23.800	25.550	18.150	-
6000 (Fiat Ducato, 127 PS)	45.800	44.450	40.950	36.350	34.650	32.300	-	-	-	-	-
6100 (Fiat Ducato, 122 PS)	-	-	-	-	-	-	28.200	24.900	-	-	-
6100 (Fiat Ducato, 127 PS)	-	-	40.500	37.600	35.800	33.400	-	-	-	-	-
6700 (Fiat Ducato, 127 PS)	-	-	43.300	39.700	37.950	36.000	-	-	-	-	-
6700 TA (Fiat Ducato, 116 PS)	-	-	-	-	-	-	30.600	26.350	23.050	19.850	-
6700 (Fiat Ducato, 127 PS)	52.600	50.950	47.050	40.950	39.150	36.500	-	-	-	-	-
8000 (Fiat Ducato, 127 PS)	62.400	60.550	55.850	47.750	45.700	42.450	-	-	-	-	-
6100i (Fiat Ducato, 127 PS)	-	-	45.450	42.550	41.050	39.250	-	-	-	-	-
6.3 S (Fiat Ducato, 116 PS)	-	-	-	-	-	-	-	25.000	21.900	19.050	16.600
6.3 D/E/G (MB Sprinter, 122 PS)	-	-	-	-	-	-	-	28.950	25.050	21.750	-

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. Flair-Modelle auf Iveco werden bei Schwacke nicht geführt. Weitere Informationen unter www.schwacke.de.

Dort finden Sie gebrauchte Flair-Modelle

Wer nicht direkt beim Fachhändler fündig wird, sollte im Internet eine Suche starten. Auf den folgenden Seiten fand die Redaktion im März Offerten (Anzahl der Angebote in Klammern):

www.autoanzeigen.de (8)
www.autoscout24.de (38)
www.karmann-mobil.de (15)
www.mobile.de (151)
www.niesmann-bischoff.com (11)
www.reisemobil-international.de (93)



Bella aus Italia

Laikas Ecovip-Modelle haben ihre besten Tage hierzulande noch vor sich, hinterlassen aber schon einen bleibenden Eindruck.

Wenn Reisemobile von Laika auftauchen, dann recken Passanten die Hälse und schauen interessiert – so formulierte REISEMOBIL INTERNATIONAL schon 1996 im Profitest des Laika Ecovip das, was bis heute gilt: Laika gehört zu den auffälligsten Er-

scheinungen in der bunten Reisemobilwelt. Das in der Toskana angesiedelte Unternehmen, das in Italien Marktführer ist und in Deutschland im Windschatten der Schwesternmarke Hymer langsam auf der Erfolgsspur fährt, hinterließ in diversen Tests



Italienische Mode: Geschmackvoll gestaltet Laika die Ecovip-Innenräume.

Dort finden Sie gebrauchte Laika-Modelle

Ecovips gibt es nicht wie Sand am Meer. Die größte Findchance bietet das Internet. Auf den folgenden Seiten fand die Redaktion im März Offeren für den Ecovip (Anzahl der Angebote in Klammern).

www.autoanzeigen.de (2)
www.autoscout24.de (32)
www.mobile.de (74)
www.reisemobil-international.de (8)

liebvollen Details zeigt.“ Fast sieben Jahre (und einige Ecovip-Tests) später hat sich an dieser positiven Einschätzung der Ecovip-Modelle nichts geändert. So lautet das Fazit des Profitests im März 2005; „Der Laika Ecovip H 680 ist ein Vollintegriert der Extraklasse. Modern gestylt und eingerichtet, solide verarbeitet. Überzeugen kann er mit gelungener Raumauflistung, gehobener Ausstattung, praktischen Details und viel Stauraum.“

Thomas Seidelmann

Schwacke-Preise für den Laika Ecovip

Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)									
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
2i (Iveco Daily, 122 PS)	–	–	–	–	–	–	23.200	20.300	17.850	–
2i (Iveco Daily, 125 PS)	–	–	30.550	29.000	27.450	25.350	–	–	–	–
2i Classic (Fiat Ducato, 122 PS)	37.500	35.850	34.050	31.100	–	–	–	–	–	–
4i (Fiat Ducato, 127 PS)	34.450	33.000	32.100	29.500	–	–	–	–	–	–
6 (Iveco Daily, 122 PS)	–	–	–	–	–	–	23.000	20.050	17.600	15.050
8i (Fiat Ducato, 127 PS)	35.850	34.300	32.600	29.650	–	–	–	–	–	–
10i (Fiat Ducato, 127 PS)	33.850	32.900	30.350	27.950	–	–	–	–	–	–
6.2 (Fiat Ducato, 127 PS)	37.150	35.000	32.650	–	–	–	–	–	–	–
7r (Fiat Ducato, 122 PS)	–	–	–	–	26.050	24.800	23.000	20.000	–	–
100 (Iveco Daily, 125 PS)	–	–	–	36.100	34.800	33.450	29.950	–	–	–
200i (Iveco Daily, 125 PS)	–	–	–	35.100	33.800	32.550	29.200	–	–	–
H 600 (Fiat Ducato, 127 PS)	45.700	42.400	41.550	38.800	–	–	–	–	–	–
H 720 (Fiat Ducato, 127 PS)	49.650	45.900	45.350	42.550	–	–	–	–	–	–

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.

In der nächsten Ausgabe von

REISEMOBIL
INTERNATIONAL

Rapido Randonneur, Hymer Camp



Der Check heiligt die Mittel



Fahrzeugunterlagen



Fahrzeugschein

Muss auch bei Mietfahrzeugen im Original mitgeführt werden – eine Fotokopie reicht nicht.

Fahrzeugbrief

Nur das Original dient beim Kauf als Besitznachweis, Fahrgestellnummer vergleichen.

ABE

Wichtig auch bei Mietfahrzeugen: Sind Sondererbauten, etwa ein Chiptuning oder die nachgerüstete Anhängerkupplung in den Fahrzeugpapieren eingetragen, liegt eine ABE dafür vor?

Inspektionsheft

Scheckheft vorhanden und ordentlich ausgefüllt? Angaben mit Tachostand vergleichen.

Garantieunterlagen

Nachweise insbesondere von nachträglich eingegebautem Zubehör sollen dem Käufer ausgehändigt werden.

Zustandsbeschreibung

Sachverständige von TÜV, DEKRA oder GTÜ stellen Zustandszertifikate für Gebrauchte aus. Das bringt Sicherheit für Käufer und Verkäufer.

Versicherung

Wie ist das Mietfahrzeug versichert? Nach Kaskoart und Höhe der Eigenbeteiligung fragen.

Verträge

Kauf und Miete über klare Verträge abwickeln. Kostenlose Kaufverträge gibt es übers Internet (etwa von den Automobil-Clubs).

Bedienungsanleitungen

Liegen die Unterlagen vom Fahrzeug und von allen Einbaugeräten vor?

Sonstiges:

Wer ein Reisemobil übernimmt – sei es bei Kauf oder Miete – ist gut beraten, den Zustand des Fahrzeugs unter die Lupe zu nehmen. Diese Check-

liste erleichtert das systematische Vorgehen, liefert Tipps sowie Erläuterungen und gibt allen Beteiligten eine grundlegende Hilfestellung.

Basisfahrzeug/Karosserie



Blech

Zeigen sich Korrosion, Roststellen oder Dellen und Beulen?

Lack

Sind Beschädigungen oder Kratzer feststellbar? Farbveränderungen im Lack können auf Reparaturen hinweisen.

Frontscheibe

Besonders auch Mietfahrzeuge akribisch auf kleinste Beschädigungen durch Steinschlag untersuchen.

Anbauteile

Zustandsbeurteilung und sachgemäße Befestigung prüfen.

Beleuchtung

Kompletter Funktionstest inklusive Rückfahrscheinwerfer und Warnblinkanlage.

Hupe

Wird bisweilen durch korrodierte Anschlüsse lahmgelegt.

Türen/Schlösser

Sind alle Schlüssel mit dabei und lassen sich damit alle Schlosser an Türen, Klappen und Zündung betätigen (Schlüssel verbogen, abgenutzt?).

Unfälle

Besonders beim Kauf gezielt nachfragen. Auch geringfügige Schäden müssen dem Käufer mitgeteilt werden.

Gewicht

Wie viel Zuladung bleibt? Fahrzeug am besten achsweise wiegen. Werden Achslasten und Reifentragfähigkeiten nicht überschritten?

Aufbau



Beschädigungen

Wurden am Wohnaufbau Reparaturen durchgeführt? Wenn ja, fachgemäß?

Alufraß/Risse

Falsche Materialpaarung kann in seltenen Fällen zu Alufraß führen – kleine Bläschen, Löcher oder salzartige Aufblühungen der Sandwichwand deuten darauf hin.

Dach

Auf Sauberkeit untersuchen. Oder bildet sich schon ansatzweise ein Biotop? Hinweis auf mangelnde Pflege.

Dichtfugen

Dichtmasse noch elastisch oder bereits verhärtet?

Türen/Klappen

Funktionstest: sicheres Schließen und Verriegeln von innen und außen, Dichtgummis in Ordnung?

Fenster/Luken

Funktionstest: sicheres Schließen und Verriegeln, Dichtgummis in Ordnung?

Rollos

Leichtgängig und nicht verknittert? Einrasten und aufrollen prüfen.

Feuchtigkeit

Modriger Geruch im Fahrzeug? Mit Feuchtigkeitsmesser prüfen. Verdächtig: weiche Stellen im Bereich von Kanten oder Durchbrüchen.

Möbel

Zustand, Funktion und Oberflächen begutachten. Befestigung in Ordnung?

Innentüren und Klappen

Betätigungen prüfen. Sind Scharniere, Öffner und Aufsteller in Schuss?

Polster/Matratzen

Allgemeinzustand prüfen. Haben sich auf Rück- oder Unterseiten Stockflecken durch Feuchtigkeit gebildet?



Technik **Bordbatterie**

Ladezustand über Kontroll-Panel checken. Optische Überprüfung: sauber, dicht, gepflegte Kontakte?

 Elektrik

Kontroll-Board mit allen Funktionen und Anzeigen prüfen. Wurden Bastelarbeiten durchgeführt? Wenn ja, fachgerecht?

 Licht

Funktionieren alle Schalter, Leuchten und Spots?

 Gasanlage

Flaschenhalterung und Schläuche in Ordnung oder schon überaltert (Risse in der Oberfläche)?

 Heizung

Funktionstest: Zündet die Automatik, läuft das Gebläse, tritt Warmluft aus? Warmwasserheizung gefüllt; läuft die Umwälzpumpe?

 Heizschläuche

Verlegung in Ordnung, keine Schläuche abgerutscht oder abgedrückt?

 Kühlzank

Üble Gerüche vorhanden, Sauberkeit? Zündet Flamme bei Gasbetrieb?

 Frischwassersystem

Sauberkeit der Tanks und Leitungen begutachten (wann zuletzt gereinigt?), läuft Pumpe, Schlauchverbindungen dicht?

 Entnahmestellen

Liefern alle Armaturen genügend Wasser?

 Abwassersystem

Tank dicht, entleert und wann zuletzt gereinigt?

 Toilette

Zustand Kassette, Dichtungen in Ordnung, entleert und gereinigt, Pumpe funktioniert?

 Sonstiges:**Motor/Fahrwerk** **Motorraum**

Flüssigkeitsverluste, ganz frisch gereinigt? Motor warm – Kaltstartprobleme?

 Ölstand

Kontrollieren – gegebenenfalls nachfüllen lassen. Ölsorte gemäß Fahrzeug-Bedienungsanleitung.

 Kühlflüssigkeit

Flüssigkeitsstand und Frostschutz prüfen.

 Scheibenwaschbehälter

Ausreichend gefüllt, Reiniger oder Frostschutz zugesetzt?

 Batterie

Zumindest Sichtprüfung: Säurestand, Sauberkeit, Pole und Anschlüsse.

 Auspuff

Schäden, unsachgemäße Reparaturen, Aufhängung in Ordnung?

 Reifen

Stimmt die Dimension mit den Fahrzeugpapieren überein? Ausreichende Tragfähigkeit (Load-Index), Profiltiefe in Ordnung, ungewöhnliche Abnutzung?

 Reifenschäden

Frei von Beschädigungen – insbesondere Flankenverletzungen (Beulen), Bordsteinrempler (Schnitte), eingefahrene Fremdkörper? Alterungsrisse vorhanden? Reifenalter anhand DOT-Angabe prüfen.

 Notfallhelfer

Bordwerkzeug, Wagenheber, Ersatzrad, Warndreieck, Warnweste vorhanden und in Ordnung?

 Sonstiges:**Probefahrt** **Einweisung**

Wurden Fahrzeugbedienung und -funktionen ausreichend erklärt?

 Startvorgang

Springt der Motor gut an, ist der Leerlauf rund und ruhig? Keine Aussetzer oder Drehzahlschwankungen feststellbar?

 Motorgeräusche

Radio ausschalten. Auf ungewöhnliche, metallisch harte Geräusche achten.

 Anzeigen

Funktionieren alle Instrumentenanzeigen, Hinweis- und Warnanzeigen?

 Kupplung

Weiches Anfahren möglich, kein Durchrutschen? Pedalkräfte und Pedalweg in Ordnung?

 Kraftentfaltung

Zieht der Motor gut durch?

 Qualmen

Auf übermäßigen Rußausstoß achten (Motoreinstellung, Einspritzpumpe oder -düsen). Weiße oder blaue Rauchentwicklung deutet auf Motorverschleiß hin.

 Getriebe

Gut schaltbar, kein Hakeln, keine ungewöhnlichen Geräusche?

 Lenkung

Gutes Ansprechen, wenig Spiel um die Mittellage. Mittelstellung korrekt? Geradeauslauf in Ordnung?

 Bremsen

Auf ungewöhnliche, rauhe Geräusche achten. Pedalweg und Bremswirkung in Ordnung? Kein einseitiges Ziehen?

 Feststellbremse

Haltewirkung und Hebelweg am Berg beurteilen. Alternativ: Wird beim Anfahren im ersten Gang Motor abgewürgt? Bedienung erklären lassen (bei Fahrzeugen mit Drehsitzen).

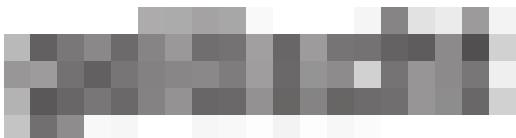
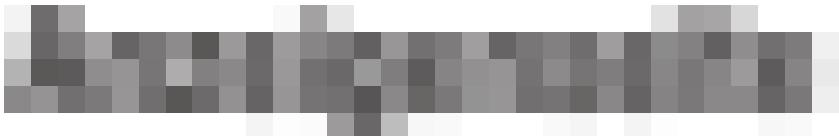
 Räder

Unwucht, Brems- oder Standplatten feststellbar (Flattern und Schläge am Lenkrad spürbar)?

 Scheibenwaschanlage

Funktion der Düsen und Wischer (Wischbild beurteilen, kein Rattern der Wischblätter).

 Sonstiges:



Aus allen Wolken gefallen

Neue Basisfahrzeuge erhalten keine Schadstoffeinstufung S 4

Ich bin stinksauer! Habe mir einen ganz neuen Fiat Ducato 3,0 geleistet. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 3,5 Tonnen, dennoch muss ich immer noch 320 Euro Kfz-Steuer bezahlen. Das Fahrzeug hat nur die Emissionsklasse S 3. Wie kann das sein? Laut Fiat hat der Ducato Euro 4. Neuer geht doch wirklich nicht mehr.

Das größte Ärgernis ist, dass ich jetzt für mein altes Reisemobil 244 Euro nachbezahlt muss, und wenn man die Fachzeitschriften liest, in denen die Experten ihre Mei-

nung abgeben, dann sind einige von denen auch noch zufrieden mit der Regelung! Nur weil die nichts auf die Reihe bekommen und zwei Jahre brauchen für den Steuerbeschluss, muss der kleine Bürger wieder bezahlen.

Wenn ich mir ein neues Auto kaufe und das Autohaus schickt mir nach einem Jahr noch eine Rechnung, weil das Auto jetzt doch teurer ist, als eigentlich vereinbart, dann frage ich die doch, ob sie noch ganz richtig ticken. Stimmt's?

Markus Alt, St. Ingbert

Ich habe auf dem Caravan Salon in Düsseldorf ein neues Wohnmobil bestellt. Ein Grund für die Neuanschaffung war, dass ich ein Fahrzeug mit Euro 4 besitzen und somit in eine günstige Schadstoffklasse gelangen wollte. Nach Lieferung und Anmeldung des Fahrzeugs Ende Dezember 2006 bekam ich im Januar 2007 den Steuerbescheid und war überrascht, dass eine Einstufung nach Schadstoffklasse S 3 vorgenommen worden war. Recherchen ergaben, dass die Schlüsselnummer 55

nur nach S 3 eingestuft wird, obwohl Fiat betont, dass der X 250 Euro 4 schafft.

Ich bin sehr enttäuscht und denke, dass hier dringend Nachbesserung und Aufklärung der Hersteller erforderlich ist, damit die Fahrzeuge in die bessere Schadstoffklasse S 4 kommen können.
Rolf Stuke, Spenze

Anmerkung der Redaktion:
Mehr zu diesem Thema erfahren Sie auch im Blickpunkt dieser Ausgabe ab Seite 6.



Es gibt mehrere Hohenstadt...

Falsche Stellplatzzuweisung, REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/2007

In der Februar-Ausgabe ist Ihnen ein Schnitzer unterlaufen: Der Campingplatz mit Stellplatz Waldpark-Hohenstadt (beschrieben auf Seite 158), liegt am Drackensteiner Hang nahe Wiesensteig, im Grenzbereich der Landkreise Göppingen und Ulm. Westerheim liegt um die Ecke, das ist richtig. Abtsgmünd-Hohenstadt, Schloss Hohenstadt und Abtsgmünd-Untergröningen (rechte Spalte des Artikels) liegen allesamt im Ostalbkreis, nördlich von

Schwäbisch Gmünd, Luftlinie etwa 30 Kilometer von Ihrem Hohenstadt entfernt. Es handelt sich also um ein gänzlich anderes Hohenstadt. Ich glaube nicht, dass die Gäste des Waldparks den Heckengarten oder das Schloss dort mal so eben besuchen wollen/können.

Rainer Hummel, per E-Mail

Anmerkung der Redaktion:
Herr Hummel hat Recht. Wir entschuldigen uns für diesen Fehler.

Zweite Heimat gefunden

Traumziele der Redakteure: Römö, REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/2007

Die Insel Römö ist schon seit 20 Jahren unsere zweite Heimat. Seitdem wir ein Wohnmobil haben, besuchen wir sie im Sommer an jedem freien Wochenende, denn sie bietet wesentlich mehr als nur einen tollen Strand. Es gibt dort viele gute Möglichkeiten, seine Freizeit zu gestalten. Wanderwege und Radfahrwege findet man ohne Ende, und außerdem ist die Insel ein Paradies für Hunde. Der Strand wurde in Abschnitte aufgeteilt, die Surfern, Buggyfahrern und Strandseglern vorbehalten bleiben.

Es gibt dort nicht nur zwei Campingplätze, sondern sogar drei: in Toftum, Lakolk und Havneby. Der Campingplatz in Toftum ist übrigens ein ruhiger Familiencampingplatz mit vielen Attraktionen für Kinder. Hierher kann man auch sein eigenes Pferd mitbringen.

Jürgen Warnken, Achim

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

Wo dürfen Wohnmobile parken?

Leser fragen, die Redaktion antwortet

Darf ich ein Reisemobil eigentlich von Rechts wegen auf öffentlichen Straßen parken?

Hans-Peter Jacobs, per E-Mail

Antwort der Redaktion:
Generell können Sie Ihr Reisemobil überall parken, sofern keine Einschränkungen bestehen, etwa durch Schilder.

Voraussetzung: Natürlich muss das Fahrzeug zugelassen sein. Nicht parken dürfen Sie, wenn der Parkplatz nur für Pkw oder Lkw gekennzeichnet ist. Rechtlich nicht zu

beanstanden ist, wenn Sie das Mobil beispielsweise auf der Straße vor einem Laden oder vor dem Fenster des Nachbarn parken, dennoch sollten Sie hier Umsicht walten lassen, denn sonst könnte es Ärger geben. Manche Menschen, die sich im Recht fühlen, neigen zu Selbstjustiz und beschädigen Fahrzeuge vorsätzlich. Beim längerfristigen Parken in Wohngebieten ist also Fingerspitzengefühl gefragt. Eine generelle Einschränkung der Parkdauer gibt es indes nicht.
Heiko Paul



Die Zukunft der Flasche?

Bericht über Gasflaschen, REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/2007

Die Gasflaschen-Story enthält nicht wirklich was Neues. Dass Stahlflaschen schwerer wiegen wie Alu und man Kunststoffflaschen nicht überall tauschen kann, dürfte

allenfalls einen Wohnmobilen Laien überraschen. Aber was passiert bei Gastankflaschen? Kann man sie überall an Autogastankstellen befüllen? Ist dieses Gas identisch mit dem Propan/Butan Gemisch in der

grauen Flasche? Schadet es wirklich den Einbaugeräten, wenn man Autogas in der Gasanlage eines Wohnmobils verwendet? Manche Händler behaupten dies. Was tut sich in Zukunft? Dürfen wir z. B. mit einer Kunststofftankflasche rechnen, oder plant man gar eine Europaflasche als nächsten Schritt nach der zwischenzeitlich europaweit umgesetzten 30-bar-Regelung? Wäre dies nicht eine sinnvolle Forderung?

Wolfgang Kiebel, per E-Mail



Legitimation für Abzocke

Bericht über Reisemobilsteuer, REISEMOBIL INTERNATIONAL 1 und 2/2007

Seit Bekanntwerden des Gesetzentwurfs zur Besteuerung von Reisemobilen wird von der Presse und vielen Reisemobilclubs der zahlreiche Protest der Reisemobileigner als Erfolg angesehen. Aber ist diese, immer noch maßlose (bis zu 150 %) Steuererhöhung wirklich ein Erfolg? Meines Erachtens hat die Politik hier eine geschickte Finte geführt. Eine Steuererhöhung bis zu 500 %, wie sie ursprünglich vorgesehen war, hätte unweigerlich eine Flut von Klagen, Abmeldungen von Fahrzeugen und dadurch bedingte Mindereinnahmen nach sich gezogen. Und es drängt sich

der Verdacht auf, dass der faule Kompromiss vielleicht auch mit Wissen und/oder der Mitwirkung des Herstellerverbandes und der Kraftfahrerinteressenverbände möglicherweise schon vorher abgekettet worden ist.

Für den Gesetzgeber war die Sachlage sonnenklar. Es wurde die Legaldefinition des Begriffs Wohnmobil eingeführt. Das ebnete den Weg zu einer Änderung des Kfz-Steuerge setzes zur Abzocke der Fahrzeughalter.

Norbert Jansen,
München



Uns sind Sterne schnuppe!

Wir brauchen keine Sterne!

Kein Verständnis für Sterne-Klassifizierung bei den Lesern von REISEMOBIL-INTERNATIONAL

Nach wie vor regt sich starker Protest der Reisemobilisten gegen die angedachte Klassifizierung von Stellplätzen mit Hilfe von Sternen. Die von REISEMOBIL INTERNATIONAL, dem EMHC und der Reisemobil-Union initiierte Leser-Aktion „Uns sind Sterne schnuppe“ (siehe auch im Internet unter www.reisemobil-international.de/sternschnuppe) erfährt Monate nach ihrem Start noch starken Zulauf. Anbei einige Kommentare von Reisemobilisten zu Stellplatz-Sternen.

Wir wollen keinen Luxus oder Komfort auf einem Stellplatz, wir wollen eine Möglichkeit der Übernachtung, ortsnahe oder auch in der Nähe von Wandergebieten oder Freizeiteinrichtungen. Wenn eine Entsorgungsmöglichkeit geboten wird, ist das gut. Was braucht man mehr?

Fam. Renziehausen, Hannover

Ich hasse es, wenn ich unvergagt Leistungen aufgenötigt bekomme, die ich nicht will, aber bezahlen soll. Was wird ein Fünf-Sterne-Stellplatz wohl alles für teure Überraschungen parat halten? Einen kostenlosen Shuttle-Service zur Innenstadt vielleicht?

Hans-Jürgen Göpfert, Lampertheim

Stellplatzsterne beschönigen lediglich, dass Abzocke dahinter steht für Überflüssiges. Wozu habe ich denn ein autarkes Reisemobil? Preislich günstige Ent- und Versorgungsstationen dienen dem Mobilisten und der Umwelt, hundekotfreie offizielle Wohnmobilplätze ohne Halfpipe motivieren zum Längerbleiben. Und davon profitieren dann auch die lokalen Geschäfte.

Gerhard Plath, Griesheim

Wir brauchen keine Stellplatzklassifizierung mit Sternen, sie wäre nur die für Deutschland typische Abzocke. Wenn es uns an einem Platz nicht behagt, fahren wir eben weiter. Außerdem gibt es bei einer Sternewertung auch keine Sicherheit, wie man am Beispiel der Campingplätze sehen kann.

B. Siegmund, Hof

Sterne sind für uns sinnlos; wenn wir z. B. Wasser brauchen, dann ist ein Sterne-Platz keinen Deut nützlicher als irgendein anderer. Und wenn wir Ruhe brauchen, dann ist ein unbefestigter Parkplatz abends hinter der Dorfkirche wahrscheinlich sogar zweckdienlicher als ein beworbener Sterne-Platz. Die Sterne erscheinen mir als innovative Idee, um Geld abzuschöpfen. Ich wünsche mir, dass sie keinen Erfolg hat.

Fam. Nauroth, Bergheim

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, 7032 Stuttgart, Fax 0711/13466-68, E-Mail: info@reisemobil-international.de

Die Schmerzgrenze überschritten

Leseräger über Preisentwicklung in Norden-Norddeich

Mit Vergnügen lesen wir Ihre Zeitschrift. Dabei interessieren wir uns auch für die Stellplatz-Tipps Ihrer Leser und haben danach schon oft angenehme Übernachtungsplätze genutzt. Leider gibt es aber hin und wieder Grund zu klagen. Hier kommt einer:

Wir wohnen in Aurich/Ostfriesland und sind häufig Wochenendnutzer des Stellplatzes beim Bad Ocean-Wave in Norden-Norddeich. So auch vor einigen Tagen. Wie gewohnt wollten wir die Saunaanlage nutzen. Für die zahlt man als Wohnmobilsteller den halben Preis, für die Tageskarte somit 7,50 statt 15,00 Euro. Voraussetzung ist allerdings, dass man eine Wohnmobilcard löst. Deren Preis hat der Badbetreiber im Januar 2007 von 6,60 auf 10,60 Euro erhöht, das entspricht einem Mehr von 60,6 Prozent. Hinzu kommt wie bisher die Kurtaxe in Höhe von 1,20 Euro pro Erwachsenen.

Wir glaubten, unseren Augen nicht zu trauen. In einer Zeit, wo ohnehin wegen der Erhöhung der Mehrwertsteuer jeder mit seinem nicht

erhöhten Einkommen noch mehr haushalten muss, wird dem Wohnmobilsteller überaus dreist ins Portemonnaie gegriffen. Man hält ihn für belastbarer als andere Mitmenschen. Bauliche oder sonstige Veränderungen können kaum für die Preiserhöhung als Begründung herangezogen werden, und die Mehrwertsteuer-Erhöhung hätte auch nur mit 20 Cent zu Buche geschlagen.

Es bleibt abzuwarten, ob, um die Nutzer des Stellplatzes nicht einseitig zu belasten, auch die anderen Preise in ähnlicher Weise angehoben werden. Vielleicht denkt man in Norddeich, die Preise mit denen der Caracalla-Therme in Baden-Baden oder der Kurhessen-Therme in Kassel vergleichen zu müssen. Wir haben in den letzten Jahren bei unseren Touren durch die Republik immer ganz stolz von unserem Norddeicher Stellplatz geschwärmt, fleißig Werbung gemacht und Flyer verteilt. Das werden wir guten Gewissens jetzt wohl nicht mehr machen und uns lieber still verhalten.

Günther Lübbbers, Aurich

Metzingen war nicht Pionier

Extraheft mobil reisen zu Outlets, REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/2007

Ihre Beilage über die Factory Outlets hat mir sehr gut gefallen. Aber bitte gestatten Sie mir eine Anmerkung: Nichts gegen Metzingen, aber der Fabrikverkauf wurde dort nicht vor 15 Jahren „erfunden“. Als in den sechziger Jahren Aschaffenburg und Umgebung eine der textilen Hochburgen Deutschlands war, konnte man schon damals bei fast allen Kleiderfabriken direkt im Fabrikladen einkaufen.

Heide Geyer, Thyrnau



**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

Stellplätze



Foto: tesar public relations



- | | |
|---|---------------|
| Stellplatz-Check Schwäbische
Bäderstraße | S. 144 |
| Neu und geprüft | S. 152 |
| Gewinnspiel | S. 153 |
| Von Lesern entdeckt | S. 154 |
| Bordatlas plus | S. 155 |
| Fragebogen | S. 157 |

Unter die Lupe genommen: Schwäbische Bäderstraße

180 Kilometer Gesundheit



Als überaus reise-mobilfreundliche Region erweist sich die Schwäbische Bäderstraße. REISE-MOBIL INTERNATIONAL hat alle Stellplätze vor Ort geprüft.

Warmes Wasser sprudelt aus Düsen in der Massageliege. Minutenlang blubbert 38 Grad heiße Sole um den ausge-streckten Körper. Frühjahrssonne wärmt die Badenden in den Außenbecken der attraktiven Thermalbäder an der Schwäbischen Bäderstraße. Von Bad Wörishofen im Osten bis nach Überlingen am Bodensee als westlichstem Punkt zieht sie sich durch das Allgäu und

Oberschwaben. In fast jedem Ort laden die modern ausgebauten Badeanstalten mit weitläufigen Innen- und Außenbereichen zum Wohlfühlen ein. Whirlpool und Massagedüsen, Strömungskanal und Wassergymnastik, Sauna und medizinische Anwendungen gehören zum Standard. Und: Diese Region ist ein Dorado für Reisemobilisten, denn jeder Ort hat mindestens einen Stellplatz.

Etappe 1: Bad Wörishofen – Bad Wurzach

Eine knappe Autostunde vom Bodensee entfernt bildet Bad Wörishofen den ersten Wellness-Stopp der Tour. Hier hat Pfarrer Sebastian Kneipp die nach ihm benannte Kur erfunden. Ein Schild weist zum Kur & Vital Camping: Bis zu sechs Reisemobile stehen hier für acht Euro in der asphaltierten





Kompakt

86825 Bad Wörishofen, Kur & Vital Camping, Walter-Schulz-Straße 4, Tel. 08247/5446, www.kur-campingplatz.de, 6 Plätze, 8 Euro + Kurtaxe, V/E, Strom.

Sehr empfehlenswert, zur Therme 600 m



Preise Therme: 2 Stunden 11 Euro, Tageskarte: 19 Euro, 8 Becken, 34 bis 38 Grad, schwefel-, jod- und solehaltig. Sport- und Familienbad: Schwimmbecken 28 Grad, 8 Euro für 3 Stunden.

Therme sind es auf einem Fußweg 600 Meter.

Großzügig zeigt sich die Therme von Bad Wörishofen: Ursprünglich hatte sie auf dem großen Parkplatz eine asphaltierte Fläche für Reisemobile ausgeschildert. Da hier häufig Pkw parkten, dürfen Reisemobile nun auch auf P 7 stehen, die erste Nacht sogar kostenlos. Allerdings verfügt dieser Abschnitt nur über etwa sechs Meter lange Flächen – zu kurz für manches Mobil. Ab der zweiten Nacht kostet der Aufenthalt sechs Euro plus Kurtaxe. Auf diesem Stellplatz geht es unruhiger zu als am Campingplatz: an- und abfahrende Autos bis 20 Uhr, wenn die Therme schließt. Dafür sind es nur ein paar Schritte bis zur Galeria der Therme, die wie eine moderne Einkaufstraße anmutet: Läden und Restaurants links und rechts. Am Stand der ►

Parkbucht am Platz. „Strom legen wir direkt vom Campingplatz zu den Fahrzeugen“, verspricht Günter Ebmeyer. Auch auf dem Campingplatz selbst hat der Betreiber zwei Stellflächen für besonders lange Reisemobile geschaffen. An Übernachtungsgebühr fallen dort zehn Euro pro Fahrzeug mit zwei Personen an.

Die Therapieabteilung auf dem Campinggelände ist für ambulante Vorsorgeleistungen (früher: ambulante Badekur) anerkannt. Gäste können sich fit halten bei Massagen, Elektrotherapien, Kneipp-Anwendungen oder Akupunktur. Lebensmittel Märkte befinden sich 200 Meter entfernt, bis zur



Kompakt

86825 Bad Wörishofen, Therme, Thermenallee 1, Tel. 08247/399300, 15 Plätze, erste Nacht kostenlos, 6 Euro + 1,35 Kurtaxe/Person.

Empfehlenswert, Entfernung Therme: 100 m



Kompakt

88410 Bad Wurzach, Vitalium, Karl-Wilhelm-Heck-Str. 10, Tel. 07564/302150, www.bad-wurzach.de, 17 Plätze, 4,50 Euro + 1,50 Kurtaxe/Person, V/E, Strom.

Sehr empfehlenswert, Entfernung Therme: 800 m



Therme Vitalium Bad Wurzach: Bewegungsbecken 32 Grad, Liegebecken 36 Grad, Eintritt: 4,50 Euro für 2 Stunden, Sauna + Thermal: 9 Euro.

Ierdings gibt es in dem Kneipp-Kurort kein Thermalbad und nur einen provisorischen Stellplatz.

Bad Wurzach, einziges Moorheilbad im Allgäu, hat eines der jüngsten Thermalbäder Baden-Württembergs. Wer dem Schild „Vitalium“ folgt, hat den Stellplatz am Ortsrand schnell gefunden. Auf einem großen Parkplatz am Naturschutzgebiet Wurzacher Ried, einem der größten noch intakten Hochmoore Europas, ist der hinterste Bereich mit sieben Meter langen, sehr breiten asphaltierten Stellflächen für Re-



Kompakt

88339 Bad Waldsee-Mattenhaus, Bauernhof Lott, Mattenhaus 4, Tel. 07524/6703, 5 Plätze, 9 Euro, V/E, Strom, WC, Duschen.

Empfehlenswert, Entfernung Therme: 8 km



Schotterwiese am Bauernhof Lott in Bad-Waldsee-Mattenhaus.

semobile ausgewiesen. Über einen ruhigen Fußweg erreichen die Gäste in fünf Minuten das Familien-Thermalbad, das ganz ohne Schnickschnack herrliche Ruhe bietet. Am 4. April eröffnen ein größeres Außenbecken sowie die erweiterte Sauna. Tipp: Für Reisemobilisten gibt es spezielle Pauschalangebote!

Etappe 2: Bad Waldsee – Aulendorf

Zwar verfügt Bad Waldsee über drei Stellplätze, doch nur einer liegt direkt im Ort. Durch eine Straße vom großen Thermenparkplatz getrennt, gibt es jede Menge Platz auch für bis zu zwölf Meter lange Reisemobile. Anmeldung und Schlüsselübergabe für Stromkästen erfolgen an der Rezeption der

Waldsee-Therme. Als eines der ersten Heilbäder bietet die Therme Aquaspinning an: Die Badenden radeln dabei auf Hydro-Bikes und kräftigen auf den Unterwasser-Fahrrädern ihre Muskulatur, stärken Herz und Kreislauf, während die Gelenke entlastet werden.

Wer ein paar ruhige Tage auf dem Land verbringen und nicht jeden Tag die Therme besuchen möchte, kann herrlich auf dem Bauernhof Lott im abgelegenen Ortsteil Mattenhaus ausspannen. Vom Stellplatz auf einer Obstbaumwiese hinter dem Hof genießen Reisemobilisten die Aussicht auf die hügelige Landschaft. Nur die Geräusche von der stark befahrenen, 500 Meter entfernten B 30 stören ab und zu das Vogelzwitschern. In einem Seitengebäude benutzen die Gäste Duschen, Toiletten, ein Spülbecken und einen kleinen Aufenthaltsraum, bei Familie Lott und den Nachbarn kaufen sie hausgemachte Produkte.

Auf dem Weg nach Aulendorf lohnt ein Zwischenstopp



Kompakt

88339 Bad Waldsee, Parkplatz Waldsee-Therme, Unteruhrbacher Weg, Tel. 07524/941221, www.waldsee-therme.de, 45 Plätze, 4 Euro, V/E, Strom.

Empfehlenswert, Entfernung Therme: 300 m



Kompakt

88339 Bad Waldsee-Elchenreute, Hofgut Elchenreute, Elchenreute 1, Tel. 07524/914444, www.elchenreute.de, 6 Euro, Kurtaxe ab dem dritten Tag.

Durchgangsplatz, Entfernung Therme: 8 km

beim Hofgut Elchenreute. Auf dem geschotterten Parkplatz direkt neben der L 275 finden auch längere Reisemobile genug Platz, doch rauschen ständig Autos vorbei. Wen das nicht stört, der kehrt im urig einigerichteten Hofgut zu bayerischen Spezialitäten ein, die der Wirt bei schönem Wetter auch im großen Biergarten serviert. Zwei Euro von der Stellplatzgebühr verrechnet er.

**Waldsee-Therme: Bewegungsbecken
34 Grad, Außenbecken 35 Grad,
Trainingsbecken 28 bis 30 Grad.
Eintritt: 6 Euro für 2 Stunden**

Im Kneippkurort Aulendorf (siehe Bilder nächste Seite) bietet die Schwaben-Therme die neueste Wasser-Trendsportart an: Aqua-Nordic-Walking gilt als gelenkschonend und soll Muskulatur und Wirbelsäule besonders nachhaltig kräftigen.

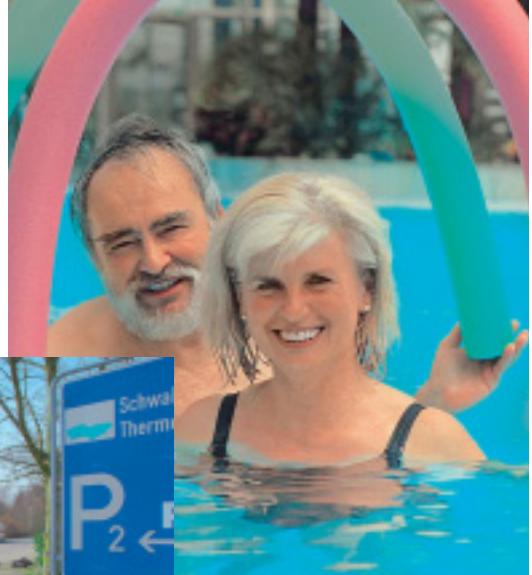
Reisemobile stehen kostenlos im Herzen Oberschwabens auf den geschotterten Parkflächen der terrassierten Thermalbad-Parkplätze P2 und P3. Da keine speziellen Stellflächen ausgewiesen sind, parken die Freizeitmobile längs und werden bei Hochbetrieb schon mal von Pkw zugeparkt. Der Aufenthalt hier ist trotzdem empfehlenswert, weil nur wenig Lärm von der Straße auf

den Parkplatz dringt. Stromanschluss sowie eine Möglichkeit zur Ver- und Entsorgung gibt es allerdings nicht.

Thermal- und Freizeitbad sind unter einem Dach vereint. Kinder können sich in einem eigenen Becken mit einem großen Spiel-Krokodil vergnügen, so dass die Erwachsenen in den anderen Becken in Ruhe gelassen werden und ihr Bad genießen können. ►



Schwaben-Therme Aulendorf: Innen- und Außenbecken: 34 Grad, Sport- und Kinderbecken 29 Grad. Eintritt: 1,5 Std: 6,20 Euro (Mo. - Fr.), Sauna & Römerbad: Tageskarte 14,50 Euro.



Kompakt

88326 Aulendorf, Schwaben-Therme, Ebisweilerstraße 5, P2 und P3, Tel. 07525/934203, www.aulendorf.de, 20 Plätze, kostenlos.

Empfehlenswert, Entfernung Therme: 80 m

arbeitet werden. Ein schlechtes Gewissen bei Bierproben muss keiner haben – steht Reisemobilisten doch ein kostenloser, unbegrenzter Aufenthalt auf dem hinteren Parkplatz des Bierkrug-Museums offen. Dass man diesen asphaltierten Platz zeitweise mit abgestellten Lkw teilen muss, stört für eine oder zwei Nächte nicht sehr.

Zwar gibt es in Bad Schussenried zwei weitere Stellplätze, doch empfiehlt sich deren Nutzung nur im Sommer: Im Februar verstehen Unrat und Äste die Stellflächen auf dem

Parkplatz am Freibad Zellersee. Der Reiterhof in Bad Schussenried-Steinhausen, Dorfstraße 8, öffnet erst ab Ostern (Tel.: 07583/3060).

Weiter nordwestlich an der Schwäbischen Bäderstraße erweist sich das Federsee-Moor in Bad Buchau als ein Vogelparadies mit 250 Arten. Ein kilometerlanger Holzsteg führt durch den breiten Schilfgürtel zu den großflächigen Moorwiesen. Im Federsee-Museum und Steinzeitdorf wird über das Leben und Arbeiten der Steinzeit-Menschen informiert.

Wer vom Reisemobil direkt zu einem Rundgang am Federsee starten will, übernachtet auf den geschotterten Parkflächen am Federsee-Museum. Der hintere Bereich des Pkw-Parkplatzes ist für 15 Reisemobile ausgeschildert. Allerdings klagen einige Gäste über abendlichen Lärm durch Jugendliche auf dem etwas abgelegenen Platz. Die Bezahlung erfolgt in der Tourist-Information.

Auch die anderen beiden Stellplätze in Bad Buchau sind prima ausgeschildert. Gäste, die nur wenige hundert Meter zur Adelindis-Therme gehen wollen, nutzen das Gelände Am Kurpark. 15 markierte Stellflächen auf Asphalt eignen sich für bis zu sechs Meter lange Mobile. Ab sieben Meter Länge wird das Rangieren beschwerlich. Auch hier erfolgt die Anmeldung bei der Tourist-Information. Gäste erhalten gegen



Kompakt

88427 Bad Schussenried, Schussenrieder Bierkrug-Museum, Wilhelm-Schussenstraße 12, Tel. 07583/404-11, 30 Plätze, 6,50 kostenlos, Strom.

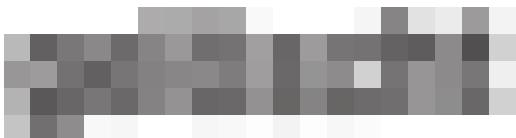
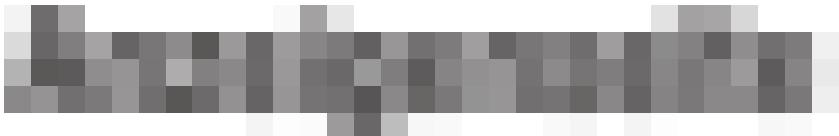
Durchgangsplatz, kein Thermalbad



Kompakt

88422 Bad Buchau, Beim Federsee-Museum, Tel. 07582/93360, www.badbuchau.de, 15 Plätze, 6,50 Euro + 1 Euro Kurtaxe/Person, V/E, Strom.

Bedingt empfehlenswert, Entf. Therme: 1,5 km





Kompakt

88422 Bad Buchau, Stellplatz Am Kurpark, Am Thermalbad, Tel. 07582/93360, www.badbuchau.de, 15 Plätze, 6,50 Euro + 1 Euro Kurtaxe/Person, V/E, Strom.

Empfehlenswert, Entfernung Therme: 600 m



Kompakt

88422 Bad Buchau, Stellplatz Seegasse-Rondell, Seegasse, Tel. 07582/93360, www.badbuchau.de, 15 Plätze, 6,50 Euro + 1 Euro Kurtaxe/Person, V/E, Strom.

Sehr empfehlenswert, Entfernung Therme: 1,8 km

eine Kaution von 20 Euro einen Schlüssel für den Stromkasten.

Familiärer und ansprechend hergerichtet präsentiert sich das Areal Seegasse-Rondell am Rande des Stadtzentrums mit bis zu sieben Meter langen Stellflächen. Hier treffen sich Stammgäste gern an der Sitzgruppe aus massiven Holzstämmen. Zur Therme führt ein gemütlicher Spaziergang,

Gasthäuser und Läden sind nur wenige hundert Meter entfernt. Auch hier erhält man Zugang zu den abgeschlossenen Müll- und Stromkästen über die Tourist-Info.

Etappe 4: Bad Saulgau – Überlingen

Richtung Bodensee gibt es einen letzten Stopp in Bad Saulgau. Am Rande der Stadt



Therme Bad Buchau: Innenbecken 33 Grad, Außenbecken 36 + 37 Grad, Eintritt: 7 Euro für 4 Stunden, Tageskarte: 11 Euro, mit Sauna: 12 Euro, Tarif für Wohnmobilisten: 1 Std. mit Ausweis: 4 Euro.

liegt hinter einer Schranke der gepflegte, gepflasterte Stellplatz neben der Sonnenhof-Therme. Von dort erreichen die Gäste in wenigen Schritten das Thermalbad mit den besonders großen Außenbecken.

In der einen Kilometer entfernten Innenstadt ist der von Fachwerkhäusern umrahmte Marktplatz Treffpunkt zum Shoppen und Einkehren. Ein Fußmarsch führt von dort zum Kloster Sießen mit seiner barocken Klosterkirche.

Am Endpunkt der Schwäbischen Bäderstraße ist das Seebad Überlingen am Bodensee erreicht. Ansprechend liegt hier der Stellplatz am Ortseingang in der Nähe des Krankenhauses. Der hintere Bereich des P & R-Parkplatzes hält Längsparkbuchten auch für große Reisemobile bereit. Weil der Parkautomat nur Euro-Münzen schluckt, sollte man die vorher sammeln.

Und einen nachahmenswerten Service bietet die Stadt



Kompakt

88348 Bad Saulgau, Wohnmobilstellplatz Sonnenhof-Therme, Am schönen Moos, Tel.: 07581/448390, 69 Plätze, 8 Euro (im Winter 7 Euro), V/E, Strom.

Sehr empfehlenswert, Entfernung Therme: 100 m



Kompakt

88662 Überlingen, Reisemobilhafen Überlingen, Härlenweg, Tel. 07551/991122,
12 Plätze, 10 Euro in der Saison, 6 Euro November bis März, V/E, Strom.

Sehr empfehlenwert, Entfernung Therme: 2 km

Bodensee-Therme, Innen- und Außenbecken: 35 Grad. Eintritt: 6 Euro/2 Stunden, Therme + Sauna + Wellnessbereich: 11,50 Euro.

Überlingen auch noch: Ein Abschnitt des Parkscheins gilt als Fahrausweis für zwei Fahrten im städtischen Bus der Linie A 1, der in einer Runde zur Bodensee-Therme und den Landungsbrücken am Überlinger See fährt.

Das Thermalbad direkt am Seeufer überrascht mit einem grandiosen Ausblick vom Außenbecken aus auf den Bodensee. Die Badenden im randvoll gefüllten Becken glauben, direkt im See zu schwimmen...

Sabine Scholz

Die kostenlose Broschüre „Schwäbische Bäderstraße“ können Sie anfordern bei der Infozentrale Schwäbische Bäderstraße, Bad Wörishofen, Tel.: 01805/938332, www.schwaebische-baederstrasse.de.



kurz & knapp

19243 Wittenburg

Zwei kostenlose Übernachtungsplätze stellt der Cristall-Händler Wohnmobile Schiemann auf seinem Parkplatz vor dem Firmengelände am Pappelweg 14 bereit. Das 35 Kilometer von Schwerin entfernte Wittenburg ist über die A 24, Abfahrt Nr. 10, zu erreichen, dann 500 Meter weiter Richtung Vellahn. Tel.: 038852/51149, www.caravandiscounter.de.

NL-9863 PE Doe zum

Ab dem 15. Juni heißt es auf dem Stellplatz am Landgut Jonker auf die Räder – fertig – los. Familie Jonker lädt zu Touren in die Umgebung ein. Kosten pro Teilnehmer: zehn Euro. Zudem fallen Stellplatz-Gebühren in Höhe von sechs Euro pro Tag für zwei Personen an. Eine neue Homepage soll demnächst über Details informieren: www.landgoedjonker.nl, Tel.: 0031/594/613987.

48624 Schöppingen

Traditionell lädt am Fronleichnams-Wochenende der Ferienhof Schulze-Althoff zum Reisemobiltreffen ein. Vom 7. bis 10. Juni stehen



I-62017 Porto Recanati, Marken

Top-Lage am Strand der Adria

Gut über die Autobahn A 14 zu erreichen ist der Stellplatz des Familien-Badeortes Porto Recanati an der italienischen Adria südlich von Ancona. Von der Ausfahrt Loreto/Porto Recanati der Küstenstraße N 16 fahren Sie bis zum nördlichen Ortsende von Porto Recanati. Dort finden 40 Reisemobile Platz auf dem Area Plein-Air, nur 50 Meter vom Adria-Ufer entfernt. Die meisten Stellflächen auf Wiese, Schotterrasen und Rasengittersteinen haben Stromanschluss, der zuzüglich zur Übernachtungsgebühr von acht Euro zu zahlen ist.

Das Gelände ohne Schatten spendende Bäume ist von Ostern, dem 8. April, bis zum



30. September 2007 geöffnet. Der Platz punktet mit seiner Top-Lage am Meer: Näher zum feinen Sandstrand und sauberen Meer kann ein Stellplatz



Von Marie-Louise Neudert entdeckt



kaum liegen – und trotzdem zentrumsnah. Bis zur Innenstadt schlendert der Gast vom Platz aus einen Kilometer zum Castello Svevo mit Pinakothek, zwei Kilometer weiter zeigen die römischen Ausgrabungen von Potentia, wie die Menschen vor 2.000 Jahren dort lebten.

Bordatlas 2007 plus

Damit Sie, liebe Leser, Ihren Bordatlas 2007 mit noch mehr topaktuellen Stellplatz-Tipps spicken können, finden Sie ab dieser Ausgabe (Seiten 155/156) regelmäßig neue Sammelseiten zum Heraustrennen.

Den Bordatlas 2007 gibt es am Kiosk, im Buchhandel, an Tankstellen sowie in Camping-Zubehör-Shops. Oder – noch bequemer – Sie füllen den Bestell-Coupon (Seite 5 in *mobil-reisen*) aus.



gemeinsame Abendessen, Tanz im Backhaus, Radtouren, Flohmarkt und Tombola auf dem Programm. Für die vier Tage sind die üblichen Übernachtungsgebühren von 30 Euro fällig. Anmeldung bis zum 25. Mai erbeten, Infos im Internet: www.schulzealthoff.de oder per Tel.: 0255/9385-0.



Eigner exklusiver, individuell ausgebauter Reisemobile treffen sich am 1. April auf dem Öko-Stellplatz im Zentrum des bayerischen Scherhausen bei Waging am See. Anmeldungen per E-Mail an info@reisemobil-international.de.

Gewinnen Sie... Gewinnen Sie...



Zwei Einzelfahrer-Treffen hatte Peter Klapper im letzten Jahr am Landgasthaus Varus Deeble organisiert – mit nachhaltigen Folgen: Der Wirt Heinrich Sommerfrüchte war so angetan von den Reisemobilisten,

49565 Bramsche-Kalkriese, Osnabrücker Land

Schwingen Sie das Tanzbein

dass er dieses Jahr am Ostersamstag, dem 7. April, offiziell zehn Stellflächen einweihrt. Zu diesem Treffen wie auch im übrigen Jahr sind Clubs herzlich willkommen. Bis zu 100 Reisemobile finden nach Anmeldung für ein paar Tage Platz auf festem Wiesengelände. Die Übernachtung in der Ven-

ner Straße 67 kostet fünf Euro samt Ver- und Entsorgung, Strom 1,50 Euro pro Tag. Am Eröffnungstag dürfen alle Gäste kostenlos übernachten.

Die nächste Entsorgungsmöglichkeit gibt es bei der Esso-Tankstelle an der B 218 in Bramsche. Der Parkplatz liegt 800 Meter vom Museum und den

... ein Wochenende am Landgasthof Varus Deeble

Heinrich Sommerfrüchte spendiert Lesern von REISEMOBIL INTERNATIONAL einen Wochenend-Aufenthalt inklusive zweimal Kaffee und Kuchen für zwei Personen.

Es gilt, folgende Frage zu beantworten:

In welcher Region liegt Bramsche-Kalkriese?

Bitte senden Sie Ihre Antwort bis zum 30. April 2007 an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Postwiesenstraße 5A, Stichwort Stellplatz-Rätsel, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail an: raetsel@reisemobil-international.de. Unter allen richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



76877 Offenbach an der Queich, Pfalz

Zu Gast bei Adebar

Zwei gepflasterte Stellflächen für einen Aufenthalt bis zu drei Tagen hat die Stadt Offenbach auf dem Parkplatz des Queichtalzentrums ausgewiesen. Die Stellplatz-Gebühr von fünf Euro bezahlen die Gäste im Rathaus, das ebenfalls am Konrad-Lerch-Ring liegt. Eine Entsorgung ist am Klärwerk Offenbach möglich, Frischwasser gibt es auf Anfrage im Queichtalzentrum.

Offenbach bei Landau lässt das Herz von Vogelliebhabern höher schlagen: Bis zu 80 Storchenpaare besiedeln den Ort Bornheim, vier Kilometer entfernt, und brüten auf den Nesträdern, die in den Queichtalwiesen auf Holzmaschen thronen. Über eine Webcam (www.pfalzstorch.de) sind die Störche bereits seit Mitte Februar beim Balzen aus nächster Nähe zu beobachten.



Kompakt

Parkplatz des Queichtalzentrums, Konrad-Lerch-Ring, Tel.: 06348/986127, www.offenbach-queich.de, 2 Plätze, maximal 3 Tage, 5 Euro.

Im mildesten Klima Deutschlands gedeihen Pfälzer Wein und Pfälzer Tabak ebenso wie Feigen, Mandeln und Esskastanien. Besonders schön



Von Bertold
Jeblick
entdeckt



ist die Mandelblüte im April, wenn Tausende Bäumchen zart rosa blühen und süßen Duft verströmen. Vom Stellplatz aus bieten sich Ausflüge an zum Queichtalbad oder ein Besuch der Hochstadt mit Fachwerkhäusern und dem Alten Rathaus aus dem Jahr 1541.

Stellplätze – entdeckt von Lesern für Leser

Regelmäßig präsentiert Ihnen
REISEMOBIL INTERNATIONAL eine topaktuelle
Auswahl von Stellplatz-
Meldungen unserer Leser.

F-83350 Ramatuelle

1 An der Côte d'Azur hat die Stadt Ramatuelle nahe St. Tropez einen Stellplatz direkt am Meer ausgewiesen. Bis zu 60 Reisemobile passen auf das Schotter- und Wiesengelände neben dem Chemin de Tamaris am Plage de Pampelonne. Die Übernachtung kostet in der Hauptsaison 14, in der Nebensaison fünf Euro. Kostenlose Entsorgung ist über einen Bodeneinlass möglich, 100 Liter Frischwasser kosten zwei Euro. Tel.: 0033/675015091.
*Thomas Schormann,
47239 Duisburg*

F-83120 Saint Maxime

2 Ein zweiter neuer Platz liegt nördlich von St. Tropez an der D 25, einen Kilometer vom Zentrum Saint Maxime entfernt. Der geschotterte Platz an einem großen Kreisverkehr neben der Feuerwehr nimmt bis zu 40 Reisemobile auf. Es gibt kein Zeitlimit, eine Ver- und Entsorgungsstation steht direkt am Platz. Tel.: 0033/494/557555.
Karl Wicki, CH-4852 Rothrist



48 Stunden parken Reisemobile in Frejus/Côte d'Azur kostenlos.

F-83600 Frejus

3 Ebenfalls an der Côte d'Azur können Reisemobilisten jetzt in Frejus kostenlos übernachten. Ein Schild „Reserve aux Camping-Cars“ weist den asphaltierten Stellplatz an der Rue des Batteries aus. Der Aufenthalt für bis zu 20 Reisemobile ist auf 48 Stunden begrenzt, Ver- und Entsorgung in derselben Straße etwa 200 Meter Richtung Port Frejus. Tel.: 0033/494/518383.
Karl Wicki, CH-4852 Rothrist

F-88240 Fontenoy Le Chateau

4 Die Stadt im Süden Lothringens weist auf dem kommunalen Parkplatz in der Rue de la Chenale 41 neben dem Res-



Stellplatz in Gemünden an der Fränkischen Saale kurz vor deren Mündung in den Main.

lig. Gut für einen Tagstrip: das 16 Kilometer entfernte Weimar. Tel.: 036203/50837.
*Volker Lechler,
94166 Stubenberg*

97737 Gemünden a. Main

7 Am Ufer der Fränkischen Saale hat die Stadt Gemünden fünf kostenlose Stellflächen in der Duivenallee ausgewiesen. In fünf Minuten schlendern die Gäste von dort zur Altstadt, zum Freibad, Bootsverleih und Minigolf am Campingplatz Saale-Insel, auf dem sie im Sommer für drei Euro entsorgen und für zwei Euro duschen können. Tel.: 09351/3830.
*Werner Elzinger,
97780 Gössenheim*

90411 Nürnberg

8 Der Gasthof Grüne Au Zum Bretzenwirt in Nürnberg-Nord hat Asphalt-Plätze für fünf Mobile. Die Übernachtung ist kostenlos, wenn die Gäste zum Essen einkehren. Für Strom und Frischwasser werden zwei Euro berechnet. 150 Meter entfernt hält die U2, die in zehn Minuten die Altstadt erreicht. (15.Juli bis 15. August geschlossen). Tel.: 0911/522020.
Peter Kuhn, 90431 Nürnberg

Liebe Leser, Sie sind unsere beste Info-Quelle!

Haben auch Sie einen Stellplatz entdeckt? Dann schicken Sie uns doch bitte Infos darüber – andere Reisemobilisten werden es Ihnen danken. Und Sie helfen so, am flächendeckenden Stellplatz-Netz weiterzuweben. Den Fragebogen dazu finden Sie auf der übernächsten Seite. Vielen Dank für Ihre Mühe!

Ergänzung zum Bordatlas 2007

Karte D9 (Seite 86), B5

66701 Beckingen-Düppenweiler



Wohnmobilplatz Düppenweiler

Brunnenstraße 13, Gemeinde Beckingen,
Tel.: 06835/55105, Fax: 06835/55500
E-Mail: rathaus@beckingen.de
Internet: www.beckingen.de
GPS: 49°24'52"N/6°46'6"E



Areal: angelegter Reisemobilplatz in ruhigem, parkähnlichen Gelände am Ortsrand. = 6 auf Pflaster, 4 EUR pro Reisemobil, Strom 1 EUR/8 Std., Wasser 1 EUR/100 l. Sonstiges: Aufenthalt maximal 3 Nächte. Bis zu 24 weitere Stellplätze ohne Kennzeichnung und ohne Strom auf dem Platz möglich. November bis Februar keine .

An den Stellplätzen: , , , ,

Anfahrt: BAB8 Ausfahrt 7-Rehlingen, über Beckingen weiter nach Düppenweiler.

Aktivitäten: Wandern auf dem Litermont-Sagenweg.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 200 m.

Sport & Freizeitangebote: 10 km, 10 km, 10 km. Sonstiges: öffentlicher Nahverkehr 0,2 km, Reiten 2 km, Naturschutzgebiet Wolferskopf 4 km.

Entfernungen: 0,2 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: neugotische Kirche 0,2 km, historisches Kupferbergwerk Düppenweiler 1 km.

Karte D14 (Seite 91), E2

71032 Böblingen



Parkplatz Sporthalle

Rudolf-Diesel-Straße, Stadt Böblingen, Tel.: 07031/6690, Fax: 07031/669205, Internet: www.boeblingen.de GPS: 48°40'34"N/9°1'0"E

Areal: ausgewiesene Stellplätze auf dem Parkplatz der Sporthalle. = 10 auf Asphalt, kostenlos.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: BAB81 Ausfahrt 23-Böblingen/Sindelfingen, im Stadtzentrum Böblingen ist die Sporthalle beschildert.

Aktivitäten: Stadtbesuche.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 200 m.

Sport & Freizeitangebote: 2 km, 0,3 km.

Sonstiges: Haltestelle Stadtverkehr 0,3 km, Bahnhof zur Fahrt nach Stuttgart und Tübingen 0,4 km, Naturpark Schönbuch 5 km.

Entfernungen: 0,3 km, 0 km.

Sehenswürdigkeiten: Werksbesichtigung Mercedes-Benz Sindelfingen 3 km.

Karte D15 (Seite 92), E3

84405 Dorfen



Volksfestplatz

Hampersdorfer Weg, Stadt Dorfen, Tel.: 08081/4110, Fax: 08081/41140 E-Mail: info@dorfen.de, Internet: www.dorfen.de GPS: 48°16'34"N/12°9'14"E



Areal: Stellplätze auf dem ruhigen, großen Festplatz am Freibad, nahe am Ortszentrum. = 6 auf Schotter, 5 EUR pro Reisemobil, Wasser gegen Gebühr.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: an der Ortsdurchfahrt B15 Richtung Festplatz ausgeschildert.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 200 m.

Sport & Freizeitangebote: 0 km, 20 km.

Entfernungen: 0,3 km, 0 km.

Karte D14 (Seite 91), E4

88605 Sauldorf



Tipihof Bechtold

Hardthöhl 9, Annette Bechtold, Tel.: 07777/939616, Fax: 07777/939257 E-Mail: info@tipihof.de, Internet: www.tipihof.de GPS: 47°57'1"N/9°5'5"E

Areal: Stellplätze an einem Freizeithof am Waldrand. = 3 auf Wiese, 5 EUR pro Reisemobil, 4,50 EUR pro Person, Kinder 3 EUR, Strom und Wasser 2,50 EUR. Sonstiges: geöffnet von März bis Oktober.

An den Stellplätzen: , , , ,

Anfahrt: B311 Tuttlingen-Meßkirch, Abzweig nach Krummbach und weiter Richtung Sauldorf. Vor Sauldorf links Hardthöhl-Tipihof.

Aktivitäten: Minigolfanlage, Bogenschießen, 3-D Bogenparcours, Pony reiten, Westernspiele, Beachvolleyball, Entspannungsmassage.





Gastronomie: Gartencafé am Platz mit Frühstücksservice.

Warme Küche 12.00-22.00 Uhr.

Gasthaus Adler 3 km.

Sport & Freizeitangebote: 4 km, 8 km.

Entfernung: 1,5 km, 1,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Oldtimermuseum Meßkirch 6 km,

Kreisgalerie Schloss Meßkirch 7 km, Schloss Sigmaringen 25 km.

Karte D11 (Seite 88), B2

98711 Suhl-Vesser

Kulturzentrum Offenstall

Gemeinde Vesser,

Tel.: 036782/61300, Fax: 036782/61300

E-Mail: info@vesser.de

Internet: www.vesser.de

GPS: 50°35'52"N/10°47'37"E

Areal: gekennzeichnete Stellplätze auf dem Parkplatz am Heimatmuseum Offenstall in Vesser, im Biosphärenreservat Vessertal. = 3 auf Rasengittersteine, kostenlos.

An den Stellplätzen: ,

Anfahrt: von Suhl östlich nach Schmiedefeld, dann rechts abbiegen nach Vesser.

Aktivitäten: Wandern, Nordic-Walking, Langlauf.

Zeichenerklärung

	Restaurant		Freizeit-/Erlebnisbad		Hafen/Marina
	Bauernhof		Thermalbad		Tankstelle
	Winzer		Kultur-/Technikmuseum		Hersteller/Händler
	Schloss/Burg		Naturpark		Stellplatz vor Campingplatz
	Freizeitpark		Golfplatz		Allgemeiner Stellplatz

Anzahl der Stellplätze

telefonische Reservierung erwünscht

behindertengerecht ausgebaut

Hunde erlaubt

Stromanschluss

Frischwasser

Sanitätreinrichtungen

Ver- und Entsorgung

Hot Spot/WLAN

Grillplatz

Liegewiese

Einrichtungen für Kinder

Freibad

Hallenbad

Cafébetrieb

Garten/Terrasse

Fahrradverleih

nächster Ort

nächster Lebensmittelladen

**Beurteilung
Stellplatz-Korrespondenten**

Platz liegt ruhig mitten in der Natur

Platz liegt zentralnah

Entsorgungsstation am Platz

bis zu 12 Meter lange Stellflächen

kostenloser Platz

Platz mit schöner Aussicht

Platz nur bedingt empfehlenswert, für Durchreise geeignet

keine separaten Stellflächen für Reisemobile, Pkw parken Platz zu

Gastronomie: Restaurant am Platz.
Sport & Freizeitangebote: 3 km.
Entfernung: 3 km, 3 km.
Sehenswürdigkeiten: Kulturzentrum Offenstall 0 km, Ausstellungen in der Fachwerkkirche aus dem 18. Jh. 0,3 km, Bergbaumuseum Schwarzer Crux 0,5 km.

Karte D9 (Seite 86), D4

55595 Wallhausen

Weingut F.E. Schott

In der Au 3, Edwin und Ingrid Schott,

Tel.: 06706/8681, Fax: 06706/960156

E-Mail: weingut@schottwein.de

Internet: www.schottwein.de

GPS: 49°53'14"N/7°46'23"E

Areal: Stellplätze in der ummauerten Hofanlage am Weingut. = 4 auf Pflaster, 6 EUR pro Reisemobil. Beim Kauf von 12 Flaschen Wein entfällt der Tagespreis.

An den Stellplätzen: , , , , ,

Anfahrt: BAB61 Ausfahrt 47-Waldlaubersheim, Landstraße Richtung Roxheim, in Windesheim nach Wallhausen abbiegen.

Aktivitäten: Weingutsbesichtigung und Weinprobe nach Absprache.

Gastronomie: Landhaus Dietz 500 m.

Sport & Freizeitangebote: 1,5 km.

Entfernung: 0,5 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Ruine Gutenburg 3 km, Klosterkirche St. Mariä Himmelfahrt 4 km, Kurort Bad Kreuznach 10 km.

Anfahrt: Fährüberfahrt von Den Helder nach Texel, an der östlichen Uferstraße entlang nach Oudeschild bis zum Ortsausgang Richtung De Waal.

Aktivitäten: Mitarbeit im Stall, Wandern, Rad fahren, Angeln.

Gastronomie: mehrere Restaurants in Oudeschild ab 2 km.

Sport & Freizeitangebote: 5 km, 10 km. Sonstiges: Wattenmeer 2 km, Schifffahrt zu den Seehunden vom Hafen Oudeschild 3 km.

Entfernung: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: Maritiem & Jutters-Museum 3 km.

SCHWEDEN



S-54492 Hjo-Svedbråta

Hans o Greta's Hantverk o Café

Sörgården 3, Hans und Greta Tranberg,

Tel.: 0046-503/15233

Region Västergötland

GPS: 58°20'48"N/14°8'27"E

Areal: Stellplätze an einem Café mit Kunsthandschuhsammlung auf dem Gelände eines ehemaligen Bauernhofs, umgeben von Getreidefeldern. = 10 auf Wiese, Schotter, 10 EUR pro Reisemobil, Strom 2,50 EUR, Entsorgung 2 EUR. Sonstiges: Ankunft bis 22.00 Uhr erwünscht, Aufenthalt maximal 2 Nächte.

An den Stellplätzen: , , , , , ,

Anfahrt: von Jönköping an der westlichen Uferstraße nach Norden, in Hjo links abbiegen Richtung Skövde, noch 10 km bis zum Platz.

Gastronomie: mehrere Restaurants in Hjo, 10 km.

Sport & Freizeitangebote: 11 km, 11 km.

Entfernung: 10 km, 10 km.

Sehenswürdigkeiten:

Altstadt Hjo (Europa-Nostrapreis 1990) 10 km.

REISENOBIL INTERNATIONAL 04/2007

NIEDERLANDE



Karte Benelux1 (Seite 512), D4

NL-2951 EG Alblasserdam

Hafenparkplatz

Kade, Gemeinde Alblasserdam,

Tel.: 0031-78/6921355,

Internet: www.alblasserdam.nl

Region Zuid-Holland

GPS: 51°51'46"N/4°39'5"E

Areal: gekennzeichnete Stellplätze am Hafen in der Nähe der Anlegestelle der Fast Ferry. = 7 auf Asphalt, kostenlos.

An den Stellplätzen: , , , , , ,

Anfahrt: A15 Rotterdam-Gorinchem Ausfahrt 22-Alblas-

erdam, Beschilderung Richtung Kinderdijk/Fast Ferry folgen.

Aktivitäten: Stadtbesichtigung Rotterdam und Dordrecht per Fähre.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 500 m.

Sport & Freizeitangebote: 1 km.

Entfernung: 0,5 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Kinderdijk mit 19 Mühlen 0,5 km, Welthafenstadt Rotterdam 10 km.

Karte Benelux1 (Seite 512), E1

NL-1792 CE Oudeschild/Texel

De Vrie Vogel

Laagwaalderweg 21, Klaas und Riet Tjepkema,

Tel.: 0031-22/314509,

E-Mail: r.tjepkema@planet.nl

Internet: www.vrie vogel texel.nl

Region Noord-Holland

GPS: 53°3'23"N/4°50'42"E

Areal: Camping beim Bauern auf der Insel Texel, auf einem bewirtschafteten Milchbauernhof. = 10 auf Wiese, 16-18 EUR pro Reisemobil inklusive 2 Personen, Dusche, WC, Strom und Wasser.

An den Stellplätzen: , , , , , , , , ,

Anfahrt: Aufenthaltsraum, Boule.

Areal: naturbelassenes Campinggelände in Einzellage direkt am Westufer des Vätternsees. = 20 auf Wiese, 10 EUR pro Reisemobil inklusive Ver- und Entsorgung, Strom und Dusche extra.

An den Stellplätzen: , , , , , , , , ,

Anfahrt: von Jönköping an der westlichen Uferstraße nach Norden, 18 km hinter Hjo und 16 km vor Karlsborg.

Aktivitäten: Schwimmen, Wandern, Rad fahren, Angeln.

Gastronomie: Café-Kiosk am Platz, Restaurant Brevikens Golfclub 1 km., Sonstiges: Brötchenservice am Platz.

Sport & Freizeitangebote: 16 km.

Sonstiges: Badestrand 0 km.

Entfernung: 6 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten:

Festung Karlsborg 16 km, Göta Kanal 18 km.



Einfach ausschneiden und einsenden an:

*Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL
DoldeMedien Verlag GmbH
Postwiesenstr. 5 A

70327 Stuttgart*

Absender:

Name _____

Adresse _____

PLZ/Wohnort _____

Telefon _____

● Ich habe einen Stellplatz entdeckt:

REISEMOBIL INTERNATIONAL 4/2007

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-/Spaßbad
- Thermalbad
- 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. Anfahrtsbeschreibung

3. Anzahl und Größe der Stellflächen

 = _____ Stück bis _____ Meter

Die Stellflächen sind als solche ausgewiesen ja nein

3a. Dürfen hier auch Gespanne stehen? nein
 = _____ Stück bis _____ Meter

4. Untergrund der Stellflächen

<input type="checkbox"/> Asphalt	<input type="checkbox"/> Wiese
<input type="checkbox"/> Schotter	<input type="checkbox"/> Schotterrasen
<input type="checkbox"/> Rasengittersteine	
<input type="checkbox"/> Pflaster	<input type="checkbox"/> Sand/Splitt

5. Eine Übernachtung kostet

€ _____

Personen € _____

Nebenkosten € _____

Im Preis enthalten

6. Vorherige Reservierung eines Stellplatzes ist notwendig

ja nein



7. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut ja nein**8. Hunde sind willkommen** ja nein**9. An den Stellplätzen gibt es**

Stromanschluss zum Fahrzeug

 ja nein

Wasserentnahmestelle

 ja nein

auch bei Frost

 ja nein

Sanitäreinrichtungen

 ja nein

eine Ver-/Entsorgungsmöglichkeit

 ja nein

einen Hot Spot/WLAN

 ja nein

einen Grillplatz

 ja nein

eine Liegewiese

 ja nein

einen Spielplatz

 ja nein

ein Freibad

 ja nein

ein Hallenbad

 ja nein

einen Fahrradverleih

 ja nein**10. Mögliche Aktivitäten am Stellplatz**

(z.B. Mitarbeit auf dem Feld, bei der Ernte oder Weinlese, Führungen durch den Weinkeller oder die Burg usw.)

11. Gibt es ein Restaurant am Platz? ja nein

Warme Küche von _____ bis _____ Uhr

Das billigste Hauptgericht kostet € _____

Das teuerste Hauptgericht kostet € _____

oder in der Nähe ja _____ km nein

Name des Restaurants _____

Ort _____

12. Sonstiges(Öffnungszeiten/späteste Ankunftszeit/Ruhetag/
längstmögliche Aufenthaltsdauer/Frühstücksservice o.Ä.)

13. In der Nähe gibt es (Entfernung in km): ein Freibad ja _____ km nein ein Hallenbad ja _____ km nein einen Fahrradverleih ja _____ km nein

Sonstiges _____

14. Entfernung in Kilometern

zum nächsten Ort _____ km

zum nächsten Lebensmittelladen _____ km

zur nächsten Ver-/Entsorgungsstation _____ km

Genauer Standort der Station _____

15. In der Nähe befinden sich folgende Sehenswürdigkeiten (Entfernung in km)

16. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei ja nein per E-mail an Andreas Wittig,
bordatlas@reisemobil-international.de

Dateiname: _____

17. Falls vorhanden, tragen Sie bitte die GPS-Daten Ihres Stellplatzes ein

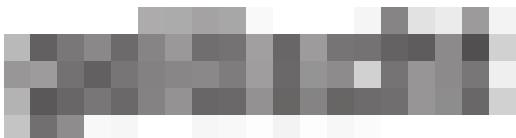
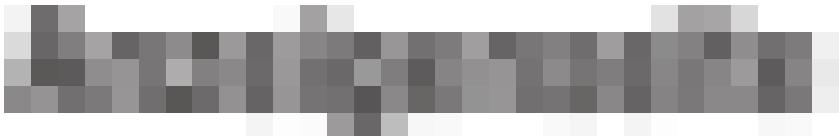
(möglichst im Karten-Datum WGS 84)

Breite

 Grad Min. Sek. N S

Länge

 Grad Min. Sek. O W





Country Camping Schinderhannes, Hausbay

Den Gästen Gutes tun

Der Campingplatz im Hunsrück ist bei Reisemobilisten bekannt als Treff der Teilnehmer an den Perestroika-Touren.

Schon als 1803 Johannes Bückler mit nur 24 Jahren durch das Fallbeil den Tod fand, rankten sich Legenden um ihn, den Räuberhauptmann, der sein Unwesen im Hunsrück trieb: Er stahl, plünderte, mordete. Schon damals redeten seine Landsleute – Freund wie Feind – nur vom Schinderhannes. Ein Erbe des Vaters: Der verdingte sich als Abdecker, auch Schinder genannt.

Der Name lebt weiter – im Country Camping Schinderhannes. „Allerdings“, lacht Geschäftsführerin Sabine Rettau, „wir tun unseren Gästen nur Gutes.“ Zum Beispiel den Rei-

semobilisten, denen auf zwei Arealen vor und hinter der Schranke 100 Stell- und Übernachtungsplätze zur Verfügung stehen. Gut 60 Fahrzeuge finden Quartier innerhalb des Campingplatzes. Diese Standflächen sind allesamt befestigt und jeweils mit eigenem Strom-, Frischwasser- und Kanalanschluss versehen.

Ein Gelände vor der Schranke bleibt speziell den Durchgangs-Reisenden vorbehalten. „So wirkt es für andere Gäste nicht störend“, so Sabine Rettau, „wenn die Anreise nach 22 Uhr oder die Abreise vor 7 Uhr erfolgt.“ Die Mobile par-

ken teils auf festem Grund, teils auf Rasen. Ver- und Entsorgung sind auf dieser Ebene ebenfalls gewährleistet.

Beim Schinderhannes stehen übers Jahr einige Veranstaltungen im Terminkalender. So bringt ein Shuttlebus die Gäste des Campingplatzes zum alljährlichen Feuerwerk „Rhein

Stellplatz-Info: Country Camping Schinderhannes

Ganzjährig geöffnet, Hunde sind erlaubt.

Befestigte, terrassierte Standplätze an der Einfahrt zum Camp. Restaurant und Shop am Platz.

Gebühren: 20 Euro pauschal. Darin enthalten sind Strom, Frischwasser, Müll, Warmduschen. Auf 60 Stellflächen direkter Strom- und Frischwasseranschluss, Abwasserkanal. 40 Plätze sind mit Strom versorgt, Ver- und Entsorgungsstation. Diverse Rabatte.

Adresse: Country Camping Schinderhannes, 56291 Hausbay, Tel.: 06746/80280, Internet: www.countrycamping.de, GPS: N 50.1060, E 07.5679.



Die Stellplätze liegen auf verschiedenen Ebenen, auch die vor der Schranke.



Ein kleiner Weiher auf dem Platz lädt zum Baden, Angeln und Paddeln ein.

in Flammen" (8. September 2007). Auch die nähere Umgebung der Anlage bietet einiges: vernetzte Rad- und Wanderwege sowie Möglichkeiten zum Nordic-Walking. Ein Freizeitpark ist vier Kilometer entfernt, der berühmte Loreley-Felsen über dem Rhein 15 Kilometer.

Country Camping Schinderhannes ist auch die Zentrale von Perestroika Tours, einem im Jahr 1990 gegründeten Reiseunternehmen, das geführte

Touren für Reisemobilisten veranstaltet. Ziel war, dem Campingtourismus die Tür in den Osten zu öffnen. Um die Ziele vorzustellen, finden auf Schinderhannes regelmäßig

Treffen statt (14. April und 5. September 2007), bei denen sich die Gäste informieren und Videofilme von vergangenen Reisen anschauen können.

Tipp: Wer wenig mit Fernreisen am Hut hat, sollte die Schinderhannes-Festspiele im Schlosshof von Simmern besuchen (22. bis 24. Juni 2007). Ein Name verpflichtet irgendwie, auch wenn ihn ein reisemobilfreundlicher Campingplatz weiterträgt. ras



Beliebtes Ausflugsziel:
der Loreley-Felsen über
dem Rhein.

CAMPING - TELEGRAMM

Der Campingplatz Moosbauer in Bozen feiert 50-jähriges Bestehen. Dazu gehört ein großes Jubiläumsfest am Ostersonntag. Tel.: 0039/0471918492, www.moosbauer.com/jubilaeum.

+++stop+++ Das 20-jährige Bestehen feiert ab Freitag, 20. April 2007, Wolfgang Hartls Kur- und Feriencamping Bad Griesbach, Tel.: 08532/96130, www.camping-bad-griesbach.de +++stop+++ Hannibal ist zurück in Sölden: Das Spektakel (13. April 2007) spielt auf 3.000 Metern mit Menschen als Tänzer oder Skiläufer, mit Pistenbullys, Helikoptern und Flugzeugen als Elefanten oder Kriegsgeräte. Auf Camping Sölden gibt es deshalb das Hannibal-Paket: Zwei Personen bezahlen für drei Tage mit Eintrittskartenkarten pauschal 139 Euro. Mit zwei Kindern kostet's 179 Euro. Tel.: 0043/5254/2627-0, www.camping-soelden.com +++stop+++ Stimmungsvoller Frühlingsauftakt

in Südtirol sind die elften Blütenfesttage vom 10. bis 22. April 2007 in Lana und Umgebung. Übernachtungsmöglichkeiten: Genießer & Komfortcamping Schlosshof. Tel.: 0039/0473561469, Internet: www.schlosshof.de. +++stop+++ Winterfreuden zu Ostern: Für Reisemobilisten, die zu Ostern im Serfaus-Gebiet Ski fahren möchten, hält Aktiv-Camp Prutz ein Pauschalangebot parat. Zwei Personen bezahlen 18 Euro, ab vier Tage gibt's eine Übernachtung gratis dazu. Tel.: 0043/54722648, www.aktiv-camping.at. +++stop+++ Ancampen im Erzgebirge: Zwischen 24. März und 30. April 2007 ist Saisonstart auf Camping Erzgebirgsblick. Eine Familie mit zwei Kindern (3 bis 11 Jahre) campst schon ab 19 Euro. Voraussetzung für diesen Preis sind fünf Übernachtungen. Senioren bezahlen 13,60 Euro pro Tag. Der Preis gilt für zwei Personen. +++stop+++

kurz & knapp

Neuer Vorstand

Der Campingclub Bergstraße steht unter neuer Führung: Erster Vorsitzender ist Klaus Köhler, Tel.: 06252/71402, Internet: www.camping-club-bergstrasse.de. Die neue Adresse des Clubs: Ernst-Moritz-Arndt-Str. 22, 64646 Hungenheim.

Neuer Vorstand, die 2.

Auch der 1. Wohnmobilclub Wolfsburg hat einen neuen Vorsitzenden. Statt Erhard Rau, der für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung stand, führen nun Bodo Mahnke als Vorsitzender und Edeltraud Wuttig als Stellvertreterin den Club. Die Versammlung beschloss zudem, die Wahlperiode künftig auf vier Jahre zu verlängern.

Neues Forum

Unter www.dehlerforum.de ist ein neues Forum für Fans von Dehler entstanden. Hier finden Sie alles zu



den Reisemobilen der Marke, können Ersatzteile kaufen und tauschen und treffen Gleichgesinnte. Zudem gibt es einen kostenlosen Kleinanzeigenmarkt.

Forsch nach Lorsch

Nach dem großen Erfolg 2006 findet auch dieses Jahr wieder das Reisemobiltreffen mit Flohmarkt in Lorsch an der Bergstraße statt. Vom 20 bis 22. April treffen sich Reisemobilfahrer auf dem Stellplatz und dem angrenzenden Parkplatz. Auf dem reservierten Gelände direkt hinter dem Lorscher Kloster (Weltkulturerbe) haben Reisemobile ihren Platz. Beim Zubehör-Flohmarkt werden allerlei Dinge rund um Reisemobil angeboten, Fachvorträge sind im Rahmenprogramm geplant. Teilnehmer zahlen zehn Euro. Anmeldung bei Frank Uibel, Tel.: 06251/586339, E-Mail: womostammtischlorsch@gmx.de.



Eriba-Club im Schwabenland

Gibt es ein Nachtleben in Stuttgart?

Dieser oft gestellten Frage wollte der

Eriba-Hymer-Club Württemberg auf den Grund gehen und buchte bei der Stuttgart Marketing GmbH eine geführte Tour durch das nächtliche Stuttgart. 23 Clubmitglieder versammelten sich am Abend und lauschten gespannt den einführenden Worten des Stadtführers, der einen kurzen Überblick über das moderne Stuttgart gab, das sich nicht vor anderen Großstädten verstecken muss.

In der Wohlfühl-Statistik liegt Stuttgart bekanntlich bundesweit an zweiter Stelle hinter München.

Garant dafür sind schöne Kulturgüter wie der Schlossgarten, das Schauspielhaus, die Oper, der Landtag oder das Neue Schloss. Auch von den Vorzügen der schwäbischen Küche konnten sich die Clubmitglieder überzeugen, nachdem sie sich die hübsche Stuttgarter Altstadt angeschaut hatten. Derart gestärkt fiel die Truppe im „Ketterer“ ein. In

Was geht?



Die wachsende Gemeinde der Einzelfahrer trifft sich im Mai.

23. bis 25. März Gesprächsrunde der Nordclubbrunde in Tarp, Infos unter Tel.: 04641/446, E-Mail: k.drews@gmx.de.

29. März bis 1. April Anzelten des Campingclubs Kraichgau in Meiningen, Campingplatz Rohrer Stirn, Hans-Peter Schuhmacher, Tel. 06202/23874, E-Mail: HPSchummi@aol.com.

5. bis 9. April Osterausfahrt des Eriba-Hymer-Clubs Württemberg in die Rhön, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531, E-Mail: ChrRue111@aol.com.

5. bis 9. April Osterfahrt der Wohnmobil-Vagabunden Berlin, Uwe Brandt, Tel.: 030/66625080, E-Mail: pistenwhopper@wohnmobilvagabunden.de.

5. bis 14. April Jubiläumsfahrt der Motorcaravaner Mittelrhein zu Sehenswürdigkeiten innerhalb Deutschlands, Dieter Heinze, Tel.: 02150/2084, E-Mail: dieterheinze@yahoo.de.

6. bis 9. April Osterausfahrt des Eriba-Hymer-Clubs Rheinland zum Campingplatz in Naumburg, Karl-Heinz Wirowski,

Tel.: 02174/792787, E-Mail: karl-heinz-wirowski@online.de.

6. bis 9. April Oster treffende Eura-Mobil-Clubs in Aachen, Lucienne und Pierre Buelens, Tel.: 0032/32907737, E-Mail: jiviv19@aol.com.

6. bis 10. April Osterausfahrt der Wohnmobileinzelfahrer nach Bramsche, Tel. 05461/706225.

13. April Stammtisch der WMF Rheinhessen m 19.30 Uhr in Osthofen im Weingut Magdalenenhof, Tel.: 06242/4601, E-Mail: dehn-ing@t-online.de.

13. April Clubabend des RMC Neckartal in der Sportgaststätte Weinsteige in Güdingen, E-Mail: mcneckartal@yahoo.de.

14. April Eiderstedter Buffet des RMC Schleswig-Holstein in Tönning, Friedhelm Renner, Tel.: 04821/75584, E-Mail: re-iz@versanet.de.

13. bis 15. April Jahreshauptversammlung des Karmann-Mobil-Clubs, Brigitte Eiben, Tel.: 04464/942162, E-Mail: brigitteeiben@hotmail.com.



*Aktiv ins
Nachtleben
der baden-
württember-
gischen Haupt-
stadt stürzten
sich rund
zwei Dutzend
Mitglieder des
Eriba-Hymer-
Clubs.*

diesem Jazz-Keller wird von verschiedenen Bands Live-Jazz der unterschiedlichsten Stilrichtungen geboten. Für Freunde der Jazzmusik ein Muss. Die Zeit war nun schon etwas fortgeschritten, Zeit also für den Höhepunkt, einen Besuch in einem Nachtlokal mit Cabaret-

Programm. Gegen Mitternacht machte sich die lustige Gruppe auf den Heimweg. Fazit: Stuttgart hat ein Nachtleben. Kein pralles, aber ein ansprechendes, schwäbisch-dezentes. Nur den Stellplatz, den sucht man in der Landeshauptstadt nach wie vor vergebens.

20. bis 22. April Ancampen des RMC Albatros in Brüggen (Niederrhein), Peter Koch, Tel.: 02423/2752, E-Mail: peter.koch@freenet.de.

22. April Reisemobil-Technik-Tage des RME in Wolfegg, Karlhenz Haarbach, Tel.: 08373/9879184, E-Mail: rme-ev@t-online.de.

26. bis 29. April Wingamm-Frühjahrstreffen in Bad Dürrheim, Maria Ullmann, Tel.: 0170/9465908, E-Mail: maria.ullmann@lho.de.

27. April Mitgliederversammlung des RMC Hochwald mit anschließender Ausfahrt, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

27. April Weinprobe und Clubabend der Westpfälzer Womo-Schwalben, W. Mark, Tel.: 06339/1454, E-Mail: womoschwalben@freenet.de.

27. April bis 1. Mai Treffen des RMC Sachsen zum Blütenfest in Werder, Familie Grah, E-Mail: rmc-sachsen@gmx.de.

27. bis 29. April Jahreshauptversammlung der HiTECer in Biedenkopf, Biggi Schmitz, Tel.: 05221/761493, E-Mail: biggischmtz@arcor.de.

27. bis 29. April Treffen des Karmann-Mobil-Clubs am Brombachsee, Adolf Heinz, Tel.: 09170/7367, E-Mail: adolfheinz@gmx.de.

27. April bis 1. Mai Hauptversammlung des Hypermobil-Eignerkreises (HME) in Hofgeismar, Peter Höhne, Tel. 05303/6930, E-Mail: womo@phicus.de.

27. April bis 1. Mai Ausfahrt des Eura-Mobil-Clubs zum Ossiacher See, Emma und Hans Doskocil, Tel.: 0043/224333948

6. bis 8. Mai Ancampen des Reisemobilclubs Ostalb in der Ringlesmühle, Günther Schaufuß, E-Mail: guenther.schaufuss@t-online.de.

11. bis 13. Mai Clubfest des RMC Hochwald, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

17. bis 19. Mai Klönabend des RMC Schleswig-Holstein in Kasenort bei Wilster, Friedhelm Renner, Tel. 04821/75584, E-Mail: re-iz@versanet.de.

16. bis 20. Mai: Jahrestour 2007 der Wohnmobilfreunde Heimbach-Weis ins Elsass, Gaby und Rudolf Weiss, Tel.: 02622/81922, E-Mail: grweiss@t-online.de.

16. bis 31. Mai Südfrankreich-Tour des Eriba-Hymer-Clubs Württemberg, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531, E-Mail: ChrRue111@aol.com.

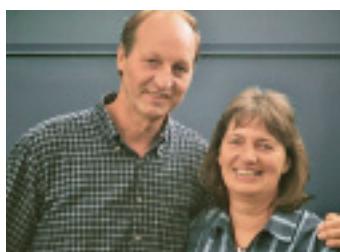
18. bis 20. Mai Einzelfahrtreffen der Wohnmobileinzelfahrer in Lippstadt, Sigrid Kruse, Tel.: 05562/462, E-Mail: Einzelfahrer@web.de.

25. bis 28. Mai Großes Reisemobiltreffen des Reisemobilstammtischs Nordfriesland in Leck, Gunnar Jacobsen, Tel.: 04662/4314, E-Mail: reisemobilstammtisch@foni.net.

Wilhelm Holubs Erinnerungen

Am Kap der Guten Hoffnung

Wilhelm Holub, Jahrgang 1950, ist in der Club-Szene eine schillernde Persönlichkeit. Er war Vorsitzender der Reisemobil-Union, prägte sie maßgeblich und blieb bis heute ein Vorkämpfer für die Stellplatzinfrastruktur. Nun aber zeigt er sich als Autor: Mit seiner Frau Christiane bereiste er sechs Wochen lang Südafrika. Holub: „Im Land haben wir in dieser Zeit fast alle besonderen Sehenswürdigkeiten in einem Rundkurs angesteuert, 7.500 Kilometer sind so ohne Hetze zusammengekommen.“ Hautnah erlebten die Holubs die Tierwelt Afrikas, trafen auf Elefanten, Giraffen, Büffel, Löwen, Nashörner, Zebras und Gnus. Wilhelm Holub schwärmt: „Sie hautnah und in ihrer Freiheit beobachten zu können, ist etwas Besonderes.“ Ihre Stationen haben die Holubs in einem Buch verewigt, das beim DoldeMedien Verlag in der Leserbuch-Reihe gerade neu erschienen ist (einfach online bestellen unter www.reisemobil-international/shop). Es kostet 9,90 Euro und hat 100 Seiten Umfang. Für Südafrika-Reisende ein Muss, für alle Fans des Reisemobils ebenfalls.



Der ehemalige RU-Vorsitzende Wilhelm Holub geht fremd und wird Buchautor.



Unser Club des Monats

Die **Motorcaravaner Mittelrhein** bestehen seit 25 Jahren und gehören damit zu den ältesten Reisemobilclubs Deutschlands. Ein Grund zum Feiern, und genau das haben die Wohnmobilfans auch vor. Vom 10. bis 14. April unternehmen sie eine gemeinsame Fahrt nach Berlin. Zum Programm wird eine Besichtigung Berlins gehören, ebenso eine Schiffstour durch die innerstädtischen Wasserstraßen und ein festliches Buffet. Seit seinem Bestehen hat der Club rund 200 Clubtreffen

veranstaltet, die stets an verschiedenen Orten im In- und teilweise auch im Ausland stattfanden. Darüber hinaus wird in (fast) jedem Jahr eine gemeinsame Ausfahrt veranstaltet. Ziele wie Prag oder Florenz machen deutlich, dass die Clubber vom Fernweh geplagt sind. 2007 soll es sogar eine Fahrt nach Marokko geben, die von einem Clubmitglied geführt wird. Kontakt zum Club: Dieter Heinze, Hildegundisstr. 39, 40668 Meerbusch, Tel.: 02150/2084, E-Mail: dieterheinze@yahoo.de.



Diese Club-Seite fiel uns auf

www.flairfreunde.de

Der Eigner-Club für Flair-Reisemobile von Niesmann + Bischoff blickte letztes Jahr auf fünf Jahre seines Bestehens zurück. Der Club ist unabhängig und finanziert sich selbst – darauf legen die Mitglieder allergrößten Wert. In den fünf Jahren seit seiner Gründung wuchs die Zahl der in der Gemeinschaft zusammengeschlossenen Flair-Eigentümer auf etwa 600 an, das entspricht rund 300 im Club registrierten Flair-Mobilen. Besonders gelungen ist der Internet-Auf-

tritt der Flair-Liebhaber unter www.flairfreunde.de. Auf dieser übersichtlich gestalteten Seite finden auch Nicht-Flair-Fahrer allerlei Lesestoff, etwa die detailliert nacherzählte Geschichte des Flair, die 1993 begann. In den inneren Zirkel, den passwortgeschützten Mitgliederbereich, dürfen jedoch nur akkreditierte Flair-Besitzer. Doch auch wer diesem elitären Kreis nicht angehört, findet auf der Seite genügend Unterhaltsames. Also: reinschauen bei www.flairfreunde.de.

Reisemobiltreffen Bu(n)den-Zauber

In Bunde ist die Verwaltung mit den Reisemobilfahrern im Bunde. Deshalb gibt es dort auch 2007 wieder ein Reisemobiltreffen, zum 9. Mal übrigens. Vom 8. bis zum 10. Juni dreht sich in der Gemeinde alles ums mobile Wohnen und Reisen.

Im Laufe des Freitags reisen die Teilnehmer an; wer sich noch nicht kennt, ändert das ganz schnell bei einem gemütlichen Zusammensein auf dem örtlichen Stellplatz.

Am Folgetag fahren die Besucher ins Nachbarland Niederlande. Groningen mit seinem Wochenmarkt und Eelde werden die Stationen sein. Anmeldung: Gemeinde Bunde, Touristikinformation, Tel.: 04953/80947. E-Mail: karin.ahaus@gemeinde-bunde.de.

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 vorbehaltenden 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-

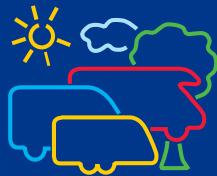
ressierte Wohnmobilbesitzer sind so stets bestens darüber informiert, was sich im jeweiligen Club gerade tut. Und auch potenzielle Neumitglieder erfahren etwas über Sie. Ihr Club ist noch nicht dabei? Das Verfahren dazu ist ganz einfach: einmal bei der Telefonnummer 0711/1346650 anrufen oder gleich per 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 kostenlos – REISEMOBIL INTERNA-



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 Über-
nachtung 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...
Regelmäßig versenden wir an unsere Mitglieder,
die eine Email Adresse angegeben haben (nach-
tragen unter [www.caravan-salon-club.de/Newsletter](http://www.caravan-salon-club.de/)),
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 Wirtttal 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

Campingplatz am Hardausee:
10% Nachlass auf alle Gebühren
und kostenlosen Eintritt im Museumsdorf Hösseringen
Ende 2007

Camping Landal Slufervallei:
2 Stunden kostenlos die Sauna nutzen
und ein Infoheft über die Insel Texel
Ende 2007

Deutsche Reisemobil Vermietung:
10% Nachlass außerhalb
der Hauptsaison Ende 2007

Ferien- und Erlebnispark Duinrell:
10% Ermäßigung in der Vor-/Nachsaison
und das Sommer-Camping-Arrangement
Ende 2007

50plus Campingpark Fischung:
1 Woche zum Vorteilspreis
mit allerlei interessante Aktivitäten
Ende 2007

Campotel Bad Rothenfelde:
Zehn Prozent auf Personengebühren Ende 2007

Campingplatz am Steinrodsee:
10% Nachlass auf die Personengebühr
Auch in der Hauptsaison!
Ende 2007

Camping Wien West, Camping Neue Donau
und Camping Wien Süd:
Zehn Prozent Nachlass oder 4 Nächte
bleiben, 3 Nächte zahlen Ende 2007

Tec-Power Deutschland:
Fünf Prozent Rabatt für Chip-Tuning
Ihres Pkw oder Reisemobil Ende 2007

Feierpark BreeBronne:
Stattlicher Nachlass
auf Personengebühren Ende 2007

Ixes Industrieverpackung:

10% Nachlass auf den Kaufpreis von
maßgeschneiderten Faltgaragen Ende 2007

Zurrschienen.com-Transportsysteme:
10% Rabatt auf alle Produkte Ende 2007

Collection Michel:
ein Abendessen für zwei Personen
und kostenloser Eintritt für zwei Personen
in die Erlebniswelt am Nürburgring
Ende 2007

Frankreichtour mit France Passion:
Über 1.000 Stellplätze für 25 Euro
bei Winzern und Landwirten
Ostern 2008

Campingpark Gitzeweieler Hof:
8 Nächte bleiben, 6 Nächte zahlen Ende 2007

Camping Jolly & Camping Levico:
Sonderpreise für Clubmitglieder Ende 2007

► Campingpark Lüneburger Heide:
Zehn Prozent auf die Stellplatzgebühren
und weitere Events zum Vorzugspreis
Ende 2007



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.

alle Vorteile ausführlich unter:
www.caravan-salon-club.de



Der Camping-Park Lüneburger Heide bietet eine ganze Reihe attraktiver Aktivitäten an, von denen die beiden Folgenden von Clubmitgliedern mit besonderen Rabatten gebucht werden können.
Die Radfahrwochenenden „**55+ Radeln mit Genuss**“ richten sich an Freunde des Genussradels. Die Teilnehmer erleben Heide pur und werden von einer qualifizierten Gästeführerin in die schönsten Ecken geführt, vorbei an malerischen Heideflächen, Wacholdern, Schafstellen, Schnuckenherden und Heidedörfern. Das Programm geht am Freitag-abend los und endet am Sonntagabend.
Die „**Wanderwochenenden Natur & Kultur**“ werden von einem Heide-Ranger (Diplom-Biologe) geführt. Auf den ausgedehnten Märschen gibt es so eine Hülle und Fülle von Informationen zu Flora und Fauna, aber auch zur Natur- und Kulturgeschichte der Lüneburger Heide.
Detaillierte Informationen über Ablauf und Umfang des Programms, die Termine sowie der Gesamtpreis können direkt beim Platz erfragt werden. Bitte beachten Sie, dass die Angebote nur in speziellen Zeiträumen verfügbar sind: 4. - 7. 5. 2007; 29. 6. - 2. 7. 2007 und 21. - 24. 9. 2007.

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.

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

	hin und wieder	regelmäßig	im Abo
<input type="checkbox"/> Promobil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<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 _____



Heidenspaß zum Vorzugspreis

**Camping-Park Lüneburger Heide mit neuen
Vorteilen für alle Clubmitglieder.**

Für den Urlaub in einem der schönsten Naturschutzgebiete Deutschlands ist der Camping-Park Lüneburger Heide das ideale Basislager. Nur rund fünf Kilometer entfernt lockt ein Landschaftsschutzgebiet mit den schönsten und größten zusammenhängenden Heideflächen der Region. Dort machen ausgiebige Fahrrad- und Wandertouren ebenso viel Spaß wie Ausflüge zu den Attraktionen der Region – zum Wilseder Berg, zur Schneverdinger Osterheide oder zum Höpen mit seinem Heidegarten und dem bizarrem Pietzmoor. Auch Ziele für Tagestrips gibt es genügend, darunter den Heide-Park Soltau, den Vogelpark Walsrode, den Serengeti-Park Hodenhagen, den Wildpark Lüneburger Heide, die Schumacher-Outdoor-Kart-Bahn, die Soltau-Therme und noch vieles mehr. Aber nicht nur seine Lage macht das Camp attraktiv: Die großzügig angelegten Stellplätze – durch Buschgruppen parzelliert – und zahlreiche Blumenrabatten lassen das Gelände parkähnlich wirken. Das komfortable Sanitärbauwerk verfügt über ein Kinderland mit kindgerechter Sanitärausstattung, ein behindertengerechtes Bad und ein Mietbad. Fürs leibliche Wohl gibt es ein gemütliches Gasthaus mit deftiger Hausmannskost und Heidespezialitäten.



Ihr Clubvorteil:

Das ganze Jahr über erhalten Clubmitglieder 10 % Nachlass auf die Stellplatzgebühren. Aber auch einige weitere Schmankerl für Clubmitglieder locken Gäste in eine der schönsten Landschaften Deutschlands (siehe Kasten links).

Camping-Park Lüneburger Heide
Familie Vollmer
Badeweg 3
29640 Heber bei Schneverdingen
Telefon: 05199 / 275 · Fax: 05199 / 514
Internet: www.camping-lh.de
E-Mail: info@camping-lh.de



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

BEIM FRÜHJAHRSPUTZ BEFINDEN SICH
DREI DINGE IN DEN REISEMOBILEN
UND CARAVANS, DIE DORT NICHT
HINGEHÖREN.

Entdeckt Ihr sie?

Dann schreibt bis zum

30. April 2007 an Rudi und Maxi,
sie verlosen zwei Familien-Quiz. Viel Spaß.



HALLO KIDS,

REISEMOBIL INTERNATIONAL
Rudi und Maxi
Postwiesenstraße 5A
70327 Stuttgart
raetsel@reisemobil-international.de

auch wenn das April-Wetter
sich von der launischen Seite
zeigt, vertreiben wir uns

prima die Zeit. Wo und wie?
Das verraten wir Euch weiter unten.

Herzlichst Eure **Rudi und Maxi**



TIPPS FÜR EUCH

螺旋 Tolle Gewinne: Das rasante Familienquiz

AUFKLAPPEN UND LOSRÄTSELN

Wie heisst die Sprache der Kobolde bei Harry Potter? Welche Insel ist die größte der Welt? Wie bringt man ein Gummibärchen zum Wachsen? Eure ganze Familie kann bei dem Ratespiel „Die Zeit läuft“ aus dem Tessloff Verlag mitmachen – es gibt extra Fragen für Kids ab sieben Jahre und für Erwachsene. Jeder hat so viel Zeit für seine Antwort, bis die Sanduhr abgelaufen ist. Insgesamt enthält das Tessloff-Quiz 2.000 knifflige Fragen. Es kostet 9,95 Euro, ISBN 978-3-7886-1706. Ihr könnt aber auch zwei Familien-Quiz gewinnen, die Rudi und Maxi beim Suchbild-Rätsel verlosen. Viel Glück!



螺旋 Glasmuseum Wertheim

VON A WIE ALTGLAS BIS Z WIE ZÄHNE

Hier könnt Ihr spüren, wie sich Glas anfühlt, wie es klingt und sich begreifen lässt. Im begehbaren Glas-ABC des Glasmuseums Wertheim führen 40 Vitrinen von A wie Ägyptisches Glas bis Z wie Zeiss-Linse und Zähne aus Glas. 15 Mitmach-Stationen laden Euch zu Spielen ein: Ihr lasst Flaschenteufel tanzen, kurbelt Euch mit der Lichtmaschine durch die Geschichte des Glases und schaut durch die Mini-Linse des Flohmikroskops. Wenn Ihr einmal selbst Glas blasen möchtet, könnt Ihr mit Euren Eltern und anderen Kids einen Termin bei einem Fachmann reservieren. Das Glasmuseum in der Mühlenstraße liegt elf Kilometer vom Expocamp Wertheim entfernt. Infos: www.glasmuseum-wertheim.de, Tel.: 09342/6866.



Zeichnung: Cartoonstudio Autel Voigt

Zu gewinnen: Klimaanlage
Silent 7300 H

Lösungswort:

--	--	--	--	--

10 of 10

Buckel-
rind

_____ : _____

Laden-Schank-tisch	russi-scher Autor			süd-amerika-nischer Strauch	Name zweier Flüsse in Osteuropa		Bruder des Romulus	Kos-metik-artikel; Salbe	
	EDV-Pro-gramm (engl.)	►							11
		4		tunesi-sche Insel	Stachel-tier	► 16			
österr. Kompo-nist (Joseph)						▼	abwer-tend: reicher Mann	Boden-vertie-fung	
13			Vor Fahr	doppel-gesichti-ger römi-scher Gott					
ärmel-los er Umhang		►			germa-nische Gottheit	►		15	
einige				Kfz-Zeichen Offen-bach		Abkür-zung für links		chemi-sches Zeichen für Chlor	
System-gehäuse		►				▼			
Felsen-insel bei Marseille			Vorliebe; Schwä-che (franz.)						
verge-bens, erfolg-los									
	Handels-brauch								
		▼							
dumme, törichte Handlung (ugs.)									



TELECO GmbH

Teilnahmebedingungen

Unter allen richtigen Einsendungen wird eine Klimaanlage Silent 7300 H verlost. 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:
23. April 2007

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Abgeltung in Geld nicht möglich.

PREISRÄTSEL

SILENT 7300 H: KLIMAANLAGE MIT FERNBEDIENUNG

Aufbauend auf einer intensiven Forschungs- und Entwicklungsarbeit in den Labors der Teleco Spa wurde von den Technikern von Telair die Monoblock-Klimaanlage Silent 7300 H entwickelt, die sich aufgrund ihrer Merkmale und Leistungen als eine wirkliche Evolution auf dem Sektor der Zubehörteile für Freizeitfahrzeuge erweist.

In Berücksichtigung der optimalen Ergebnisse nach der Markteinführung der ersten Klimaanlage mit Wärmepumpe für Motorhomes wurde auch Silent 7300 H mit dieser wichtigen Einrichtung ausgestattet.

Silent 7300 H eignet sich für Freizeitfahrzeuge mit einer max. Länge von sieben Metern und kann einfach auf einem jeden beliebigen Fahrzeug mit Dachdicke zwischen 30 und 60

mm montiert werden. Während der Fahrt kann die Klimaanlage über einen Generator mit 2200 W Leistung versorgt werden. Zu den wichtigsten technischen Merkmalen, dank der sich Silent 7300 H von den anderen auf dem Markt erhältlichen Klimaanlagen unterscheidet, zählen wie folgt: geräuscharmer Betrieb, Fernbedienungseinheit mit LCD-Display, Kontrollföhler gegen Eisbildung, sehr geringes Gewicht, elegantes Design, das sich perfekt in die Aerodynamik der modernen Motorhomes integriert.

Die Wärmepumpe zeichnet sich durch ihre außergewöhnliche Leistung aus. Die Eisfühler sowohl am Kondensator als auch am Verdampfer lösen aus, falls sich eine Eisschicht bildet, die den Luftdurchlass verhindert. In diesem Fall schaltet die Klimaanlage den Betriebszyklus um und erzeugt einen Warmluftstrom, um das Eis, das sich auf den Kühlrippen gebildet hat, zu schmelzen. Danach wird wieder normal Kaltluft erzeugt. Im Inneren der Silent 7300 H dämpfen der ausbalancierte, geräuscharme Lüfter und das Öko-Kältemittel R 407 C die Lärmemission auch bei niedrigem Druck um einige dB.

Weitere Informationen bei Teleco GmbH, Franz-Josef-Strauß-Str. 41, 82041 Deisenhofen, Tel. 08031/98939, Fax 98949, www.telecogroup.com.

Die richtige Lösung des Rätsels in Heft 02/07 hieß: KLIMAKOMFORT VOM PROFI. Der Gewinner einer Klimaanlage Saphir Compact von Truma wurde bereits benachrichtigt. Herzlichen Glückwunsch!

		▼	Name zweier Flüsse z. Rhein	Grün-fläche	linker Neben-fluss des Neckars	Wortteil	▼	Farb-, Arznei-grund-stoff	▼
Staat in Südost-europa	►	1							
			Fluss in Russland		Bestand, tatsäch-licher Vorrat		Bad an der Lahn		
			Maß der relativen Laut-stärke			▼			
griechi-scher Liebes-gott	►				Fremd-wort-teil: halb	►		14	
			Brut-stätte	►			chemi-sches Zeichen für Zinn		



Foto: Philippe Devanne - FOTOLIA

Sparen oder fahren?

Wer schnell in die Ferien will, muss manchmal tief in die Tasche greifen. Mautstrecken schmälern das Reise-Budget. Lohnen sich Umgehungsstrecken?

Es ist schon ärgerlich. Nicht nur, dass der Sprit immer teurer wird. Auch auf zahlreichen Fahrtrouten in den Urlaub heißt es allenthalben, den Geldbeutel zu zücken und pauschal oder gemäß gefahrener Strecke einen zusätzlichen Obolus zu entrichten. Von Autobahnvignetten und Mautkosten ist die Rede. Da liegt der Gedanke nahe, solche kostenträchtigen Routenabschnitte einfach zu meiden und gernlich auf Nebenstrecken der Sonne entgegenzureisen.

Doch lohnt sich das? Eine Frage, die sich sicher nicht pauschal beantworten lässt, zu unterschiedlich sind die persönlichen Präferenzen. Einige Aspekte einer geplanten Maut-Verweigerung aber haben durchaus allgemeingültigen Charakter, und so hat REISEMOBIL INTERNATIONAL

anhand typischer Urlaubsziele einmal die Rechnung aufgemacht. Im Zeitalter der Computer-Unterstützung ist es dabei nicht einmal mehr nötig, testweise Tausende Autobahnkilometer abzuspulen; raffinierte Routenprogramme erledigen dies gewissermaßen virtuell.

Für den Kosten- und Zeitvergleich setzte die Redaktion den aktuellen ADAC-Tour-Planer 2007/2008 ein, das einzige Produkt seiner Art, mit dem sich Reisen europaweit bis ins Detail vorausplanen und eben auch gezielt nach den zu erwartenden Kosten auswerten lassen. Ein mächtiges Werkzeug für jeden Reisemobilfahrer. Allerdings müssen viele Daten analysiert werden, die zwar beim ADAC ständig aktualisiert werden, auf der Tour-Planer-DVD indes den Status des Erschei-

nungstermins widerspiegeln. Nach Aussage der Software-Spezialisten aus München ist ein gewisses „Restrisiko“ einzukalkulieren, denn Maut-Beträge können sich übers Jahr ändern und Streckenklassifizierungen variieren. Dennoch, einen guten Anhaltspunkt liefert die Software allemal.

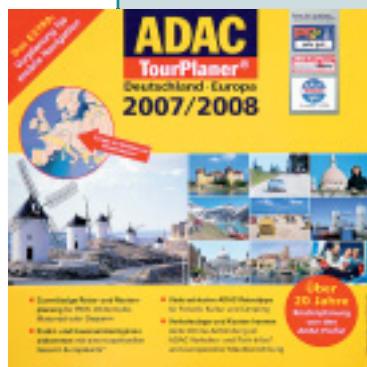
Aus über acht Gigabyte geballtem Hintergrundwissen schöpft der Tour-Planer seine Kompetenz, dabei ist die Bedienung kinderleicht. Start- und Zieladresse werden eingegeben, stadtplangenaug mit Straßennamen und Hausnummer. Alternativ klickt der findige Anwender gleich aufs entsprechende Campingplatzsymbol, um das gewünschte Urlaubsziel festzulegen. Die detaillierte Anfahrtsroute wird anschließend in wenigen Minuten quer durch Europa errechnet, in der faszinie-

rend detaillierten Übersichtskarte dargestellt, auf Wunsch als Roadbook mit allen Weghinweisen ausgedruckt oder gleich an ein mobiles Navigationssystem im Pocket-PC oder Palm übertragen. Darüber hinaus liefert das Programm eine Fülle an Informationen, zu den europäischen Ländern, zu Verkehrsvorschriften sowie zu lohnenden Ausflugszielen. Wichtig: Ein Klick aufs entsprechende Symbol neben der angezeigten Route liefert einen Steckbrief zu jedem Alpenpass mit Höhenangaben, Streckenbeschaffenheit, Öffnungszeiten und Schwierigkeitsgrad.

Zur Vermeidung von maut- oder vignettenpflichtigen Streckenabschnitten genügt es, zwei Häkchen im Menü zu setzen; und selbstverständlich kann die Fahrzeugart bestimmt werden. Wir wählten natürlich die Kategorie „Wohnmobil bis 3,5 Tonnen“, modifizierten die Vorgaben für Tankinhalt sowie – je nach Straßenkategorie – spezifischen Durchschnittsverbrauch und gaben vor, familiengerecht spätestens alle viereinhalb Stunden eine 45-minütige Pause einzulegen. Den Rest erledigte der Tour-Planer.

Als Startpunkt gaben wir den Sitz der Redaktion in der Postwiesenstraße in Stuttgart an, die Ziele: lohnenswerte und vom ADAC klassifizierte Camps in Europa. Die jeweiligen Campingplatz-Nummern nennen wir in der Zielbeschreibung (etwa BR110); sie entsprechen der Beschreibung im ADAC Camping-Führer 2007.

Den gesamten Streckenverlauf für kostenpflichtige Routen und kostenfreie Alternativen haben wir tabellarisch zusammengefasst und ausgewertet. Neben der exakten Streckenlänge ermittelt der Tour-Planer auch die Reisedauer, woraus sich die effektive Durchschnittsgeschwindigkeit



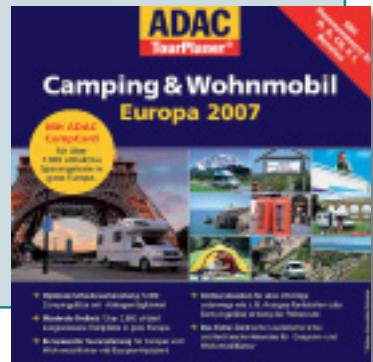
Planungshilfen scheibchenweise

Der ADAC Tour-Planer 2007/2008 ist das ideale Werkzeug, um ganzjährig Urlaubspläne zu schmieden. Die Kartografie ist vorbildlich, in Städte und kleinste Orte kann straßengenau eingezoomt werden. Dazu gibt es jede Menge Infos zu Ländern, Regionen und Städten, zu Skigebieten, Badegewässern und Alpenstraßen.

Das umfassende Programmpaket wird auf zwei DVDs für 49,95 Euro geliefert und erlaubt sogar den Daten-Export auf Laptop, Pocket-PC, Palm sowie mobile Navigationsgeräte. Mit dem Tour-Planer ist die zuverlässige Reise- und Tourenplanung für Pkw, Gespann, Wohnmobil bis 3,5 t oder Motorrad möglich – inklusive europaweiter Mautberechnung. Zudem sind 5.000 Campingplätze aus dem ADAC Camping-Caravaning-Führer gelistet.

Brandneu ist der ab Frühjahr 2007 erhältliche ADAC Camping & Wohnmobil-Tour-Planer, der einen

ähnlichen Funktionsumfang bietet, darüber hinaus aber die Auswahl von Camping- und Stellplätzen nach individuellen Wünschen ermöglicht. Sogar die direkte Suche nach der Sternebewertung im ADAC-Campingplatz-Profil ist machbar. Diese DVD kostet 39,95 Euro.



der Anreise sowie die routenspezifischen Unterschiede herausarbeiten lassen.

Zu den Fahrtkosten addieren sich Tankrechnungen sowie Kosten für Maut, Tunneldurchfahrten und Vignetten. In der Schweiz liegt die Vignettengebühr derzeit bei 27 Euro für ein Jahr; für die Fahrt durch Österreich haben wir nur das Zweimonats-Pickerl zu 21,80 Euro eingerechnet, denn das Jahres-Freilos schlägt mit satten 72,60 Euro zu Buche.

Klar ist, dass, wer kostenpflichtige Schnellstraßen meidet, länger, dafür aber billiger unterwegs ist. Diesem Sachverhalt haben wir im – nicht ganz ernst gemeinten – „Stundenlohn“ Rechnung getragen. So zieht sich die Fahrt von Stuttgart zum Campéole le Vivier bei Bordeaux über kostenfreie Nationalstraßen über sieben Stun-

den länger dahin, dafür sind 165,65 Euro eingespart – Stundenlohn 23,55 Euro! Unter diesem Aspekt wird klar: Je geringer der Stundenlohn, desto unattraktiver der Mautboykott. Bedenken Sie zudem, dass sich die Kosten für die Vignette durch die Rückfahrt oder weitere Touren übers Jahr reduzieren und bei langen Anfahrten Zusatzausgaben für Verpflegung oder Übernachtungen auf Campingplätzen anfallen. Diese individuellen Gegebenheiten haben wir in unserem Vergleich ausgeklammert.

In die Überlegung, ob Maut oder Freifahrt, sollte jedoch unbedingt die Streckenqualität mit einbezogen werden. Steile Passstraßen, enge, amelbestückte Ortsdurchfahrten sowie spärliche oder unklare Ausschilderungen müssen auf Nebenstrecken einkalkuliert werden. Solche Unterschiede werden schon beim Blick ins vom Tour-Planer ausgeworfene Roadbook deutlich: Bist zur ersten Autobahnauffahrt findet noch jeder, spätestens aber im Ausland kann eine Fülle an Routenanweisungen den Ortsunkundigen schnell überfordern. Wie viele es sind, auch das haben wir in unseren Tabellen aufgeführt. Ob auf der Fahrt an die Côte d'Azur nur 73 oder 456 Anweisungen zu befolgen sind, spielt schon eine Rolle. Wägen Sie also selbst ab, ob Sie eher rasch und zielstrebig in den Urlaub wollen oder für Sie schon der Weg das Ziel sein kann. Kostengünstiger ist es allemal.

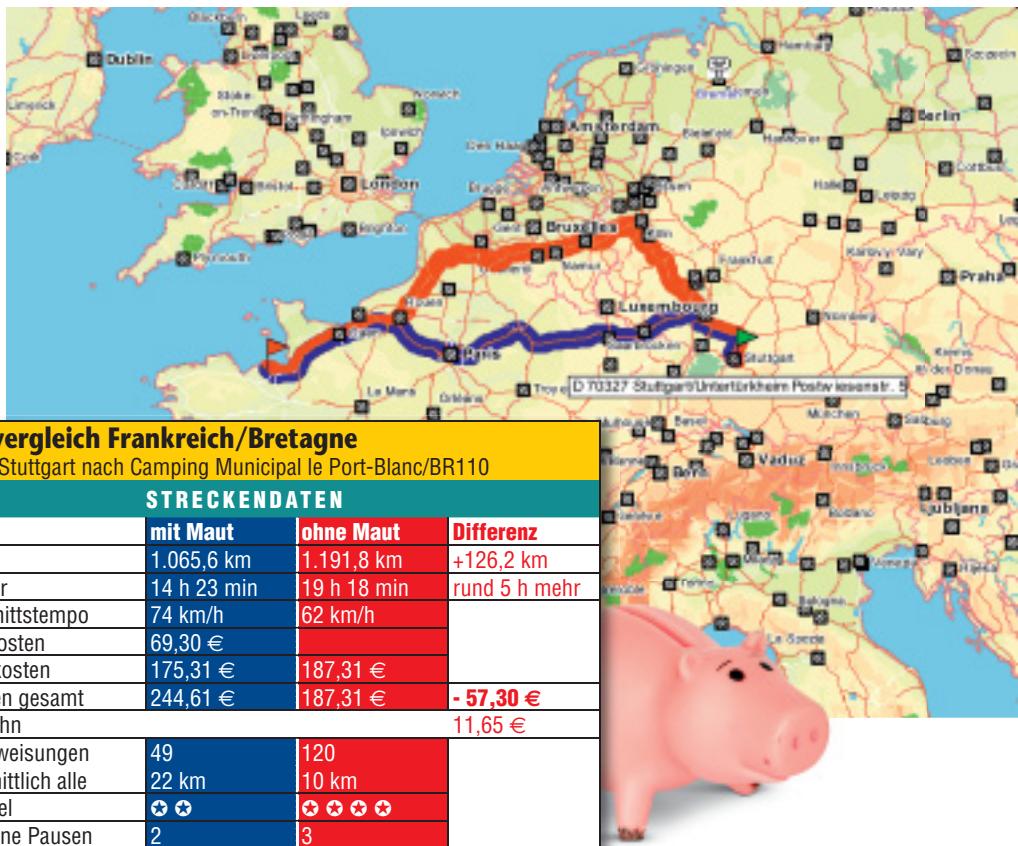
Dieter S. Heinz ►



Wo Gezeiten Eindruck machen

An der Kanal-Küste bei St. Malo treten die größten Gezeitenunterschiede Europas auf. Das ist eindrucksvoll. Unser dortiges Ziel ist der Campingplatz Municipal le Port-Blanc in Dinard.

Während die Mautstrecke schnurstracks über gut 1.000 Kilometer quer durch Frankreich gen Westen führt, greift der Computer zur kostenfreien Alternativroute auf weite Strecken des deutschen und rund 160 km des belgischen Autobahnnetzes zurück. So kommt man zügig voran, ist jedoch 126 km weiter unterwegs und braucht dafür auch entsprechend mehr Sprit. Bei bald 20 Stunden Gesamtfahrzeit ist wohl eine zusätzliche Übernachtung einzukalkulieren, und der Stresspegel fällt bei der Fahrt über die Nationalstraßen eher hoch aus. Spareffekt: 57,30 Euro für die einfache Fahrt.



Karten aus ADAC Tourplaner

Wo Rotwein der Zunge schmeichelt

Bordeaux erfreut mit über 2.000 Sonnenstunden pro Jahr Camper und Winzer gleichermaßen. Und der Platz Campéole le Vivier, nahe der Präfektur direkt an der Küste gelegen, glänzt durch ein üppiges Freizeitangebot für Familien (siehe ADAC-Campingführer 2007 unter AQ675).

Die Fahrt auf französischen Autobahnen kommt die Urlauber jedoch recht teuer, während sich über die 140 km kürzere Nebenstrecke nicht nur Sprit, sondern auch Maut sparen lässt. Das summiert sich insgesamt auf über 160 Euro und trotz sieben Stunden längerer Fahrdauer ergibt das einen respektablen Stundenlohn. Allerdings auch hier: Der Stresspegel steigt, denn statt 47 müssen 163 Routenanweisungen beachtet werden und auch eine weitere Übernachtung während der Anfahrt ist wohl fällig.

Wo die Schönen Urlaub machen

Schon die Anfahrt zum Camping Azur Rivage an der Côte d'Azur ist ein Erlebnis. Eingefleischte Sparer sollten jedoch etwas Bergerfahrung mitbringen, denn Grimsel- (2.165 m) und Simplonpass (2.005 m) müssen überwunden und nebenbei 456 (!) Routenanweisungen bis ans Ziel befolgt werden. Zudem ist man über die kostenlose Alternative bald doppelt so lange unterwegs und kommt ohne Übernachtung nicht aus. Leichter und schneller geht es über die Bezahlstrecke für insgesamt 87,54 Euro ans Ziel.

Empfehlenswert ist die Investition in die Vignette, die für 27 Euro 276 Schweizer Autobahn-Kilometer sowie die Fahrt durch den St. Gotthard-Tunnel erlaubt – und sich natürlich auch auf der Rückfahrt bezahlt macht. Das reduziert die einfache, ansonsten mautfreie Fahrt dann auf 20 Stunden und 265 Anweisungen.

Tourenvergleich Frankreich/Côte d'Azur

Fahrt von Stuttgart nach Camping Azur Rivage/PO705

STRECKENDATEN

	mit Maut	ohne Maut	Differenz
Strecke	893,8 km	912,4 km	+18,6 km
Reisedauer	13 h 10 min	25 h 22 min	rund 12 h mehr
Durchschnittstempo	68 km/h	36 km/h	
Streckenkosten	63,80 €		
Kraftstoffkosten	146,44 €	122,70 €	
Fahrkosten gesamt	210,24 €	122,70 €	- 87,54 €
Stundenlohn			7,18 €
Routenanweisungen	73	456	
durchschnittlich alle	12 km	2 km	
Stresspegel	★★★	★★★★★	
vorgesehene Pausen	2	4	
vorgesehene Tankstopps	1	1	

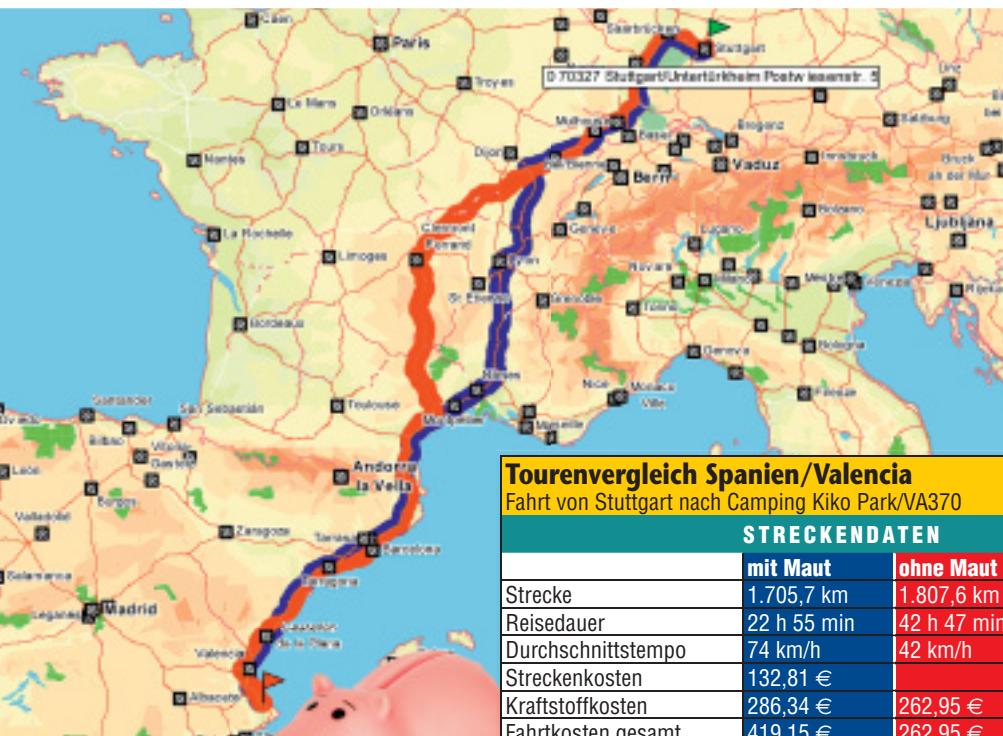


Tourenvergleich Spanien/Valencia

Fahrt von Stuttgart nach Camping Kiko Park/VA370

STRECKENDATEN

	mit Maut	ohne Maut	Differenz
Strecke	1.705,7 km	1.807,6 km	+101,9 km
Reisedauer	22 h 55 min	42 h 47 min	rund 20 h mehr
Durchschnittstempo	74 km/h	42 km/h	
Streckenkosten	132,81 €		
Kraftstoffkosten	286,34 €	262,95 €	
Fahrkosten gesamt	419,15 €	262,95 €	- 156,20 €
Stundenlohn			7,86 €
Routenanweisungen	46	393	
durchschnittlich alle	37 km	5 km	
Stresspegel	★	★★★★★	
vorgesehene Pausen	4	8	
vorgesehene Tankstopps	2	2	



Wo die Sonne spanisch brennt

Die stressfreie Anreise nach Spanien kostet ein stolzes Sümmchen. Wer beispielsweise im Kiko Park südlich von Valencia Camperferien, Sonne und Meer genießen möchte, ist für die Hinfahrt 156,20 Euro los – dafür aber auch in knapp 23 Stunden am Ziel. Einmal unterwegs übernachten muss jedoch sein.

Maut-Muffel brauchen mindestens zwei Unterbrechungen zur Erholung, denn sie sind 20 Stunden länger on the road und haben sich nach 393 statt nur 46 Routenanweisungen zu richten. Ihr vom ADAC Tour-Planer mit allen Abbiegekarten ausgedrucktes Roadbook im A4-Format ist immerhin 61 Seiten stark. Das verlangt nach einem kartenerfahrenen und aufmerksamen Beifahrer.

Wo der See die Berge grüßt

Flott über deutsche Autobahnen, den Bodensee rechts liegen lassen, durch Liechtenstein hindurch und immer schön neben der Autobahn entlang – das ist die vignettenfreie Route über Chur und den problemlosen Lukmanierpass ans Nordufer des Lago Maggiore. Ziel: Camping Lido Mappo im Tessin. Rund 12 Stunden mit zwei eingerechneten Pausen ist man so unterwegs und spart mit etwas Spritkosten insgesamt glatte 31 Euro, was einem lächerlichen Stundenlohn gleichkommt.

Fünf Stunden schneller geht es mit Vignette südwärts, vorbei an Zürich und Luzern und durch den St. Gotthard-Tunnel. 227 stressarme Autobahnkilometer erkaufte sich der Urlauber für 27 Euro. Das sind 12 Cent/km; Kosten, die sich zudem auf der Rückfahrt nochmals halbieren.

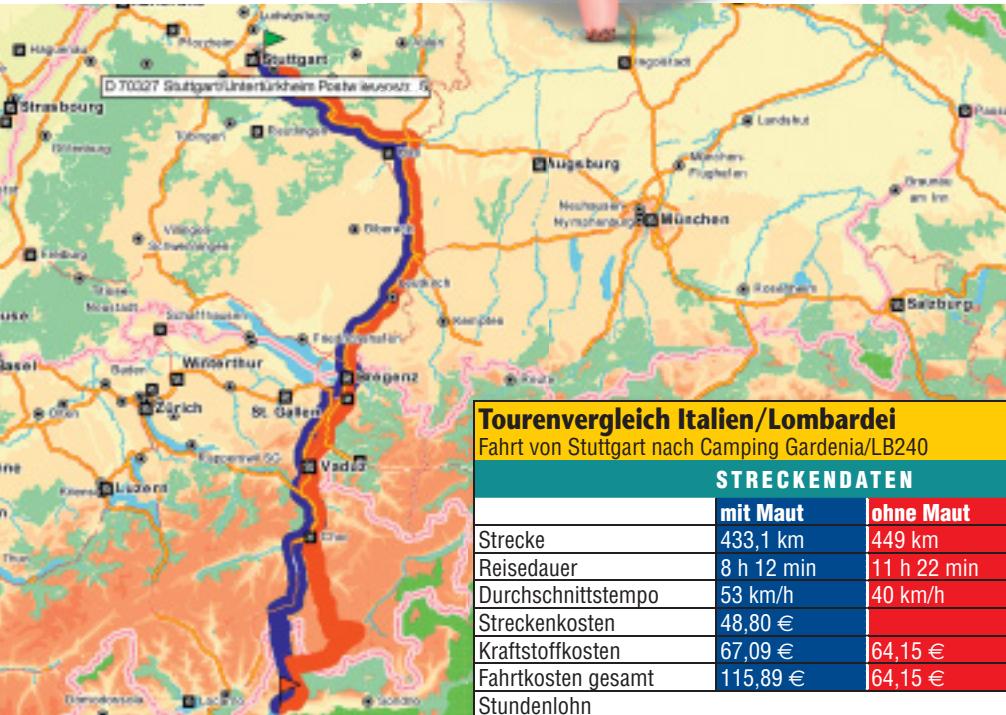
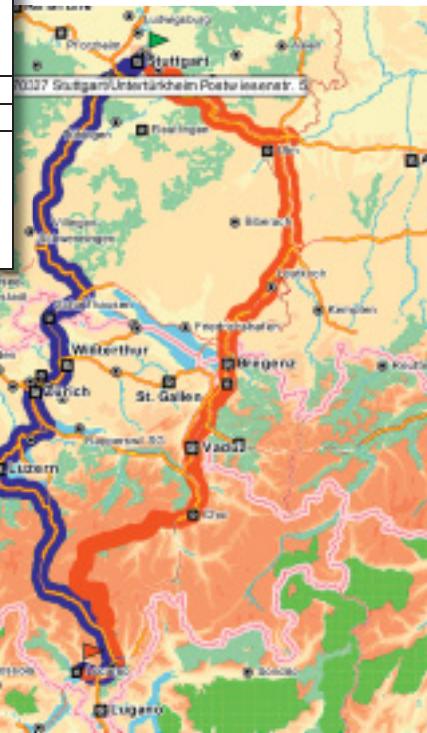


Tourenvergleich Schweiz/Tessin

Fahrt von Stuttgart nach Camping Lido Mappo/TI280

STRECKENDATEN

	mit Maut	ohne Maut	Differenz
Strecke	442,2 km	466,8 km	+24,8 km
Reisedauer	7 h 11 min	11 h 56 min	rund 5 h mehr
Durchschnittstempo	62 km/h	39 km/h	
Streckenkosten	27,00 €		
Kraftstoffkosten	70,28 €	66,28 €	- 31,00 €
Fahrtkosten gesamt	97,28 €	66,28 €	- 31,00 €
Stundenlohn			6,53 €
Routenanweisungen	63	145	
durchschnittlich alle	7 km	3 km	
Stresspegel	★★★	★★★★★	
vorgesehene Pausen	1	2	
vorgesehene Tankstopps	0	0	



Tourenvergleich Italien/Lombardei

Fahrt von Stuttgart nach Camping Gardenia/LB240

STRECKENDATEN

	mit Maut	ohne Maut	Differenz
Strecke	433,1 km	449 km	+15,9 km
Reisedauer	8 h 12 min	11 h 22 min	rund 3 h mehr
Durchschnittstempo	53 km/h	40 km/h	
Streckenkosten	48,80 €		
Kraftstoffkosten	67,09 €	64,15 €	- 51,74 €
Fahrtkosten gesamt	115,89 €	64,15 €	- 51,74 €
Stundenlohn			16,34 €
Routenanweisungen	100	124	
durchschnittlich alle	4 km	4 km	
Stresspegel	★★★★★	★★★★★	
vorgesehene Pausen	1	2	
vorgesehene Tankstopps	0	0	

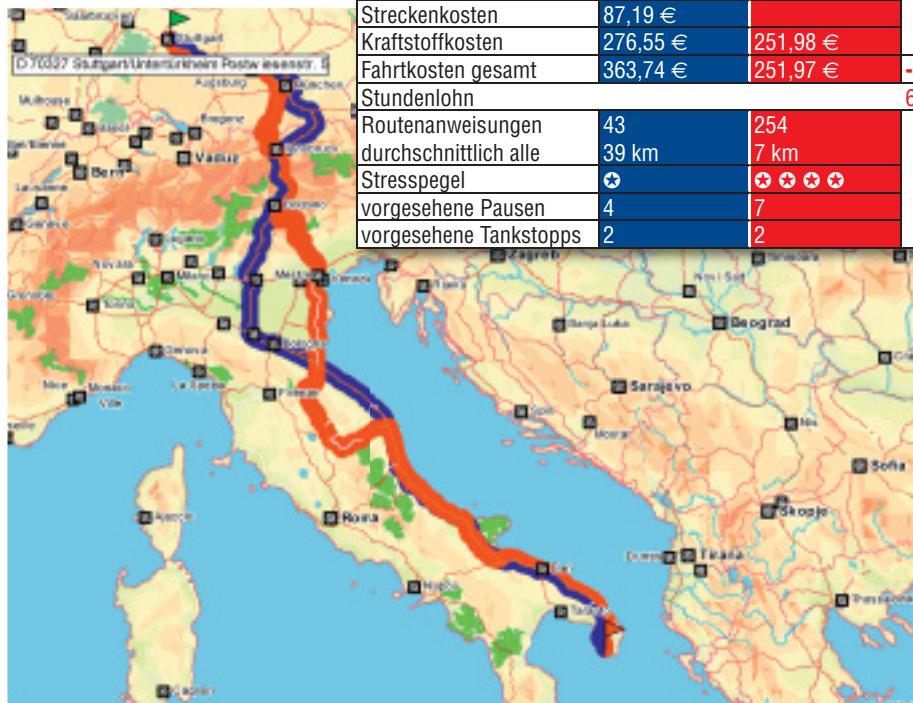
Wo Alpenpässe Fahrer fordern

Gleich drei Alpenpässe haben Vignettenmuffel auf der Fahrt zum Camping Gardenia am Lago Como zu bewältigen – darunter der Julier mit 2.284 und der Maloja mit 1.815 m Passhöhe. Elfeinhalb Stunden dauert die Anfahrt. Schneller geht es über kostenpflichtige Autobahnen, wobei der Routenvorschlag im Zielgebiet von Splügen über die nachts gesperrte, äußerst knackige Passstraße nach Chiavenna abkürzt. Das sind nur 40 km aber eine echte Herausforderung und nur für Reisemobile bis 2,30 m Breite und 3,20 m Höhe frei. Nervenschonender, aber insgesamt gut 80 km länger ist die Alternative via Bernardino-Tunnel, die in Lugano vorbeischnuppert. Tipp: Die nur 17 Autobahn-kilometer bei Bregenz in Österreich vermeiden und über Landstraßen in die Schweiz wechseln.

Wo der Stiefel langsam endet

Mit reichlich ADAC-Sternen ist der Campingplatz Riva di Ugento ausgezeichnet. Ein lohnendes Ziel. Indes: Die Anfahrt zieht sich, insbesondere, wenn kostenträchtige Streckenabschnitte gemieden werden sollen. Über die Brennerbundesstraße geht es hierbei südwärts und später bei Bozen links ab über den Passo Rolle, der dem Fahrer schon einiges abverlangt. Südlich Ravenna wechselt die Strecke ins Landesinnere, denn da kostet die Autostrada ein Stück weit nichts.

Für die Mautstrecke werden auf der Brennerautobahn 8 Euro fällig, die Vignette kostet für zwei Monate 21,80 Euro und in Italien sind laut Tour-Planer 57,39 Euro zu berappen. Dafür kommt man mit nur 43 relevanten Routenhinweisen vergleichsweise rasch und vor allem entspannt ans Ziel.



Tourenvergleich Kroatien

Fahrt von Stuttgart nach Camping Adriatic/HR640

STRECKENDATEN		
	mit Maut	ohne Maut
Strecke	1.129,3 km	1.104,4 km
Reisedauer	15 h 56 min	26 h 20 min
Durchschnittstempo	71 km/h	42 km/h
Streckenkosten	76,17 €	
Kraftstoffkosten	185,25 €	158,07 €
Fahrtkosten gesamt	261,42 €	158,07 €
Stundenlohn		9,94 €
Routenanweisungen	61	151
durchschnittlich alle	19 km	7 km
Stresspegel	★★	★★★★★
vorgesehene Pausen	3	5
vorgesehene Tankstopps	1	1



Wo Insel-Paradise liegen

Der Campingplatz Adriatic zählt zu den komfortabelsten an der dalmatinischen Küste Kroatiens. Um bei der Anreise ohne Maut und Vignette auszukommen, müssen insgesamt reichlich 26 Stunden und eine Zwischenübernachtung eingeplant werden. Radstädter Tauern und Loiblpass erfordern zudem etwas Berg erfahrung. Später in Slowenien kann dann das „offene Mautsystem“ um Ljubljana genutzt werden, das heißt: Man verlässt die Autobahn einfach vor der Zahlstelle und fährt später wieder drauf. 9,12 Euro sind so gespart.

Wer hingegen komplett zahlen möchte, zückt vor Tauern-, Katschberg- und Karawanken-Tunnel die Scheine, zahlt für Maut extra knapp 40 Euro und papp die Österreich-Vignette an die Scheibe. Für 21,80 Euro sind so allein auf der Hinfahrt 190 km Autobahn befahrbar, was reichlich Zeit spart und unterwegs den Stresspegel spürbar mindert.

Land der Kontraste

*Der äußerste Westen Frankreichs ist für Reisemobilisten ein kleines Paradies.
Die wilde Natur harmoniert hier mit unvergleichlicher Kultur.*





Guénolé? Klingt wie ein Rittername. „Bretonisch, wie mein Nachname: Joüon des Longrais.“ Humorvoll erläutert uns der jungenhafte Burgherr seine Familiengeschichte: Guénolé ist Erbe und Bewohner des Fort la Latte am Cap Fréhel an der bretonischen Smaragdküste. Der 32-Jährige ist Marketingchef, Förster, Gärtner und Mädchen für alles des unter Denkmalschutz stehenden Familienbesitzes.

Sein Großvater, Frederic I. Joüon des Longrais, hat sich 1931 mit dem Erwerb der damals verfallenen Burg seinen Lebenstraum erfüllt. Der Enkel führt nun das Erbe fort. Langweilig wird es ihm bei 600 bis 1.000 Besuchern täglich kaum.

Wie ein Fels in der Brandung thront das wehrhafte, im 14. Jahrhundert erbaute Fort über dem tosenden Atlantik. Türme, Mauern, Verliese, Zugbrücken, Pechnassen, Bergfriede – mit dem Überqueren der krachenden Eichenbalken am Eingangs-Fallgitter ergibt sich der Gast der Welt des Mittelalters.

Heute leuchtet das Meer jadegrün, doch im Winter kann es recht ungemütlich werden, wenn die Wellen bis hoch an die Burgmauern schlagen, meint Guénolé. Der junge Bretonie liebt sein außergewöhn-

liches Zuhause. Selbst wenn sich Touristen ab und zu aus Versehen in seine Privaträume verirren oder unbeirrbare Reisemobilisten in sein Waldstück einfallen.

Hoch oben, von der Spitze des Bergfrieds, schauen wir zum Abschied auf die umspülte Felsenküste und zum Leuchtturm des Cap Fréhel gegenüber. Die Nacht zuvor hatten wir am dortigen ausgewiesenen Stellplatz verbracht unter einem blutroten Abendhimml und immer wieder berührt vom hellen Strahl des kontinuierlich rotierenden Leuchtfeuers. Kurz vor acht riss uns die schrille Hupe des mobilen Bäckers aus dem Schlaf. Für ofenwarme Croissants und Baguette stehen Camper schon früh morgens Schlange.

Unsere Reise hatte drei Wochen zuvor am Golf von Morbihan begonnen. Kurz vor Vannes der erste Breizh'sche Gruß: „Di-gemer mad – Bienvenue“ steht in dicken Lettern über dem dreibeinigen Triskell Motiv. Bretonisch ist eine keltische Sprache indoeuropäischen Ursprungs. Da sie nur mündlich überliefert ist, gibt es regionale Abweichungen.

Seit ein paar Jahren erfahren die keltischen Traditionen eine regelrechte Aufstehung. Selbst die Jugend besinnt sich

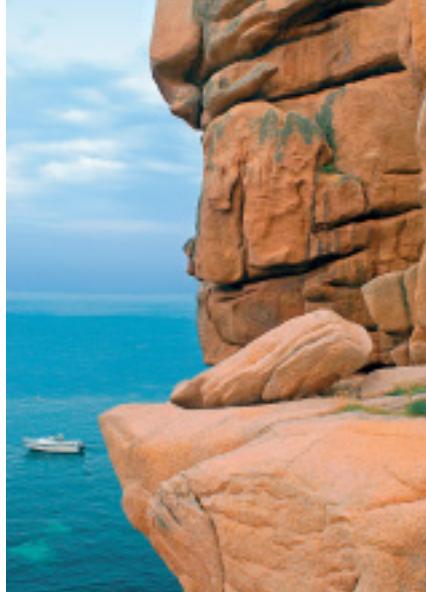
Ein junger Schlossherr bewohnt das Fort La Latte direkt am Atlantik. Der Besuch des restaurierten Gebäudes lohnt sich allein schon wegen des Blicks vom Bergfried auf die Küste am Cap Fréhel.

Rechts oben: So wie hier in St. Thégonnec stehen Reisemobilisten in vielen Orten der Bretagne gut versorgt und zentrumsnah.

wieder auf ihre kulturellen Ursprünge. Celtic ist Kult. Das scheinen die Badestrände um den Golfe du Morbihan auch zu sein.

Gemütlich mutet das Jagdschloss Suscinio auf der Halbinsel von Rhuys an. Die Burg, im 13. bis 16. Jahrhundert bevorzugte Residenz bretonischer Herzöge, liegt unweit des Ozeans inmitten einer idyllischen Sumpflandschaft. Rund um das Château stehen hübsche Natursteinhäuser mit tief gezogenen Rieddächern und blumengeschmückten Fenstern.

Nicht mehr bewohnt, aber doch lebendig sind die renovierten Häuser des Feilufttmuseums von Poul-Fétan. Die letzte Einwohnerin, Madame Louise, verließ das im 16. Jahrhundert gegründete Dorf Ende der 1970er Jahre. Danach standen die Gebäude viele Jahre leer, bis sich die Gemeinde Quistinic des Projekts annahm und das



Im Hafen von St. Sauveur bereiten Fischer ihren Fang zum Verkauf vor (oben links). Eine romanische und eine moderne Brücke überspannen die Rance im malerischen Städtchen Dinan. Beliebte Ausflugsziele sind die Felsenlandschaft der Côte de Granite rose bei Ploumanac'h (rechts oben) und der mächtige Leuchtturm am Cap Fréhel (links).

typisch bretonische Ortsleben des 19. Jahrhunderts mit Figuranten in traditionellen Kleidern wieder auferstehen ließ.

Da klatschen Genevieve und ihre Tratschfreundin an der Dorfquelle Holzbretter auf die Leinenwäsche; spinnen Wolle, buttern die frisch gemolkene Milch. Laurille backt Crêpes im Ti Louise, Ives holt Brot aus dem Holzofen des Ti Forn, Julien macht Feuer in der Tavarn. Ruda, der Töpfer, ist Sudetendeutscher aus Tschechien und lebt seit 20 Jahren in der Bretagne. Irgendwie bekommt der Besucher das Gefühl, selbst Teil der Szenerie zu sein.

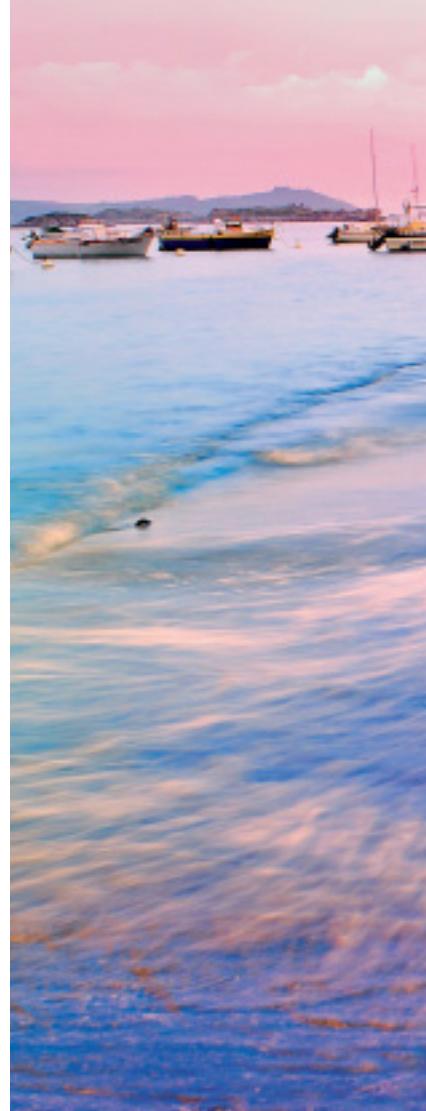
Ganz und gar nicht bäuerlich, sondern kreativ avantgardistisch präsentiert sich Pont-Aven. In der kleinen Hafenstadt im Val des Saules dreht sich alles um den berühmtesten Einwohner Paul Gauguin und ihm folgende Malertalente. Eine Kunst-Galerie

reiht sich an die andere, am Flussufer sucht auch heute noch mancher seine Inspiration mit Pinsel und Staffelei.

Dabei war Pont-Aven schon im Mittelalter weit über die Grenzen der Cornouaille bekannt als Stadt der 14 Mühlen und 15 Häuser. In einer der ältesten Wassermühlen, in der Moulin du Grand Poulguin, speisen Touristen Crêpe und Galette, während der Aven unter ihnen vorbei in Richtung Meer rauscht.

Heute verlieren wir uns in romantischen Fotomotiven Pont-Avens, gestern noch staunten wir über die steinernen Zeitzeugen der Megalith-Kultur. In Carnac kann sich kaum jemand dem mystischen Flair der Menhir-Alignments entziehen. Über 3.000 Hinkelsteine sind noch erhalten – kleine, große, runde, gezackte, alle ordentlich in Einerreihen aufgestellt. Kultstätten, Kalender, Gräber? Ihre genaue Bedeutung bleibt ein Geheimnis. Faszinierend sind sie allemal.

Faszinierend wie die raue Küste der Bretagne, die stressgeplagte und stadtmüde Seelen magnetisiert. Einer davon ist Alexandre, den wir im Waschsalon von Lesconil treffen. Pilot und Junggeselle. Gestern noch in Shanghai und jetzt endlich ein ►



paar Tage frei, wie er uns erzählt. Der kleine Fischerort südlich von Pont-l'Abbé ist sein Lieblingsort. Als wir ihn fragen, was er uns in Lesconil empfehlen würde, meint er nur: „Kommt mit, ich bring' euch hin.“

Kurz darauf steigen wir aus seinem Auto und brauchen keine Erklärungen mehr. Riesige rund gewaschene Felskolosse über silbrig blauem Meer. Eine Millionen Jahre alte, versteinerte Landschaft, von der Natur geformte gigantische Skulpturen, die mal leicht grünlich, mal grau, mal rötlich in der Abendsonne schimmern. Ein paar Sommerhäuser stehen über die Klippen verteilt, Pärchen hüpfen Hand in Hand über die Granitriesen, an denen sanfte Wellen auslaufen.

Wir könnten Stunden bleiben, doch das praktische Leben ruft. Das Trockenprogramm im Waschsalon läuft aus, und Alexandres Augenlider bekommen Jetlagschwäche. Mit einem herzlichen Kenavo, das ist Bretonisch und bedeutet Tschüs, trennen sich unsere Wege – auf uns wartet ein nächtliches Kontrastprogramm.

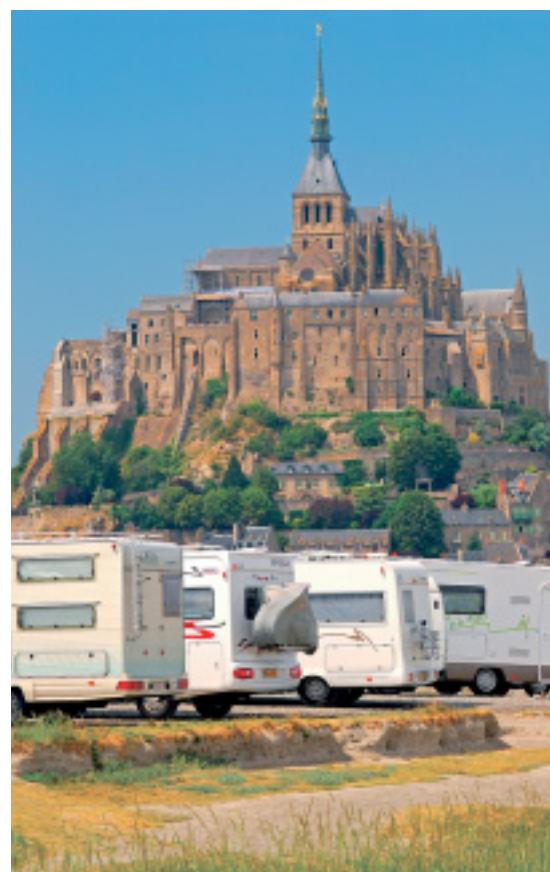
Wenige Kilometer nordwestlich von Lesconil, an der Pointe de Penmarch, vorbei am Leuchtturm Eckmühl, suchen wir nach einem Erlebnis der besonderen Art. Es

Nicht nur was für Romantiker: Sonnenuntergang auf der Île Grande. Der Vergangenheit verbunden zeigen sich die Bretonen im Museumsdorf Poul-Fetan (ganz oben). Ebenso pflegen sie ihre alte keltische Sprache. Die Köche Gil und Alain verwöhnen die Gäste ihres Restaurants auf dem Mont St. Michel, vor dem im Sommer zahllose Reisemobile parken.

ist schon dunkel, als wir an dem schummrig erleuchteten Gebilde des ältesten Kalvarienberges der Bretagne ankommen. Die in Stein gehauene Kreuzigungsszene des Calvaire de Notre Dame von Tronoën entfaltet ihre schlichte Schönheit erst richtig im Rampenlicht der Neonstrahler.

Die Kalvarienberge, meist innerhalb von umfriedeten Pfarrbezirken, sind eine bretonische Besonderheit. Es gibt viele davon, St. Thégonnec oder Guimillau zum Beispiel, doch Tronoën sticht durch seine Nähe zum Meer und 500-jährige Geschichthe hervor.

Da wir schon auf christlicher Erkundungspirsch à la Bretagne sind, darf die kleine Kapelle von St. Tugen nicht unerwähnt bleiben. Der Heilige Tugen war ein irischer Mönch und kam im fünften Jahrhundert in die Bretagne. Seine Kapelle liegt





Die Bretagne mit dem Reisemobil

i Französisches Fremdenverkehrsamt, Maison de la France, Zepellinallee 37, 60325 Frankfurt, Service Nummer: 0190/570025 (0,62 Cent/Minute), www.franceguide.com und www.bretagnereisen.de.

R Die Bretagne gilt als sehr reise-mobilfreundliche Region. Der Bordatlas 2007 von REISEMOBIL INTERNATIONAL weist ein dichtes Netz an Stellplätzen besonders entlang der Küste aus.

Hier jene Stellplätze, die der Autor der Geschichte selbst besucht hat:

Arzon/Pont Naval: verschiedene Parkplätze am Yachthafen (Übernachten nicht immer toleriert), ein großer Stellplatz am östlichen Ortsende von Pont Naval direkt am Strand, zur Zeit der Reportage kostenlos, da gerade im Umbau, sehr frequentiert.

Cancale: Die Austernstadt bietet gleich mehrere Plätze für Reisemobile: am Supermarkt Intermarché (mit Wasser und einer Wäscherei daneben), zwei gebührenpflichtige etwas außerhalb der Stadt. (Bordatlas 2007, Seite 553).

Cap Frehel: Direkt zu Füßen des Leuchtturms vom Cap Frehel, 2 Euro pro Nacht. Morgens kommt sogar ein mobiler Bäcker vorbei.

Combrit: kleiner Ort vor Pont l'Abbé, ausgeschilderter Stellplatz etwas außerhalb des Zentrums, Ver- und Entsorgung.

La Roche-Derrien: kostenloser Stellplatz am Zentrum mit Wasser, Strom und Abwasser.

Locranon: Direkt am Eingang der Stadt Reisemobilparkplatz für 8 Euro die Nacht.

Mont St. Michel: Den Stellplatz zu Füßen des Klosterberges wird es nicht mehr geben, wenn das Staudamm-Projekt fertig gestellt ist, und dann zwei Kilometer entfernt liegen. Derzeit Übernachtung für 8 Euro.

Pleumeur-Bodou (Cosmopolis): Am Parkplatz des Telekommunikationsmuseums und des Planetariums kostenloser Parkplatz, ohne Ver- oder Entsorgung. (Bordatlas 2007, Seite 578).

Pointe du Van: Ein paar Kilometer nach dem Pointe du Raz, wo der Parkplatz meist voll ist und zudem 10 Euro pro Nacht kostet, kann man am ebenso schönen Pointe du Van kostenlos übernachten. Keine Infrastruktur.

Pont-Aven: Am nördlichen Ortsrand großer Parkplatz, Übernachtung kostenlos.

Poul-Fétan: Auf dem weitläufigen Parkplatz des Museumsdorfes dürfen Reisemobile problemlos über Nacht stehen.

St. Thégonnec: kostenloser Stellplatz mit Wasserversorgung und Entsorgungsmöglichkeit. (Bordatlas 2007, Seite 585).

Treguier: Direkt an den Ufern des Jauye, 10 Minuten Fußweg ins historische Zentrum.

auf dem Weg zum Kap Pointe du Raz über dem Dorf Kerlaouën und dessen wunderschönem Strand.

Bei unserer Ankunft wogt ein Pfarrfest. Ein Zelt mit Ausschank steht vor der Kirche. Rasch kommen wir ins Gespräch. Madame Simone und Monsieur Jaque aus Audierne geben uns bei einer Tasse Cidre und frischgebackener Crêpe Tipps für die Route. Dem viel besuchten Pointe du Raz starten wir noch am Abend einen Kurzbesuch ab, bleiben etwas länger an dem benachbarten Pointe du Van, wo wir ebenso schöne Ausblicke genießen. Nach einem Abstecher zum Kap Chévre zieht es uns gen Ploumanac'h. Zuvor noch ein Stop in Locranon, Bretagnes berühmtester Filmkulisse. Das mittelalterliche Städtchen verdient mehr als einen Tag, den Übernachtungsplatz für Reisemobile gibt es inklusive.

Die Côte de Granit rose hält, was alle Reiseführer versprechen. Der Leuchtturm von Ploumanac'h in seinem altrosa Felsenreich ist der Star eines jeden Fotografen. Auch wenn Touristenmassen das Anliegen erschweren.

Was für Fotografen die rosa Granitküste, ist für Gourmets Cancale: einmal frische

Austern am Kai schlürfen. Kulturfreunden seien die Gassen, Fachwerkhäuser, Kirchen und Geschäfte von Tréguier, die Waschhäuschen von Pontrieux und vor allem die historische Altstadt von Dinan empfohlen. Apropos, was wäre die Bretagne ohne ihren Mont St. Michel, auch wenn dieser grenztheoretisch bereits zur Normandie gehört. Ein Besuch auf dem Klosterberg des Heiligen Michael gehört einfach dazu.

Schon von weitem ragt der spitze Kirchturm aus der flachen Bucht. Bis zu 30.000 Menschen aus aller Welt drängen sich täglich durch die schmale Rue Principale, da nimmt die teilweise kitschige Vermarktung des UNESCO-Weltkulturerbes nicht wunder. Von der Abtei blicken wir auf die sandige Ebbe-Landschaft, in ein paar Stunden wird hier wieder das Wasser glitzern.

Der enorme Tidenhub, mit fast 14 Metern der größte Gezeitenunterschied Europas, ist eine Besonderheit der Bucht und ihr größtes Problem. Wegen der Gefahr der Versandung soll der Berg in einem Stau-Projekt nun dem Meer zurückgegeben werden. Damit Mont St. Michel auch weiterhin der krönende Höhepunkt einer Bretagne-Reise bleibt. *Silvia Baumann*



Der Paseo de Colón am Guadalquivir ist der Lieblingsplatz von Redakteur Juan J. Gamero.

Wo ich jetzt gerne wäre

Sevilla – das Herz Andalusiens

Die Stadt gilt als eine der schönsten Metropolen der Welt, ist die Wiege des Flamenco und Geburtsstadt des Stierkampfes.

In den Straßen duftet es nach Orangen und Zitronen, nach Jasmin und Oleander. Und aus den stets gut besuchten Tapa-Bars ist der melancholische Klang der spanischen Gitarre und leiser Flamenco-Gesang zu hören. Sevilla ist zwar eine Großstadt, die Altstadt Santa Cruz und die City rund um die größte gotische Kathedrale der Welt, hat sich jedoch den typisch andalusischen Charme des alten Sevilla bewahrt.

Einzigartige Baudenkmäler, zahlreiche Museen, romantische Parks und malerische Plazas machen – gepaart mit dem unverwechselbaren Licht der andalusischen Sonne – den Reiz Sevillas aus. Von hier aus segelte Magellan um die Welt, hier begann Cervantes sein Meisterwerk Don Quichote, fand Columbus seine letzte Ruhestätte. Die Liste der Sehenswürdigkeiten Sevil-

las scheint endlos. Und doch finden die Sevillanos inmitten ihres hektisch pulsierenden Alltags immer wieder Zeit, um am Paseo de Colón, der Promenade am Guadalquivir-Fluss, die Seele baumeln zu lassen. Mit dem Reisemobil sollte man das Zentrum

Sevillas allerdings meiden. Parkplätze sind absolute Mangelware und auch nur für Pkw ausgelegt. Stellplätze: Fehlanzeige. Unser Tipp: Außerhalb Sevillas gibt es zwei Campingplätze (siehe Kasten) mit guter Busanbindung an die Stadt. *Juan J. Gamero*



Der ehemalige Wehrturm Torre del Oro ist eines der Wahrzeichen Sevillas.

Fotos: J. Gamero



Kurzinfo: Sevilla

Sevilla ist die Hauptstadt der autonomen Region Andalusien im Süden Spaniens. Die Römer nannten sie Hispalis, die Muselmanen Izbilya. Als die Stadt im Jahr 1248 von Fernando III. für das christliche Königreich Kastilien zurückerobert wurde, erhielt sie ihren aktuellen Namen Sevilla. Im 16. Jahrhundert war die Stadt am Guadalquivir das Tor Spaniens zur Neuen Welt. Alles was von den überseeischen Kolonien in das Königreich verschifft wurde (Gold, Silber, Gewürze, exotische Früchte) kam in Sevilla an. Das bescherte der Stadt Reichtum und Wohlstand. Von dieser Zeit zeugen heute noch zahlreiche Baudenkmäler. Die Verkehrsanbindung Sevillas an das nationale Fernstraßennetz Spaniens ist sehr gut. Von Madrid kommend erreicht man Sevilla über die Autovía N-IV, von der Costa del Sol kommend über die A-92.

Kontakt: Spanisches Fremdenverkehramt Berlin, Kurfürstendamm 180, D-10707 Berlin, Tel.: 030/8826543.

 Camping Villsom, Dos Hermanas (Sevilla). 4,5 km zur Stadt. Ganzjährig geöffnet. Gute Busanbindung. An der N IV Sevilla-Cadiz, km 554,8, Abfahrt (555) Dos Hermanas/Isla Menor. Tel.: 0034/954/720828.

Camping Club de Campo, Dos Hermanas (Sevilla). Ganzjährig geöffnet. An der N IV Sevilla-Cadiz bei km 554,8 abbiegen Richtung Isla Menor. Tel.: 0034/954/720250.



Pflanzenmarkt in Ehestorf

Garten-Party

Auf dem Pflanzenmarkt am 21. und 22. April 2007 findet jeder das passende Pflänzchen für sein Töpfchen. Mehr als 100 Anbieter aus sechs Nationen zeigen im Freilichtmuseum am Kiekeberg ihr Sortiment. Damit ist der Pflanzenmarkt in Ehestorf zwischen Harburg und Buxtehude südlich von Hamburg einer der größten in Norddeutschland. Es gibt seltene Stauden, Alpine und Staudenzüchtungen zu entdecken. Aber auch ungewöhnliche Kübelpflanzen und

Gehölze lassen das Herz eines jeden Pflanzenliebhabers höher schlagen. Rosen, Fuchsien und Sommerblumen schaffen bunte Farbtupfer. Der Duft von Kräutern liegt in der Luft und Teichbauer binden passende Wasserpflanzen. Dia-vorträge runden das Angebot auf dem Pflanzenmarkt ab. Der Eintritt für Erwachsene beträgt 7 Euro (inklusive Freilichtmuseum), Jugendliche bis 16 Jahre zahlen überhaupt keinen Eintritt.

Kontakt: Stiftung Freilichtmuseum am Kiekeberg, Am Kiekeberg 1, 21224 Rosengarten-Ehestorf, www.kiekeberg-museum.de

 **Wohnmobilhafen**
Hamburg-Süd, Uwe Heydorn, Okke Klemz, Finkenrieker Hauptdeich 5, 21109 Hamburg-Wilhelmsburg, Tel.: 0172/4306800, www.wohnmobilstadion-hamburg.de.

 **Camping Buchholz,**
Kieler Straße 374, 22525 Hamburg-Stellingen, Tel.: 040/5404532, www.camping-buchholz.de.

Ostern in Bautzen

Viel Kunst am Ei

Die Oberlausitz um Bautzen ist bekannt für das sorbische Brauchtum. Dieses slawische Volk in Deutschland hat bis heute seine eigene Sprache bewahrt und lässt alte Traditionen weiterleben. So hat auch das Osterfest eine ganz besondere Bedeutung. Von Ende März bis zum 8. April steht die Stadt ganz im Zeichen des höchsten christlichen Festes.

Überregional bekannt sind die kunstvoll und aufwändig bemalten Ostereier. Mehrere Vorführungen zur Anwendung dieser Technik bietet das Sorbische Museum Bautzen an. Auch die Tourist Information widmet sich dieser Kunst. Am 7. April findet auf dem Protschenberg das traditionelle Osterblasen statt. Unter vollem Domgeläute stimmen

mehrere Chöre die Osterbotschaft „Christ ist erstanden“ an. Tags darauf versteckt der Osterhase kleine Überraschungen im Irrgarten Kleinwelka.

Höhepunkt der Feierlichkeiten ist das Osterreiten in Bautzen am 8. April. Seit vielen Jahrhunderten ist diese Prozession, an der mehr als 50 Reiter mit ihren Pferden teilnehmen, Ausdruck religiösen Empfindens. Die Osterreiter beten in sorbischer Sprache von der Auferstehung Christi, besuchen den Auferstehungsgottesdienst in der Osternacht und tragen danach das Osterlicht in die Kirche.

Kontakt: Tourist-information Bautzen-Budyšin, Hauptmarkt 1, 02625 Bautzen, Tel.: 03591/42016, www.bautzen.de

 Fabrik Bautzen e. V., Karin Hennig, Mühlstraße 3, 02625 Bautzen, Tel: 03591/531420, www.fabrik-bautzen.de

 Naturcampingplatz am Olbasee, Olbaweg 16, 02694 Kleinsaubernitz, Tel.: 035932/30232



Bad Sobernheim blickt zurück

Fest auf Holz gebaut

Am 15. April veranstaltet das Rheinland-Pfälzische Freilichtmuseum Bad Sobernheim zum fünften Mal den Tag des Holzes. Die Besucher erfahren, wie vielseitig dieses Material ist und dass es sich um einen nachwachsenden und damit nachhaltigen Rohstoff handelt. Die Waldwirtschaft prägt die Landschaftsgestaltung mit und schafft Lebensräume. Holz eignet sich als Baumaterial, bietet die Grundlage für das Holzhandwerk, ist Kunstdenkmal und spendet Wärme in der heimischen Holzheizung.

Der Tag des Holzes ist nur eine von vielen Veranstaltungen, die das Freilichtmuseum über das Jahr anbietet und passt gut in das Themenangebot der Anlage. 36 Gebäude unterschiedlicher Epochen und Baustile, verteilt auf vier Museumsdörfer, vermitteln einen sehr guten Eindruck vom Leben der letzten 500 Jahre im Gebiet des heutigen Bundeslandes Rheinland-Pfalz.

Kontakt: Stiftung Rheinland-Pfälzisches Freilichtmuseum, Nachtigallental, 55560 Bad Sobernheim, Tel.: 06751/3840, www.freilichtmuseum-badsobernheim.de.

 Am Nohfels, Uwe Engelmann, Hömingweg 1, 55566 Bad Sobernheim, Tel.: 06751/7142, www.amnohfels.de.

 Camping Nahe-Alsenz-Eck, 55583 Bad Münster, Tel.: 06708/2453, E-Mail: cnae@gmx.net.



Volksfest in Nospelt

Gute Ton-Tradition

Am Ostermontag dreht sich in Nospelt alles um Ton. Der kleine Ort in Luxemburg gilt als ein Zentrum des Töpferhandwerks. Das Volksfest heißt Emaischen und erinnert daran, dass Jesus zwei seiner Jünger erschien, die gerade auf dem Weg nach Emmaus waren. Markenzeichen für das Fest und über die Grenzen bekannt sind die Peckvillercher, kleine Tonvögel, denen besonders Kinder gerne Pfeiftöne entlocken. Zahlreiche Animationen im beheizten Festzelt machen den Aufenthalt in Nospelt zusätzlich zu einem Erlebnis. Während des Festes ist zudem das Töpfermuseum von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Die Hauptstadt Luxemburg liegt nur etwa 15 Kilometer von Nospelt entfernt und sollte auf dem Besuchsprogramm stehen.



Kontakt: Office National du Tourisme, Gare Centrale, L-1010 Luxembourg, Tel.: 00352/4282821, www.visitluxembourg.lu.

 Europacamping Nommerlayen, Rue Nommerlayen, 7465 Nommern, Tel.: 00352 / 878078, www.nommerlayen-ec.lu.

 Camping Krounebierg, Rue du Camping, 7572 Mersch, Tel.: 00352 / 329756, www.campingkrounebierg.lu.

kurz & knapp

Camperbörse

Der Online-Reiseanbieter Camperbörse GmbH aus München hat Großbritannien in sein Angebot aufgenommen. Alle dort zu mietenden Reisemobile sind wenige Monate alt. Die Übernahmeorte London und Manchester liegen in der Nähe internationaler Flughäfen. Neben Großbritannien bietet Camperbörse auch Buchungen für Deutschland, Frankreich, Korsika, Irland und Sardinien an. Informationen unter Tel.: 089/18932500, www.camperbörse.de.

Passion für Frankreich

France Passion stellt Reisemobilisten in Frankreich mehr als 1.100 kostenlose Stellplätze bei Winzern, Landwirten und Handwerkern für einen Aufenthalt bis zu 24 Stunden zur Verfügung. Die Gastgeber freuen sich, wenn die Besucher ihre wertvollen (und wahlschmeckenden) Produkte erwerben. Alle teilnehmenden Betriebe finden sich in der nunmehr 15. Ausgabe des Reiseführers von France Passion. Das dreisprachige Carnet des Invitations kostet 28 Euro. www.reisemobil-international.de, Tel.: 0711/1346622.

Niederlande entdecken

Das niederländische Büro für Tourismus & Convention präsentiert das 22 Seiten starke Holland-Magazin und macht darin Lust auf einen Besuch im Königreich. Entdeckungstouren, Insider-Tipps und Stadtporträts fehlen in dem kostenlosen, bunt und (typisch holländisch) lebensfroh gestalteten Heft ebenso wenig wie die Vorstellung einzelner Regionen und Tipps zu ausgedehnten Radtouren im Land des „fiets“. Tel.: 01805/343322, www.niederlande.de.

Kissinger Osterklänge

Zur Osterzeit bietet die Kurstadt Bad Kissingen ihren Gästen eine große Vielfalt kultureller Attraktionen. Vom 1. bis 9. April stellt Helmut Droll im Rahmen der Kissinger Osterklänge seine Werke „Vom Vergehen und Neuerden“ in der Erlöserkirche aus. Das Bayerische Kammerorchester spielt an Karfreitag Werke von Ravel, Pergolesi und anderen Komponisten. Weitere Tipps zu Veranstaltungen weist die Broschüre „Kissinger Osterklänge“ aus. Tel.: 0800/9768800, www.bad-kissingen.de.





Immer am Wasser lang

Im Osten Schleswig-Holsteins schlängelt sich die Schlei durch das Inland. Und gibt eine prima Reise-route vor für eine schöne Tour im Wohnmobil.





Gemütlichkeit ist Trumpf: An der Schlei und am Gestade der Ostsee erholen sich Urlauber direkt am Wasser. In Schleswig relaxt es sich besonders gut im Straßencafé. Schloss Gottorf birgt Kunst, Kultur – und eine echt schaurige Moorleiche. Viel zu erleben, also.

Endlich. Nach langer Anreise über die Autobahn gen Norden freuen wir uns auf die kleinen Etappen rund um die Schlei. Zielstrebig steuert unser Weinsberg Orbiter auf Schleswig zu. Die Stadt liegt am westlichen Ende der Schlei – idealer Ausgangspunkt für eine Reise am Wasser entlang.

In Schleswig fallen uns das rund 100 Meter hohe Hochhaus Wikingturm und das wuchtige weiße Schloss Gottorf auf. Dank unzähliger Exponate ist das herrschaftliche Gemäuer ein bedeutendes Zentrum für Kunst und Kultur im Norden Europas. Hier tritt der Besucher mit einem vielleicht flauen Gefühl im Bauch den Museumsbesuch an: Schließlich gehört die Moorleiche von Windeby zu den Publikumsmagneten. Das Nydam-Schiff aus dem vierten Jahrhundert freilich ist weniger schaurig.

Nach so viel Kultur zu Beginn der Reise geht es erst mal in den herrlichen Fürstengarten und später in die nette Altstadt mit dem hoch aufschießenden St.-Petri-Dom. Außerdem lockt uns die benachbarte alte Fischerstadt Holm, deren Name so viel wie Insel bedeutet. Tatsächlich wurde Holm noch bis 1933 vom Wasser umspült.

Altes Kopfsteinpflaster, makellose Häuser mit zweigeteilten, so genannten Klöndören und prächtige Rosen prägen das Bild dieser einzigartigen Siedlung. In deren



Mitte erstreckt sich der Friedhof mit einer kleinen Kapelle. Leben und Sterben sind hier räumlich so eng miteinander verknüpft: Wer auf einer Bank Platz nimmt und die Stille genießt, kann sich leicht vorstellen, wie sich die Holmer aus der Tür lehnen und die Zeit mit Klönschnack vertreiben.

Ohnehin bildet Gemütlichkeit einen der Wesenszüge der Leute rund um die Schlei, und die dazu passende Gastfreundschaft drückt sich aus in einer großen Zahl an Stell- und Cam-



Urtümlich wie im Fernsehen: In Kappeln (unten), wo die ZDF-Serie „Der Landarzt“ gedreht wurde, ist tatsächlich dieser betörend ruhig-ländliche Charme zu Hause. Ruhe findet der Gast erst recht auf einer Bank am Wasser wie hier in Sieseby. Die Fachwerkhäuser verleihen der Gegend einen Zauber, der charakteristisch ist für die Orte rund um die Schlei.



pingplätze. Wir haben Glück und stehen am Hafen nahe der Altstadt von Schleswig direkt an der Schlei besonders gut.

Der Blick übers Wasser wirft die Frage auf, welche Art von Gewässer die Schlei darstellt. Handelt es sich hierbei um einen breiten Fluss, der in die Ostsee mündet, eine Förde oder sogar um einen Fjord?

Letzteres lässt sich ausschließen, weil die Überformung durch einen Gletscher nicht stattgefunden hat. Trotzdem bezeichnet der Tourismusverband aus Imagegründen das Gewässer immer wieder gern als Ostseefjord Schlei.

Ein Fluss ist die Schlei aber auch nicht, obwohl sie sich 42 Kilometer lang wie ein fließendes Gewässer durch das Land schlängelt. Zu dumm, fehlt der Schlei doch eine Quelle.

Bleibt zunächst nur die Förde übrig. Auch das klappt nicht, weil die Schlei nicht wie die Kieler Förde durch den Schurf einer Gletscherzunge entstand. In ihr floss lediglich Schmelzwasser ab. Und dafür kennt der Geologe den Begriff Tunneltal. Jedenfalls ist die Schlei das wohl schönste und facettenreichste Tunneltal der Gegend.

Nach des Rätsels Lösung geht es von Schleswig die nur wenigen Kilometer nach Haithabu. Rund um die Stätte ist noch heute der einst schützende Wall zu erkennen. Er ist Teil der großen Verteidigungsanlage Danewerk, deren Anfänge ins siebte Jahrhundert zurückreichen, als die Dänen sie als Grenzwall errichteten. Immerhin bilden noch immer 20 Kilometer Wall und Mauerreste das größte archäologische Denkmal Nordeuropas.

Tief taucht der Besucher von Haithabu in dieser ersten echten mittelalterlichen Stadt Nordeuropas ein in die Siedlungs geschichte der Region: Er fühlt sich in dem lebendigen Museum in die Zeit der Wikinger zurückversetzt. So ist die Begeisterung über das rund 30 Meter lange Wikingerschiff riesig. Es wurde 1953 im Schlick entdeckt und in mühevoller Kleinarbeit rekonstruiert.

Eine andere Periode als die der Wikinger hat das nächste Ziel geprägt. Um das Schlosschen Louisenlund mit seinem reizvollen Landschaftsgarten im englischen Stil zu erreichen, muss unser Alkovenmobil zunächst eine alte Allee meistern: Meterdicke Eichen säumen die kleine Straße.

In prächtigen Gebäuden wird heute in Louisenlund gelernnt. Das Internat liegt am Schleiufer, und zum Schulangebot gehört auch Segeln. Lernen macht hier sicherlich besonders viel Spaß – ebenso wie die Fahrt mit dem Mobil.

Die Tour setzen wir über die mäßig befahrenen Landstraßen durch die flachwellige Region fort. Es geht vorbei an Feldern, Weiden und den im Sonnenlicht leuchtenden Rapsfeldern.

Keine Hektik, nur Gemütlichkeit und Idylle, damit verwöhnen die freundlichen Städte ihre Besucher, etwa die Heringsstadt Kappeln. Seltsam: Schon beim ersten Stadtrundgang ist sie uns auf Anhieb vertraut. Richtig: Die ZDF-Serie „Der Landarzt“ spielt in Kappeln, besser gesagt in dem fiktiven Ort Deekelsen.

Wir promenieren am Hafen an Fischlokalen vorbei und blicken auf die vielleicht letzten funktionstüchtigen Heringszäune in Europa. Hier gehen die Heringe ins Netz, die später auf dem Teller der Gäste lan- ►



Facettenreich anzuschauen: Weit erstreckt sich die Schlei bei Maasholm (oben). Die Altstadt von Eckernförde birgt manches Kleinod (unten). Modern wirkt die schon 1926 erbaute Brücke von Lindaunis. Süß geht's in der Bonbonfabrik Hinrichs zu.

den. Um Christi Himmelfahrt finden hier die Heringstage statt, dann dreht sich alles um den silbernen Fisch.

In diesem Jahr wird sicherlich mehr Fisch verzehrt als sonst: Kappeln lockt mit seiner 650-Jahr-Feier. Wir genießen den leckeren Hering schon jetzt und blicken auf die Armada von Segel- und Motorbooten, die unter der geöffneten Brücke hindurch fährt. Es besteht kein Zweifel: Die Schlei ist ein beliebtes Wassersportrevier.

Ein Katzensprung nur ist es nach Maasholm. Hier parken wir auf dem großen, neuen Stellplatz. Er befindet sich in der Nähe des Hafens und lockt mobile Gäste mit einem modernen Sanitärbau. Das Fischerörtchen mit seinen Fachwerkhäusern lädt zu einem Besuch ein. Zum Beispiel ein paar Kilometer östlich. Dort

erreichen Schiffe die befestigte Schleimündung und die Ostsee.

Rund um die Schlei treten wir in die Pedale und entdecken vom Sattel aus die idyllische Landschaft. Im Juni 2007 eröffnet die Radwanderoute Wikinger-Friesen-Weg. Sie verbindet dann Maasholm mit St. Peter Ording, also die Ostsee mit der Nordsee. Kleinere Etappen sind natürlich auch möglich. Wer die Schlei von anderer Seite entdecken möchte, mietet sich einen Ruderkahn, ein Kanu, ein Motor- oder ein Segelboot. Wir bleiben lieber an Land und besuchen Arnis, mit ihren 300 Einwohnern die kleinste Stadt Deutschlands. In diesem Reihendorf konkurrieren die Häuser mit ihren schönsten Fassaden.

Sanft schaukelt der Wind das Wohnmobil zwischen Arnis und Lindaunis über die

Landstraße. Vor der Klappbrücke kommt der Verkehr zum Erliegen. Hier reckt sich die schmale Eisenbahnbrücke in die Höhe und lässt Boote die Enge passieren. Ansonsten regelt eine Ampel, von wo aus Zug und Autos die 1926 erbaute Stahlbrücke passieren dürfen.

Wir bevorzugen nun die schöne Klappbrücke und verzichten auf die Autofähre bei Misunde, der mit 135 Metern engsten Stelle an der ansonsten im Durchschnitt 1,3 Kilometer breiten Schlei.





Öfter mal das Ufer zu wechseln, lohnt sich: Je nach Lust und Laune zieht es uns mal zu einem kleinen Badestrand, mal zu einem Spaziergang in einem verträumten Schlei-Örtchen. Diesmal geht es nach Sieseby mit gepflegter Gastronomie und schönen, reetgedeckten Häusern hinter dem Schilfgürtel. Liebend gern würde hier so mancher gestresste Stadtbewohner einen Kaufvertrag unterschreiben.

Statt sesshaft zu werden, nutzen wir die Vorteile des Reisemobils und machen uns zu zwei attraktiven Ausflugszielen in der näheren Umgebung auf: Das Ostseebad Eckernförde steht zunächst auf dem Programm. Die sehenswerte Altstadt und die schöne spätgotische Nikolaikirche sind die touristischen Attraktionen. Da erscheint die Bonbonkocherei Hinrichs als Sehens-



Die Schlei mit dem Reisemobil

i Schlei Ostsee GmbH, Plessenstraße 7, 24837 Schleswig, Tel. 04621/850050, www.ostseefjordschlei.de.

Touristinformation Eckernförde, Am Exter 1, 24340 Eckernförde, Tel. 04351/71790, www.ostseebad-eckernfoerde.de.

info Der Reisemobilist findet an der Schlei einige überdurchschnittlich schöne Stellplätze vor. So kann er bequem in Schleswig am Hafen übernachten und in Maasholm, ebenfalls in der Nähe des Hafens.

Darüber hinaus weist der Bordatlas 2007 von REISEMOBIL INTERNATIONAL folgende Stellplätze aus:

Brodersby, Ferienhof Lassen, Tel.: 04622/2045, www.ferienhof-lassen.de, Seite 163.

Brodersby-Missunde, Camping am Missunder Fährhaus, Tel.: 04622/626, Seite 163.

Hasselberg, Camping Oehe-Draecht, Tel.: 04642/6124, www.oehe-draecht.de, Seite 245.

Hasselberg, Camping Hasselberg, Tel.: 04642/6383, Seite 245.

Kappeln, Aral-Autohof, Tel.: 04642/81008, Seite 293.

Kappeln-Loitmark, Ferienhof Röhling, Tel.: 04642/81886, www.ferienhof-roehling.de, Seite 293.

info Rund um die Schlei und an der Ostsee laden zahlreiche gepflegte und naturnahe Campingplätze zum Aufenthalt ein. Im Internet informiert die Seite www.camping-schleswig-holstein.de über die einzelnen Anlagen.



würdigkeit der leckeren Art. Mit leuchtenden Augen verfolgen besonders die jungen Besucher, wie die Süßigkeiten entstehen – um später nach Herzenslust zuzuschlagen. Da können selbst wir uns kaum bremsen. Die Kalorien trainieren wir bei einem ausgiebigen Strandspaziergang an der Ostsee wieder ab.

Nächstes Ziel ist Damp. Die Kurgäste schätzen das milde Reizklima und den schönen Strand. Der gute Campingplatz Schuby-Strand ist eine ideale Ferienadresse. Nur wenige Meter sind es von der Parzelle zum gepflegten Strand, und ein gemütlicher Spaziergang endet im Ostseebad Damp. Dessen markante Silhouette ist schon von weither sichtbar. Dieses Ostseebad gehört sicherlich zu jenen Orten in Deutschland, bei deren Beurteilung Gäste

hin- und hergerissen sind: Empfinde ich dieses 1973 an der Küste fertig gestellte Wassersport- und Ferienzentrum nun einladend oder abstoßend?

Rund um den modernen Hafen stehen große, stufenförmige Hochhäuser, und eine Pyramide markiert das Büro des Hafenmeisters. Der Strandbesuch und der abendliche Aufenthalt im stilvoll eingerichteten Vital & Wellness Centrum indes fördern unsere Entspannung und verhelfen zu einem wohlwollenderen Blick auf das Ostseebad.

Aberseits der riesigen Ferienbauten breiten wir noch einmal das Badelaken am sauberen Strand aus und nehmen ein Bad in der ruhig plätschernden Ostsee. Urlaub pur, betörend schön, zum Ende einer erholsamen Reisemobil-Tour rund um die Schlei.

Thomas Klem



Gut geleitet

Portable Navigationssysteme stehen auf dem Wunschzettel vieler Reisemobilisten. Worin unterscheiden sich die wichtigsten Geräte? Großer Vergleichstest.



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.

Freiheit, die ich meine

Mit dem Mobil durch den Westen Kanadas – eine tolle Reportage über eine traumhafte Reise. Doch auch über leichter zu erreichende Ziele berichtet REISEMOBIL INTERNATIONAL und liefert obendrein jede Menge Stellplatztipps aus herrlichen Gegenden Deutschlands und Europas.



Neue Baureihe

Auf Ford Transit baut Hymer den Exsis i auf, dessen Einstandspreis deutlich unter 50.000 Euro liegt. Was dieser Integrierte taugt, offenbart der Profitest.



Volle Kraft voraus

Der Strom kommt aus der Steckdose – wie aber wird die elektrische Energie ins Reisemobil eingespeist? Alles über Laderegler des mobilen Heims.

**Die Mai-Ausgabe
erscheint am
18. April 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 (kkg), Mathias Piontek (mp), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stallmann (vst), Ingo Wagner (imw)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Lou Avers, Silvia Baumann, H. O. von Buschmann, Dieter S. Heinz, Thomas Kliem

Produktion:

DoldeMedien Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm, Dirk Ihle, Dennis Neumann, Sabina Schulz, Peter Sporer

Reproduktion: Holger Koch

Anzeigenverwaltung:

DoldeMedien Verlag GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/13466-90, Telefax 0711/13466-96.

E-Mail anzeigen@dolde.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 18. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.



Anzeigenleitung: Sylke Wohlschiss

Stv. Anzeigenleitung: Corinna Zepter

Anzeigenberatung:

Annalena Navarro von Starck, Petra Steinbrenner

Druck: Oberndorfer Druckerei GmbH, A-5110 Oberndorf bei Salzburg

Vertrieb: PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 810640, 70523 Stuttgart, Telefon 0711/7252-198, Telefax 0711/7252-333,

E-Mail kundenservice@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 3,30 €

Jahresabonnement:

35,40 €, Ausland 39,60 €

Bankverbindung: Untertürkheimer Volksbank eG (BLZ 600 603 96), Konto 18 919 006

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der DoldeMedien Verlag GmbH. Für 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 Bahnhofs- buchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.

