

REISE MOBIL

Marktübersicht

8 Alkoven-
Fahrzeuge auf
Mercedes Sprinter



CMT-Neuheiten
Concorde, Knaus,
Bürstner, Eura

GRATIS
GPS-Daten von
3.800
Stellplätzen auf CD

Fehlt hier die CD?

Informieren Sie bitte Ihren
Zeitschriftenhändler.
Sie erhalten kostenlos Ersatz



Stellplatz-Check
Camargue — das
wilde Frankreich

Vergleichstest

Knaus V-Liner gegen Dethleffs Globebus I

Schöner fahren

Marktübersicht Alu-Felgen

Sicher ankommen

Navigationssysteme für große
Reisemobile



Profitest

Karmann Ontario — Würze in der Kürze?

Fernweh-Tipps

Neufundland, Istrien, St. Anton, Venetien





Thomas Seidelmann,
Chefredakteur



Ingo Wagner,
stv. Chefredakteur

Ruf mich an!

Sie kennen vielleicht das durchaus nachdenklich stimmende Lied des Palast-Orchesters mit der schnarrenden Stimme von Max Raabe: „Kein Schwein ruft mich an, keine Sau interessiert sich für mich.“ Ein beklagenswerter Mensch wartet auf einen Anruf. Doch nix passiert. Keiner meldet sich. Keiner nimmt ihn ernst. Genau so fühlten wir uns auch in der Redaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL, als wir kürzlich bei einem Werkstattaufenthalt nach einer Motorpanne mit einem unserer Dauertester ganz nebenbei mit der Information versorgt wurden, dass bei unserem Reisemobil fünf (in Ziffern: 5!) durch Rückrufaktionen des Herstellers erforderlich gewordene Reparaturen oder Wartungen noch nicht getätigt worden seien. Fünf Rückrufe allein am Basisfahrzeug! Hinzu kommen unfreiwillige Werkstattbesuche aufgrund von Rückrufen, die den Aufbau betreffen, zwei mindestens. Zusammen hätte das im Extremfall fünf Werkstattaufenthalte ergeben.

Beim Dauertest-Mobil handelt es sich nicht um ein Altfahrzeug, sondern um ein aktuelles Modell, das seit weniger als einem Jahr in der Redaktion fährt.

Grundsätzlich verdient jeder Hersteller allergrößten Respekt, der das sehr teure und oft imageschädigende Abenteuer Rückruf auf sich

nimmt – und das sogar dann tut, wenn es sich um keine sicherheitsrelevante Komponente handelt, deren Fehlfunktion Schäden an Leib und Leben befürchten lässt.

Allerdings müssen Rückrufaktionen professionell geplant und ihre Umsetzung organisiert sein. Bei den Rückrufaktionen, die unseren Dauertester betrafen, war das nicht der Fall. Kein einziger Anruf, kein Brief oder eine E-Mail eines Händlers oder Herstellers, in der auf ein Problem mit dem Fahrzeug hingewiesen wurde.

Eine Einzelerfahrung? Leider nein. Immer wieder beschwerten sich Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL darüber, dass sie lediglich über die Fachmedien von Rückrufaktionen erfahren – die Kommunikation zwischen Verkäufer oder Hersteller des Produkts und dem zahlenden Kunden unterbleibt nahezu. Das ist der eigentliche Skandal: nicht die Rückrufaktion, sondern die Tatsache, dass der Kunde zufällig oder überhaupt nicht davon erfährt.

Handel und Industrie müssen ihre Hausaufgaben machen, denn allzu häufig ist die Floskel schon bemüht worden, dass nach dem Kauf vor dem Kauf ist. Es gilt das eherne Gesetz: in guten und in schlechten Tagen. Sonst hat Max Raabes Lied die besten Chancen, auf der Hitliste der Campersongs einen vorderen Platz zu belegen.

Mehr Rücksicht

Obwohl das neue Jahr gerade erst begonnen hat, halten Sie bereits die Februar-Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL in den Händen. Zwar verzeichnen Meteorologen den Februar als kältesten Monat, dennoch ist er für viele Menschen der letzte „gefühlte“ Wintermonat. Wer kann, fährt schon bald Richtung Süden, dem Frühjahr entgegen.

Der Februar ist auch ein guter Zeitpunkt, um auf das vergangene Jahr zurück- und auf die kommende Saison vorzuschauen. Seit 40 Jahren erwacht das Campingleben auf der Messe CMT in Stuttgart aus dem Winterschlaf. Dieses Jahr ist der Weckruf lauter als jemals zuvor: Die Hallen der neuen Messe bieten mehr Raum für neue Produkte. Außerdem bekommt die eifrige Zubehörbranche zum ersten Mal ein Forum für ihre nützlichen Produkte.

Eine Frühjahrsmesse wie die CMT bietet auch Ihnen die Gelegenheit, Lob, Kritik

oder gar Begeisterung nachzuvollziehen, die wir unseren Testfahrzeugen zuteil werden lassen. Bis auf wenige Ausreißer erreichen moderne Freizeitfahrzeuge ein gleichmäßig hohes Fertigungsniveau. Umso erstaunlicher, dass Reisemobilhersteller die Einrichtung des Fahrerhauses als Betätigungsfeld entdecken. Mit gravierenden Folgen: Die Rahmen der Fensterverklappungssysteme verdecken immer öfter große Spiegelflächen oder die lobenswerten Weitwinkelfelder. Oder es werden optisch auffällige Sitze verbaut, die dem Originalgestühl der Fahrzeughersteller unterlegen sind und die Sitzposition zum Nachteil der Cockpit-Besatzung verändern.

Wie sind Sie mit den Sitzen in Ihrem Reisemobil zufrieden? Ich bin gespannt auf Ihre Antworten, die Sie mir unter wagner@reisemobil-international.de oder per Brief an die Redaktionsadresse schicken können.

mobil reisen plus
bevorzugt unterwegs

gültig bis 15. Januar 2008

www.mobil-reisen-plus.de

1M1849K98L0PAS5FR32B

**Sie sind
im Vorteil!**

Seit der Januar-Ausgabe wissen Sie, dass Sie mit Reisemobil International **bevorzugt unterwegs** sind. Die Resonanz auf das Leservorteilsprogramm **mobil reisen plus** war enorm. **mobil reisen plus** beschert Ihnen echten Mehrwert. Und das soll so bleiben: Auch in dieser Ausgabe präsentiert Ihnen die Redaktion deshalb im Extraheft **mobil-reisen** wieder exklusive Vorteile.

Neufundland ist ein noch weitgehend unentdecktes Traumziel für Mobilurlauber. Kanadas östlichste Provinz lockt nicht nur Abenteurer.

188



Mit seiner außergewöhnlichen Optik fällt der Knaus V-Liner überall auf. Gleiches gilt für das Gesicht des Dethleffs Globus I. Was sich hinter der schicken Fassade des extravaganzen Duos verbirgt, zeigt der Vergleichstest der Redaktion.

38

Mit dem K 400 liefert Fendt einen Beitrag zur boomenden Van-Klasse. Im Test musste der Kompakte Farbe bekennen.

62



Rundsitzgruppen im Heck werden wieder beliebter, selbst in kleinen Fahrzeugen wie dem Karmann Ontario 600. Im Profitest zeigte der Flagge.

26

Mensch & Markt

Unsere Meinung 3

Treffpunkt
Leser schreiben an die Redaktion 6

Panorama
Winterreifenpflicht in einigen europäischen Ländern, Dometic-Toilette geht in Serie, Sicherheitspreis des DCC an Eura Mobil verliehen, Interview mit Movera-Chef Reinhold Beller 10

Neu: Bordatlas 2008 20 ◀

Vorschau/Impressum 194

Test & Service

Neu am Start
Concorde Credo T 8 ◀

Profitest
Karmann-Mobil Ontario 600 – kurzes Alkovenmobil auf Fiat Ducato 26 ◀

Vergleichstest
Knaus V-Liner vs. Dethleffs Globebus I 38 ◀

Ergonomie-Check
Der Integrierte LMC Liberty Finish VI 690 G unter wissenschaftlicher Betrachtung 48

Neuheiten
Bürstner Quadro 52
Eberhardt Mobil Sondeo A 570 54
Knaus V-Liner 600 ME 54
Seitz Mini-Tikro auf Peugeot Expert 56
Adria Coral Compact SL 57
Joint V5 Luxe 58
Flexebu Möbelsystem 60

Test
Fendt K 400 – Van mit runden Wänden 62

Dauertests
Concorde Compact 66
Knaus Sun Traveller 67
Hymetramp SL 68

Marktübersicht Alkovenmobile auf Mercedes Sprinter 70 ◀
Die vorgestellten Modelle: Bimobil, Hehn Mobil, LMC, Rimor, Robel Mobil, Silverdream, Wochner Mobil.

Lesermobil
Concorde Charisma I mit Slide-Out 78 ◀

Ratgeber

Alles über Reifen fürs Reisemobil 80 ◀

Kaufberatung

Alufelgen für Reisemobile – das ist beim Kauf zu beachten 86 ◀

Neues Zubehör

Dinge, die eine Reise noch schöner machen 92

Ratgeber

Nützliche Helfer für unterwegs 96

Praxis

Navi-Geräte für große Reisemobile 100 ◀

Reisemobil-Katalog 2008

Alle Modelle, alle Daten, Teil 6 102

Stellplatz & Reise

Stellplätze

Stellplatz-Check: Camargue, Südfrankreich 138 ◀
Neue Stellplätze 144
Leser liefern Stellplatztipps 150
Bordatlas plus: Stellplätze an deutschen Thermen 152
Fragebogen 157

Camping plus:

Caravanpark Tennsee 160

Club-Szene

Nachrichten, Termine 162

Kinder-Special

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps 168

Venetien

Mit dem Mobil dem Frühling entgegen 172 ◀

Reisemagazin

Liebblingsziele der Redakteure 180
Tipps für Trips 181

St. Anton am Arlberg

Skifahren und Camping für Individualisten 184 ◀

Istrien

Genuss im Herzen Kroatiens 186 ◀

Neufundland

Im Mietmobil über die wildromantische Insel im Osten Kanadas 188 ◀

◀ = Titelthema



Aluminium-Felgen sind wie guter Schmuck und veredeln so manches Reisemobil. Die Beratung erklärt, worauf es beim Kauf der Schönheiten ankommt.

86



152

Nach einem Reisetag in der Therme neue Kraft tanken. Wo das geht, lesen Sie hier.

Bordatlas plus

Festtank statt Köfferchen

Monatsumfrage zum Thema Cassetten-Toilette, Reisemobil International 12/2007

Kassetten-Toiletten mögen für Wochenendlösungen mit kleineren Fahrzeugen vertretbar sein, wenn aber Zuladungspotenzial und Fahrzeuggröße stimmen, ist die Festtanklösung die wesentlich komfortablere. Ich bekomme im Januar mein viertes Mobil, diesmal mit werksseitig eingebautem Festtank, die drei vorherigen habe ich ganz schnell auf Alde- oder Fäkamats zerhackt und Festtank umbauen lassen. Speziell die viel zitierte Zielgruppe 50+ kann doch eigentlich nicht scharf darauf

sein, alle zwei Tage das 20-kg-Köfferchen zur Entsorgung zu schleppen!

Hartmut Krenzien, Brüggen

Ich bin sehr froh, dass ich noch eine Kassetten-Toilette habe, die ich problemlos fast überall leeren kann und nicht bloß auf gesonderten Entsorgungsstationen. Außerdem verkrustet oder veraltet jeder Plastikbehälter irgendwann, und dann ist die Erneuerung einer Kassette relativ günstig.

Martin Draut, Luxemburg



Stellplatzpreise in der Diskussion

Beitrag „Zur Kasse gebeten“, Reisemobil International 11/2007

Ich kann die Aufregung um die angeblich horrenden Stellplatzgebühren nicht nachvollziehen. Ein Reisemobil kostet mindestens 40.000 Euro, bisweilen auch ein Mehrfaches dessen. Die zehn oder auch 15 Euro, die ein Stellplatz pro Nacht kostet, schlürft der Motor auf den ersten 100 Kilometern weg. Ein Arbeitnehmer kann günstigstenfalls sechs Wochen im Jahr auf Reisen gehen. Das macht also bei ca. 40 Tagen à 15 Euro maximal 600 Euro Stellplatzgebühren im Jahr. Das sind gerade mal 1,5 % der Anschaffungskosten eines günstigen Fahrzeugs. Wo ist da das Problem?

Die Rechnung von Michael Bertsch aus Bad Dürkheim belegt deutlich, dass da für ihn kaum was hängen bleibt. Und unter diesen Umständen wundert es mich, dass es überhaupt Anbieter gibt, die diesen Aufwand für einen vergleichsweise geringen Ertrag treiben.

Warum meinen Reisemobilisten (zumindest die, die sich lautstark zu Wort melden), andere müssten ihnen das Umfeld für ihre Unabhängigkeit (fast) kostenlos zur Verfügung stellen? Jede Leistung – und auch die Bereitstellung eines Stellplatzes – hat nun mal ihren Preis.

Carsten Brethauer, per E-Mail

Ihrem Artikel über die steigenden Stellplatzpreise kann ich zustimmen, es ärgert mich jedoch, wenn Sie verschweigen, dass REISEMOBIL INTERNATIONAL als maßgeblich Beteiligter am SAT-Treffen in Wietzenborn mit zu den Preistreibern gehört. Ich halte es nicht für normal, für 25 Euro pro Nacht ohne weiteren Service auf einer nassen Bauernwiese stehen zu müssen. Solche Preise sind nicht akzeptabel.

Fred Dinsen, per E-Mail

Anm. d. Red.: Reisemobil International hat keinen Einfluss auf die Preisgestaltung. Die obliegt allein dem Campingplatzbetreiber. Gleichwohl muss der Preis in Relation zum gebotenen Programm gesehen werden, das sehr vielfältig ist und weit mehr als nur die Stellplatzgebühr umfasst.





Gleich zur freien Werkstatt

Leserumfrage zur Werkstattzufriedenheit,
Reisemobil International 8/2007

Ich schlage vor, dass die Redaktion das Thema „KD-Vorgabezeiten“ ausführlich behandelt. Ich stelle immer wieder fest: Die Vorgabezeiten „AW“ werden in der Hälfte der Zeit erledigt, aber immer voll in Rechnung gestellt! Die meisten Kunden geben ihr Fahrzeug am Morgen ab und holen es erst am Abend, so entgeht ihnen, wie lange der Kundendienst tatsächlich gedauert hat. Sind

die Vorgaben vom Hersteller immer um 100 % bis 500 % überzogen, wie ich es beim Mercedes Sprinter feststellen musste? Eine nicht markengebundene Werkstatt verrechnet nur die tatsächliche Zeit und hat noch dazu einen nicht selten 20 Euro niedrigeren Stundensatz. Das ist auch ein Grund, warum Kunden abwandern!

Stefan Forberger, Singen

Nicht direkt informiert

Dometic-Rückrufaktion, Reisemobil International 12/2007

Vielen Dank für Ihre Meldung zum Dometic-Rückruf in der Dezember-Ausgabe. Ein Dankeschön besonders deshalb, weil nicht alle Händler ihre Kunden über diese Rückrufaktion informiert haben, wie etwa in meinem Fall. Der Check an meinem Fahrzeug ergab, dass besagte Schraube in Ordnung war. Sicherheitshalber wurde trotzdem ein Befestigungskit angebracht.

Reinhold Bach, Kaarst

Anmerkung der Redaktion:

Wir bedanken uns für das Kompliment. Leider aber fehlte in der Meldung ein entscheidender Hinweis: Kunden sollten vor dem Gang zum Fachhändler bei einer Servicestelle von Dometic anrufen. Das Team des Herstellers steht von Montag bis Freitag zwischen 8 und 21 Uhr sowie an Samstagen von 8 bis 18 Uhr unter der kostenfreien Rufnummer 00800/36638420 zur Verfügung.



Im Sommer Ford fahren, im Winter Ford sparen

Lesererfahrungen mit Winterreifen für Ford Transit

Im Juli dieses Jahres haben wir uns einen Traum erfüllt und einen Hymer Camp CL auf Ford Transit mit Frontantrieb gekauft. Nach einigen schönen Ausfahrten und Kurztrips im Sommer/Herbst sind wir nun beim Planen unserer Winterausflüge und der erforderlichen Beschaffung der Winterreifen am Verzweifeln angelangt! Die Betriebsanleitung schreibt bei Frontantrieb und Winterreifen/Schneeketten zwei verschiedene Reifengrößen vor: hinten 215/75/16 (Serienbereifung) und auf der Vorderachse 195/75/16 (wegen der Schneeketten, Radkasten zu eng). Alles eigentlich kein Problem, denkt man. Es ist aber eine Sondergenehmigung/Gutachten von Ford nötig (20 Euro) und die Felgen gibt es auch nur bei Ford. 1.100 Euro für einen Satz Winterreifen, dazu Ärger ohne Ende. Wir wüssten ein neues Motto für den Ford Transit: Im Sommer „Ford fahren“, im Winter „Ford sparen“ und zu Hause bleiben!

Regina und Frank Heske,
Grafenau

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

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“, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart, Fax: 0711/13466-68, E-Mail: info@reise-mobil-international.de

Bekenntnis erneuert

Concorde wollte einen Teilintegrierten mit Ecken und Kanten, die Kundenschaft nicht. Drum startet der Credo T komplett renoviert.

Zwei Credo T hat Concorde für den Caravan Salon in Düsseldorf gebaut. Und beide sind noch zu haben. Das von Nussbaumdekor geprägte Mobiliar mit seinen ausgeprägten Kanten traf den Geschmack des Publikums ebenso wenig wie die schnörkelige GfK-Heckwand mit ihren Rundleuchten (siehe RM 10/2007).

Also hat das Entwicklungsteam noch einmal Zeichenblock und Stift aus der Mappe geholt, um dem Credo ein neues Innenleben in den Leib zu schneiden. Ergebnis der Sonderschicht: Geglättete Kanten, Möbelkorpusse aus Birnen- statt Nussholz, farblich dezentere Klappen statt der ursprünglich hellen aus Ahornholz. Ebenfalls

passé: Bügelgriffe und eckige Spots. Stattdessen tragen die neuen, sanft geschwungenen Baldachine runde Leuchten in und Leuchtschlangen über sich. Verchromte Pushlocks fügen sich flächig in die aus

echtem Holz und Leichtbau-Kern gefertigten Möbelkappen. Beleuchtete Vitrinen über der Sitzgruppe und hinter dem Beifahrersitz lockern das Ensemble auf. Der Flachbildschirm, früher

an der Wand befestigt, fährt jetzt elektrisch hinter dem Glaschrank hervor. Die in allen fünf Credo-Modellen identische L-Sitzgruppe mit Einzelsessel gegenüber gewinnt durch eine



Im Bad des Credo T findet sich alles, was ein Luxusmobil braucht. Bei geschlossener Duschwand wird's allerdings eng in der Duschkabine.



Dank zwölf Zentimeter längerer Karosserien sind alle Betten gleich lang und die Querbetten symmetrisch geschnitten. Regale lockern die Schrankreihen auf.



Auch das optisch reduzierte Heck aus hochwertigem Injektions-GfK wird dem Credo T bei seinem zweiten Anlauf helfen.



breitere Sitzfläche an der Zweiersitzbank und aufwändiger gesteppte Polster. Auch am Durchgang zum Fahrerhaus hat Concorde gefeilt: Das Dach des Sprinter wird nun bis zum

von Mercedes erlaubten Maximum ausgeschnitten, wovon Durchgangsbreite und Schrankvolumina über den Vordersitzen profitieren.

Einen neuen Maximalwert gibt es auch für das an den Sprinter-Kopf angedockte Tiefrahmenchassis von Alko: Neben den Varianten mit 3,5 und 3,88 Tonnen steht die dank ESP fahrsichere Kombination nun auch als 4,2-Tonner am Start. Im Rahmen dieser Zugabe wuchsen alle Credos um zwölf, die Radstände um 22 bis 35 Zentimeter. Das dem stärkeren Rahmen geschuldete Wachstum kommt vor allem den Betten zugute, die jetzt, egal ob längs oder quer eingebaut, symmetrisch geschnitten sind.

Concorde hat ein weiteres Ass im Ärmel: Für den längsten aller Credos, den auf dem Caravan Salon 2008 debütierenden 795er mit Einzelbetten im Heck, wird es einen mit 4,35 Meter extralangen Radstand geben.

Das komplette Fahrzeug misst 7,91 Meter.

Neben dem 795 L und dem hier gezeigten, 7,47 Meter langen T 745 L (L = Längsbett) wird Concorde auch den 685 H (H = Querbett) bauen, der vor dem Gang auf die Streckbank 675 H heißen sollte, jetzt aber 6,87 Meter misst und mit Zweipersonenzulassung und Vierzylinder als einziger Credo auch als 3,5-Tonner zugelassen werden kann.

An den Preisen soll sich nichts ändern. Der günstigste Credo kostet 83.000, der teuerste circa 90.000 Euro. Ob das klappt, wird die Frühjahrsmesse CMT zeigen, wo sich der Credo T zum ersten Mal zeigt.



Der Flachbildschirm surrt auf Knopfdruck hinter der Gläser-Vitrine neben dem Eingang hervor.



Dezenter gemustert und milder geformt, soll auch die Küche größeren Anklang finden.



Das klarer gezeichnete Mobiliar erlaubt knautschigere Polster. Die Querbank wurde breiter. Nach wie vor können zwei Passagiere mitfahren.

Technische Daten

Concorde Credo T 745 L

Preis: ab 86.000 Euro

Anzahl der Grundrisse: 5

Länge: 747 cm

Breite: 229 cm

Höhe: 304 cm

Stehhöhe: ca. 198 cm

Innenbreite: 218 cm

Radstand: 410 cm

Sitze mit Gurten: 4

Heckbett: 2 x 210 x 85 cm

Mittelbett: 217 x 62 cm

Basis: Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI oder 318 CDI mit Alko-Tiefrahmenchassis, Heckantrieb, 110 kW (150 PS) oder 135 kW (184 PS).

Zulässiges Gesamtgewicht: 3,88 oder 4,2 Tonnen

Serienausstattung: ABS, ESP, Airbags, GfK-Kabine mit Hart-schaumisolierung, Doppelboden, 97-l-Kühlschrank, Alde-Warmwasserheizung, Kaltschaummatratze, 85-Ah-Gelbatterie, elektronisches Ladegerät, Frisch- und Abwassertank 140 Liter im beheizten Doppelboden.

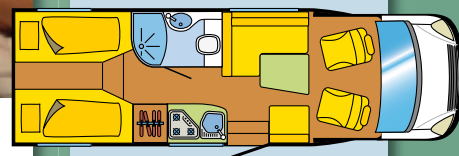
Kontakt: www.concorde.eu, Tel.: 09555/9225-0

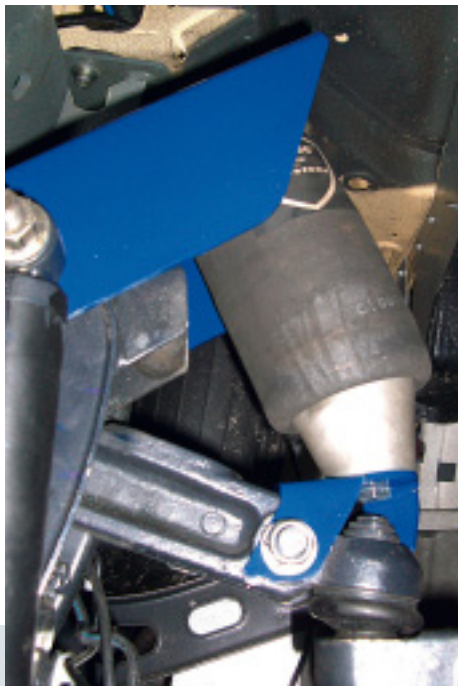
Historie

Seinen ersten Teilintegrierten 2007 wollte Concorde mit Paukenschlag präsentieren. Im Gegensatz zum Alkoven floppte das kantige Interieur beim T.



Der direkte Vergleich macht es deutlich: Der erste Entwurf des Credo T war zu gewagt. Der Neue kommt harmonischer, gleichwohl gereifter daher. Das gleiche Interieur wird auch der Integrierte Credo I bekommen, der auf der CMT steht. So wird das sicher was.





Zusatzluftfeder für Iveco Goldschmitts neue Luftwaffe

Der Reisemobilhersteller Concorde formulierte die Idee und gab den Entwicklungsauftrag, Markus Mairon und sein Team vom Fahrwerksspezialisten Goldschmitt entwickelten in Rekordzeit: Heraus kam rechtzeitig zu Weihnachten der zweite Geniestreich der Höpfinger nach der Vollluftfeder für den Flair von Niesmann + Bischoff (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2007) – eine Zusatzluftfeder für die Vorderachse jedes Iveco Daily 50 mit höher gelegtem Fahrerhaus.

Air Force Light, so der Name der leicht nachrüstbaren Federung, unterstützt die Serienfederung des Iveco Daily mit einer Tragkraft von bis zu 500 Kilo-

gramm. Die Luftfeder kann das Fahrwerk um 50 Millimeter anheben. Der Einbau geht mit einer Spurverbreiterung um insgesamt 130 Millimeter beim Einsatz von Alufelgen einher. Das sieht nicht nur toll aus, sondern ergab bei Tests des TÜV mit einem Concorde Carver auch vorzügliche Fahrstabilitätsleistungen.

Ab sofort kommt die Air Force Light in den Iveco-Daily-Modellen von Concorde als aufpreispflichtige Option zum Einsatz. Nach Angaben von Concorde-Geschäftsführer Reinhard Löhner gehört die Zusatzluftfeder aber schon 2009 zur Serienausstattung aller Iveco-Daily-Modelle des Aschbacher Herstellers.

CMT-Sensation: Goldschmitt zeigt die erste Zusatzluftfeder für den Iveco Daily. Zunächst wird sie bei Concorde-Reisemobilen eingesetzt.

Frankana-Katalog

Frankana/Freiko gibt seinen Katalog 2008 mit 13.000 Produkten heraus. Zusätzlich produziert der Zubehörgrößhändler erstmalig ein „Bordbuch“ mit technischen Erläuterungen und Tipps, es wird 4,95 Euro kosten (www.das-bordbuch.de). Beide Werke sind ab Ende Januar/Anfang Februar beim Fachhändler erhältlich.



DCC-Campingführer

Der DCC-Campingführer „Europa 2008“ mit 927 Seiten rund um europäische Camps ist seit Dezember im Buchhandel erhältlich. Er kostet 19 Euro. ISBN 978-3-87141-030-7.

Kassettentoilette von Dometic

Auch zum Nachrüsten geeignet

Auf der Messe CMT in Stuttgart ist erstmals die Kassettentoilette von Dometic zu sehen – eingebaut in Fahrzeuge von Bürstner und LMC. Anders als bisher erhältliche Modelle besitzt die CT-3000 eine leicht zu reinigende Keramikschüssel, die nicht mit der Zeit vergilben soll. Dank ihrer runden Form ist ein Drehen der Schüssel nicht erforderlich, eine Abdichtung mit all ihren Problemen entfällt.

Das Bedienpaneel ist leicht verständlich und zeigt den Füllstand der Kassette an, die bis zu 19 Liter fasst. Der Fäkalientank verfügt über eine große Serviceöffnung, einen stabilen Zwei-Stangen-Teleskopgriff und zwei Räder. Eine passive Entlüftung über die speziell entwickelte Serviceklappe der Dometic-Tochterfirma Seitz ist im Serienumfang enthalten.

Die Maße des Klosetts erlauben sogar einen problemlosen Ersatz der verbreiteten C-200-Kassette von Thetford. Laut Dometic gewinnt die Nasszelle durch die geringere Tiefe der CT-3000 zusätzlichen Platz. Sitzhöhe und -form seien ergonomischer, so Dometic. Dafür wiegt der Neuling 1,8 Kilogramm mehr und ist in der Nachrüstung etwa 20 Euro teurer.

Die Toilette wird im Zubehörhandel mit Wandkonsole angeboten. Erstausrüster erhalten sie auf Wunsch mit zusätzlichem Spülwassertank oder ohne Wandanschluss.

Gleichzeitig führen die Siegener auch eigene Sanitärflüssigkeiten ein: Extra Care ist ein Zu-

satz für das Spülwasser, legt einen Schutzfilm auf die Schüssel und pflegt die Dichtungen. Quality Care reinigt die Keramikschüssel, Power Care und Special Care verhindern die Entstehung von Gasen und Gerüchen im Fäkalientank.



Auf der CMT erstmals im Serienzustand zu sehen: die Kassettentoilette CT-3000 von Dometic.

Sagen Sie mal, Herr Beller...

Reinhold Beller ist Geschäftsführer des zum Hymer-Konzern gehörenden Zubehörlieferanten Movera.



Die Movera-Chefs Reinhold Beller (li.) und Detlef Klages mit dem ersten und dem aktuellen Movera-Katalog.

? ... der Fahrzeugmarkt schwächelt derzeit leicht, der Markt für Zubehör aber wächst. Ist Zubehör der Motor der Branche?

! Was die Innovationen betrifft: auf jeden Fall. Immer mehr Kunden behalten ihre Fahrzeuge länger oder schauen sich auf dem Gebrauchtmotor um, sind gleichzeitig aber bereit, ihre Reisemobile aufzurüsten. Schauen Sie sich die Betten an: Kaum ein Kunde nimmt das Originalbett des Herstellers, da wird viel Geld investiert. Die Zubehörindustrie hat das verstanden, und sie liefert eine riesige Menge an Innovationen. Natürlich freuen wir uns über jedes neu verkaufte Reisemobil, aber wir vergessen dabei den Kunden nicht, der sein altes Fahrzeug gern technisch und optisch aufrüsten möchte.

? Movera hat sich für den Caravaning-Fachhandel ausgesprochen. Sie beliefern Kunden nicht direkt. Bleibt das so?

! Auf jeden Fall. Movera ist ein Großhändler, wir können schnell und flexibel große Mengen versenden, aber keine Kleinstmengen an Einzelpersonen. Wir wollen das auch nicht, denn Movera kann die Beratungsleistung eines Fachhändlers nicht erbringen.

? Auch über Ihr Internet-Kaufhaus www.movera.com wird es keinen Direktverkauf geben?

! Nein, auch dort wird es so bleiben, dass der Kunde online einkauft und die Ware beim Fachhändler seiner Wahl abholt.

? Derzeit gibt es vier bedeutende mittelständische Zubehörlieferanten in Deutschland. Haben Sie Angst davor, dass irgendwann ein Riese wie Amazon ins Geschäft einsteigt?

! Nein, auch hier gilt, dass unsere Kunden Beratungsleistungen wünschen. Vielleicht könnten Produkte wie Schlafsäcke oder Zelte zu dem von Ihnen genannten Riesen abwandern, aber nicht die hochspeziellen Produkte, die Reisemobilisten in ihre Fahrzeuge einbauen.

? Movera listet 7.500 Artikel im Katalog 2008. Welches Produkt dreht sich bei Ihnen am häufigsten?

! Mengenmäßig eindeutig die Toilettenflüssigkeit Aqua Kem von Thetford. Der größte Umsatzbringer ist hingegen der Mover, eine Rangierhilfe für den Wohnwagen.

Schengen im Osten

Am 21. Dezember 2007 hat die EU den Schengen-Raum erweitert. In folgenden neun weiteren Ländern entfallen seither die Grenzkontrollen und damit auch die Wartezeiten an den Übergängen: Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn. Die Grenzkontrollen fallen weg für Kraftfahrer, Bahn- und Fährreisende. Im Flugverkehr finden die Kontrollen bis zum 30. März 2008 statt.

Zulassungen runter

Im November 2007 ist die Quote der neu in Deutschland zugelassenen Reisemobile um 20,4 Prozent gegenüber November 2006 gesunken. Das entspricht einem Rückgang von 165 Fahrzeugen bei immerhin noch 644 neu angemeldeten Reisemobilen. Von Januar bis November beträgt der Rückgang 5,6 Prozent.

Rabatt bei GfK-Dach

Der RMV-Reise-Mobil-Versicherungsservice gewährt jedem Kunden zehn Prozent Rabatt auf die Kasko-Versicherung, der sich ein Reisemobil mit einem GfK-Dach kauft. Solche Dächer gelten als weitgehend resistent gegen Hagel. www.rmv-versicherung.de.

Neue Adresse

JR Reisemobile, Händler der Marken LMC, TEC, Knaus, Dethleffs und Weinsberg, ist seit 2. Januar 2008 in Frankfurt-Fechenheim zu finden, Frankfurter Landstraße, B 8/40, gleich neben dem Campingplatz Mainkur. Tel.: 06181/494309, www.jr-reisemobile.de.



Für einen guten Zweck: Truma hat zu Weihnachten wieder 10.000 Euro an das örtliche Clemens-Maria-Kinderheim gespendet. Dieses kümmert sich um seelisch und körperlich misshandelte Kinder. Die Spende von Truma wird für Urlaub vom Heim verwendet, „eine pädagogisch wertvolle Maßnahme für unsere Kinder“, erklärt die Heimleiterin Sabine Kotrel-Vogel (Zweite von links). Dankbar nahm sie das Geld von Truma-Chefin Renate Schimmer-Wottrich (Mitte) an.

FR-Mobil mit sicheren Sitzen

Airbags und Gurtintegralsitz für alle Sprinter-Modelle

Ab sofort bietet FR-Mobil ein weiteres Plus an Insassenschutz: Kunden, die einen Integrierten auf Mercedes Sprinter wählen, können ihn mit Full-Size-Fahrer- und Beifahrer-Airbag ausstatten lassen. Der Hersteller aus Schloss Holte wies beim TÜV Rheinland die Festigkeit in der höchsten Kategorie M1 nach und erreicht somit die Freigabe für den Einbau einer Airbag-Ausstattung für Fahrer und Beifahrer.

Noch mehr passive Sicherheit erzeugen Fahrer-/Beifahrer-Airbag in Verbindung mit Sitzen von ISRI/SKA. Zusätzlich ermöglicht der von FR-Mobil entwickelte Sitzunterbau aus Aluminium eine deutlich verbesserte Zugänglichkeit zu den elektrischen Sicherungen und Steuergeräten, ohne Sitz und Unterbau ausbauen zu müssen. Die Verkleidung der Sitzkonsole fällt deutlich eleganter aus. Zu sehen sind die Neuen von FR-Mobil auf der Stuttgarter Messe CMT.



Winterreifenpflicht

Ohne passendes Gummi wird's teuer

Ski-Urlauber sollten laut ADAC nicht ohne Winterreifen in die Ferien starten. In den meisten Wintersportländern besteht zumindest zeitweise eine Winterreifenpflicht, oder aber es drohen Geldstrafen, wenn man bei schneebedeckten oder vereisten Straßen mit ungeeigneter Bereifung unterwegs ist.

In Frankreich und in Italien können Winterreifen kurzfristig durch entsprechende Beschilderung vorgeschrieben werden. Im Aostatal darf man bis zum 20. April nur mit Winterreifen unterwegs sein. Auch in Slowenien (15. November bis 15. März), Finnland (1. Dezember bis 29. Februar) und Schweden (1. Dezember bis 31. März) besteht eine zeitlich begrenzte Winterreifenpflicht. Österreich reiht sich im kommenden

Jahr ein: Ab dem 1. Januar 2008 müssen bei schneebedeckten und vereisten Fahrbahnen an allen Rädern Winterreifen montiert oder Schneeketten an den Antriebsrädern angebracht sein.

Schneeketten auf der Antriebsachse als Alternative für Winterreifen sind nur erlaubt, wenn die Fahrbahn mit einer

Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist. Die neue Verpflichtung gilt vom 1. November bis 15. April.

In der Schweiz, Dänemark und Norwegen besteht keine generelle Winterreifenpflicht. Bei einem Unfall mit Sommerreifen auf winterlichen Straßen wird man aber in der Schweiz erheblich mithaftbar gemacht. Behindert man den Verkehr durch die falschen Schlappen, werden Geldbußen verhängt.

Auf die rechtliche Situation in Deutschland verweist die Deutsche Anwaltsauskunft (Tel.: 01805/181805, 14 Cent/min.): Demnach muss bei schlechter Witterung im Winter mit geeigneten Reifen gefahren werden, obwohl die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Winterreifen ausdrücklich gesetzlich nicht vorgeschrieben ist.



Diese Stollenpracht muss nicht sein – aber Winterreifen sind vielerorts Pflicht.

Foto: Ed Endicott - Fotolia



Weihnachtsmann fährt Reisemobil

Kurz vor Weihnachten staunten die kleinen Patienten im Margaritenhospital in Schwäbisch Gmünd nicht schlecht, als der Weihnachtsmann mit einem Dethleffs-Advantage-Alkovenmobil vorfuhr, sie in ihren Krankenzimmern besuchte und Süßigkeiten und Spielsachen verteilte. Hinter der Aktion steht die Dethleffs Family-Stiftung, unterstützt durch die Ulmer Zeitarbeit. Nach der Bescherung nahm Stationschwester Gisela Krieger von Sylke Roth, der Assistentin der Geschäftsleitung der Dethleffs-Family-Stiftung, eine Spende über 500 Euro entgegen.



10.200 Euro für guten Zweck

Von September bis Ende November 2007 hat Dometic für jede verkaufte Staukastenklimateanlage HB 2500 Geld an die Deutsche Knochenmarkspenderdatei (DKMS) abgeführt. Der Betrag entsprach dem Gegenwert einer Neuregistrierung eines potenziellen Lebensspenders – insgesamt 10.200 Euro. „Ohne unsere Kunden wäre der Betrag gar nicht zustande gekommen, ihnen gehört unser Dank“, kommentierte Bernd Löher (re.), bei Dometic Prokurist und Vertriebsleiter Caravan Systems Deutschland. Heike Jungbluth (Bildmitte) von der DKMS aus Köln freute sich mit Steffen Gross von Dometic über die großzügige Spende.

„Al-Ko hat eigene Lösungen“

Ein Fall mit Brisanz: Goldschmitt bekam vom Europäischen Patentamt das Patent an Zusatzfedern für drehstabgefederte Achsen zugesprochen. Diese Achsen liefert für Reisemobile nur Al-Ko...

? Herr Goldschmitt und Herr Kober, die Technomobil AG wie Al-Ko selbst bieten bereits seit Jahren Zusatzfedern – meist Luftfedern – für Reisemobile mit drehstabgefederten Fahrstellen aus dem Hause Al-Ko an. Wer hielt das Patent bislang und warum erfolgt die Eintragung erst jetzt?

! Goldschmitt: Unsere Entwicklung geht auf das Jahr 2000 zurück. Bereits damals haben wir sie beim Patentamt angemeldet. Bis dahin bestanden keine anderen Patente. Die lange Frist von der Anmeldung bis zur Eintragung erklärt das Patentamt mit der umfangreichen Patentrecherche. Während dieser Zeit konnten wir Entwicklungen von Wettbewerbern nicht verhindern.

! Kober: Zusatzfedern für drehstabgefederte Achsen sind schon seit langem bekannt und freier Stand der Technik. Das Patent der Firma Goldschmitt schützt eine spezielle Ausführung der Zusatzluftfederung, die Al-Ko nicht verwendet.

? Warum erfolgten keine Einsprüche gegen die Neueintragung beim Europäischen Patentamt? Zum Beispiel aus dem Hause Al-Ko?

! Goldschmitt: Von diesem Patent sind auch andere Hersteller von Zusatzfedern außerhalb der Reisemobilbranche betroffen. Es gab Einsprüche, die sich als haltlos erwiesen haben. Dies erklärt auch die lange Bearbeitungszeit. Einsprüche können ein Patent nur verhindern, wenn sie belegen, dass der Patentanspruch zu Unrecht besteht.

! Kober: Das Patent umfasst eine spezielle, von Goldschmitt entwickelte Ausführung. Al-Ko hat eigene Lösungen.

? Bedeutet das, dass Al-Ko die rechtliche Grundlage zur Entwicklung und zum Verkauf eigener Luftfedersysteme fehlte oder diese mit der Entscheidung des Europäischen Patentamts entzogen wird?

! Goldschmitt: Nein. Ein Patent wird gültig mit der Zustellung der Patenturkunde und der Veröffentlichung. Vorher bestehen keine Schutzrechte. Jedes Unternehmen kann vorher entwickeln und verkaufen. Schließlich steht bei Patentanmeldung noch nicht fest, ob das Patent erteilt wird. Sobald das Patent greift, ändert sich das.

! Kober: Keineswegs wird Al-Ko mit der Patenterteilung die rechtliche Grundlage für den Verkauf eigener Luftfedersysteme entzogen. Am ak-

tuellen Lieferprogramm wird sich nichts ändern. Auch werden unsere Aktivitäten bezüglich Neuentwicklungen hierdurch nicht eingeschränkt.

? Wird das der Firma Goldschmitt Technomobil AG zugeschriebene Patent auf die Produktvielfalt am Markt Auswirkungen haben?

! Goldschmitt: Im Moment freuen wir uns, dass uns das Patentamt unseren angestrebten Spitzenplatz im Bereich Luftfedern für Reisemobile schriftlich bestätigt hat. Mit unseren Wettbewerbern suchen wir einen kollegialen Dialog.

! Kober: Nach unserer Einschätzung wird die Produktvielfalt durch das Patent kaum eingeschränkt. Das Patent beschreibt einen sehr speziellen Lösungsansatz. Von Al-Ko wird es auch künftig neue Entwicklungen geben.

? Welche technischen Unterschiede gibt es zwischen Zusatzluftfedern von Goldschmitt und Al-Ko?

! Goldschmitt: Wir sind ein Nachrüster. Sämtliche Produkte müssen demnach universell konstruiert sein. Unsere Luftfeder lässt sich nach meinem derzeitigen Kenntnisstand bei jedem Reisemobil nachrüsten. Außerdem legen wir unsere Steuerungen so aus, dass eine Vollluftfeder für die Vorderachse oder aber eine automatische Nivellierung nachgerüstet werden können.

? Könnten Sie sich eine strategische Zusammenarbeit Ihrer beider Firmen vorstellen? Wenn ja: Wie könnte diese aussehen?

! Goldschmitt: Ich liebe strategische Kooperationen. Wenn sich alle Beteiligten verstehen, kann viel mehr entstehen, als der Einzelne zu leisten imstande wäre. Ich könnte mir vorstellen, dass unser Entwicklungsteam zukünftig eine größere Rolle bei Forschung und Entwicklung spielt.

! Kober: Wir arbeiten jetzt schon mit der Firma Goldschmitt bei kundenspezifischen Projekten zusammen und haben sie stets als seriösen Partner kennen gelernt.

Wollen reden:
Al-Ko-Vorstand
Stefan
Kober (li.) und
Goldschmitt-
Chef Dieter
Goldschmitt.



Besser zum Stellplatz finden

Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL haben es gut: Mit dieser Ausgabe erhalten Sie eine kostenlose CD-ROM mit GPS-Daten von exakt 3.824 Stellplätzen aus dem brandaktuellen Bordatlas 2008, der Referenz unter den Stellplatzatlanten.

Damit nicht genug: Auf der CD finden Sie noch attraktive Zusatzinformationen, etwa einen sehenswerten Film aus der Produktion der Firma Concorde, einen Routenplaner für Campingbegeisterte vom Tourismusverband Dänemark,

Infos über den Weinsberg LEV, den V- und S-Liner von Knaus, den Freistaat in Sulzemoos, das Wertheimer Expocamp, den Zubehörlieferanten Reimo, den praktischen Bilderservice Fotokasten.de und das neue Vorteilsprogramm mobil reisen plus. Eine unbedingt empfehlenswerte Scheibe.



Monatsumfrage

Bei der wichtigen Internet-Reisemobilbörse mobile.de warten mehr als 33.000 Reisemobile und Caravans auf einen neuen Besitzer. Seit November finden Interessenten noch einfacher ein Wohnmobil: Sie können nach mehreren Marken und Modellen gleichzeitig suchen und noch in der Ergebnisliste die Suchkriterien verändern. So lassen sich zum Beispiel nachträglich Preisspannen definieren oder Fahrzeugmerkmale wie Motorisierung und Leistung auswählen. Mit der dynamischen Trefferanzeige erfährt der Nutzer von mobile.de bereits in der Suchmaske, zu wie vielen Ergebnissen seine Suche führt. Darüber hinaus sind die Ergebnislisten und Fahrzeuginserte übersichtlicher gestaltet.

Nachfolgend die November-Auswertung von mobile.de. Gezielt suchten Nutzer nach folgenden Reisemobil-Marken:

1.	VW	21,4 %
2.	Hymer	17 %
3.	Mercedes-Benz	5,9 %
4.	Dethleffs	4,3 %
5.	Hobby	3,9 %
6.	Bürostner	3,9 %
7.	Knaus	3,4 %
8.	LMC	2,8 %
9.	Adria	2,4 %
10.	Tabbert	2,2 %

mobile.de

Sparwochenende

Händler Nuthetal-Caravan in Bergholz-Rehbrücke lädt ein zum Sparwochenende am 9. und 10. Februar 2008. Tel.: 033200/508850, www.nuthetal-caravan.de.

Fiat umgezogen

Seit 1. Dezember 2007 hat die Zentrale der Fiat Automobil AG eine neue Adresse: Hanauer Landstraße 176, 60314 Frankfurt, Tel.: 069/669880, www.fiat-professional.de.

Vermieter des Jahres

Die Internet-Vermietplattform www.erento.com hat die Firma Hüttler aus Maintal (www.huettler-rent.de, Tel.: 06181/432135) zum Vermieter des Jahres gekürt. Der Händler vermietet ausschließlich Fahrzeuge der Knaus-Tabbert-Group und gehört dem Netz der ADAC-Wohnmobilvermietung an.

Messenachlese

Am 26. und 27. Januar 2008 lädt Händler Eder, Wohnmobile und Wohnwagen, im schwäbischen Bad Urach-Wittlingen zur CMT-Messenachlese ein. Geöffnet ist von 10.30 bis 17 Uhr. Im Angebot sind Fahrzeuge von TEC, Laika und Adria. Tel.: 07125/933888, www.womo-eder.de.

Show im Freistaat

Vom 14. bis 24. Februar 2008 veranstaltet der Freistaat Caravaning & More Sulzemoos eine der größten Frühjahrsmessen für Freizeitfahrzeuge in Deutschland. Auf 65.000 Quadratmetern präsentieren die fünf ansässigen Betriebe mit ihren 16 Marken über 800 Fahrzeuge. www.derfreistaat.de.

Erlkönig gesichtet

Wer kennt dieses Reisemobil?



REISEMOBIL-INTERNATIONAL-Leser Theo Mai entdeckte wenige Tage vor Weihnachten auf einem Stellplatz in den Alpen dieses spektakulär aussehende und als potenzieller Erlkönig verkleidete Reisemobil. Großes Rätselnraten: Hat sich da jemand einen Scherz erlaubt und ein aktuelles Modell witzig beklebt? Oder ist es in der Tat ein getarntes Modell einer kommenden Fahrzeuggeneration? Wenn ja, welcher Hersteller könnte sich dahinter verbergen?

Schreiben Sie an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort: Erlkönig, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart, oder schicken Sie eine E-Mail mit „Erlkönig gesichtet“ in der Betreffzeile an info@reisemobil-international.de.

Globebus mit mehr Serienausstattung

Einen Fehler in der Marktübersicht kompakte Integrierte in Heft 1/2008 müssen wir korrigieren. Die Aussage, dass Fahrer- und Beifahrertür sowie Hubbett für den Globebus nur gegen Aufpreis erhältlich seien, stimmt nicht mehr. Dethleffs hat die Serienausstattung des Globebus I ausgeweitet. Allerdings ist der Grundpreis ebenfalls gestiegen: von 43.699 auf 47.999 Euro.



Mächtig zugelegt. Trigano VAN, der Ableger des Konzerns Trigano, in der sich die gesamte Produktion der Vans für die Marken CI, Roller Team, Challenger, Chausson, Karmann Mobil, Eura Mobil, Benimar und Autostar konzentriert, hat im Dezember eine neue Montagelinie eröffnet. Damit soll die Tagesproduktion um bis zu 40 Prozent gesteigert werden. Mit dem Bau der neuen Montagelinie hat sich die Fläche des Werks auf 6.000 Quadratmeter verdoppelt. Es wurden 20 Mitarbeiter neu eingestellt. Trigano bekräftigt damit sein Ziel, 1.500 Vans im Jahr 2008 zu bauen. Beim Entwurf des neuen Grundrisses wurden Verbesserungen entwickelt, die darauf ausgerichtet sind, die derzeitigen Qualitätsstandards zu erhöhen.





Wenn Walter Heine über Capron redet, dann klingt die Stimme belegt. Belegt vor Glück. Der 47-jährige Stuhlmachermeister hatte nach der Grenzöffnung zunächst in einem Betrieb gearbeitet, den er Ende der 90er selbst übernahm. Doch dann traf ihn die volle Härte des neuen Systems. Baugesellschaften zahlten Rechnungen nicht, Heine blieb nur der Gang in die Insolvenz. Es folgten Jahre der Arbeitslosigkeit und der Sturz ins soziale Abseits. 2006, schon längst jeder Hoffnung auf einen neuen Job beraubt, sah Walter Heine eine Anzeige von Capron. Die Führung des Gemeinschaftsunternehmens von Dethleffs und Hymer suchte Fachpersonal. Heine bewarb sich, die Hoffnung auf ein neues Leben aber hatte er nicht mehr. Nach einem Vorstellungsgespräch und einigen Wochen Wartezeit erhielt er die Einladung nach Bad Waldsee: Eingelernt sollte er werden, sechs Monate lang im Hymer-Stammwerk.

Ein Jahr nach dem Start der Produktion in Neustadt in Sachsen gehört Heine zu den Leistungsträgern im Unternehmen, er ist für die Wandproduktion verantwortlich und damit für etwa ein Dutzend Kollegen. Ein Wunder nennt er das, was ihm widerfuhr. Doch davon gibt es viele in diesem Werk. Einst als Wagnis entstanden, hat sich Capron in zwölf Monaten zum Vorzeigebetrieb gemausert, der vielen Hoffnungslosen in einer von Arbeitslosigkeit gebeutelten Region wieder Hoffnung geben konnte. Heute ist Capron eines der effektivsten Herstel-

Serie: Die Mutmacher

Im Osten was Tolles

Capron, das Gemeinschaftsprojekt von Dethleffs und Hymer, hat sich vom Wagnis zum Vorzeigeunternehmen gemausert.



Freuen sich über das 2.000. Capron-Fahrzeug: Werksleiter Tobias Weiß (Mitte) und die Geschäftsführer Michael Tregner und Thomas Fritz (re.). **Vom Sozial zum Glücksfall:** Walter Heine (u.) fand bei Capron auf den Erfolgspfad zurück.

lungsunternehmen der Branche, hinter vorgehaltener Hand sprechen nicht wenige sogar vom besten in ganz Deutschland, wenn man die Verarbeitungsqualität der Einsteigerfahrzeuge betrachtet. „Die Perfektion der Arbeit, Schnelligkeit und Flexibilität sind unschlagbar“, sagt Tobias Weiß, der Vater des Wunders von Neustadt.

Weiß, Oberschwabe vom Scheitel bis zur Sohle, hat Capron aufgebaut, er leitet das Unternehmen mit maximaler Konsequenz bei minimalen Chefallüren. „Die Mitarbeiter von Capron widerlegen jedes Vorurteil, das über die Arbeitsmoral hier im Osten herrscht.“ Auch er habe diese Einstellung gehabt, bevor er erstmals nach Neustadt fuhr, gibt Weiß zu. Doch schnell belehrten die Mitarbeiter ihn eines Besseren. Sie gewannen sein Vertrauen, er ihres. Den Titel des besten Sachsen aus dem Westen haben ihm



seine aktuell 160 Mitarbeiter jüngst verliehen – ein Lob, wie es schöner nicht sein könnte. Und Ansporn. Ansporn, die Produktion kräftig zu steigern. Von derzeit 2.000 auf die potenziell 9.000 Fahrzeuge.

Viel Arbeit wartet auf die hoffnungsvolle Capron-Crew. „Ich komme immer gerne zur Arbeit. Capron ist der beste Job, den ich je hatte“, sagt Walter Heine. Dass er für seine Arbeit deutlich weniger Geld erhält als seine Kollegen in den Mutterhäusern in Isny und Bad Waldsee, das stört ihn nicht. Capron hat ihm neue Hoffnung gegeben, neuen Lebensmut, eine Perspektive. Das ist mehr wert als Geld. ts

Eura Mobil bringt neuen Profila

Ein Herz für Großfamilien

Eura Mobil ergänzt seine Alkovenbaureihe Profila um den sechssitzigen Grundriss 685 VB. Das neue Top-Modell der Baureihe bietet sechs Schlafplätze und auch sonst eine familientaugliche Ausstattung. Dazu gehören unter anderem der 150-Liter-Kühlschrank mit Backofen, ein geräumiger Waschraum mit separater Dusche sowie die Mittelsitzgruppe mit gegenüber platzierter Längssitzbank für gemütliche Essrunden. Der Einstiegspreis für das neue Modell mit 2,2-Liter-Aggregat im Ford Transit (130 PS) liegt bei 45.950 Euro.

**Neuer Familiengrundriss:
der Profila 685 VB.**



DCC lobt Individualität von Eura

Mit der Terrestra-Familie von Eura Mobil zeichnet der DCC eine ganze Baureihe mit dem DCC-Sicherheitspreis 2008 aus. Er wird im Rahmen der Stuttgarter CMT verliehen. Begründung: Die Alkovenmobile, Teil- und Vollintegrierten des Herstellers fielen durch ihr Design und die ideenreiche Grundrissgestaltung auf. Sie entsprächen, wie der DCC lobt, damit dem aktuellen Trend, der hin zu mehr Individualität im Freizeitfahrzeugbau geht. Überdies erfüllt Eura Mobil alle sicherheitsrelevanten Vorschriften an den Fahrzeugen wie in der Produktion.



Patentierter Grundriss

Das klappt schon

Willi Sellmaier senior hat sich dem Erfinden verschrieben. Bisher bereicherten die Einfälle des Bayern die Zubehör-Szene. Jetzt hat sich Sellmaier zum ersten Mal an einen superkompakten Reisemobilgrundriss gewagt, der auf drei Meter Innenlänge vier Betten, vier Sitzplätze plus Bad und Küche unterbringt. Das Geheimnis: ein Klappbett im Heck, das tagsüber senkrecht an der Rückwand steht und sich bei Bedarf über die

Viererdinette klappt. Sellmaier will Reise-mobilindustrie und Publikum an seiner patentierten Erfindung teilhaben lassen und stellt auf der CMT in Stuttgart ein selbst gebautes Modell im Maßstab 1:10 aus.

**Erfindergeist: ultrakurzer
Integrierter mit vier Betten
von Willi Sellmaier.**



Bordatlas 2008

Alles an Bord

Reisemobilfahrer freuen sich auf den Januar: Rechtzeitig zur CMT erscheint dann jährlich der neue Bordatlas. 2008 wird es der beste aller Zeiten.

Das Bessere ist der Feind des Guten, sagt der Volksmund. Und hat meistens Recht, denn nicht selten werden erfolgreiche Dinge so lange „verbessert“, bis sie schlechter sind als das einst so gute Ausgangsprodukt. Deshalb stellten sich die Bordatlas-Macher von REISEMOBIL INTERNATIONAL auch 2007 die Frage, ob es wirklich eine Möglichkeit geben könne, den Bordatlas noch besser zu machen. Schließlich schreibt der Stellplatzführer seit vielen Jahren eine Erfolgsgeschichte nach der anderen, weshalb er noch immer als Referenzwerk gilt. Oft wurde der Bordatlas kopiert, noch immer ist er unerreicht. „Beware of fakes“, hüten Sie sich vor Fälschungen, so lautet nicht umsonst eine



Werbeaussage zum Bordatlas 2008, der zeitgleich mit dieser Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL im Buchhandel, beim Zeitschriftenhändler, bei guten Reisemobilfachhändlern und an

einigen anderen Verkaufsstellen (siehe hierzu Kasten S. 24) erscheint. Falls Sie so lange nicht warten wollen: Vorabexemplare des Bordatlas 2008 gibt es bereits ab 12. Januar auf der Messe CMT in Stuttgart am Stand von REISEMOBIL INTERNATIONAL in Halle 3.

Besser also sollte der neue Bordatlas werden. Und das nicht zuvorderst, um den Abstand zu den Konkurrenzprodukten weiter zu vergrößern. Viel wichtiger war es Verlag und Redaktion, Ihnen, den Nutzern des Bordatlas, ein noch gefälligeres Produkt präsentieren zu

können. So wurde das Konzept durchleuchtet und in allen Details überarbeitet. Nun können die Bordatlas-Macher mit Fug und Recht behaupten: Der Bordatlas 2008 ist der beste, den es je gab.

Garant dafür: die umfassende Überarbeitung der Inhalte. Alle Angaben, die in der großen Bordatlas-Datenbank gelistet sind, wurden vom Recherche-Team der Bordatlas-Redaktion per Telefon, Fax oder E-Mail überprüft, alle GPS-Daten mit einem Spezialprogramm auf Plausibilität getestet. Auch mit diesem auf-



Ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des Bordatlas 2008: die Auflistung der Entsorgungsstationen in Deutschland, manche auf Stellplätzen, andere nur zum Loswerden des überflüssigen Ballasts...

wändigen Verfahren können Fehler zwar nicht ganz ausgeschlossen werden, doch die Fehlerquote reduziert sich dadurch auf ein unvermeidbares Restmaß.

Eine Information aber ist uns dennoch wichtig: Der Bordatlas kann Aktualität und Korrektheit der Daten nur bis zum Redaktionsschluss garantieren. Und der lag für die Ausgabe 2008 im November 2007. Falls ein Stellplatzbetreiber im Laufe des Jahres 2008 seine Preisgestaltung ändert oder die Öffnungszeiten sich verschieben, so ist das bedauerlich, kann sich aber nicht im Bordatlas 2008 niederschlagen, sondern erst im Bordatlas 2009, der im Folgejahr erscheint. Das Gesagte gilt ohne Einschränkung für die Stellplätze mit Prüfsiegel. Dieses einmalige Qualitätsmanagementsystem, hinter dem über 50 von REISEMOBIL INTERNATIONAL ausgebildete Stell-

mobil-reisen.net

Das beste Online-Reisebüro

Sie haben einen Stellplatz im Bordatlas 2008 gefunden, und nun wollen Sie wissen, ob es irgendwo in der Umgebung ein tolles Restaurant, ein sehenswertes Museum oder einen anderen Ort gibt, den zu besuchen es sich lohnt. Dann sollten Sie sich ein anderes Produkt von Reisemobil International und DoldeMedien ansehen: mobil-reisen.net, der spannendste Online-Reiseführer mit einem Angebot, das täglich wächst und permanent aktualisiert wird. mobil-reisen.net stellt eine Gemeinschaft im besten Sinne dar: Sie lebt vom Miteinander, vom Austausch. In das datenbankgestützte System kann jeder seine Favoriten eingeben und mit Kommentaren versehen. Wenn also ein Urlauber auf Rädern einen schönen Ort entdeckt hat, dann sollte diese Information schnell auf www.mobil-reisen.net erscheinen. Wichtig dabei: mobil-reisen.net kennt keine Grenzen – einfach alles.

Auch auf Reisen brauchen Sie nur einen Internetanschluss und können dann mittels GPS-genauer Daten nicht nur etwas über die Lage eines besonderen Ortes erfahren, sondern haben zudem die Möglichkeit, auf einer Weltkarte so lange zu zoomen, bis der Platz zum Glück gefunden ist. Nun noch ein echtes Bild der Gegend gefällt? Kein Problem, auch das leistet www.mobil-reisen.net. Einzigartig auch: Durch den Austausch zwischen den Nutzern findet automatisch eine permanente Verbesserung der Reiseinformationen statt.



platzkorrespondenten stehen, unterliegt ebenfalls der Aktualitätsproblematik. Eine Prüfung aus dem August 2007 kann schlimmstenfalls im Mai 2008 obsolet sein, weil der Stellplatzbetreiber wichtige Parameter verändert hat. Die geringe Zahl von Beschwerden zeigt jedoch, dass diese Fälle eher selten ►

**Beiträge, die Ihr
Spaß am Hobby
Reisemobil fahren
steigern.**

Für 17,90 Euro erhalten Sie mit dem Bordatlas 2008 also die intensivst recherchierte, aktuellste und umfassendste Stellplatzsammlung des Jahres in zwei Bänden. Gratis, sozusagen als Sahnehäubchen obendrauf, erstehen Sie zudem eine CD mit allen GPS-Daten aus dem Bordatlas dazu. Diese Daten können Sie auf viele gängige Navigationssysteme übertra- ►





Ein simples Kartensystem ermöglicht schnelles Finden des geeigneten Stellplatzes. Jeder rote Punkt auf der Karte steht für einen Stellplatz.

gen und sich so ganz entspannt zum Stellplatz leiten lassen. Besonders bei Nacht ist das eine feine Sache, zumal Stellplatzbetreiber sich oft nicht um eine gute Ausschilderung der Plätze bemühen oder die Zufahrt zum Platz an einem schlecht ausgeleuchteten Bereich liegt.

Viele Wohnmoblfahrer lesen den Bordatlas bekanntlich nicht nur der Stellplatztipps wegen: Der Magazinteil als Einstieg wird gerne als Abendlektüre genommen, denn er enthält Beiträge mit spannenden Ratschlägen für jeden mobilen Tag – im Deutschland-Band unter anderem Artikel über die richtige Winterfitness des Reisemobils, das korrekte Beladen des Fahrzeugs oder die Bedienung von Entsorgungsstationen. Auch mobil reisen plus, das neue Vorteilsprogramm exklusiv für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL (mehr dazu lesen Sie im Extraheft mobil

Der Bordatlas 2008...

... erscheint am 16. Januar im Buchhandel, bei Zeitschriftenhändlern, Zubehörversendern, Internet-Buchhäusern, direkt beim DoldeMedien Verlag (www.reisemobil-international.de) und selbstverständlich beim guten Reisemobilfachhändler in Ihrer Nähe. Der Lieferumfang umfasst zwei Bände (ein Band Deutschland, ein Band Europa) sowie die Bordatlas-CD mit allen aktuellen Stellplatz-Geodaten – passend für viele Navigationssysteme. Der Preis für das Komplettpaket beträgt 17,90 Euro. Bei Bestellungen über den Verlag fallen zusätzlich Versandkosten an: Deutschland 3 Euro (bei Bestellung über 20 Euro versandkostenfrei), europäische Staaten 5, alle anderen 8 Euro.

reisen in dieser Ausgabe), wird ausführlich beschrieben.

Gut gerüstet für die Fahrt nach Europa sollten Sie nach einer Lektüre des Magazinteils im Europa-Band des Bordatlas 2008 sein. Vor der eigentlichen Stellplatzsammlung finden Sie nämlich einen ausführlichen Länderteil mit vielen speziell auf Reisemobilfahrer abgestimmten Informationen. Die stammen aus den bekannten Mobil-Reisen-Büchern, die im renommierten Stuttgarter Rau-Verlag erscheinen (www.rau-verlag.de). Somit erhalten Sie quasi kostenlos noch eine Menge Reise-Know-how, das Ihnen auf Ihren Touren helfen kann.

Übrigens: Neu ist im Bordatlas 2008 die Angabe, ob auf einem Stellplatz auch Gespannfahrer stehen dürfen. Dieser Service wurde von Ihnen oft nachgefragt. Aus den unterschiedlichsten Gründen, fügen wir nicht ohne ein leichtes Grinsen hinzu. Wo immer Sie sich auch aufhalten, welche Art von Stellplatz Sie auch immer suchen: Nie war Ihnen der Bordatlas ein besserer Begleiter als in seiner Ausgabe 2008. TS



Kurz und Gurt

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

Im Ontario 600 feiert die Rundsitzgruppe ein Comeback – bietet sie mehr als nur Gemütlichkeit?

Das Design ist zweifelsohne markant. Weit streckt der Karmann Ontario 600 seine auffällige Alkoven-Nase in den Wind – was beim superkurzen 600er natürlich besonders auffällt. Der Neue der Baureihe bleibt zwar knapp unter sechs Meter, bewegt sich aber in der Breite mit 2,30 und in der Höhe mit 3,25 Metern in bei ausgewachsenen Alkoven üblichen Größen.

Ab 49.500 Euro ist der Ontario 600 zu haben – theoretisch. Das Testfahrzeug repräsentiert einen Wert von immerhin 57.490 Euro: 130-PS-Motor, Fiat-Komfortpaket, CD-Radio, Markise, Panoramadachhaube Heki, Mückengitter an der Aufbau-tür – da kommt schnell einiges zusammen.

790 Euro kostet ein ganz besonderes Extra, das es so nur bei Karmann gibt: Es





handelt sich um zwei Dreipunkt-Sicherheitsgurte an der Rundsitzeinheit, derentragender Alurahmen mit Heck und Seitenwänden verklebt, und nicht am Boden verschraubt ist.

Die Stabilität der aus Sandwichplatten bestehenden Karosserie hilft, zusammen mit der Klebetechnik, den Stauraum im Doppelboden unter der Hecksitzeinheit freizuhalten: Herkömmliche Konstruktionen mit Metallgestell und Verankerung am Chassis hätten ihn durchkreuzt. Sorge um die Sicherheit ist unberechtigt. Der TÜV Rheinland hat die Konstruktion geprüft und freigegeben. Dass diese Klebetechnik

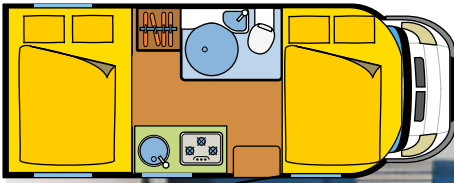
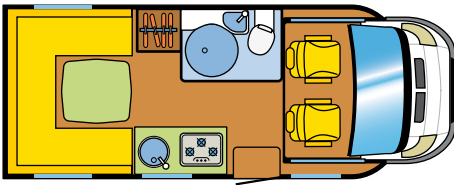
überhaupt möglich ist, liegt an der Konstruktion des Aufbaus. Außen überwiegend mit glattflächigem, silber lackiertem Alubeplankt, kommt als Innenwand eine GfK-Platte zum Einsatz. Dazwischen isoliert hochwertiger Styrofoam, der kein Wasser zieht. Dach und Boden schützt hagel- und korrosionsfestes GfK. Verwindungsfeste Aluprofile halten die Platten mit Klebstoff und Schrauben zusammen. Großflächige, sauber verfugte GfK-Profile verdecken die Stöße wie beispielsweise am Übergang vom Wohnaufbau zum Fahrerhaus. Der Alkoven besteht aus einem einzigen GfK-Formteil.

Schreinermeister Alfred Kiess, der den Innenausbau beurteilt, steht beim Betreten des Ontario vor einer großen, braunen Wand – dem Bad. Als der Experte auf der Rundsitzeinheit Platz nimmt, sieht die Welt schon anders aus: Die hellen Oberschränke mit hochglänzenden Milchglasfronten suggerieren Weite und bilden einen schönen Kontrast zum Bad und zum Kleiderschrank.

Dass die Nasszelle über eine Tür mit Haushaltsbeschlag verfügt, zählt Kiess genauso zu den Vorzügen, wie die stabilen Federscharniere aus Metall, welche die Klappen über Küche und Rundsitzeinheit füh-

ren. Auch sind alle Kanten mit dicken, bündig aufgetragenen PVC-Umkleimern versehen, was sie gegen Stöße unempfindlich macht. Gut in seinen Schienen gelagert ist der in der Küchenzeile mittig angeordnete Apothekerauszug. Was Kiess von den drei Schubladen daneben nicht behaupten kann. Sie sitzen viel zu locker und tanzen beim Überfahren von Bodenwellen wild klappernd und polternd in ihren Führungen. „Erstauschlag, was wenige Millimeter Spiel ausmachen“, so der Schreiner.

Im Badezimmer gefallen ihm die exakten, pflegeleichten Kunststoffteile. Dass Karmann



Die Liegefläche im Heck lässt sich zwar ohne großen Aufwand bauen, sie ist mit 210 mal 145 Zentimeter auch angenehm groß, doch die Polster sind knapp bemessen, es entstehen Spalten.



Die Sitzfläche ist deutlich zu kurz, entspanntes Reisen damit nicht möglich. Die Küchenzeile bietet für ein solch kleines Mobil reichlich Arbeitsfläche. Zwischen Kühlschrank und den Schubladen steht noch ein stabiler Apothekeerauszug zur Verfügung.



schön mit Farben gespielt habe, weil das Bad in Weiß billig wirken würde, macht Kiess Freude. „Sparsam sind die Monteure mit Dichtungsmasse umgegangen“, der Profi entdeckt einige Ecken, die er besser ausgefugt hätte. So etwa den Übergang vom Waschtisch zur Wand.

Ein seltener Grundriss – dabei bietet er viele Vorteile, gerade bei einem kleinen Mobil“, hat es Wohnexpertin Monika Schumacher die Rundsitzgruppe im Heck angetan. „Man glaubt ja kaum, dass das Mobil nur knappe sechs Meter lang ist“, gibt Schumacher verdutzt zu Protokoll.

Und dabei finden sogar ein ansehnliches Bad mit abteilbarer Dusche und eine optisch wie funktional ansprechende Küchenzeile – der Kocher leider ohne elektrische Zündung – noch Platz. Im Bad fehlt der Testerin aber Stauraum: Ein kleiner Oberschrank und ein kleiner Unterschrank, völlig ohne Abteilung, sind alles. Mit dem Platz in der Küchenzeile und den Fächern darüber käme sie gut aus. Zudem bietet die 126 mal 61 Zentimeter große Küche ausreichend Arbeitsfläche. Und der geschwungene Wasserhahn ermöglicht es, selbst große, hohe Töpfe zu befüllen.

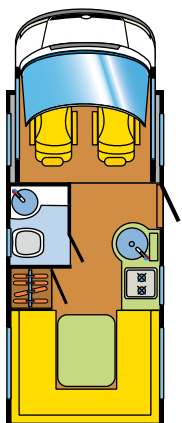
Schwierigkeiten hat Monika Schumacher hingegen mit der Anpassung des Tisches an die Hecksitzgruppe: Der Tisch sitze zu tief und damit zu knapp an den Polstern. Wer kräftige Oberschenkel habe, bleibe daran hängen. Zudem lasse sich der Tisch nicht weit genug nach hinten schieben. „Im ganzen Mobil gibt es keine schnell erreichbare Sitzgelegenheit, um sich zum Beispiel mal kurz die Schuhe zu binden“, stellt die Testerin fest. Denn auch die beiden zum Wohnraum zeigenden Enden der Sitzgruppe blockiert der Tisch.

Leichtes Spiel hat derjenige, der aus der Rundsitzgruppe

das 210 mal 145 Zentimeter große Heckbett bauen möchte: Es genügt, einen Hebel am Tisch umzulegen und die Platte nach unten zu drücken. „Bei den Polstern muss Karmann aber noch nachbessern“, rügt Monika Schumacher nach der Fertigstellung des Puzzles. „Zum einen ist die Rückenlehne zum Sitzen zu niedrig, zum anderen fehlen am Bett 20 Zentimeter Polsterfläche“, zeigt sie sich erstaunt.

Guten Schlafkomfort versprechen die Bettenmaße (210 mal 160 Zentimeter) im Alkoven. Doch die im Prospekt versprochenen 80 Zentimeter Höhe erreicht das Schlafge- ▶

Die Konkurrenten



Robel Kentucky 59 H

Hersteller: Robel-Mobil Fahrzeugbau, Wankelstraße 1, 48488 Emsbüren, www.robel.de, Tel.: 05903/93990.

Basisfahrzeug: VW T5 mit 74-kW-(100 PS)-Common-Rail-Turbodieselmotor, auf Alko-Hochrahmenchassis

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht in fahrbereitem Zustand: 3.000 kg. Außenmaße: (L x B x H) 598 x 210 x 297 cm, Radstand 358 cm. Anhängelast: gebremst 2.000 kg, ungebremst 750 kg.

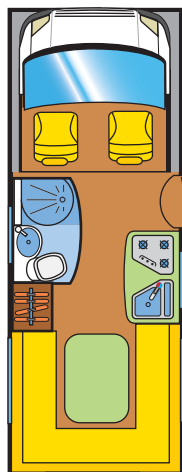
Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwich 52 mm, Isolierung aus PU-Schaum, Bodenstärke 41 mm.

Wohnraum: Innenmaße: 332 x 200 x 197,5 cm (L x B x H), Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: 200 x 140 cm, Sitzgruppe 200 x 145 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 70 l, Frischwasser 90 l, Abwasser 90 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma Combi 4, Herd: zweiflammig, Kühlschrank: Dometic 103 l mit Frosterfach, Toilette: Thetford C 200 CS, Zusatzbatterie 80 Ah, Gel.

Grundpreis: 58.800 Euro



TEC Freetec 598

Hersteller: TEC-Caravan GmbH, Rudolf-Diesel-Straße 4, 48336 Sassenberg, www.tec-caravan.de, Tel.: 02583/9306-100

Basisfahrzeug: Ford Transit 350 M, 85-kW-(115 PS)-Common-Rail-Turbodieselmotor auf Tiefrahmenchassis.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht in fahrbereitem Zustand: 2.985 kg. Außenmaße: (L x B x H) 633 x 232 x 303 cm, Radstand 350 cm. Anhängelast: gebremst 2.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwich 30 mm stark, Isolierung aus Styropor, Bodenstärke 40 mm,

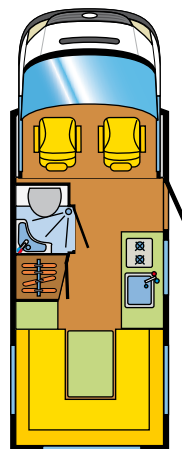
Isolierung mit Styropor, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße: 381 x 220 x 198 cm (L x B x H), Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Alkoven 204 x 148 cm, Rundsitzgruppe 202 x 191 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 100 l, Abwasser 110 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: dreiflammig, Kühlschrank: 97 l, Zusatzbatterie 75 Ah.

Grundpreis: 46.690 Euro



Hehn Mobil 580 HS-F

Hersteller: Hehn Mobil, Schauenstraße 30, 47228 Duisburg, Tel.: 02065/77160, www.hehnmobil.de

Basisfahrzeug: Ford Transit mit 96-kW-(130 PS)-Turbodieselmotor auf Ford-Tiefrahmenchassis.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Gewicht mit Aufbau im fahrbereiten Zustand: 2.860 kg. Außenmaße (L x B x H): 599 x 225 x 292 cm, Radstand: 375 cm. Anhängelast: gebremst 1.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 34 und 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 39 mm Unterboden,

31 mm Isolierung aus Styropor, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 361 (ohne Alkoven) x 208 x 209/219 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Alkoven 210 x 145 cm, Hecksitzgruppe 195 x 208 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 75 l, Frischwasser: 75 + 15 l, Abwasser: 85 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 19,3 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma Combi 4, Herd: zweiflammig, Kühlschrank: 90 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 40.750 Euro

Technische Daten

Hersteller: Karmann-Mobil,
Kreuznacher Straße 78, 55576
Sprendlingen, Tel.: 06701/203800,
www.karmann-mobil.de

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 35 L
mit Flachbodenchassis, Breitspur-
fahrwerk und Frontantrieb.



Motor: Vierzylinder-
Turbodiesel, Hubraum
2.300 cm³, Leistung
96 kW (130 PS) bei 2.700 U/min,
maximales Drehmoment 320 Nm
bei 2.000 U/min, Euro 4, Starter-
batterie 95 Ah, Lichtmaschine 140
A, Kraftübertragung: Sechsgang-
getriebe auf Vorderachse



Fahrwerk: Vorn
McPherson-Federbeine
mit Schraubenfedern,
hinten Starrachse mit Blattfedern.
Bremsen: Scheibenbremsen vorn
und hinten, Reifengröße 215/70 R
15 C



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



Maß und Gewichte:
Zul. Gesamtgewicht
3.500 kg, Leergewicht
mit Aufbau in fahrbereitem Zu-
stand 2.950 kg, Außenmaße (L x
B x H): 598 x 230 x 325 cm, Rad-
stand 345 cm, Spurweite vorn 181
und hinten 198 cm, Anhängelast
gebr./ungebr.: bis 1.600/750 kg



Aufbau: Wände: Alu/
GfK-Sandwichbauweise
30 mm, Isolierung aus
XPS-Schaum, Dach: GfK-Sand-
wich, Isolierung aus XPS-Schaum,
Boden: GfK-Sandwich 38 mm,
Isolierung aus XPS-Schaum,
PU-Rahmenfenster, 1 runde
Dachhaube, 1 Heki, Eingangstür
162 x 48 cm.



Wohnraum: (L x B x H)
345 x 218 x 197 cm,
Möbel Sperrholz foliert,
teilweise Acrylglas, Metallschar-
niere mit integrierten Aufstellern,
Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0,
Bettenmaß Heckbett: 210 x 145
cm, Bad (B x H x T): 130 x 193 x
90 cm, davon Dusche Durchmes-
ser 80 cm, Kleiderschrank (B x H x
T) 60 x 136 x 56 cm, Küchenzeile
(B x H x T) 126 x 91 x 61 cm.

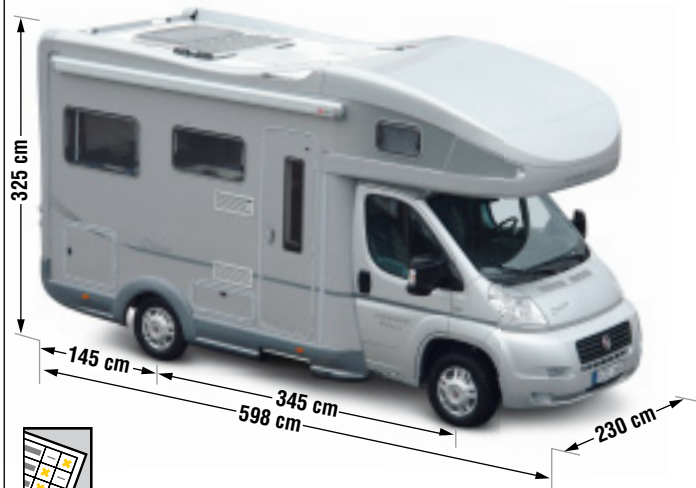


Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.850 kg	2.000 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.872 kg	1.510 kg	1.362 kg
Fahrer	75 kg	51 kg	24 kg
100 % Frischwasser (150 l)	150 kg	70 kg	80 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	-10 kg	58 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	2 kg	11 kg
Leergewicht (StVZO)	3.158 kg	1.623 kg	1.535 kg
+ Beifahrer	75 kg	51 kg	24 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	-42 kg	192 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	2/4 kg	18/36 kg
+ 10 kg/Meter Länge	6 kg	1 kg	5 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.259 kg	1.677 kg	1.582 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	241 kg	173 kg	418 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.429 kg	1.637 kg	1.729 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	71 kg	213 kg	208 kg

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

**Der Karmann Ontario 600 basiert auf Fiat Ducato mit einem zulässigen Ge-
samtgewicht von 3.500 Kilogramm. Ist das Mobil mit zwei Personen besetzt
und nach der Norm EN 1646-2 beladen, verbleibt noch eine Kapazität von 241
Kilogramm – angesichts der durchschnittlichen Ladekapazitäten sicherlich
ausreichend. Sind vier Personen an Bord und ist das Mobil nach der EN-Norm
beladen, sind es noch 71 Kilogramm.**



Fiat Ducato,
96 kW (130 PS) 1.800 Euro
ABS, Traktionskontrolle,
verstärkte Reifen Serie
Airbag Fahrer und Beifahrer Serie
Komfort-Paket Fiat: Klimaanlage,
Tempomat, elektrische Außenspiegel,
höhenverstellbare Sitze mit
Armlehnen 1.990 Euro

Heki 1.040 Euro
Sicherheitsgurte in Fahrtrichtung
im Heck 790 Euro
Mückengitter Aufbautür 290 Euro
Flaschenauszug aus Metall Serie
Lackierung Silbermetall Serie
Fahrradträger für 2 Räder 300 Euro
Radio-CD 550 Euro



Bordtechnik:

Heizung: Truma C 4002,
5 Ausströmer (1 x Bad, 1 x Bett,
1 x Einstieg, 2 x Rundsitzgruppe,
Boiler integriert 12,5 l)

Herd Dreiflammkocher ohne
elektrische Zündung,

Kühlschrank: Dometic 1171

Elektrik: Ladegerät Schaudt EBL
99, 18 Ampere, mit Hauptschalter,
Bordbatterie 105 Ah, Steckdosen
230 V: Bad, Küche, Rundsitzgrup-
pe, Doppelboden. 12 V: Küche
und Bad.

Leuchten: Leuchtstoffröhre in
Küche, Alkoven: zwei eingelas-
sene Leuchten auf einer Seite,
Wohnraum: 1 x Flächenleuchte,
Bad: 3 eingelassene Spots,
Rundsitzgruppe zwei verstellbare
Leseleuchten, keine Leuchte im
Stauraum, Vorzeltleuchte über
Aufbautür.



Messergebnisse:

Beschleunigung
0-50 km/h 6,9 s
0-80 km/h 18,3 s
0-100 km/h 32,0 s

Elastizität:
60-80 km/h 7,9 s
60 – 100 km/h 22,0 s

Höchstgeschwindigkeit
(laut Zul.-Bescheinigung Teil 1):
130 km/h

Wendekreis 12,40 m



Testverbrauch

13,3 l/100 km/h



Kosten

Die Kosten wurden
ermittelt in Zusammenarbeit
mit der Dekra

Feste Kosten: 79,42 Ct/km
(Kfz-Steuer, Versicherung,
Abschreibung)
Variable Kosten: 27,13 Ct/km
Gesamtkosten: 106,55 Ct/km



Grundpreis: 49.950 Euro

inklusive 130-PS-Motor
Testwagenpreis 57.490 Euro

Vergleichspreis: 45.950 Euro

REISE MOBIL Grundpreis plus Vorfracht,
TÜV, Zul.-Besch., Übergabe



Die Betten im Alkoven sind üppig bemessen und sehr bequem. Jedoch nimmt die lichte Höhe nach vorne deutlich ab. Das Fahrerhaus trennt ein Vorhang zum Wohnraum hin ab.



Im Kleiderschrank ist reichlich Platz. Die Staumöglichkeiten im Bad sind dagegen mit einem kleinen Kunststoffschrank und dem Unterschrank ohne Unterteilung begrenzt.



mach nicht. 72 Zentimeter lichte Höhe an der zum Wohnraum hin gerichteten Bettkante sind das Maximum. Über der zweiten Matratze bleiben noch 62 Zentimeter Luft bis zur Decke, ganz vorn nur noch 35 Zentimeter. „Hört sich schlimmer an, als es ist“, urteilt die Expertin. Durch die Breite der Liegefläche müsse niemand ganz nach vorne kriechen. Weil sich der Raum über dem Bett zum Wohnraum hin öffne, habe man nicht das Gefühl, eingeklemmt zu sein.

„Super ist, dass sich das Alkovenbett hochklappen lässt, ein prima Detail“, freut sich Frau Schumacher. Doch Vor-

sicht: Wer die Leiter aufs Bett legt und es dann hochklappt, hat ein Problem: Die Leiter rutscht dann nach vorn und ist ohne Kletterei nicht zu erreichen.

Oft herrscht in Mobilien ein Überangebot an Licht, aber eine Unterversorgung mit Steckdosen, doch bei Karmann ist es umgekehrt“, beginnt Elektromeister Götz Locher. Die Lichtausbeute ist für ihn gerade noch akzeptabel. Vor allem der Bereich um die Aufbau- und Abbautür könnte nach Meinung des Elektrikers eine weitere Flächenleuchte vertragen. Und auch im Heckstauraum bleibt es dunkel. Steck-

dosen gibt's dagegen reichlich: Im Bad, an der Rundsitzgruppe, über der Küche und sogar im Stauraum. Umso besser gefällt dem Experten die Lage der Aufbau- und Abbautüren in zwei abgeschlossenen Wannen im Stauraum. In der komplett im Doppelboden hinter der klappbaren, innen liegenden Einstiegsstufe montierte Elektrozentrale sieht der Elektriker ein Highlight. Umso weniger versteht er, dass verschiedene Leitungen wild und ungeschützt durch den Doppelboden laufen.

Der Ontario ist auf jeden Fall winterfest, zumal auch der massive Ablasschieber sowie

die beiden Tanks im doppelten Boden liegen“, hat Gas- und Wasserfachmann Heinz Dieter Ruthardt keine Zweifel an der Tauglichkeit des Ontario bei Minustemperaturen. „Die Qualität der Wasserhähne ist gut, alle Abläufe haben Siphons.“ Keine Beanstandungen also.

Normgerecht ist auch der Flaschenkasten. Doch Ruthardt moniert die zu kleine Tür, die es erschwere, die Flaschen zu wechseln. Ein Lob ernten die Gasabsperrhähne, die hinter der Blende der obersten Schublade im Küchenblock liegen und damit ebenso leicht zu erreichen sind wie das Ablassventil der Heizung. Hierfür muss ►





Der Ontario 600 ist mit 3,25 Metern sehr hoch. Daraus resultiert ein großer Luftwiderstand. Geschwindigkeiten über 120 km/h werden nur mit schwerem Gasfuß realisiert. Stoßstangen und Lampenhalter sind mehrfach unterteilt und damit im Schadensfall separat zu wechseln. Den Heckträger halten stabile, aufgeklebte Alu-Schienen.



nur die Tür unter dem Kleiderschrank geöffnet werden.

Der Dekra-Sachverständige René Arnold entdeckt den original belassenen Unterboden und konstatiert: „Hier wurde keine Verstärkung abgetrennt.“ Dank der Klebetechnik komme Karmann fast ohne Verschraubungen aus. Bestes Beispiel ist für ihn der eingeklebte Alu-Rahmen zur Aufnahme der Sicherheitsgurte im Heck. Die Festigkeit reiche offenbar aus, um die Zugkräfte ganz ohne Gurtgestell aufzunehmen.

Dennoch hat der Sachverständige Zweifel an der Konstruktion: Ihm fehlen Kopfstützen und längere Beinauflagen. So ist an entspanntes Reisen nicht zu denken. Die Sitzplätze direkt an der Rückwand hält Arnold auch aus anderen Gründen für problematisch: „Erstens ist diese Stelle im Mobil aufgrund der Auf- und Ab-Bewegungen der Karosserie besonders unkomfortabel, zum anderen ist kein Zentimeter Knautschzone vorhanden, sollte ein Fahrzeug hinten auf das Mobil prallen“, gibt der Dekra-Ingenieur zu bedenken.

Unerklärlich ist für ihn auch, dass es im Doppelboden keine Möglichkeiten gibt, die Ladung zu sichern. „Egal, was wir hineinlegen, es flutscht zwischen den Tanks und Leitungen hindurch und ist kaum mehr zu erreichen. Ich fordere Schottwände, auch zum Schutz der Isolation, der Tanks, der Leitungen und Rohre“, schließt er seinen Part ab.

Mit dem 130 PS starken 2,3-Liter-JTD-Motor ist der Ontario ordentlich ausgestattet. Die 1.800 Euro teurere Alternative zum 100-PS-Basisdiesel sollte der Kunde schon wählen, denn der weit vorstehende Alkoven hemmt den Vorwärtsdrang des Ontario gewaltig. Auf der Autobahn muss schon an leichten Steigungen vom sechsten in den fünften Gang geschaltet werden. Geschwindigkeiten zwischen 120 und 130 km/h sind nur unter Vollgas zu erreichen, was den Verbrauch in die Höhe treibt. Immerhin 13,3 Liter Diesel fließen pro 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen. Gut schneidet der Ontario beim schnellen Elch-Test (doppelter Spurwechsel

nach ISO 3888-1) ab: Er erreicht knapp 100 km/h.

Angenehm ist die Sitzposition auf den vielfach verstellbaren Seriensitzen des Fiat Ducato. Weil Karmann die Windschutzscheibe und Seitenscheiben nicht noch durch Jalousien-Rahmen verbaut und stattdessen auf einen Trennvorhang setzt, sind die Sichtverhältnisse sehr gut, sowohl nach vorn als auch auf die Außenspiegel.

Obwohl der Karmann Ontario vier Schlaf- und vier Sitzplätze für die Fahrt bietet, ist er ein Mobil für zwei. Was aber ausschließlich an der Rückbank liegt. Mal auf kurzen Strecken jemanden mitnehmen? Sicher-

lich kein Problem. Aber auf langen Strecken hinter der Hinterachse sitzen, auf zu kurzen Polstern ohne Kopfstützen – das geht kaum. Das Versprechen der Firma Karmann, dies zu ändern, gibt Hoffnung, dass sich hier etwas tut.

Der Ontario 600 wird überwiegend als Zwei-Personen-Mobil Liebhaber finden – besonders Camper, die gerne im Winter unterwegs sind, sollten ein Auge auf ihn werfen. Im beheizten Alkoven lässt sich gut ruhen und von der gemütlichen Rundsitzgruppe aus den Blick in die Landschaft genießen: Das sind die wahren Stärken des kompakten Ontario. ►





Der Wasserhahn ist hoch gebogen, auch hohe Töpfe passen darunter.



Optimaler Platz hinter den Einstiegsstufen für die Elektrozentrale.



Die Gurtaufhängung in der Alu-Schiebne klebt an der Karosserie.



Viele Leitungen liegen im Doppelboden völlig ungeschützt.



Die Profis



Alfred Kiess,
Schreinermeister



Heinz Dieter Ruthardt,
Wasser-/Gas-Experte



René Arnold, Dekra-
Sachverständiger



Götz Locher,
Elektrikermeister

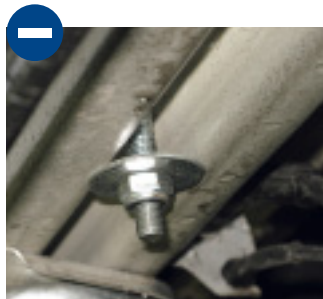


Monika Schumacher,
Wohnraumtesterin





Das Alkovendach läuft stark nach unten. Wer vorn schläft, hat wenig lichte Höhe.



Bei der Bodenverschraubung wäre ein Schuh um den Träger angebracht.

Mein Fazit



Ein superkompaktes Mobil für vier Personen – in der Theorie sieht es gut aus, doch die Praxis spricht dagegen. Der Karmann Ontario 600 mit seiner schönen Rundsitzecke im Heck hat zwar vier Sitzplätze für die Fahrt, für längere Strecken sind zwei jedoch nicht geeignet – jedenfalls im Testfahrzeug. Zu kurz ist die Sitzfläche, es gibt keine Kopfstützen und der Komfort hinter der Achse ist nicht der beste. Auch Kindersitze quasi an der Rückwand zu montieren, ist denkbar ungünstig, denn sie sind dann viel zu weit von den Erwachsenen weg. Immerhin versperrt dank der Klebetechnik kein Gurtbock den Stauraum im Heck. Doch dem fehlen Schottwände, zum Schutz der Einbauten. Der Ontario punktet mit einem großzügigen, beheizbaren Alkovenbett, toller Rundumsicht von der Sitzgruppe aus, ansprechendem Bad und angemessener Küche. Dass er dank guter Isolierung, beheiztem Doppelboden und innenliegendem Ablasschieber beste Voraussetzung fürs Wintercamping mitbringt, ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt. Wenn Karmann noch die Sitzbank ändert und Kopfstützen montiert – jedenfalls ist es so versprochen – ist ein wesentlicher Kritikpunkt entschärft. *Heiko Paul*

Bewertung

Fahrkomfort

Sitze: Bequeme Fiat-Seriensitze mit Armlehne, Sitzfläche in Höhe und Neigung verstellbar.

★★★★☆

Fahrzeugbedienung: Gelungene Anordnung der Schalter, leichtgängiges Getriebe, Sicht auf Spiegel ausgezeichnet.

★★★★☆

Fahren: Ansprechender Motor, gute Fahrleistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten, starke Klappergeräusche.

★★★★☆

Wohnaufbau

Karosserie: Alu-/GfK-Sandwich, Isolierung aus XPS-Schaum, holzfreie Konstruktion, gute Verarbeitung.

★★★★☆

Türen, Klappen, Fenster: PU-Rahmenfenster, gut eingepasste Aufbau- und Klappen, Heki im Heck.

★★★★☆

Stauraumangebot: Viel Platz in der Küche, großer Kleiderschrank, Platz im Doppelboden, keine Schottwände.

★★★★☆

Innenausbau

Möbelbau: Gelungene Innenausstattung, Möbel aus Sperrholz, foliert, stabile Metallscharniere, durchdachtes Design.

★★★★☆

Betten: Großes Alkovenbett, hochwertige Matratze mit Lattenrost unterlegt, heizbar, Heckbett-Bau möglich.

★★★★☆

Küche: Viel Stauraum, angemessene Arbeits- und Abstellfläche, Dreiflammkocher ohne elektrische Zündung.

★★★★☆

Waschraum/Bad: Separate Dusche, gute Abtrennung, große Spiegelflächen, sehr wenig Stauraum.

★★★★☆

Sitzgruppe: Bequeme Polster der Rundsitzecke, großer, stabiler Tisch, Tisch etwas zu tief montiert.

★★★★☆

Geräte/Installation

Gas: Absperrhähne gut angeordnet, Gasflaschenkasten mit zu kleiner Tür, Leitungen teilweise ungeschützt im Boden.

★★★★☆

Wasser: Abwassertank und Frischwassertank im Doppelboden, Druckwassersystem, wertige Hähne.

★★★★☆

Elektrik: Durchschnittliche Ausleuchtung, zusätzliche Leselampen, gute Leitungsverlegung, reichlich Steckdosen.

★★★★☆

Heizung: Truma C 4002, Ablassventil gut erreichbar, gleichmäßig verteilte Ausströmer.

★★★★☆

Fahrzeugtechnik

Sicherheitsausstattung: ABS, Fahrer- und Beifahrerairbag Serie, kein ESP, gute Gurtführung vorn.

★★★★☆

Zuladung: Gute Zuladungsreserven, stabiler Heckträger für Fahrräder, wenig Platz im Doppelboden.

★★★★☆

Chassis: Ansprechender Triebkopf mit ordentlicher Motorisierung, straffe Federung, stabiles Fahrverhalten.

★★★★☆

Betriebskosten

Pflege/Wartung: Alle relevanten Kontrollpunkte gut erreichbar, Fiat-Serienfahrerhaus.

★★★★☆

Preis/Leistung: Durchschnittliche Serienausstattung, angemessener Preis, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

★★★★☆

Gesamtergebnis in der Kategorie Alkovenmobile bis 70.000 Euro

76
STERNE

★ Maximal 100 Sterne möglich



Charakterköpfe

Von Ingo Wagner (Text) und Daniel Bitsch (Fotos)

Der Knaus V-Liner treibt das Thema Design auf die Spitze: Innen wie außen extrem durchgestylt, muss sich der Kompakt-Integrierte in der Praxis und im Vergleich mit dem erheblich günstigeren Dethleffs Globebus I bewähren.

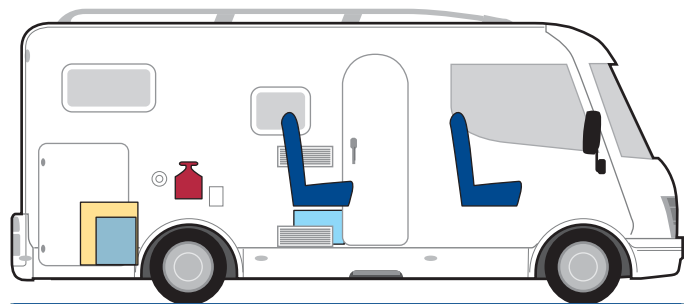


Der Konsequenz, mit der Knaus seine Integrierten zeichnet, gebührt Respekt. Der V-Liner lächelt milde, zwinkert verschmitzt oder fletscht die Zähne: Die Mimik des kleinsten integrierten Mobils im Stall der Bayern ändert sich mit dem Blickwinkel des Betrachters. Dagegen wirkt der Dethleffs Globebus I beinahe bieder. Für seine Vision vom Designmobil stülpt Dethleffs eine amerikanisch gestylte Hülle mit breitem Zahnsparangengrinsen über einen braven Fiat Ducato.

Objekte, die sich extrovertiert selbst inszenieren, sehen sich Fragen nach dem Gebrauchswert stärker ausgesetzt als Brot- und Butter-Produkte. Wer hat sich nicht schon über außerordentlich schöne Dinge geärgert, die ebenso außerordentlich unpraktisch waren?

Also ran an die beiden Charakterköpfe, die außer der Ambition aufzufallen ihre Raumaufteilung und ihre Abmessungen eint. Globebus I und V-Liner zählen mit knapp unter sechs Metern Länge und 2,15 Metern Breite zur Kategorie der superkompakten Integrierten, die sich analog zur Van-Klasse entwickelt hat. Bei Fahrzeugtechnik und Preis ist die Kluft hingegen deutlich breiter.

47.999 Euro möchte Dethleffs für den Globebus I in der Basic-Ausführung, die so häufig sein dürfte wie Regen in der Sahara. Trotz 1.745 Euro Aufpreis werden wohl die meisten Kunden ihren Globebus auf Basis mit dem vernünftigen, weil kultiviert, kräftig und sparsam laufenden 130-PS-Diesel (2,3 M-Jet) des Fiat Ducato statt der

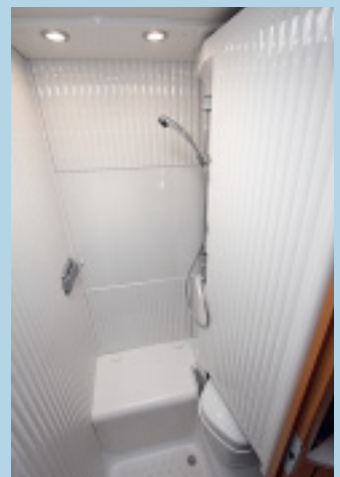


Ladetipps Dethleffs Globebus I 1

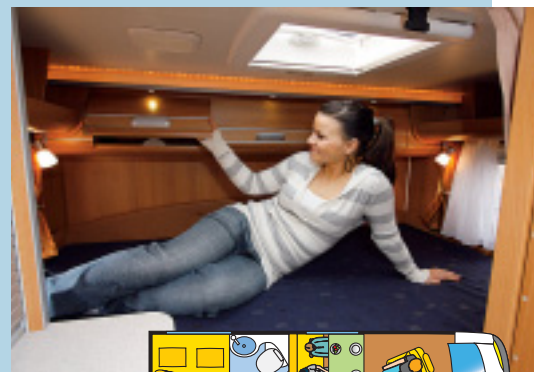
	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.495 kg	1.850 kg	2.000 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.570 kg	1.270 kg	1.300 kg
Fahrer	75 kg	53 kg	22 kg
100 % Frischwasser (116 l)	116 kg	40 kg	76 kg
100 % Gas (2x11 kg + Flaschen)	48 kg	-9 kg	57 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	-3 kg	15 kg
Leergewicht (StVZO)	2.821 kg	1.351 kg	1.470 kg
+ Beifahrer	75 kg	53 kg	22 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	52 kg	98 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	7/14 kg	13/26 kg
+ 10 kg/Meter Länge	59 kg	26 kg	39 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	2.975 kg	1.432 kg	1.543 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	520 kg	418 kg	457 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.145 kg	1.491 kg	1.654 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	350 kg	359 kg	346 kg

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

Der einfachere Karosseriebau schlägt sich auf der Waage nieder. Das originale Flachrahmenchassis des Fiat Ducato hält deshalb ausreichend große Beladungsreserven bereit. Wenn es sein muss, sogar für vier Personen.



Beim Globebus trennt die Eingangstür Küche und Cockpit, trotzdem wirkt er üppiger möbliert als der Knaus. Tatsächlich gibt es etwas mehr Stauraum, etwa über dem Bett und der Sitzgruppe. Die Holzteile im Bad (mit Schwenkwaschbecken) werden von Klapptüren verdeckt.





Wegen des schmalen Heckbetts ist das Hubbett quasi eine Zwangsoption.

100-PS-Basismaschine ordern. Der 157 PS starke Dreiliter für 4.109 Euro muss es angesichts der bestechenden Form des 2,3-l-Motors wirklich nicht sein. Desweiteren verführen Advantage-, Luxus- und Syling-Paket dazu, das Konto mit weiteren 1.605, 1.380 respektive 2.390 Euro zu belasten. Fliegengittertür, Radiovorbereitung inklusive kräftiger Lautsprecher, Teppichboden, Mini-Panoramadachhaube und Kurbelstützen (Advantage-Paket) bestellen die meisten Camper ohnehin. Auch sähe ein Designmobil ohne Dekoartikel wie Glatt-

blech, Rahmenfenster, Alufelgen und Dachreling eher fad aus. Gemein: Die Fahrerhausverdunklung steckt ebenfalls im Styling-Paket. Die nutzbringend installierte Zusatzbeleuchtung, die große Panoramahaub, die stoffbespannte Garderobe und die Rundbogentür versammeln sich im Luxuspaket, über das der getestete Globebus I ebenso verfügt, wie über die 1.539 Euro teure Teillackierung in Azurblau. So ausstaffiert, erklimmt der Dethleffs fast den Grundpreis eines V-Liner mit dem kraftvollen, im tiefen Drehzahlbereich etwas rumpeligen 147-PS-Aggregat (56.480 Euro), das Knaus grundsätzlich von Renault bezieht. Mit 120 PS kostet

Der kantige Dethleffs rollt auf Fiat Ducato mit Standardfahrwerk, der schnittige V-Liner basiert auf dem Renault Master mit Alko-Tiefrahmenchassis.

der V-Liner 54.600 Euro, mit dem auf 100 PS gedrosselten 2,5-Liter 52.830 Euro. Und das ist, wie bei Dethleffs, allenfalls der Anfang: Die Schampuslackierung und die 17-Zoll-Aluräder, die der V-Liner auf allen Prospektfotos und im Test zur Schau stellt, tauchen auf der Rechnung mit 2.970 und 2.250 Euro auf.

Die Breitreifen bringen nicht nur die Finanzen aus dem Gleichgewicht, sondern auch die Lenkung des Renault Master: Durch die größere

Spurweite an der Vorderachse ändert sich der Lenkrollhalbmesser (siehe auch Seite 86), wodurch die Lenkung um die Mittellage verhärtet, hohe Haltekraft verlangt und nervös auf Spurrillen reagiert. Kritikpunkte, die weder die gute Traktion der 255er-Pneus noch das serienmäßige Tiefrahmenchassis von Alko aufwiegen können.

Im Vergleich dazu tanzt der Dethleffs auf seinen 15-Zöllern in Seriengröße 215/70 R 15 C und dem serienmäßigen Fiat-Fahrgestell geradezu ►

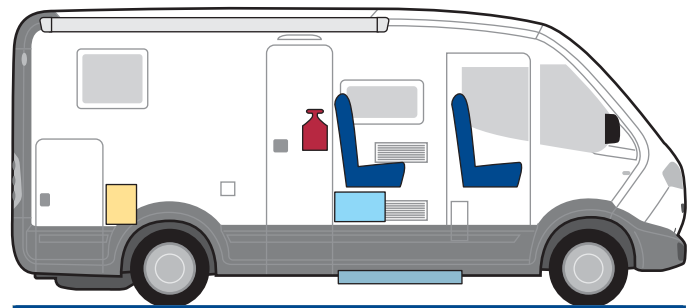


spielerisch um die Ecken – ein Verdienst der breiten, blattgefederten Starrachse hinten und des kürzeren Radstands.

Im Alko-Chassis des Knaus liegt mit Sicherheit ein nicht unerheblicher Teil der Preisdifferenz zwischen Globebus und V-Liner verborgen, in der Konstruktion der Knaus-Karosserie ein weiterer, etwas kleinerer. Mächtige Profile aus Polyurethan (PU) rahmen die aus Aluminium und 28 Millimeter starkem Styropor verpressten Wände sowie die großen Scheiben ein. Radläufe, Schürzen, Stoßfänger und Leuchtenträger wirken wie aus einem Guss. Scheinwerfer und Rücklichter stecken passgenau in ihren Höhlen, und der Tankstutzen verbirgt sich unter einer federunterstützten Klappe – optisch ist der Aufbau des Liner eine Wucht. Doch tech-

nisch ist er konventioneller, als sein Auftritt glauben macht. Mit Holzgerüst, Styroporisolierung und Sperrholzzinnenwand wird der Knaus leicht, günstig und bewährt gebaut.

Beim Dethleffs Globebus kommt 30 Millimeter dicker, geschlossenporiger Styrofoam als Hauptdämmstoff unter das Alublech. Auch hier finden sich Holzplatten als Widerlager für die Möbel innerhalb der Sandwich-Platten: Aufwändige Formteile trägt der Dethleffs nicht. Abdeckleisten über den Karosseriefalzen und Kunststoffprofile am Heck müssen genügen. Urlaubskasse und Waage finden Gefallen an dieser Bauart: Der Globebus ist trotz des aufpreispflichtigen und 55 Kilogramm schweren Hubbetts im Bug leichter als der V-Liner, bei dem es oberhalb der Cock- ▶



Ladetipps Knaus V-Liner 550 MG

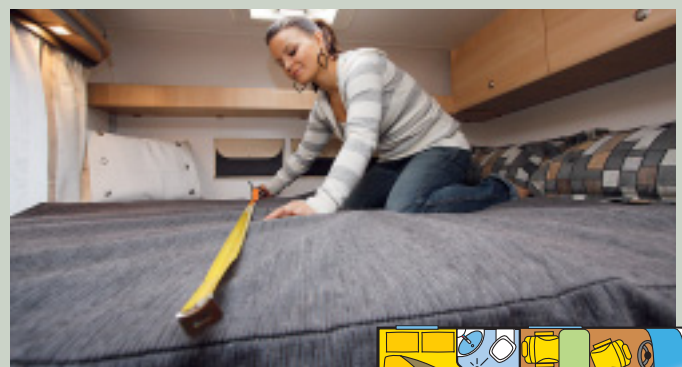
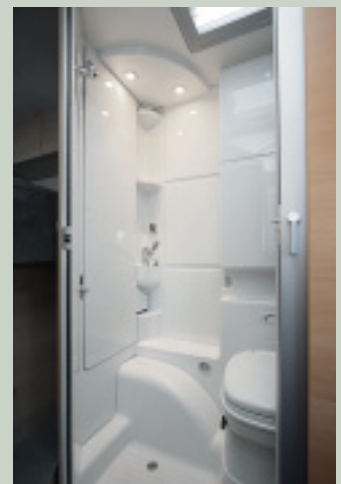
	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.900 kg	1.900 kg
Grundgewicht (gewogen)**	2.725 kg	1.680 kg	1.072 kg
Fahrer	75 kg	53 kg	22 kg
100 % Frischwasser (100 l)	100 kg	38 kg	62 kg
100 % Gas (2 x 11 kg + Flaschen)	48 kg	0 kg	48 kg
+ Boiler/Kabeltrommel	23 kg	0 kg	23 kg
Leergewicht (StVZO)	2.998 kg	1.771 kg	1.212 kg
+ Beifahrer	75 kg	53 kg	22 kg
+ zwei Passagiere	150 kg	56 kg	94 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Personen)	20/40 kg	5/9 kg	15/31 kg
+ 10 kg/Meter Länge	60 kg	14 kg	46 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.153 kg	1.843 kg	1.310 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	347 kg	57 kg	590 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.322 kg	1.903 kg	1.420 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	177 kg	-3 kg	480 kg

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

Trotz Zuladungsreserven erreicht die Vorderachse ihre Kapazitätsgrenze, überschreitet sie im – seltenen – Vierpersonenbetrieb sogar. Weil es keine Bugschränke und kein Hubbett gibt, dürfte der Restwert dennoch genügen.



Das Mobiliar des V-Liner ist optisch wie konstruktiv geradlinig. TV-Auszug und -gerät stecken im Multimedia-, die harten, schmalen Raumschiff-Sitze im Home-Line-Paket. Das Waschbecken schwenkt zum Duschen weg. Das Bett ist bequem, aber 1,40 Meter schmal.





RM Vergleichstest

Dethleffs Globebus I gegen Knaus V-Liner

pitsitze leer bleibt. Der Verzicht auf das zweite Bett hat auf die Gestaltung des Bugs maßgeblichen Einfluss: Knaus kleidet das Cockpit mit glattflächigen Formteilen aus, das komplette Armaturenbrett des Renault Master verschwindet unter einer Haube, die genauso gut und harmonisch an die Karosserie angepasst ist wie der Rest der Verkleidungen – dabei ist kein einziger Schraubenkopf sichtbar. Nur der weit in den Raum ragende Resonanzkasten des Basslautsprechers stört beim Aussteigen durch die Fahrtür, die sogar über einen Kontakt für die Innenbeleuchtung verfügt. Beifall hat sich Knaus auch für die elektrische Fahrerhausjalousie (Home-Line-Paket) verdient, die sich exakt auf das Armaturenbrett legt.

Dethleffs betreibt geringeren Aufwand zur Verschalung des Cockpits. Das Armaturenbrett des Fiat Ducato ist voll sichtbar, die Lücke zur Frontscheibe schließt ein verschraubtes Kunststoffformteil, die Seitenfenster verdunkeln Vorhänge oder der Stoffbalg des abgelassenen Bugbetts. An der Frontscheibe setzt Dethleffs auf ein zweigeteiltes, von Hand bedienbares Faltenrollo.



Die solide Cockpitverkleidung des Knaus wirkt wie aus einem Guss. Die Jalousie senkt sich elektrisch. Stau- und Kühl-schrankschrankvolumen sind begrenzt, ebenso die Größe des gut ausgestatteten Betts.



Der Bug des Dethleffs ist zerklüfteter gestaltet und die Küche verfügt über einen Fingerhut mehr Stauraum als beim Knaus. Der tief eingebaute Kleiderschrank ist beleuchtet, die Bettkonstruktion einfach.



Während sich beim V-Liner Fahrer- und Beifahrerfenster elektrisch heben und senken, muss sich der Copilot des Globebus mit einem Schiebefenster begnügen, dessen Führungsschiene einen schwarzen Balken ins Bild des rechten, großen Außenspiegels zeichnet. Trotzdem ist die Rücksicht besser als im Knaus, der – vermutlich aus gestalterischen Gründen – auf die Originalspiegel von Renault setzt. Ins rechte Spiegelglas drängt sich das halbe Armaturenbrett, das linke ist analog zum rechten einfach zu klein. Weitwinkelapplikationen fehlen außerdem.

Die Sitzposition auf den hier wie dort von Aguti zugelieferten Drehsitzen ist beim Dethleffs tendenziell hoch, beim Knaus niedrig. Auf Sitzhöhenverstellung verzichten trotzdem beide, obwohl zumindest das ulkige V-Liner-Gestühl, das im Home-Line-Paket steckt, als Einzeloption sehr teuer ist. Gemessen daran und an der Tatsache, dass die Frontsitze zum Bau der Sitzrunde unabdingbar sind, sind die Ohrensessel des Knaus nicht nur zu hart gepolstert, sondern auch zu schmal geschnitten.

Dafür gewinnt die Sitzbank des V-Liner die Komfortwertung. Und zwar deshalb, weil sich die Dreipunktgurte ausklinken und von der Rückenlehne verbannen lassen. Polstergüte und -größe schenken sich nicht viel. Um den Beifahrersitz in die Dinette zu integrieren, stattet Dethleffs den ►



Einhängetisch mit einem Auszug und einem separat beiliegenden Einlegebrett aus, das den Tisch nach etwas Fummel um 25 Zentimeter verbreitert. Beim Knaus genügt es, den Sicherungsstift zu ziehen und die Zusatzplatte Richtung Beifahrerstuhl zu schwenken. Außerdem fädelt es sich dank des Einbeingestells schneller an den Fensterplatz als im Dethleffs, der ein Tischbein mit T-Fuß hat, über das der eigene gehoben werden muss. Doch dazu haben Langbeiner kaum Platz noch vorn und oben. Überhaupt sind Große im Knaus besser aufgehoben als im Globebus, in dem eine 1,90-m-Person gerade noch aufrecht stehen kann. Im V-Liner könnte dieselbe Person sogar einen Hut tragen.

Spätestens im Bett muss der aber runter. Mehr als 1,90 Meter Liegelänge sind bei 2,15 Meter Außenbreite nicht drin. Dass das Globebus-Bett im Schulterbereich 1,27, sonst aber nur 1,18 Meter schmal ist, macht bewusst, dass das Hubbett die Zahl der Schlafplätze nicht von zwei auf vier, sondern von einem auf drei erhöht. Das V-Liner-Bett ist 1,22 bis 1,35 Meter breit. Nicht üppig für das einzige Bett des Mobils. Den Platz schindet Knaus beim Cockpit-Vorbau, der wegen des Verzehrs aufs Hubbett kürzer sein darf. Liegt bei Dethleffs standardmäßig eine Schaumstoffmatratze auf einem Lattenrost, unterfüttert Knaus die auf Dauer komfortablere Kaltschaummatratze (Serie: Schaumstoff) mit einem

Technische Daten Dethleffs Globebus I 1

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 35 L, 2,3-Liter-Turbodiesel, 96 kW (130 PS), max. Drehmoment: 320 Nm, Frontantrieb, Sechsganggetriebe. Reifengröße 215/70 R 15 C, Fiat-Flachrahmenchassis mit Starrachse an Blattfedern hinten.

Maße und Anhängelasten:

Außenmaße (L x B x H): 599 x 215 x 262 cm, Radstand 345 cm. Anhängelast gebremst: 1.800 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände Aluminium-Sandwich, Stärke: 34 mm, Isolierung: 30 mm Styrofoam, Bodenstärke: 41 mm, Isolierung: Styrofoam.

Wohnraum: Sitzplätze: 4. Bettenmaß: Heckbett 190 x 136/75 cm, Hubbett (Option) 190 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 116 l, Abwasser 90 l, Fäkalien 17 l, Boiler: 12,5 Liter. Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung:

Heizung: Truma C 6002, Dreiflammkocher. Kühlschrank: Dometic RM 7201 L, 97/10,5 l, Kassettoilette: Thetford CW-200, Wohnraumbatterie: 80 Ah, Gel.

Testwagen-Ausstattung:

Advantage-Paket 1.605 Euro, Luxus-Paket 1.380 Euro, Style-Paket 2.390 Euro, Hubbett (55 kg) 795 Euro

Grundpreis des Testfahrzeugs: 49.744 Euro (130 PS).

Vergleichspreis: 48.128 Euro

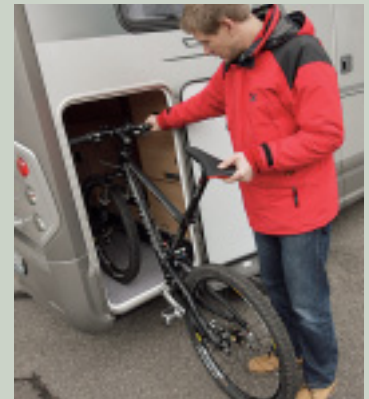
REISE MOBIL Grundpreis plus Vorracht, TÜV, Papiere, Übergabe



Dieseltropfen aus dem Standard-Tankverschluss des Globebus versauen die Karosserie. Heizung und Gaskasten schnüren der Garage den Hals zu. Nix für Fahrräder.



Der Tankverschluss versteckt sich beim V-Liner unter einer federunterstützten Klappe, der Gashauptkahn der Heizung in der Trittstufe zum Heckbett. Ein Bike mit schmalem oder gedrehtem Lenker passt in die mit Zurrseilen und -ösen ausgestattete, 74 cm breite und 117 cm hohe Garage.



Technische Daten Knaus V-Liner 550 MG

Basisfahrzeug: Renault Master, 2,5-Liter-Turbodiesel, 107 kW (146 PS), max. Drehmoment: 350 Nm, Frontantrieb, Sechsganggetriebe. Reifengröße 255/55 R 17 (Serie (225/65 R 16 C), Alko-Chassis mit Einzelradaufhängung und Drehstabfederung hinten.

Maße und Anhängelasten:

Außenmaße (L x B x H): 598 x 215 x 265 cm, Radstand 370 cm. Anhängelast gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände Aluminium-Sandwich, Stärke: 30 mm, Isolierung: 28 mm Styropor, Bodenstärke: 40 mm.

Wohnraum: Sitzplätze: 4. Bettenmaß: Heckbett 190 x 135/122 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 90 l, Frischwasser 100 l, Abwasser 95 l, Fäkalien 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung:

Heizung: Truma Combi 4, Zweiflammkocher. Kühlschrank: Dometic RM 4211 L, 55/5 l, Kassettoilette: Thetford CW-200, Wohnraumbatterie: 85 Ah, Gel.

Testwagen-Ausstattung:

Home-Line-Paket (28 kg) 2.640 Euro, Multimedia-Paket (9 kg) 2.295 Euro, Metalliclack 2.976 Euro, Alufelgen 2.250 Euro. Fahrradträger (7 kg) 522 Euro.

Grundpreis des Testfahrzeugs: 56.40 Euro (146 PS)

Vergleichspreis: 52.830 Euro

REISE MOBIL Grundpreis plus Vorracht, TÜV, Papiere, Übergabe

Federtellersystem (507 Euro).

Den Anfang zum Bett gestaltet Knaus mit zwei feststehenden, breiten Stufen. Die obere ist als Staufach ausgestaltet, in dem sich auch der Gasabsperrhahn für die Heizung befindet. Wegen der Stufen baut Knaus den Kleiderschrank in Stehhöhe ein. So ist die Kleiderstange beim Beladen auf Augenhöhe. Dethleffs verzichtet beim Jahrgang 2008 auf ausziehbare Trittstufen und legt stattdessen eine schmale Aluleiter bei, die weniger Trittsicherheit bietet als die Stufen des Knaus. Dafür entsteht unter dem Bett ein zweistöckiges Staufach, der Kleiderschrank steht auf dem Boden. Darüber bleibt Platz für ein TV-Fach

mit Schwenkarm. Das Fernsehbild ist vom Bett oder den gedrehten Vordersitzen aus sichtbar. Knaus installiert den Flachbildschirm im vorderen der beiden Oberschränke über der Sitzgruppe, der dadurch an Volumen einbüßt. So kann von allen Plätzen der Sitzgruppe ferngesehen werden, vom Bett aus allerdings schlechter.

Beim Möbelbau beschreiten beide Marken unterschiedliche Wege. Mittels hinterleuchteten Baldachinen über den Deckenschränken und gerundeten, geschmückten Fronten und Milchglasscheiben an den Küchenschränken erzeugt Dethleffs Gemütlichkeit. Knaus beschränkt den gestalterischen Aufwand auf anthrazitfarbene

Meine Meinung



Ingo Wagner

Vernunftmenschen ist der Knaus V-Liner vielleicht ohnehin zu extrem. Sie nehmen den Dethleffs, stattdessen ihn mit allen Paketen und Hubbett aus und bekommen trotz saftiger Aufpreise einen bezahlbaren Kompakt-Integrierten.

V-Liner-Käufer sind die Mini-Fahrer unter den Reisemobilisten: Die besondere Optik und die reduzierte, trotzdem tolle Machart innen wie außen ist ihnen ein paar tausend Euro mehr wert. Dass der V-Liner – genauso wie der Dethleffs – im Alltag wie auf Urlaubstour funktioniert, ist die beste Nachricht beim Vergleich dieser beiden so verschiedenen Charakterköpfe.

Küchenmöbel. Sämtliche Bauteile sind kubisch, Radien finden sich ausschließlich an den Profilen des Kleiderschranks und am Küchenunterschrank. Reduzierte Optik, hohe Stabilität: Außer einem sonderbaren, nicht lokalisierbaren Knistern aus dem Tür-/Küchenbereich herrscht während der Fahrt Ruhe. An sämtlichen Schränken kommen sicher, aber etwas hakelig rastende Pushlocks zum Einsatz. Die nutzt auch Dethleffs für seine Küchenmöbel. An den zahlreicheren und etwas voluminöseren Oberschränken sorgen Klappgriffe für die Gepäcksicherung, deren große Schließbleche weit in die Ladeöffnungen ragen. Kunststoffumleimer und Schnittkanten verarbeitet und versäubert Dethleffs gewissenhafter als Knaus, wo hier und da beim Testmobil kleinste Spuren von Leim hervorquellen.

Dass sich Knaus Kritik zu Herzen nimmt, veranschaulichen die beiden großen Lamellentüren. Einst nur mit Magnetbändern gesichert, bleiben sie dank zusätzlicher Hakenschlösser auch während der Fahrt zu. Beim identisch geschnittenen

und ausgestatteten Knaus Van TI (Test RM 6/07) mussten die Badtür und der Raumteiler offen bleiben. So waren Bad und Schlafzimmer bei offener Eingangstür (deren Schließbolzen jetzt klappbar ist) stets neugierigen Blicken ausgesetzt. Der Dethleffs bietet leider überhaupt keine Möglichkeit, den Raum zwischen Schrank und Bad abzuschotten.

Die Bäder der Kontrahenten sind mit Brausen ausgestattet. Nachdem das Waschbecken weggeschwenkt wurde, kann die in Kunststoff gekleidete Nasszelle des Knaus zum Duschen einfach so bleiben. Klappelemente aus Kunststoff schützen die Holzmöbel des Dethleffs, verkleinern den Duschaum aber deutlich. Die Badwertung geht deshalb an den V-Liner.

Am Ende dieses Vergleichs steht weniger ein klarer Sieger als eine gute Nachricht: Bis auf die recht kleinen Betten schränkt das extravagante Design die Funktion beider Autos nicht nennenswert ein. Und damit erlangen die Charakterköpfe natürlich ihre volle Daseinsberechtigung.





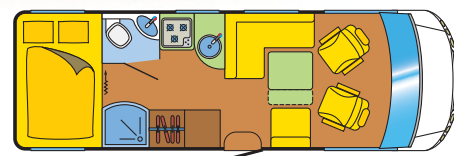
Fotos: Claus-Georg Petri



Lauter Fragen zur Ergonomie:
Wie hoch öffnet die Klappe? Sind Schalter und Knöpfe gut erreichbar? Warum sitzt die Lampe so niedrig? Was macht das Schließblech im Durchgang?

Maß-Arbeit

Wie ist ein moderner Integrierter auf den menschlichen Körper zugeschnitten? Dieser wissenschaftlichen Frage stellt sich der LMC Liberty Finish VI 690 G.



Paul Leiber ist begeistert. Der Diplom-Ingenieur hat seinen Fuß in den silbern lackierten Integrierten gesetzt: „Ein herrliches Raumgefühl.“

Als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur Arbeitswissenschaft am Institut für Betriebswissenschaften und Fabrikssysteme der TU Chemnitz setzt er die Reihe des Ergonomie-Checks fort. Die hat REISEMOBIL INTERNATIONAL mit dem Adria Twin im vergangenen Spätsommer begonnen (siehe Ausgabe 10/2007).

Zu diesem ausgebauten Kastenwagen bildet der LMC Liberty Finish VI 690 G für 72.200 Euro einen Kontrast,

wie er größer kaum sein könnte. „Das Raumangebot ist üppig“, registriert Paul Leiber, „Licht durchflutet das Innere.“ Wie aber schneidet der Integrierte mit seinen Maßen in Bezug auf den menschlichen Körper ab?

Durchgänge

„Etwas eng geht es mit dem 57 Zentimeter breiten Durchgang zwischen L-Sitzgruppe und Kühlschrank neben dem Eingang zu, ein Widerspruch zu dem großen Raum“, konstatiert der 31-jährige Wissenschaftler – und relativiert: „Allerdings deutet die nur 50 Zentimeter breite Aufbau-tür darauf hin, dass solch schmale

Durchgänge üblich sind.“ Außerdem ließe sich damit bei normaler Figur durchaus leben. Kritik jedoch äußert Paul Leiber an dem Schließblech, das mittig zwei Zentimeter weit in den Eingang des Mobils ragt.

Höhen und Tiefen

Möbeln liegt für ihre anthropometrischen Maße die Norm 33402-2 zugrunde (siehe Kasten). Auch denen des Integrierten? Die L-Sitzgruppe hinterlässt bei der Sitzhöhe einen uneinheitlichen Eindruck: An den Bänken misst Paul Leiber 49 bis 50 Zentimeter, sechs bis sieben Zentimeter höher als die Norm vorgibt. Die Polster

der drehbaren Frontsitze, sie komplettieren die Sitzgruppe, sind 41 Zentimeter über dem Wohnraumboden – zwei Zentimeter niedriger als die Norm verlangt.

Dafür entspricht die Tischplatte mit einer Höhe von 72 Zentimetern exakt dem genormten Maß. Das gilt auch für die Küchenarbeitsplatte, die mit 95 Zentimetern den oberen Rand der Vorschrift einhält. Die Kante des Waschbeckens im Bad indes markiert mit 90 Zentimetern das untere Ende des vorgegebenen Spielraums. Mit 51 Zentimetern überragt die Toilettenbrille die vorgegebene Höhe um neun Zentimeter.



Wichtige Maße in einem Reisemobil

Wendet ein Reisemobilausbauer Ergonomie und Anthropometrie an, dann müssen seine Fahrzeuge folgende Maße aufweisen, ermittelt aus DIN 33402-2:

Höhe der Arbeitsplatte:	90 - 95 cm
Waschbecken:	90 - 95 cm
Tischplatte:	72 +/- 0,15 cm
Sitzfläche:	43 cm
Toilettenbrille:	42 cm
Bettoberkante:	43 cm
Stufen:	14 - 19 cm
Stehhöhe:	187 cm
offene Klappen an Dachschränken:	> 187 cm
lichte Breite der Aufbau-tür:	53 cm
Durchgangsbreite Innenraum:	53 cm



Paul Leiber resümiert: „Selbst wenn diese Maße abweichen, bleiben sie doch noch in der Toleranz.“ Schließlich handele es sich hier um ein Freizeitfahrzeug, nicht um einen Arbeitsplatz.

Bei Einzelnutzung positiv sind für den Ingenieur die Bettenmaße: Das quer ins Heck gesetzte Bett misst 130 mal 200, die lichte Höhe 90 Zentimeter. Das Hubbett ist fünf Zentimeter breiter und bündet an lichter Höhe nach vorn bis 30 Zentimeter ein. Selbst die dann nur noch 60 Zentimeter an der vorderen Längsseite des Hubbetts seien „akzeptable Werte“, urteilt Paul Leiber.

Schalter und Knöpfe

„Die Modernität der Schalter spiegelt sich in der zentralen Bedieneinheit mit ihrem einzelnen Knopf wider“, sagt der Experte, „es dauert zwar ein Weilchen, das Paneel zu verstehen, aber dann funktioniert es gut. Außerdem sieht es elegant aus.“ Möglicherweise sei die Stelle über der Tür in 190 Zentimeter Höhe für ältere Menschen ungünstig – immerhin die Zielgruppe.

Nicht einverstanden ist Paul Leiber mit dem Schalter für die Trittstufe: Wer außen vor dem Mobil steht, muss ihn innen rechts neben der Tür ertasten. Der Wissenschaftler kritisiert: „Der Schalter ist kaum zu sehen und schlecht zu erreichen.“ Überdies bekomme derjenige, der ihn von außen drückt, die Trittstufe vors Schienbein.

Unlogisch sei auch die Bedienung des doppelten Licht-

schalters darüber: „Der Innere ist fürs Außenlicht, der Äußere für innen – das erwartet niemand.“ Eine Schwäche an den Schaltern entdeckt Paul Leiber an der Dunstabzugshaube in der Küche: Deren Knöpfe für Lampe und Ventilator seien nicht gekennzeichnet.

Uneinheitlich „und völlig unverständlich“ sei überdies, warum der Kleiderschrank einen anderen Verriegelungsmechanismus habe als das gesamte andere Mobiliar. Alle Schränke lassen sich per Druckknopf entriegeln, der Kleiderschrank mit einem Drehknopf.

Licht und Schatten

Als sich Paul Leiber auf die kleine Seitenbank setzt, stößt sein Kopf an die Lampe darüber. Gerade mal 90 Zentimeter ist ihre Unterkante von der Sitzfläche entfernt. „Zum Glück lässt sie sich verschieben“, lacht der Diplom-Ingenieur. Insgesamt aber sei positiv, dass sich die Lesespots rund um die Sitzgruppe einzeln schalten lassen.

Bei allen gefundenen Punkten in dem Integrierten von LMC fühlt sich Paul Leiber in seinem ersten Eindruck bestätigt: „Das Fahrzeug hinterlässt auch bei näherem Hinsehen einen sehr guten Eindruck. Das verbaute Material ist sehr hochwertig, Optik und Haptik gut. Bei den Kritikpunkten handelt es sich unterm Strich um Ärgernisse, aber nichts, das nicht tolerabel sei.“

Wie sich der LMC Finish VI 690 G im Profitest schlägt, steht im nächsten REISEMOBIL INTERNATIONAL. *cgp*



Fantastisch in Form

Der **V-LINER von KNAUS** macht überall eine gute Figur

So bekommt das Reisemobil-Vergnügen ein ganz neues Gesicht. Nicht nur auf Kurztrips in die Kultur-Metropolen, auch abseits der Hauptstraßen zeigt sich der V-LINER als idealer Urlaubs- und Freizeitpartner. Der kompakte Integrierte von KNAUS beeindruckt durch wendige Proportionen und bietet dazu mit seiner innovativen Raum-in-Raum-Lösung Komfort der Königsklasse – einzigartig funktional und handlich verpackt, in markant dynamischem Design.

Kompaktheit. Mit knapp unter sechs Metern Länge und einem schlanken Aufbau bleiben die Abmessungen überschaubar. So machen auch enge Ortsdurchfahrten keine Mühe und findet sich stets ein passender Stellplatz – ob zu Hause vor dem Haus oder in der Parkbucht vor dem Supermarkt. Ein Vorteil, der außerdem vielerorts den Geldbeutel schont, wenn beispielsweise Maut- und Fährgeldern zu zahlen sind.

Schnell und einfach lässt sich so das Bad zur komfortablen Ankleide erweitern. Mit schwenkbarem Waschbecken ausgestattet, bietet es zudem angenehme Bewegungsfreiheit beim Duschen. Die Basis-Version 550 MG verfügt über ein bequemes Doppelbett im Heck. In der dar-

punkt des V-LINERS tief und sorgt für Fahrfreude gerade auf kurvenreichen Strecken. Die hohe Wendigkeit des frontangetriebenen Reise-Fahrzeugs wird unterstützt durch eine hydraulische Servolenkung. Wie auch in unabhängigen Fahrdynamik-Tests des ADAC bestätigt, verhält sich die V-LINER-Basis dabei selbst in kritischen Situationen stets absolut stabil und leicht beherrschbar.

Jetzt testen – KNAUS Testpiloten-Aktion gestartet

Mit einer großen Testpiloten-Aktion stellt sich KNAUS jetzt dem Urteil begeisterter Reisemobilisten. Interessenten für V-LINER und S-LINER können sich ab sofort bewerben unter www.knaus.de/testpilot.



unter angeordneten Garage finden auch größere Freizeitgeräte wie Fahrräder einen geschützten Platz.

Starker Antrieb

Wer viel auf Passstraßen unterwegs ist, wird die zugkräftige Renault-Master-Basis des V-LINERS schnell zu schätzen wissen. Von 73 kW (100 PS) bis 107 kW (147 PS) stehen hierfür drei turbogeladene, lauffähige Dieselmotoren zur Auswahl, die schon bei niedrigen Drehzahlen ihre volle Kraft entfalten. Aufgebaut auf einem Flachboden-Chassis, liegt der Schwer-



Kürze mit Würze

Nicht nur in seiner Außenwirkung, auch im Komfort, kann der V-LINER die Gene seiner großen Brüdern aus der KNAUS Premium-Flotte, den S-LINERN, nicht verleugnen. Sein Trumpf besteht dabei in einer brillanten

Dank seines ausgeklügelten Innenlebens erweist sich der V-LINER als ein Meister der Raumökonomie. Ein flexibles Raumtrenner-System schafft Wohn-Atmosphäre nach Maß und ermöglicht die Gestaltung verschiedener Raum-Ensembles.

V-LINER 550 MG

Chassis:	Renault Master
Länge:	597 cm
Breite:	215 cm
Höhe:	265 cm
Stehhöhe:	196 cm
Radstand:	370 cm
Schlafplätze:	2
gurtges. Sitzplätze:	4
Leergewicht:	2.880 kg
Zul. Gesamtgewicht:	3.500 kg
Werkspreis:	ab 52.830,- €

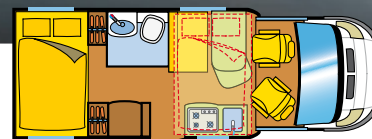
Ab Frühjahr 2008 auch als V-LINER 600 MG und 600 ME erhältlich.





Fit für vier

Dynamisch wie ein Teilintegrierer, aber dank eines Hubbetts verfügt der neue Bürstner Quadro über vier feste Schlafplätze.



Zu viert auf Reisen: Wer nicht umbauen wollte, war bislang überwiegend auf Integrierte oder Alkovenmobile angewiesen. Doch damit soll Schluss sein. Neben Heku und Frankia ist Bürstner der Dritte im Bunde, der ein Hubbett im Teilintegrierten anbietet. Neben dem 210 mal 140 Zentimeter großen Bett im Heck, unter

dem sich eine Garage verbirgt, steht eine weitere, 195 mal 143 Zentimeter große Schlafstatt über der Halbdinette zur Verfügung, die mit besonders hochwertigen Matratzen den Schlafkomfort steigern soll. Über ein ausgeklügeltes System lässt sich das Bett senkrecht heben.

Hat am Vorgänger des Quadro, dem Mega Van, die

niedrige Höhe unter dem hochgeschwenkten Hubbett gestört, soll die Stehhöhe jetzt im gesamten Fahrzeug vollwertig sein. Für den nötigen Freiraum sorgt eine Erhöhung gleich hinter dem Dachspoiler, in den das Hubbett hineinschlüpft. Auf herkömmliche Hängeschränke über der Küche verzichtet der Quadro, das Hubbett nimmt

nämlich die volle Fahrzeugbreite ein. Dafür gibt es an der Unterseite des Hubbetts befestigte Schränke, die beim Hoch- und Runterschwenken des Betts mitfahren.

Basierte der Mega Van noch auf dem Renault Master, so rollt der Quadro auf dem Fiat Ducato mit Flachboden und breiter Spur, die für gute Fahrstabilität sorgen soll.

Auf den ersten Fotos gut zu erkennen ist die elegant geschneiderte Hutze mit dem Glasdach. Genauso schick soll es laut Bürstner auch innen zugehen.

Der Preis des Quadro stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Klar ist aber, dass die ersten Mobile ohne Aufpreis farbig gestaltet werden. Zudem denkt Bürstner bereits über weitere Modellvarianten nach.

pau
 Bürstner GmbH, Weststr. 33,
 77694 Kehl, Tel.: 07851/85-0,
 www.buerstner.com



Der Blick nach oben: ungewöhnliche Montage der Hängeschränke unter dem Bett. Bequemer Aufstieg ins Heckbett (rechts).



Eberhardt Mobil Sondeo A 570

Allrad für Hartgesottene

Eine Alkovenkabine zum Selbstausbau aus Thüringen zielt den Hardcore 4x4 GAZ, produziert im russischen Gorki.



Fotos: Claus-Georg Petri

Nichts für Weicheier. Mit dieser klaren Ansage wirbt Eberhardt Mobil aus dem thüringischen St. Gangloff um Kunden für seine Allradmobile.

Neu im Programm ist der Offroader Sondeo A 570 mit Alkoven-Leerkabine. Innen- und Außenhaut der 40 Millimeter dicken Wände bestehen aus GfK. Aluminiumwinkel verstärken alle Ecken und Kanten. Diese Kabine, sie wird von Eberhardt Mobil oder dem Kunden selbst ausgebaut, sitzt auf einem verzinkten Leiterraum, der mit dem Fahrerhaus verschraubt ist. Mittelschweres Gelände stellt für den 3,5-Tonner somit kein Problem dar, verspricht der Ausbauer.

Bei dieser Zusage stützt sich Eberhardt auf die Qualität des robusten Basisfahrzeugs, der GAZelle aus dem russischen Gorki. Zwei Motoren stehen zur Wahl:

■ Der Steyr-Turbodiesel mit 2,2 Liter Hubraum leistet 81 kW (110 PS) und verfügt über ein Drehmoment von 255 Nm. Ein Pumpe-Düse-System spritzt den Kraftstoff ein.



Hardcore-4x4: Der Sondeo A 570 von Eberhardt Mobil basiert auf der GAZelle aus russischer Produktion. Die Turbodiesel schaffen Euro 4.

■ Der Andoria-Turbodiesel mit 2,6 Liter Hubraum und 85 kW (115 PS) verteilt den Sprit via Commonrail von Bosch. Das Drehmoment von 256 Nm liegt bei 2.000/min an.

Beide Motoren erreichen die Abgasnorm Euro 4. Den Verbrauch beziffert Eberhardt Mobil mit 11 bis 15 Liter auf 100 Kilometer.

Die Unabhängigkeit von befestigten Wegen ermöglicht der permanente Allradantrieb mit Zwischengetriebe, Untersetzung und Sperre. Eberhardt Mobil schwärmt: „Das Fahrzeug vermittelt Ihnen das Gefühl, als ob Sie nichts stoppen könnte“. Der Einstandspreis für das Abenteuer abseits der Straße liegt für den Sondeo A 570 bei 29.900 Euro.

📞 Eberhardt Mobil, Tel.: 036606/84473, www.adventure-camper.com

Knaus

Familienzuwachs

Analog zum Van T1 bringt Knaus den eng verwandten V-Liner in einer längeren Einzelbett-Variante. Name: 600 ME



Das Designmobil Knaus V-Liner gibt es jetzt auch mit dem Einzelbettengrundriss aus dem bereits vorgestellten Knaus Van T1.

So ist es in Familien: Kaum hat einer was, will es der andere auch. So kriegt nun auch der integrierte V-Liner, bislang ausschließlich als 550 MG (siehe Vergleichstest ab Seite 38), einen Grundriss mit längs eingebauten Einzelbetten im Heck. Wie es sich für ein jugendlich gestyltes Mobil gehört, lässt sich die Hälfte der Bettlänge mit Zusatzpolster zu einem Doppelbett verbinden.

Durch die längere Schlafstatt wächst der V-Liner von ursprünglich 5,98 Meter auf eine Gesamtlänge von 6,58 Meter,

der Radstand des an den Master-Triebkopf angeflanschten Alko-Chassis bleibt mit 3,70 Metern gleich. Auch die Garage des 550 MG bleibt unter dem neuen Bett erhalten.

Der restliche Grundriss unterscheidet sich nicht von dem des MG. Hier gelten also alle im Vergleichstest aufgeführten Vor- und Nachteile. Für den V-Liner 600 ME verlangt Knaus in der Basisversion mit 120 PS 56.500 Euro.

📞 Knaus-Tabbert-Group, Tel.: 08583/21-1, www.knaus.de, info@knaus.de



**Seitz Tikro**

Klein-Format

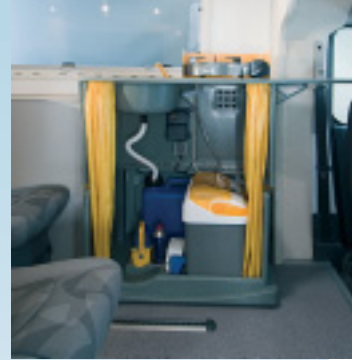
Tikro baut auf den Peugeot Expert ein Kompaktmobil mit einem modularen Innenleben.

Das Geheimnis ist in den Boden des 5,22 Meter kurzen Seitz Tikro eingelassen: Die vier Lochschienen nehmen je nach

Einsatzzweck die Möbelelemente oder bis zu vier Peugeot-Einzelsitze mit integrierten Dreipunktgurten auf. Einzig die umlaufenden Dachschränke samt Lesespots sind fix in der innen 1,95 Meter hohen GfK-Kabine installiert. Die Bodenbebauung kommt langjährigen Lesern bekannt vor: Das mit Wassertank, Kocher und Stauraum ausgestattete Küchenmodul sowie das Bad mit




Herausnehmbare Module für Bad und Küche sollen die Flexibilität des kleinen Tikro erhöhen – eine alte Seitz-Idee erlebt ihre Renaissance.



Porta-Potti-WC, eigenem Wasservorrat und Waschbecken waren ursprünglich für die 2003 gezeigte Vario-Box vorgesehen, die handelsübliche Transporter binnen Minuten in ein Freizeitmobil verwandeln sollte. Das Klappbett versteckt sich in einem Sideboard und legt sich auf Fensterhöhe über die Möbel. Gemessen an der Fahrzeuggröße und -breite (1,91 Meter) entsteht eine

geradezu verschwenderisch große Liegefläche. Dem Einsatz als multifunktionales Familien- und Urlaubsauto mit Format kommen auch die große Heckklappe und die 120 PS starke, komfortable 2,8-Tonnen-Basis entgegen. Der Grundpreis des Mini-Tikro, der auf der CMT Premiere feiert, soll bei etwa 35.000 Euro liegen. *imw*

 Seitz GmbH, Tel.: 07148/3653, www.tikro.info



Adria Coral

Aufgerückt

Adria ergänzt die Van-Serie Coral Compact um eine verlängerte Version mit Einzelbetten.

Den Adria Coral Compact SP kennen Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL bereits aus Heft 1/2007, wo sich der Dauertest-


wagen zu Beginn seiner mehrmonatigen Fahrt in der Redaktion gegen den Benimar Tesseo behaupten musste und dies auch mit Bravour tat. Rechtzeitig zum Frühjahr stellt Adria dem 5,99 kurzen und 2,10 Meter schmalen Compact SP mit Querbett den 6,50 Meter langen SL mit Längsbetten zur Seite – ein Grundriss, mit dem Adria zur versammelten Konkurrenz aufrückt, die diesen Zu-

schnitt bereits in ihre Van-Programme aufgenommen hat.

Wie bei der Konkurrenz sind die Querbett- und Längsbett-Vans bis zur Bettkante identisch. An die Halbdinette samt gegenüber positioniertem Einzelsessel schließen sich rechts die mit 100-Liter-Kühlschrank und Dreiflammkocher ausgestaffierte Küche und der Kleiderschrank sowie das mit einer Drehtoilette von Thetford

bestückte Bad (links) an. Weil die 80 Zentimeter schmalen Einzelbetten mit ihren verstellbaren Kopfteilen auf dem Garagenpodest liegen, sind sie bis knapp zur Hälfte als Doppelbett verbunden.

Der neue Adria Coral Compact SL ist ab der Stuttgarter Messe CMT erhältlich.

 Reimo GmbH,
Tel.: 06103/4005-81,
www.adria-reisemobile.de

**Joint V5 Luxe**

Ein Hauch von mehr

Seinem Van V5 gibt der spanische Hersteller Joint in der Variante Luxe eine bessere Ausstattung mit auf die Reise.

Knapp zwei Meter breit ist der Van V5, mit dem der spanische Hersteller Joint am Markt ist. Bislang war das kompakte Mobil auf Fiat Ducato mit dem klassischen Grundriss eines Teilintegrierten – Halbdinette, Bad mit separater Dusche und Doppelbett quer im Heck, darunter eine Fahrradgarage – nur als Variante Sport zu bekommen. Nun erweitert das reicher ausgestattete Modell Luxe das Programm der 3,5-Tonner.

Dazu gehört der blaue Polsterstoff, der farblich abge-

stimmt ist auf die dunkelblaue Lackierung des Fahrerhauses. Dieser Ton kontrastiert die serienmäßigen Alu-Felgen.

Innen erhält der V5 Luxe ab Werk neue Unterhaltungstechnik mit Radio, CD- und MP3-Player sowie einen Fernseher mit DVD-Spieler.

Je nach Motorisierung kostet der Joint V5 Luxe zwischen 43.138 und 46.788 Euro plus Überführungskosten.

t Joint Camping Car, Alagon, Spanien, www.jointcampingcar.com



Fotos: Claus-Georg Petri



Besser ausgestattet: Auf der Leipziger Messe T&C feierte der V5 Luxe seine Europapremiere.





Fotos: Claus-Georg Petri

Möbel-Transporter

In wenigen Minuten wird der nackte Kastenwagen zum Freizeitfahrzeug. Ein Schienen- und Möbelsystem macht's möglich.

Auf dem Weg in den Motorradurlaub hatte Jörg Schlott die Idee seines Lebens: Aus einem leeren Kastenwagen mit wenigen Handgriffen ein Freizeitmobil machen – das wär's. Und zwar eines, in dem auch das Motorrad Platz hat.

„Dieser Gedanke ließ mich nicht mehr los“, erinnert sich der Tüftler aus dem sächsischen Klingenthal. Er ersann ein System aus vier Edelstahlschienen, an denen sich Clipse so fest arretieren lassen, dass sie vorgefertigte Möbel sicher halten. Mit nur wenigen Handgriffen sind sie ein- und wieder auszubauen.

Dieses System ließ sich Jörg Schlott patentieren und gründete die Flexebu GmbH. „Schränke, Bänke und klappbare Betten sind bei uns für jeden gängigen Transpor-

ter zu haben“, verspricht der 42-Jährige. Ob Fiat, VW und Mercedes-Benz, Renault, Peugeot und Citroën, Iveco, Opel und Nissan: Alle Kastenwagen müssen sich für den doppelten Einsatz einer einmaligen Prozedur unterziehen.

Hierbei werden besagte vier Schienen mit Nietmutter und M8-Schrauben an den seitlichen Verstrebungen im Inneren des Kastenwagens befestigt. Dann erhält das nackte Blech an Decke und Wänden eine Verkleidung, vor die Fenster kommen Gardinen. Ein genau zugeschnittener Teppich steigert die Wohnlichkeit.

In das so vorbereitete Fahrzeug passen nun die in der eigenen Schreinerei gebauten Möbel, fixiert mit Clipsen an den Schienen. Die Ausstattung enthält ein ausziehbares

Waschbecken, darunter zwei 20-Liter-Kanister für Frisch- und Abwasser. Auch eine kleine Kochplatte ist vorgesehen. Sogar ein Motorrad oder ein Quad findet seinen Platz – unter dem abklappbaren Bett, das sich über die gesamte Breite des Innenraums erstreckt.

In der Basisversion kostet eine Raumausstattung zwischen 4.000 und 6.000 Euro, je nach Materialeinsatz. „Wir wollen keiner Reisemobilmarke Konkurrenz machen“, beteuert Jörg Schlott. Dennoch zielt er auf eine von den großen Herstellern weitgehend unbeachtete Zielgruppe: die der jungen, aktiven Urlauber, die ihre Freizeit flexibel gestalten. cgp

Flexebu GmbH,
Tel.: 037467/289941,
www.flexebu.de

Flexebu im Einsatz

Seinen Citroën Jumper hat Motorradfahrer Peter Zadach aus Reutlingen mit dem System von Flexebu ausgebaut. Hier sein Erfahrungsbericht:

„Das Thema Motorrad im Wohntransporter hat mich seit Ende vorletzten Jahres beschäftigt. Für mich hat sich eine sehr interessante Lösung ergeben: Ich habe mir einen leeren Transporter gekauft und mit vorgefertigten Möbeln der Firma Flexebu ausgestattet. Verzurrmöglichkeit mit Systemschienen von Zurrschienen.com, Verlade-schiene und sehr praktischer Vorderradhalter von Moto Move sorgen für den sicheren Stand des Motorrads. Eine solche Lösung halte ich für



Vom Kastenwagen zum Freizeitfahrzeug: Die Moto Guzzi von Leser Peter Zadach passt genau zwischen die ein- und ausbaubaren Möbel von Flexebu.

sehr flexibel und relativ günstig, da sich der Aufwand individuell gestalten lässt, je nach Komfortanspruch. Allerdings ist noch handwerkliches Geschick nötig. Eine erste Toskana-Tour habe ich jedenfalls erfolgreich absolviert.





Primus inter pares?

*Fendts Van ist seinem Bruder Hobby Van
Exklusiv wie aus dem Gesicht geschnitten.
Die Unterschiede? Zeigt dieser Test.*

Keine Fahrzeuggattung hat im vergangenen Jahr derart für Furore gesorgt und ein wahres Feuerwerk an Modellen hervorgebracht wie die Van-Klasse. Mittlerweile sind Hersteller, die keinen Van im Programm haben, deutlich in der Unterzahl. Auch Fendt gesellte sich mit seinem 6,05 Meter langen und 43.580 Euro teuren K-Mobil 400 zu dieser illustren Gruppe.

Bei ihrer Premiere im Markt der Kompakten profitieren die Schwaben aus Mertingen vom Know-how der Konzernschwester Hobby und deren jüngstem Kind, der Exklusiv-Version des Hobby Van, der dem K-Mobil Pate stand. Kein Wunder also, dass der Fendt-Van dem Hobby Exklusiv zum Verwechseln

ähnlich sieht und sich nur durch die andere Beklebung, eine modifizierte Dachhutze, ein leicht verändertes Heck, verbreiterte Fahrerhaustüren sowie ein anderes Dekor von Möbeln und Polstern von ihm unterscheidet. Damit rechtfertigt Fendt den ausstattungs-bereinigt 2.030 Euro höheren Grundpreis seines K 400.

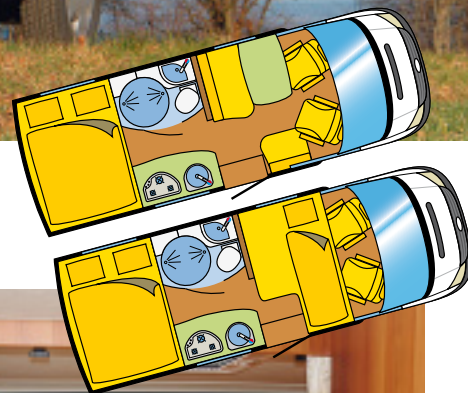
Beim Aufbau setzen Hobby und Fendt auf eine konventionelle Konstruktion aus Alu-Styropor-Sandwich mit Holzgerippe, Dach- und Wandstärken von 34 Millimetern sowie einem 41 Millimeter dicken Boden samt 30 Millimeter starker Isolierung aus Styropor. Mit der aerodynamisch geformten GfK-Dachhutze, den nach au-



Knapp bemessen: Das Heckdoppelbett des K 400 fällt mit einer Breite von spärlichen 130 Zentimetern für zwei Personen leider sehr schmal aus.

ßen gewölbten Wänden sowie den mächtigen GfK-Heckleuchenträgern in Omnibus-Manier und den hochwertigen PU-Rahmenfenstern gerät der Fendt K 400 zum Blickfang.

Als Basisfahrzeug dient der Ford Transit mit dem 3,5-Tonnen-Flachbodenchassis und 81-kW-(110 PS)-Motor sowie akzeptabler Serienausstattung, die Fahrer-Airbag, ABS, Trak-





Einladend: Die Einrichtung fällt elegant aus, die Sitzgruppe ist großzügig dimensioniert und bequem geraten.

tionskontrolle, elektronische Bremskraftverteilung (EBD) und Tempomat umfasst. Zu empfehlen ist die 130-PS-Maschine, die in Zukunft 140 PS leisten wird. Sie kostet 1.665 Euro Aufpreis oder ist zusammen mit Klimaanlage, Beifahrerairbag, elektrisch verstellbaren Außenspiegeln und Fensterhebern sowie Zentralverriegelung mit Fernbedienung im 3.930 Euro teuren Deluxe-Paket erhältlich.

Den ansonsten guten Fahrkomfort des K-Mobils trüben die Anfahrschwäche des Ford Transit, die selbst geübte Fahrer den Motor abwürgen lässt, sowie die viel zu hohe Sitzposition des Fahrers. Zudem verringert die Blende des an sich praktischen Plissee-Faltsystems (445 Euro Aufpreis) am oberen Rand der Windschutzscheibe das Sichtfeld zusätzlich. Größer gewachsene Reisemobilisten wünschen sich deshalb einen konventionellen Sichtschutz mit Vorhang und Druckknöpfen.

Innen vermittelt das K-Mobil dank eleganter Möbel in dunklem Birnbaumholz-



Optischer Leckerbissen: Die nach außen gewölbten Kabinenwände und das spektakulär gestylte Heck machen das K-Mobil 400 zum Designerstück.



Praxisgerecht dimensioniert: Zur Längsküche gehört eine üppig proportionierte Arbeits- und Ablagefläche, die dem Koch sein Handwerk erleichtert.



Stimmungsvolles Accessoire: Die indirekte Beleuchtung der Gläservitrinen wirkt edel und ansprechend.

dekor mit silberfarbenen Aluleisten und einem PVC-Boden in Schiffsbodenparkett-Optik Luxus. Die Verarbeitung kann mithalten, sie ist annähernd makellos. Verbessern sollte Fendt aber die Schließbleche der Oberschränke, da sie scharfkantig sind und aus den Rahmen herausragen, so dass man sich verletzen oder die im Schrank verstauten Kleidung beschädigen kann.

Bei der Raumaufteilung des K 400 entscheidet sich Fendt für die klassische Variante mit Halbdinette, 45 Zentimeter schmalen Einhängetisch mit 36 Zentimeter langer Verbreiterung, drehbaren Frontsitzen und einer 55 Zentimeter breiten Längsbank. Dort können bis zu fünf Personen Platz nehmen oder ein Gast lediglich bequem übernachten – nach Umbau entsteht eine Liegefläche von 200 mal 106/52 Zentimetern Größe. Da die Sitzpolster ordentlich ausgeformt und tief genug sind (48 Zentimeter), ist der Sitzkomfort darauf ansprechend. Die Innenbreite von 208 Zentimetern fordert vom Reisemobilisten ein gewisses Maß an Kompromissbereitschaft. So beträgt die Mindestdurchgangsbreite im Mittelgang ►



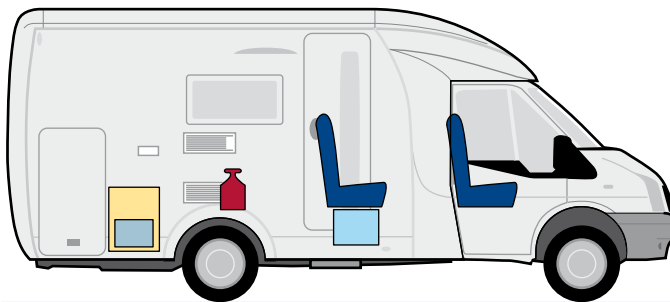
Gut durchdacht: Um Platz zu sparen, integriert Fendt den kompakten Kleiderschrank in den Bettkasten.

zwischen der Längsküche und dem Bad nur 44 Zentimeter.

Gut gelungen ist Fendt die 106 mal 64 Zentimeter große Längsküche mit ihren drei aufgereihten Flammen (ohne elektrische Zündung), die eine üppig dimensionierte Arbeitsfläche (80 mal 30 Zentimeter) auf der Küchenplatte zulassen.

Durchdacht sind auch der groß geratene Küchenunterschrank sowie die vier Schubfächer für Vorräte und Geschirr. Sonst nur in Reisemobilen der Luxusklasse zu finden: die indirekte Beleuchtung an den Wänden und in den Oberschränken mit Vitrine (500 Euro Aufpreis), die für stimmungsvolles Licht sorgt.

Das Längsbad des K 400 ist für ein Freizeitfahrzeug dieser Größenordnung großzügig dimensioniert und mit einer runden Duschkabine samt transparenten Kunststoff-Schiebetüren ausgestattet. Die Duschtasse hat praktischerweise zwei Abflüsse. Die Bad-Einrichtung wird durch das runde Dachfenster, die drehbare Kasettentoilette sowie zwei verspiegelte Wandschränke und Ablagen samt einem Waschtisch mit Kunststoffwaschbecken komplettiert. Das Waschbecken weist leider keine praxistauglichen Maße auf und fällt zudem zu flach aus, um sich daran bequem rasieren oder ohne Verrenkungen das Gesicht waschen zu können.



Ladetipps

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

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

Fendt baut das K-Mobil 400 auf dem Ford Transit mit Flachbodenchassis auf. Ist der 3,5-Tonner nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 369 Kilogramm zusätzliches Gepäck einladen. Das sind gute Werte für ein Freizeitfahrzeug dieser Kategorie. Ebenfalls positiv: Die Achsen sind jede für sich noch ordentlich belastbar und nicht am Limit.

Technische Daten

Basisfahrzeug: Ford Transit mit 81-kW (110 PS)-Turbodiesel und Fünfganggetriebe, Frontantrieb.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 2.690 kg*. Außenmaße (L x B x H): 605 x 215 x 271 cm, Radstand: 330 cm. Anhängelast: gebremst 1.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 34 mm Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 41-mm-Holzunterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor und Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 400 x 208 x 191 cm, Sitzplätze

mit/ohne Gurt: 4/1, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 200 x 106/52 cm, Heckbett: 196 x 130,5 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 100 l*, Abwasser: 92 l*, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma Combi 4, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 43.580 Euro.

Testwagenpreis: 50.360 Euro

Vergleichspreis: 43.735 Euro

REISE MOBIL Grundpreis plus Vorracht, TÜV, Zul.-Besch., Übergabe

* Angaben laut Hersteller

Ebenso spärlich in den Ausmaßen zeigt sich das Heckbett, das dank Lattenrost und zehn Zentimeter dicker Kaltschaum-Matratze eigentlich hohen Liegekomfort ermöglicht.

Unter das Bett passt nicht nur der 88 mal 71 mal 52 Zentimeter große, unbeleuchtete

Kleiderschrank, sondern auch die beidseitig zugängliche, beleuchtete Heckgarage (194 mal 76 mal 94 Zentimeter). In die integriert Fendt leicht erreichbar den Gasflaschenkasten und die Truma-Heizung Combi 4.

Mit Stauraum geizt das K-Mobil ohnehin nicht. Zusätz-

Meine Meinung



Mit dem K 400 ist Fendt ein äußerst schicker und solide gefertigter Van für zwei Personen gelungen, der mit seiner praxisgerechten Ausstattung und der eleganten Einrichtung überzeugen kann. Allerdings liegt er preislich rund 2.000 Euro über dem nahezu baugleichen Hobby Exclusive der Konzernmutter.



Groß geraten: Das Bad des K-Mobils bietet viel Bewegungsfreiheit und eine separate Duschkabine.

lich zur Garage und dem Kleiderschrank stehen insgesamt 14 Oberschränke für Wäschevorratung zur Verfügung.

Ballast, mit dem der 3,5-Tonner spielend fertig wird. Ist der K-Van nach der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch knapp 370 Kilogramm einpacken. Einziger Wermutstropfen: Der Abwassertank mit 100 Liter Volumen ist nur gegen 135 Euro Aufpreis beheizt. Ob die feinen Unterschiede des Fendt K 400 ausreichen werden, um Kunden den Aufpreis zum Hobby Exclusive zu entlocken, wird die Zukunft zeigen.

Juan J. Gamero
Fendt GmbH, Tel.: 09078/9688-0, www.fendt-mobil.com




Concorde Compact

Kompakte Größe

Mit dem Concorde Compact zieht einer der beliebtesten Kastenwagencamper in den Dauertestfuhrpark ein. Was hat der Kleine von den Großen des Luxusmobilherstellers übernommen?

Zwischenstopp

bei **002491** km

5,41 Meter lang, 3,07 Meter hoch, 2,05 Meter breit – das sind die Eckdaten des jüngsten Modells aus der Dauertestfamilie bei REISEMOBIL INTERNATIONAL: Der Concorde Compact fährt seit Dezember im Fuhrpark und soll seine Fähigkeiten auch im für Kastenwagen eher unüblichen Winterbetrieb unter Beweis stellen. Den ersten großen Test lesen Sie in der nächsten Ausgabe, an dieser Stelle schildern wir nur erste Eindrücke.

Seit nunmehr 14 Jahren liefert Concorde den Compact, in dieser Zeit hat er sich zu den beliebtesten Campingbussen entwickelt und diverse Auszeichnungen erhalten. Der Name Concorde scheint auch hier vieles zu überstrahlen. Was sogar manche Besitzer eines Compact nicht wissen: Der Hochdachbus hat nichts mehr mit Concorde zu tun, er trägt nur als Lizenzprodukt den Namen der

renommierten Marke. Gebaut wird der Compact in Zellingen, vertrieben über Pössl. Nicht überall, wo Concorde draufsteht, ist also auch Concorde drin. Der Qualität des Compact schadet das keineswegs. Der in Basisausführung 43.640 Euro teure Camper gehört in seiner Kategorie zu den Oberklassefahrzeugen. Garant dafür ist der robuste Möbelbau mit Echtholzleisten und kratzfesten Oberflächen aus CPL-Schichtstoff. Die in anderen Tests gelobten Hakenverschlüsse an den Möbelklappen funktionierten beim Testfahrzeug wegen der etwas zu dicken Gummipuffer nicht optimal. Erst nach einer Bastelstunde fielen die stabilen Auszüge ganz ohne Nachdruck ins Schloss.

Viel Lob erfuhr der Compact für sein Nachtlager unterm GfK-Hochdach: Das mit einer Hand aufstellbare Hochbett samt Lattoflex-Unterfederung ist mit 2,11 x 1,60 Metern enorm groß und zudem mächtig bequem. Und während einer oben ruht, kann der andere un-

ten noch ohne Platzangst verweilen: Die Stehhöhe beträgt bei heruntergeklapptem Bett noch knapp 1,70 Meter.

Selbst kleine Familien können im Compact verreisen, das Platzangebot in den intelligent gesetzten Schränken ermöglicht das. Für längere Fahrten aber eignet sich die Sitzbank für zwei Mitfahrer jenseits des Babyalters nur eingeschränkt. 85 Zentimeter Breite – fast schon die Garantie für Zoff in der Bude. Und den kriegten Mama und Papa im Fahrerhaus ziemlich ungefiltert ab, da der Compact selbst bei schneller Fahrt wenig Windgeräusche macht und zudem (anders als viele andere Kastenwagen) auf den ersten gut 2.000 Kilometern keinerlei Klappergeräusche entstehen ließ.

Die Sitzgruppe lässt sich übrigens zu einem vollwertigen Einzelbett mit den Maßen 1,94 x 0,85 Meter umbauen oder mittels einer optionalen Verbreiterung auf 1,30 Meter erweitern. Für zwei Kinder gut, für zwei Erwachsene zu eng. Die schlafen oben – angesichts von



Fotos: Seidelmann



Intelligente Raumaufteilung trifft hohe Qualität: Der Concorde Compact ist zu Recht beliebt. Das Hochdach schafft Platz für ein großes, bequemes Dachbett, unter dem in Schlafposition 1,70 Meter Höhe bleiben.

über 60 Zentimeter Kopffreiheit kein Problem.

Flottes Vorankommen ist mit dem 120-PS-Concorde auf Basis des Citroen Jumper durchaus möglich, die Geschwindigkeitsmessung per GPS-Gerät ergab im sechsten Gang eine Höchstgeschwindigkeit von 142 km/h. Wer derart flott Kilometer macht, sollte bei starkem Seitenwind aufpassen, denn das hohe Fahrzeug wird leicht zum Spielball kräftiger Seitenböen. Bei sehr schneller Fahrt erhöht sich zudem der Verbrauch exorbitant. Aus den durchschnittlich 11,2 Litern im Drittmix werden bei rasanter Autobahnfahrt locker 14,5 bis 15 Liter – ein kräftiger Schluck aus der Pulle, denn der 2,2-Liter-Common-Rail-Diesel kommt bei Ausreizung des Gesamtgewichts von 3.300 Kilogramm auf Steigungstrecken an seine Grenzen. Wer also mit der Rasselbande verweist oder sämtliche Zuladungsreserven ausreizen möchte, sollte den Mini-Concorde mit dem 3-Liter-Jumper und 157 Pferdestärken kaufen. ts



Knaus Sun Traveller 700 DG

Sonnenschein beim Sonnenreisenden

Der Sun Traveller macht weiter von sich reden – was den Aufbau betrifft meist positiv, denn die beim letzten Zwischenstopp beschriebenen Kinderkrankheiten (siehe auch REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2007, S. 76) konnten mittlerweile ausgemerzt werden. Kleinere Probleme bereitete auf den letzten 5.000 Testkilometern das Schloss der Aufbau- tür, das immer wieder widerwillig seine Aufgaben erfüllen möchte. Auch die mal zu spendable, mal mit Wasser geizende Pumpe des Sun Traveller bleibt ein kleines Ärgernis: Sie müsste in der Serie durch eine Druckpumpe ersetzt werden.

Ein Schaden am Kühlkreislauf des Motors hatte die Redaktion bei Kilometer 13.700 zu beklagen: Ein Kühlschlauch

zerbarst während der Fahrt und musste ersetzt werden. Bei dieser Gelegenheit stellte der Sachverständige in der Fiat-Fachwerkstatt fest, dass am 3-Liter-Ducato noch fünf „Rückrufe“ zu beseitigen seien. Siehe hierzu auch Kommentar der Chefredaktion Seite 3.

In Sachen Fahrgeräusche schlägt sich der Sun Traveller sehr gut, alle testenden Familien loben zudem den überdurchschnittlich hohen Sitzkomfort in der Dinette und die enormen Fahrleistungen des Alkoven-Fahrzeugs. Auch die ersten Kälteeinsätze meisterte der Aufbau tadellos. Gespannt warten die Tester indes auf Fahrten auf Schnee – dann wird sich zeigen, welche Traktionsreserven das vorne recht leichte Fahrzeug hat. ts



Leistung satt erzeugt der 157 PS starke Dreiliter-Diesel. Allerdings legte ihn jüngst ein leckgeschlagener Flansch am Kühlsystem lahm.


Zwischenstopp

 bei **029342** km

Der Tausch der Heckleuchten ist riskant: Die Schrauben rosten fest und reißen aus dem Stoßfänger. So kann ein Birnentausch richtig teuer werden. Unten: Rettung mit Heißkleber.



Pflaster für die Wunden: neue Rückleuchte, Schürze, Blinkerausleger und Feststeller für die Heckgaragen-Klappe.

Das Ersatzteil für die zersprungene Schürze passt perfekt. Lediglich ein Loch für die Befestigung am Schweller des Renault Master muss selbst gebohrt werden.



Fotos: Piontek, Scholz, Wittig

Hymer Tramp 616 SL

Teile-Träger

Er ist als Promotion-Fahrzeug unterwegs und musste deshalb am meisten leiden. Jetzt wurden die Blessuren geheilt.

Schon jetzt haben sich die Ablaufrollen unter dem langen Heck des Dauertest-Hymer bewährt. Die vielen Spuren an den Hartplastikrädchen (Vorstellung und Montagetipps in „Rollenspiele“ Heft 11/2007) sind ein untrügliches Indiz dafür. Die Schäden aus der Zeit vor der Rollenmontage sollten freilich erst dann beseitigt werden, wenn das Heck verlässlich geschützt ist. Redaktions-Volontär und gelernter Kfz-Mechaniker Mathias Piontek nahm sich jüngst des leicht verletzten Hymer an.

Die rechte Rückleuchten-einheit von Hella, die nach einem Aufsetzer und anschließendem Schliff über rauhen Asphalt gesplittert war, wollte Piontek als Erstes tauschen. Die böse Überraschung: Binnen eines Jahres waren die Schrauben so korrodiert, dass sich eine metallische Gewindehülse trotz großzügigem Einsatz von Rostlöser WD-40 aus ihrer Kunststoffbuchse riss. Dank Heißkleber konnte Fachmann Piontek retten. Das Risiko aber ist hoch: im Extremfall zieht nämlich schon ein bloßer Lampenwechsel – für den neben dem Inbus- auch noch ein Torx-Schlüssel parat liegen muss – einen teuren Tausch des am Aufbau befestigten Heckleuchtenträgers und/oder gar der Leuchte selbst nach sich. Neukäufer sollten ihren Händler darum bitten, die Schrauben am besten noch im Schauraum mit Kupferpaste zu behandeln. Oder so früh wie möglich selbst Hand anlegen. Wichtig beim

Ausbau der Heckleuchten ist, die Steckpositionen der Kabel aufzuschreiben oder digital zu fotografieren.

Mangelndem Sicherheitsabstand zu immobilen Objekten zum Opfer gefallen sind der Halter für die Garagenklappe, der Deckel der Stromeinspeisung, das Blinkerhörnchen am rechten Kotflügel und die Schürze hinter dem rechten Radlauf. Alle Schäden lassen sich, so Piontek nach rund drei Stunden Arbeit, auch von Laien mit handwerklichen Grundkenntnissen beheben. Eine gute Nachricht in Zeiten teurer Dienstleistungen.

Bei Kilometerstand 29.000 drängte die Serviceanzeige den als Promotion-Mobil beflaggten Hymer Tramp SL, der seit rund 2.500 Kilometern auf den leise und geschmeidig rollenden Continental Vanco Winter 2 unterwegs ist, in die Renault-Werkstatt. In der 367 Euro teuren Rechnung enthalten waren neben dem obligatorischen Öl- und Filterwechsel (sieben Liter der Viskosität 5W30) und Nachfüllen von Kühlflüssigkeit auch die nötigen Dichtungen und die üblichen Funktionskontrollen von Reifen, Bremsen und Elektrik, bei denen keinerlei Auffälligkeiten auftraten.

Das gilt auch für das Interieur, das wechselnde Bewohner ebenso wegsteckte wie lange Fahrten in Reporter-Tempo. Eine abgefallene Rüttelkante, die dank Holzleim jetzt wieder bombenfest sitzt, ist als Defekt nicht der Rede wert. Der Hymer Tramp SL ist wieder fit für ein Jahr oder die nächsten 30.000 Kilometer im Dienst der Redaktion. *imw*





Aufgehender Stern

Der Sprinter speckt ab und wird damit attraktiver für Reisemobilhersteller. Lesen Sie, wie der Luxustransporter Diät macht und wer schon jetzt auf ihn baut.

Der Mercedes-Stern verleiht seit 1909 dem Wunsch Gottlieb Daimlers Ausdruck, dass seine Motoren zu Lande, zu Wasser und in der Luft zum Einsatz kämen. Dass sie der-einst einmal auch fahrende Ferienhäuser antreiben würden, konnte selbst ein Visionär wie Daimler kaum ahnen.

Beliebt ist der Mercedes Sprinter besonders aufgrund seiner nachweislich hohen Verarbeitungs- und Fahrqualität und dem traktionsstarken Hinterradantrieb. Doch damit erschöpfen sich die Vorteile des

Exil-Schwaben aus Düsseldorf oder Ludwigsfelde noch lange nicht. Seit Anfang letzten Jahres ist ein besonders niedriges und breitspuriges Tiefrahmen-chassis von Zulieferer Alko erhältlich, das es neben einer 3,5- und 3,88-Tonnen-Version neuerdings auch mit 4,2 Tonnen zulässiger Gesamtmasse gibt.

Trotz oder gerade wegen der im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Ausstattungsfülle, die neben Fahrer- und Beifahrerairbag, sogar Kopf- und Seitenairbags sowie ASR, ESP, Klimaanlage und Automatikge-

triebe umfasst, rollen weniger Sprinter-Mobile als gedacht. Denn die Reisemobilindustrie moniert neben dem hohen Fahrerhaus auch das Gewicht des Sprinter.

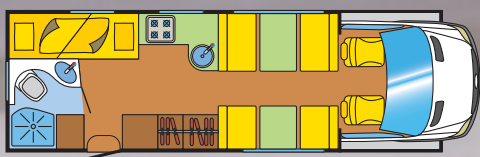
Hier wie dort setzen die Ingenieure jetzt an: Dem Fahrerhaus ringen sie sieben Zentimeter Höhe ab, indem sie die Führerkabine oberhalb der Türen kappen, ohne Fenster, Türen, Haltegriffe und Dachablagen anzutasten. Ein Rohrrahmen in U-Form stabilisiert das aufgeschnittene Dach. Diese Maßnahme gibt Herstellern von Alkovenmobilen die Möglichkeit, das Höhenwachstum ihrer Fahrzeuge in Schach zu halten und gleichzeitig die Innenhöhe des Alkovens zu optimieren.

Gewicht spart Mercedes am Fahrwerk ein. War bislang grundsätzlich die Vorderachse

des Fünf-Tonnen-Sprinter im Einsatz, passen die Entwickler die Wandstärke des Längsträgers nun dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs an. Je nach Art und Dimension des Aufbaus reduziert Mercedes die Zahl der Quertraversen und Ausleger. Auch die massiven Schräglenker der Einzelradaufhängung, die für den Einsatz im Reisemobil ohnehin großzügig bemessen sind, fallen kleiner und leichter, der Kasten der Kardanwelle schlanker aus. Zusammen mit dem auf 65 bis 70 Liter reduzierten Tankvolumen soll der Sprinter zwischen 60 und 70 Kilogramm weniger auf die Waage bringen.

Gute Nachrichten also auch für die nun folgenden Alkovenmobilhersteller, die bereits auf den Sprinter setzen.

Juan J. Camero



Die abgebildeten Fahrzeuge stehen stellvertretend für die Modellreihe

Rimor Superbrig 749

Ab
57.440,-

Deutsch-italienische Freundschaft

Dass der Sprinter auch jenseits der Alpen als Basisfahrzeug geschätzt wird, zeigt Rimor mit den 7,84 Meter langen und 57.440 Euro teuren Superbrig 749 und 747 TC (57.880 Euro). Die beiden Italiener rollen auf dem 4,6-Tonnen-Sprinterchassis mit 150 Pferdestärken über die Straße und kommen ohne doppelten Boden aus. Die GfK-Sandwichkabinen (mit Holzgerippe) entsprechen mit Wand- und Dachstärken von 30 und einer Bodenstärke von 34 Millimetern dem Standard.

Innen überzeugen beide Fahrzeuge durch großzügige Raumaufteilung und gehobene Ausstattung wie einen 145-

Liter-Kühlschrank und Küchen mit Vierflammkocher und Gasbackofen. Während der Superbrig 749 als Siebenschläfer mit 198 mal 77 Zentimeter großen Etagenbetten längs im Heck, Vierer- und Zweierdinette konzipiert ist, bietet das Modell 747 TC lediglich sechs Schlafplätze und beherbergt hinten ein sehr großes und quer eingebautes Doppelbett (220 mal 170 Zentimeter) mit darunter liegender Garage.

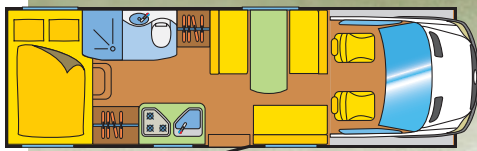
Und noch ein Plus in beiden Modellen: das große Längsbad mit separater Duschkabine und Platz ohne Ende.

Rimor, Tel.: 02426/902526, www.rimor.it

LMC Liberty Finish A 7405 G

Ab
74.880,-

Westfale mit Stern



LMC führt lediglich ein Alkovenmodell auf Mercedes Sprinter im Programm. Dafür klotzt der 7,97 Meter lange und 74.880 Euro teure Liberty Finish A 7405 G mit reichlich Platz und Komfort sowie einer großen Heckgarage. Der silberfarbene Westfale aus Sassenberg nahe Münster rollt

auf dem Fünftonnen-Sprinter-Chassis mit 110 kW (150 PS) Leistung zum Kunden. Beim Aufbau geht LMC konventionelle Wege. Wände und Dach sind aus glattem Aluminium mit verstärkendem Holzgerippe gefertigt, 30 Millimeter stark und mit Styropor isoliert. Der elegant geformte Alkoven

besteht hingegen aus GfK und wurde mit PU-Schaum isoliert. Ebenso aus GfK formt LMC das Heck seines Sprinter-Mobils.

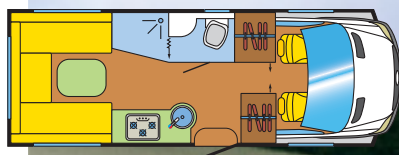
Was die Einrichtung betrifft, stand der Yachtbau Pate. Das zeigen vor allem die nach innen gewölbten Schrankfronten der Möbel. In punkto Raumangebot gibt sich LMC

großzügig. Neben einer Vierer-sitzgruppe mit Längsbank, einer großen Längsküche und einem Längsbad mit separater Duschkabine, bietet der Liberty Finish A 7405 G seiner mehrköpfigen Crew ein quer eingebautes Heckbett.

L LMC, Tel.: 02583/270, www.lmc-caravan.com

Robel Mobil Megaron

Ab
77.000,-



Megastark

Robel Mobil setzt gleich mehrmals auf den Sprinter als Basis seiner Alkovenmobile. Zur Wahl stehen drei Modelle zwischen 77.000 und 81.000 Euro sowie 6,50 und 6,70 Meter Länge. Dabei vertraut das Unternehmen aus Emsbüren auf das 3,88- und Fünftonnen-Originalchassis und ordert das Basisfahrzeug serienmäßig mit Maximalausstattung. Dazu gehören nicht nur die 150 PS starke Maschine, ABS, ASR und ESP, sondern auch Fahrer- und Beifahrerairbags sowie Kopf- und Seitenairbags.

Ebenfalls vorbildlich gestaltet Robel-Mobil den äußerst soliden Kabinenaufbau seiner Alkovenmodelle. 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 und ein Doppelboden, der die Wasseranlage frostsicher aufnimmt. Hochwertige PU-Rahmenfenster ermöglichen den nötigen Durchblick nach draußen.

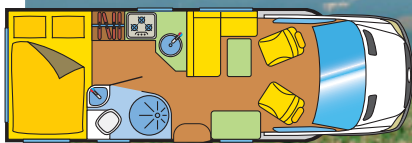
Innen sorgen elegante und massive Möbel aus klar

lackierter Erle und Teppich-Vlies an den Wänden für ein elegantes und ansprechendes Ambiente. Und die Alkovenbetten fallen mit 200 mal 140 und 64 Zentimetern Sitzhöhe groß und komfortabel genug für zwei Reisemobilisten aus.

R Robel Mobil, Tel.: 05903/93990, www.robels-mobil.de



Aus einem Guss



Silverdream

Ab
84.900,-

Gleich mehrere Alkovenmobile auf Mercedes Sprinter hält die italienische Marke Silverdream bereit. Das Besondere: Die Reisemobile werden in GfK-Monocoquebauweise aus einem Guss gefertigt, weswegen sie besonders robust sind und wenig Kältebrücken aufweisen. Die Wand-, Dach- und Bodenstärken betragen 40 Mil-

limeter, isoliert wird mit einer 30 Millimeter dicken Schicht aus PU-Schaum. Das Basisfahrzeug wird serienmäßig mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, 150 PS (112 kW) Leistung und ABS, ASR, ESP sowie Fahrer- und Beifahrerairbag ausgeliefert.

Innen kommen elegante Möbel mit Kirschbaumwurz-

Echtholzfurnier zum Einsatz. Zu Preisen von 84.900 und 96.290 Euro sowie Aufbauanlagen von 6,74, 7,24 und 7,11 Meter stehen drei verschiedene Grundrisse zur Wahl, die allesamt über ein quer montiertes Heckbett (210 mal 145 Zentimeter) sowie 200 mal 145 Zentimeter große Alkovenbetten und Längsbäder mit separaten

Duschkabinen verfügen. Dazu gibt es vorne je nach Modell eine Halbdinette, eine L-Sitzgruppe oder Längssitzbänke. Der Abwassertank steht frostsicher im Funktionszwischenboden.

W Silverdream,
Tel.: 07021/98020-0,
www.wanner-gmbh.de

Wochner Mobil

Ab
99.300,-

Reichhaltiges Angebot



Auf Teilintegrierte und Alkovenmobile auf Mercedes-Sprinter-Basis hat sich Hersteller Wochner aus Markdorf am Bodensee spezialisiert. Die Oberschwaben setzen sowohl bei ihrer Alkovenbaureihe Xantos als auch künftig bei der Shiva-Serie auf den berühmten Stern- und immer auf die Doppelbodenkonstruktion. Dabei kommen die 150-PS-Maschine sowie ABS, ASR, ESP und außerdem

Fahrer- und Beifahrerairbag zum Einsatz. Besonderen Wert legen die Wochner-Konstrukteure auf ihre solide GfK-Sandwich-Kabinenkonstruktion mit 43 Millimeter Gesamtwandstärke sowie einer 48 Millimeter dicken Bodenplatte mit GfK-Unterseite und RTM-Schaumisolierung.

Während die Shiva-Baureihe ab 2009 auf dem 3,5-Tonnen-Fahrgestell zu haben sein

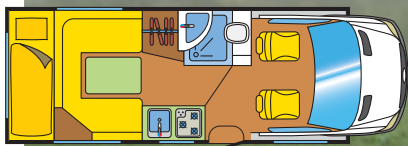
wird, ist die Xantos-Serie aktuell auf das 4,6-Tonnen-Chassis des Sprinter aufgebaut. Die Shiva-Modelle werden auf dem Alko-Tiefrahmenchassis vom Produktionsband rollen

Zu Preisen zwischen 99.300 und 106.400 Euro sind die vier 6,80, 7,30, 7,80 und 8,30 Meter langen Xantos-Modelle zu haben. Die Preise für

die Shiva-Baureihe stehen noch nicht fest. Hochwertig verarbeitet und mit einer gehobenen Ausstattung versehen werden aber auch sie sein, winterfest ebenfalls.

W Wochner Mobil,
Tel.: 07544/959060,
www.wochnermobil.de





Dreierpack

Hehn Mobil

Ab
52.650,-

Hersteller Hehn Mobil aus Duisburg baut gleich drei Alkovenmobile auf Mercedes-Sprinter-Basis. Dabei geht das Unternehmen beim Kabinenaufbau konventionelle Wege und setzt auf Alublech in Sandwichbauweise mit Holzgerippe und Styropor-Isolierung.

Zur Wahl stehen das 5,99 Meter lange und 52.650 Euro teure Hehn-Mobil 590 HS mit Heckrundsitzgruppe und das 6,23 Meter lange und 53.200 Euro teure Modell 620 HK mit Viererdinette, Längsbank, Heckbad und Heckküche. Der Dritte im Bunde heißt Hehn-

Mobil 650 HS-HG, misst 6,65 Meter in der Länge und kostet 56.850 Euro. Ihn statten die Duisburger Reisemobilhersteller mit einer Heckrundsitzgruppe aus, an die sich nach hinten ein quer eingebautes Einzelbett anschließt. Dazu gibt es eine Doppelbodenkonstruktion, die

zusätzlichen Stauraum bietet und die Wasseranlage frostsicher aufnimmt. Die Alkovenbetten fallen mit 210 mal 138 Zentimetern Liegefläche in allen Modellen akzeptabel aus.
Hehn Mobil, Tel.: 02065/77160, www.hehnmobil.de

Bimobil HD 370

Ab
78.595,-

Äußerst solide fertigt Bimobil sein 6,40 Meter langes und 78.595 Euro teures Alkovenmodell HD 370, das auf Mercedes Sprinter mit 150 PS Leistung basiert. Der Fünftonner besitzt einen 60 Millimeter starken Boden (GfK-Verbundplatte mit integriertem Gitterrohrrahmen) sowie eine 50 Millimeter dicke Isolierung aus RTM-Hartschaum. Die GfK-Wände und das Dach sind 45 Millimeter stark, die Kantenverbindungen werden mit überlappenden Spezialprofilen versiegelt, um ein Höchstmaß an Dichtigkeit zu erreichen.

Innen setzt Bimobil mit seinen hellen Tannensperrholzmöbeln samt massiven Fichtenholzleisten auf Solidität. Der skandinavisch angehauchte Einrichtungsstil verspricht ein hohes Maß an Gemütlichkeit.

Im Fall des HD 370 stattet Bimobil das Interieur mit einem



Harte Schale, weicher Kern

216 mal 150 Zentimeter großen und 74 Zentimeter hohen Alkovenbett aus. Dazu gesellen sich eine Vierersitzgruppe, eine große Längsküche und ein geräumiges Längsbad mit

integrierter Dusche. Im Heck thront ein 200 mal 75 Zentimeter großes und quer montiertes Einzelbett. Darunter ergibt sich noch eine geräumige Garage. Die Wasser- und Elektro-

anlage findet im beheizbaren Zwischenboden im hinteren Bereich des Alkovenfahrzeugs ihren Platz.

Bimobil, Tel.: 08106/99690, www.bimobil.com



Auf Knopfdruck geöffnet

Überschaubare Außenabmessungen und trotzdem viel Platz: Ein einstiger Concorde-Prototyp mit Slide-Out ist für Ron Doppegieter das ideale Fahrzeug.

Ursprünglich suchte Ron Doppegieter nach einem gewöhnlichen Integrierten, nicht zu groß für entspanntes Reisen und trotzdem eine gemütliche Herberge für sich, seine Frau Chantal und Tochter Meagan.

2003, auf dem Caravan Salon in Düsseldorf, kam der holländische Fabrikant aus Terneuzen mit Helmut Reimann, dem mittlerweile verstorbenen Seniorchef von Concorde, ins Gespräch. Schließlich zeigte der ihm einen Prototypen, den Concorde entwickelt, sich dann aber gegen eine Serienfertigung entschieden hatte. Basis war der Charisma I.

Der Clou des Fahrzeugs: ein Slide-Out. Das Einzelstück hatte es Ron Doppegieter angetan, und so wechselte 2005 das Reisemobil mit dem Erker, der sich um einen Meter ausfahren lässt, den Eigentümer.

Der 6,82 Meter kurze Prototyp rollt auf einem Mercedes Sprinter der letzten Generation, dessen 2,7 Liter großer Fünfzylinder-Turbodieselmotor 115 kW (156 PS) leistet. Im Heck des Integrierten hat Concorde über der Garage ein 2,05 mal 1,40 Meter großes Doppelbett quer platziert. Den Raum an der rechten Seitenwand davor nimmt die geräumige Nasszelle mit separater Dusche ein. Als Schlafplatz für Meagan senkt sich über dem Fahrerabteil ein zwar 217 Zentimeter langes, aber nur 80 Zentimeter breites Einzelbett herab.

Küchenblock und Rundsitzgruppe auf der linken Fahrzeugseite scheinen den Innenraum auf den ersten Blick einzuengen. Doch nur so lange, bis Ron Doppegieter einen Knopf am Bedienpaneel drückt. Dann bewegen sich Küche und



Ein Knopfdruck genügt, schon bewegen sich Küche und Sitzgruppe etwa einen Meter nach außen. Durch den Erker dringt viel Licht in den Innenraum.

Sitzgruppe langsam nach außen. Etwa eine Minute dauert dieses Schauspiel, bis der Elektromotor automatisch seine Arbeit einstellt. Jetzt bietet sich von der Sitzgruppe und vom Herd aus ein guter Rundumblick, denn der Slide-Out ist auf allen Seiten mit Fenstern bestückt. Die Mechanik des Auszugs ist einfach: Ein Elektromotor treibt über einen schmalen Zahnriemen zwei Spindeln an, die den Erker über Spindelmuttern verschieben. Dicke, teilweise doppelt liegende Dichtgummis versperren der Feuchtigkeit den Weg ins Innere des Fahr-

zeugs. „Mit der Technik gab es noch nie Probleme“, erzählt Ron Doppegieter, „nur unter dem Erker sieht es noch ein bisschen wild aus“.

Tatsächlich ist dem Fahrzeug unterhalb des Slide-Outs und hinter den Schürzen aus GfK noch das Prototypenstadium anzusehen: Ungenau zugeschnittene und vernietete



Ron Doppegieter und seine Familie genießen ihren einzigartigen Concorde auf jeder Reise.





Der Spindelantrieb des Slide-Out arbeitet zuverlässig und ist leicht zugänglich.

Bleche schränken die Funktion zwar nicht ein, stören aber sein ästhetisches Empfinden. Hier möchte Ron Doppegieter GfK-Blenden anfertigen lassen, die professioneller aussehen.

Auch sonst hat der Fabrikant für Dichtungen, Rohrsysteme und Hydraulik das Fahrzeug genau seinen Wünschen angepasst. Die Polster im Innenraum ließ er mit Leder beziehen, und selbst das Armaturenbrett zierte feines Alcantara.

Unterwegs kennt Ron Doppegieter keine Versorgungspro-

bleme. In der Heckgarage hält eine mit Methanol betriebene 50-W-Brennstoffzelle von SFC die Bordbatterie bei Laune. Dies ist wichtig, damit sich der Erker auch nach längerer Rast problemlos einfahren lässt. Bei Stromausfall hilft eine aufsteckbare Handkurbel.

Die Außenspiegel des Charisma I waren Ron Doppegieter zu klein. Daher bestellte er sich bei Concorde zwei Exemplare der größeren Fahrzeugmodelle. Um sie zu montieren, ließ er in seinem Betrieb zwei spezielle Dachhalterungen anfertigen. Mehrere Reisen – unter anderem an den Atlantik bei Bordeaux – haben Ron und seine Familie schon unternommen. Ihr kostbares Einzelstück genießen die Doppegieters bei jeder Fahrt. Übrigens: Der Concorde Charisma I ist nicht Rons einziges Schätzchen. In der großen Scheune neben seinem Wohnhaus wartet ein alter Constructam-Wohnwagen aus den sechziger Jahren auf seine Restaurierung. Dieser Caravan passt prima zum topgepflegten, alten Volvo PV444, der unter einer Stoffhaube ebenfalls in der Scheune vor sich hin schlummert. Aber das ist eine andere Geschichte. *Mathias Piontek*



Die Halterungen der neuen Außenspiegel stammen aus dem Hause Doppegieter.

Technische Daten

Basisfahrzeug:

Mercedes-Benz Sprinter mit Fünfzylinder-Turbodieselmotor, 2.685 Kubikzentimeter Hubraum und 115 kW (156 PS), Sprint-Shift-Automatikgetriebe auf Hinterachse mit Zwillingsbereifung, Tempomat.

Maße und Gewichte: Außenmaße (LxBxH): 682 x 228/330 x 330 cm. Leergewicht: 3.958 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Zuladung 642 kg.

Betten: Heckbett: 205 x 140 cm, Hubbett: 217 x 80 cm.

Ausstattung: Slide-Out, Kühlschrank 140 Liter, Herd dreiflammig mit Piezo-Zündung, Alde Compact-3000-Warmwasserheizung, Brennstoffzelle 50 Watt von SFC, Lederausstattung.

Erstzulassung: 13. September 2002.





Die Beine Ihres Hauses

Reifen sind ein wesentliches Element für die Sicherheit – deshalb zahlt sich solides Reifenwissen für jeden Reisemobilisten aus.

Die Anforderungen an die Reifen rollender Urlaubsdomizile sind ausgesprochen vielschichtig. Sie müssen auf vergleichsweise geringen Kontaktflächen alle im Fahrbetrieb entstehenden Kräfte auf die Fahrbahnoberfläche übertragen. Zugleich übernehmen Reifen dank ihrer elastischen Flanken Federungs- und Dämpfungsaufgaben und tragen so ganz wesentlich zum Fahrkomfort bei. Außerdem müssen Reifen die ganze Last des Fahrzeuggewichts wegstecken – gerade bei schweren Reisemobilen keine leichte Aufgabe.

Doch Reifen sind Verschleißartikel. Grundsätzlich bestimmen Fahrstil, Beladung des Fahrzeugs und die Pflege (Luftdruck!) die Haltbarkeit. Ungewöhnliche Verschleißmerkmale deuten dabei auf Mängel am Reifen oder am Fahrzeug hin: Für kleine Abplatzungen rund um die Lauffläche können defekte Stoßdämpfer die Ursache sein. Übermäßiger Verschleiß der Laufflächenmitte entsteht durch zu hohen, beiderseits stark abgefahrene Reifenschultern hingegen durch zu geringen Fülldruck. Einseitig abgefahrene Laufflächen sind



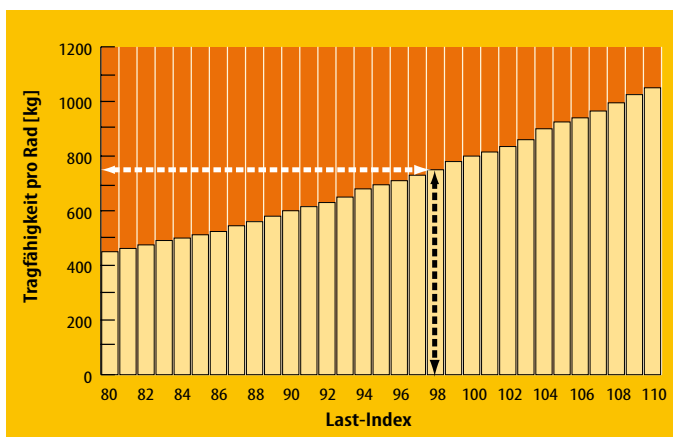
Markierungen auf der Seitenwand des Reifens zeigen die Stellen auf der Lauffläche, an denen sich Abriebindikatoren befinden.



Alarmzeichen dafür, dass etwas mit der Fahrwerksgeometrie nicht stimmt.

In der EU gilt für Reifen die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 mm, die über den gesamten Reifenumfang eingehalten werden

muss. Selbst ohne Profiltiefenmesser ist die Verschleißgrenze erkennbar, denn im Profilgrund der Lauffläche sind Abriebindikatoren (Tread Wear Indicator, TWI) vorhanden. Die bilden bei 1,6 mm Restprofiltiefe schmale, durchgehende Stege. Die



In diesem Diagramm lässt sich die Tragfähigkeit eines Rades dem jeweiligen Last-Index zuordnen. Ein Index von 98 bedeutet fast 800 kg Tragfähigkeit.

Lage dieser Indikatoren ist auf der Seitenwand durch Dreiecke, die Buchstabenkombination TWI oder durch kleine Firmensymbole gekennzeichnet. Aus Sicherheitsgründen sollten Reifen jedoch deutlich früher ausgetauscht werden.

Reifenbezeichnungen besser verstehen

Jeder Reifen weist eine Reihe von Daten auf, die auf der Seitenwand in Beschriftungen, Zahlen und Codes einvulkanisiert sind. Wer neue Reifen braucht, muss sich nach diesen Angaben (und denen im Fahrzeugschein) richten und vor allem die Dimension und die so genannte Betriebskennung beachten. Diese ist in aller Regel nahe der Dimensionsangabe einvulkanisiert. Sie setzt sich aus der zwei- oder dreistelligen Tragfähigkeitskennzahl (dem Load-Index, LI)

Geschwindigkeitssymbol GSY/Speed-Index SI

SI	km/h
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
H	210
V	240
W	270
Y	300
ZR	über 240

Für schnelle Mobile wichtig: Welche Geschwindigkeit verkräften Reifen?

und einem Buchstaben (dem Geschwindigkeits-Symbol, GSY, auch Speed-Index, SI, genannt) für den maximal zulässigen Geschwindigkeitsbereich zusammen. Beim Reifentausch müssen Reifen verwendet ►



Aus den Endziffern der DOT-Angabe kann das Reifenalter ermittelt werden.

werden, die über die erforderliche Mindesttragfähigkeit verfügen. Faustregel: Zulässiges Gesamtgewicht geteilt durch Anzahl der Räder ergibt Mindesttragfähigkeit des Reifens.

Bei Reisemobilen gilt es im Zweifelsfall, die maximalen Achslasten als Berechnungsgrundlage heranzuziehen.

Bei zwei durch einen Schrägstrich getrennten Angaben für den Load-Index gilt die erste Zahl für den Einsatz als Einzelbereifung, die zweite Zahl nennt das Limit für Zwillingsbereifungen.

Die entsprechenden Werte für die Tragfähigkeit gelten immer pro Rad und können ebenso wie der Speed-Index in Tabellen nachgeschlagen werden.

Wie alt darf ein Reifen sein?

Alle Reifen altern aufgrund physikalischer und chemischer Prozesse, wodurch ihre Funktionstüchtigkeit beeinträchtigt wird. Das gilt besonders für nicht oder wenig gefahrene Reifen. Sie verspröden vorzeitig, weil nur im Fahrbetrieb chemische Weichmacher in der Gummimischung aktiviert werden. Wohnmobilreifen sollte man daher nach sechs, spätestens nach acht Jahren ausmustern. Dies gilt auch dann,

wenn das Profil gerade noch akzeptabel ist.

Das Reifenalter kann anhand der Buchstabenfolge „DOT“ und den anschließenden Ziffern entschlüsselt werden. Wichtig für die Altersbestimmung sind deren letzte vier; sie geben Aufschluss über Produktionswoche und -jahr nach dem Schema „WWJJ“. 5006 kennzeichnet somit einen Reifen aus der 50. Woche 2006. Vor dem Jahr 2000 waren dreistellige DOT-Endziffern üblich (WWJ).

Vorbeugende Maßnahmen: Reifenschäden sicher vermeiden

Reifen sind komplexe High-Tech-Produkte, aufgebaut aus einer Vielzahl an Komponenten, die unterschiedlich anfällig für Beschädigungen sind. Der Reifenunterbau etwa kann durch einen Klemmschock an der Bordsteinkante Schaden davontragen. Oder die Gummimischung der Lauffläche leidet beim Kontakt mit Kraftstoffen oder Öl. Im Extremfall kann sogar der harte Strahl eines Hochdruckreinigers, aus kurzem Abstand auf die Reifenflanke gehalten, diese verletzen.

Der Laie kann manche Reifenschäden erkennen, etwa wenn sich nach einem Klemmschock an der Flanke eine Beule



Killer Bordsteinkante und Co.: Ein Klemmschock schädigt die Reifenflanke.



Fahren mit zu wenig Luft führt schnell zum Totalausfall – Reifenplatzer drohen!

Klartext für die Reifenflanke

Die Dimensionsangabe eines Reifens setzt sich zusammen aus:

- 1 der Laufflächenbreite in Millimeter (hier 215 mm)
- 2 dem Breiten-Höhen-Verhältnis (hier 75 Prozent, ein 75er-Querschnitt)
- 3 der Reifenbauart (hier R = Radialreifen/Gürtelreifen)
- 4 dem Reifen-Innendurchmesser in Zoll, gleichzeitig Felgen-Neandurchmesser (hier 16 Zoll).
- 5 eventuell einer Zusatzangabe für erhöhte Tragfähigkeit (hier C für „Commercial“, kann aber auch reinforced für „verstärkt“ sein).

Für Freizeitfahrzeuge besonders wichtig ist die **Betriebskennung**. Sie besteht aus:

- 6 dem Last- oder Load-Index LI (hier 113/111) und
- 7 dem Geschwindigkeits-Symbol GSY oder Speed-Index SI (hier Q).



bildet, wenn durch Kontakt mit Kraftstoff oder Öl das Gummi aufquillt oder wenn schleichende Luftverluste auf einen eingefahrenen Fremdkörper hindeuten. Deshalb die Reifen regelmäßig auch optisch begutachten und im Zweifelsfall unbedingt einen Reifenfachmann hinzuziehen.

Häufigste Ursache für Schäden an Reisemobilreifen ist jedoch ein vernachlässigter Reifenfülldruck. Tatsächlich lässt sich die Mehrzahl der in der Praxis auftretenden Reifendefekte eindeutig auf zu geringen Fülldruck zurückführen.

Gut gefüllt ist immer auch gut gefahren

Wohnmobilreifen werden meist Höchstleistungen abverlangt, speziell was die Tragfähigkeit angeht – doch nicht der Reifen trägt das Gewicht des Fahrzeugs, sondern die in ihm eingeschlossene Luft. Wird mit

zu wenig Luft in den Reifen gefahren, wälkt es diese über Gebühr durch, was zu starker Erwärmung und im schlimmsten Fall zum Totalversagen führt. Speziell Langstreckenfahrten in den Sommerurlaub bei hohen Außentemperaturen und unter hoher Auslastung des Fahrzeugs erhöhen die Beanspruchung. Ein zu geringer Reifenfülldruck ist dabei mit bloßem Auge praktisch nicht zu erkennen. Umso wichtiger ist die regelmäßige Druckkontrolle. Die Reifen müssen bei der Prüfung



Niemals ohne: Ventilkäppchen unbedingt immer aufschrauben.



Sichtbare Beulen deuten auf einen defekten Reifenunterbau hin.

noch kalt sein, denn im Fahrbetrieb führt die Erwärmung zwangsläufig zum Druckanstieg. Keinesfalls an warmen Reifen dann Luft ablassen.

Aufs Ventil achten

Auch den Reifenventilen sollte Aufmerksamkeit geschenkt werden, denn sie können mitunter ein gewisses Ri-

siko bergen – vor allem bei Wohnmobilen, wenn Reifendrucke von bis zu 5,2 bar vorgeschrieben sind. Gummiventile einfacher Bauart (etwa TR 414) sind für Personenwagen zwar völlig ausreichend, dürfen laut Norm aber nur bis 4,5 bar verwendet werden. Bei Wohnmobilen kann somit der Einsatz falscher Ventile zum plötzlichen

Luftverlust mit Zerstörung des Reifens führen.

Im Fahrbetrieb, vor allem bei Geschwindigkeiten von über 110 km/h, tritt außerdem der Effekt auf, dass sich das Gummiventil unter dem Einfluss der Fliehkräfte so stark nach außen biegt, dass es am Felgenhorn anliegt. Die Abdichtung des Ventilfußes in der Felge ist damit nicht mehr garantiert, dadurch kann ebenfalls die Luft entweichen. Zudem treten bei Bremsvorgängen vielfach hohe Temperaturen auf, die zur Alterung (Versprödung) der Gummiventile beitragen.

Empfehlenswerte Alternativen zu den schwächer ausgelegten Pkw-Ventilen sind solche der 600er-Serie für Drücke bis etwa 7 bar oder – als beste Lösung – Metallventile.

Und nicht zuletzt kommt auch dem Ventilkäppchen eine wichtige Aufgabe zu: Es schützt vor dem Eindringen

von Schmutz und Feuchtigkeit. Das feine Innenleben eines Ventils kann nämlich leicht Schaden nehmen, es dichtet dann nicht mehr richtig ab. Die Folge: schleichender Luftverlust. Ventilkäppchen haben somit durchaus einen technischen Sinn; achten Sie darauf, dass sie immer ordentlich aufgeschraubt sind.

Tipp: Notieren Sie den vorgeschriebenen Reifenfülldruck für Ihr Fahrzeug auf einen Zettel und stecken Sie diesen zum Fahrzeugschein, dann haben Sie immer die korrekten Werte zur Hand.

Spezialfall: Standplatten

Wird ein Freizeitmobil längere Zeit – etwa den Winter über – abgestellt, besteht die Gefahr, dass sich an der Reifenauflandsfläche dauerhafte Abplattungen bilden. Abhilfe verschaffen ein höherer Fülldruck und das Bewegen des ►



Luftdruckkontrolle – eine der wichtigsten und einfachsten Maßnahmen zur Gesunderhaltung der Reifen. Aber bitte auf korrekten Druck achten.

gend oder an Haken frei an der Wand hängend gelagert, Reifen ohne Felge lagert man dagegen am besten stehend.

Reifen-Reparaturen

Wenn eine Beschädigung an einem Reifen zu sehen ist, zum Beispiel eine Blase, ein Bruch oder ein Schnitt, der die Karkasse freilegt, oder wenn der Reifen einen heftigen Stoß erhalten hat (etwa an einem Bordstein), muss er demontiert und sobald wie möglich von einem Reifenfachmann untersucht werden.

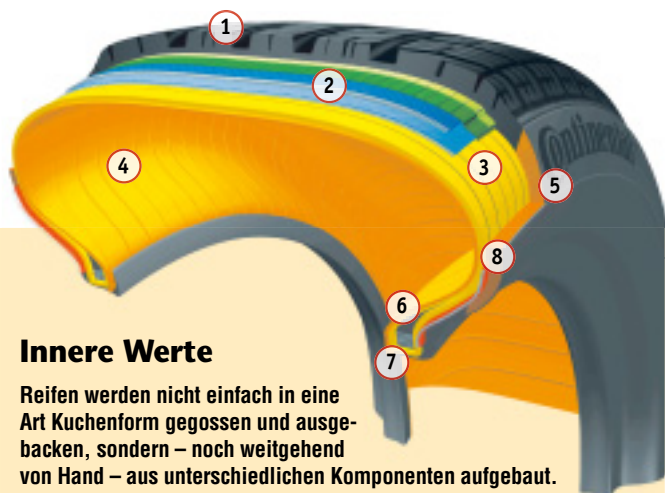
Nur er entscheidet, ob ein Reifen repariert werden kann. Das Einlegen eines Schlauches zum Abdichten eines schlauchlosen Reifens ist generell unzulässig. Durch die Schadstelle dringen Feuchtigkeit und Schmutz ein, die den Reifen zerstören können.

Dieter S. Heinz



Metallventile eignen sich besonders gut für Reifen, die mit einem hohen Fülldruck gefahren werden müssen.

Fahrzeugs alle paar Wochen etwa um eine Viertel Radumdrehung. Etwas aufwändiger ist es, das Fahrzeug aufzubocken, um die Reifen zu entlasten. Doch Obacht: Wer das Fahrzeug am Rahmen oder über die Kurbelstützen abstützt, zwingt den Aufbau womöglich in eine ungünstige Torsion und beschädigt ihn. Besser ist es, lediglich die Achsen mit entsprechenden Stützvorrichtungen zu entlasten. Wer ganz sicher gehen will und die Möglichkeit hat, montiert während der Standmonate einen alten, nicht mehr fürs Fahren benutzten Reifensatz, um seine Reisereifen zu schonen. Auf Felgen montierte Reifen werden im Übrigen lie-



Innere Werte

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

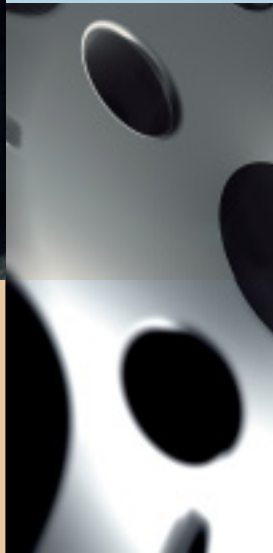
- 1 Laufstreifen (mit dem einvulkanisierten Profil für gute Straßenhaftung und Wasserverdrängung),
- 2 Stahlcord-Gürtellagen (die optimieren Fahrstabilität und Rollwiderstand und werden bei Pkw-Hochgeschwindigkeitsreifen noch mit einer zusätzlichen Spulbandlage abgedeckt) und der Karkasse mit:
- 3 Textilcordeinlage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



Immer dabei: der Copilot

Dieser Beitrag entstammt dem „Copilot“, das der Händlerverband DCHV (Deutscher Caravanning-Handels-Verband) herausgibt. Das Buch, das allen Reisemobilisten spannende Informationen liefert, erscheint zur CMT 2008. Sie erhalten es bei Mitgliedsbetrieben des DCHV (Liste im Internet unter www.dchv.de) und beim Dolde-Medien Verlag für 9,90 Euro.





Glanzparade

*Alufelgen: Zierde oder sinnvolles Zubehör?
Reisemobil International zeigt Potenzial und
Grenzen der schicken Rundlinge auf.*

Es gibt Dinge, die wirklich keiner braucht und doch viele gerne hätten. Exklusive Diamantringe beispielsweise, sündteure Designerschuhe oder das begehrte Schweizer Prunkstück fürs Handgelenk. Auf der Wunschliste von Reisemobilfahrern hingegen stehen Alufelgen weit oben, die schicken Zierräder sind noch immer modern. Aber: Treffen sich hier vielleicht sogar Wunsch und Notwendig-

keit? Eine Frage, die Ästheten mit einem klaren Ja beantworten. Denn mit Alufelgen sehen ältere Reisemobile plötzlich wieder erstaunlich elegant aus, neue Fahrzeuge wirken noch eine ganze Spur exklusiver.

Doch es gibt sehr viel pragmatischere Gründe, sich für die hübschen Rundlinge zu entscheiden: Die meisten Alufelgen, insbesondere die mit großen Lüftungslöchern,

lassen sich im Handumdrehen reinigen und mit Minimalaufwand pflegen. Und wenn nach wenigen Jahren auf so mancher Stahlfelge schon erste Rostblumen blühen, erstrahlt die Alufelge meist noch im schönsten Glanz. Wer sich nur diese kleine optische Aufwertung seines Fahrzeugs wünscht, hat es bei der Umrüstung vergleichsweise einfach – wenn er die Felgen mit serienmäßiger Dimension und Traglast wählt. In diesem Fall reicht die ABE des Felgenherstellers (keine Eintragung beim TÜV nötig), und auch die vorhandenen Reifen passen problemlos. Die gleiche Dimen-

sion schließt übrigens nicht nur Breite und Größe der Felge ein, sondern die Einpresstiefe (siehe Kasten „Kleines Felgenlexikon“). Schlichtes Optik-Tuning geht also vergleichsweise leicht von der Hand.

Es gibt aber durchaus technische Gründe, die für eine Umrüstung sprechen. Beispielsweise bei Fahrzeugen, die ihren Fahrer mit teigigem, schwammigem Fahrverhalten, mangelndem Geradeauslauf oder massiver Seitenwindanfälligkeit strapazieren. Hier kann der Wechsel der Felgen- und/oder Reifengröße für ein verbessertes Fahrverhalten sorgen.

Vor dem Kauf neuer Felgen muss das Augenmerk allerdings auf anderen Fahrwerkskomponenten ruhen, etwa Federung und Dämpfung. Weiche Federn oder kaputte Dämpfer müssen in jedem Fall ersetzt oder durch eine Zusatzluftfederung unterstützt werden. Erst wenn am Fahrwerk alle Schwächen ausgemerzt sind, lohnt es sich, über eine Investition in Zierräder nachzudenken.

Dann allerdings bieten sich zahlreiche Möglichkeiten, auch wenn das Angebot im Vergleich zu Pkw-Größen eher dünn ist. Der Grund hierfür liegt in der notwendigen Traglast der Nutzfahrzeug-Alus.

Damit die Auswahl etwas leichter fällt, hat REISEMOBIL INTERNATIONAL in der Tabelle auf Seite 88 die interessantesten Modelle für Reisemobile aufgeführt. Welche Felge für welches Fahrzeug in Frage kommt, entscheidet in erster Linie der Felgenhersteller. Denn er muss bei Abweichungen von den Originalmaßen ein Gutachten für jede einzelne Felgen-/Fahrzeugkombination erstellen

lassen. Diese Notwendigkeit unterstreicht Thomas May-Englert von Renault Deutschland. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass Reisemobile im Rahmen einer Stufengenehmigung homologiert werden und Aufbauhersteller eigene Kfz-Briefe erstellen. Daher erteilt Renault keinerlei Freigaben für geänderte Rad-/Reifen-Kombinationen, die werksseitig nicht geprüft und homologiert sind. Ein Sachverhalt, der übrigens für alle Basisfahrzeuge gilt.

Ist diese Hürde einmal genommen, stellt sich die Frage nach der perfekten Dimension für das jeweilige Fahrzeug. Diese Dimension setzt sich aus drei Parametern zusammen: Breite und Höhe der Felge sowie deren Einpresstiefe. Während die beiden ersten Parameter allgemein bekannt sind, bleibt die Einpresstiefe für die meisten Reisemobilisten eine große Unbekannte. Sie beschreibt den Abstand von der inneren Auflagefläche der Felge am Radträger des Fahrzeugs und der Felgenmitte. Felgen, die in Breite und Höhe identisch ►



Spurverbreiterung

Viele Reisemobile rollen mit ihren überbreiten Aufbauten auf verhältnismäßig schmaler Spur daher. Das wirkt optisch eigenartig und hat fahrtechnische Nachteile: Die Fahrzeuge reagieren deutlich stärker auf Seitenwind oder auch Langrillen. Distanzscheiben sorgen hier für Abhilfe – schnell und günstig. Fix lassen sie sich zwischen Radträger und Felge montieren (ausreichend Raum im Radkasten vorausgesetzt). Zwei Stück gibt's beispielsweise bei Goldschmitt ab 149 Euro.





	Brabus Monoblock E	CW Modell CD	CW Modell CG	CW Modell CV	CW Modell CWC
Felgen- größen	8,0 x 18	7,0 x 15 7,0 x 16	6,0 x 15 6,0 x 16 6,5 x 16	6,5 x 16 8,0 x 16	6,5 x 16
Preis	700 Euro	153/167 Euro	ab 141 Euro	167/185 Euro	167 Euro
Traglast	1250 kg	1000 - 1150 kg	1125 - 1350 kg	1000/1150 kg	1000 - 1215 kg
Einpress- tiefe (ET)	53 mm	30 - 50 mm	50 - 68 mm	30 - 50 mm 15 - 31 mm	40 - 60 mm
Fahr- zeuge	Sprinter	verschiedene	verschiedene (auch Ford Transit und Iveco)	verschiedene	verschiedene (auch Ford Transit und Iveco)

sind, können voneinander abweichende Spurbreiten aufweisen. Genau das wünscht sich so mancher Camper, denn einige Reisemobile kommen auf erstaunlich schmaler Spur daher, was nicht nur komisch aussieht, sondern bei Geradeauslauf und Seitenwindanfälligkeit Nachteile birgt. An solchen Fahrzeugen können Felgen mit geringerer Einpresstiefe sinnvoll sein – sie verbreitern die Spur und stellen das Reisemobil auf ein stabileres

Fundament. Der gleiche Effekt lässt sich bei Stahlfelgen auch mit Distanzscheiben erzielen, den so genannten Spurplatten.

Wie weit die Spurweite erweitert werden muss, sollte mit Hilfe eines Fachmanns ermittelt werden, denn eine Spurweitenänderung, die einem Fahrzeug zu perfektem Fahrverhalten verhilft, sorgt bei einem anderen für mehr Frust als Lust. Erklärung: Eine Vergrößerung der Spurweite an der Vorderachse verbessert zwar den Geradeauslauf, lässt die Reifen aber sensibel auf Spurrillen reagieren. Die Umrüstung gleicht also der Suche nach dem besten Kompromiss.

Breite Spur, breiter Reifen? Als martialisch anmutender Tuning-Gag etwas verpönt, birgt schon eine etwas breitere Felge mit dem entsprechenden Reifen aber auch durchaus Potenzial fürs Reisemobil. Das liegt an der Tragfähigkeit: Der breitere Reifen innerhalb einer Reifengattung glänzt meist mit höherer Traglast und somit größeren Sicherheitsreserven.

Bei ausreichendem Abstand zur zulässigen Radlast kann nun bei einigen Reifen der Luftdruck reduziert und dadurch der Fahrkomfort erhöht werden. Geschäftsführer Wolfgang Krause von KLS-Alufelgen empfiehlt daher: „Wer sich bei leichten Reisemobilen besseren Komfort wünscht, sollte unbedingt auf breitere, tragfähigere Reifen setzen. Sie erlauben niedrigeren Luftdruck bei gleicher Tragfähigkeit. Der Komfortgewinn fällt meist enorm aus.“ Der Reifendruck muss aber stimmen. So verweist Krause darauf, sich unbedingt an den Vorgaben des Herstellers zu orientieren. Bei zu geringem Druck drohen Überhitzung und Defekt des Reifens. Markus Mairon, Entwicklungsingenieur beim Fahrwerkspezialisten Goldschmitt, rät zudem, die tatsächliche Radlast zu ermitteln und den Luftdruck entsprechend anzugleichen. Dann passt's perfekt.

Ob neben der Erhöhung der Felgenbreite auch die der Felgenhöhe sinnvoll ist, muss im Einzelfall geklärt werden.



Schicke Optik für wenig Geld:
Günstige Radblenden aus Aluminium werten das Fahrzeug enorm auf.

Der Vorteil liegt auf der Hand: Durch den niedrigeren Querschnitt (flachere Reifenhöhe) erhöht sich theoretisch die Lenkpräzision, zudem könnte das Fahrzeug deutlich mehr Stabilität haben, beides allerdings zu Lasten des Komforts. Zudem sollte der interessierte Käufer berücksichtigen, dass das Reifenangebot für größere Felgen teils schmaler ausfällt und er zudem sehr viel tiefer in die Tasche greifen muss.

Alufelgen werten also ein Reisemobil nicht nur optisch enorm auf. Bei ent- ▶

Goldschmitt-Felgen

Fahrwerkspezialist Goldschmitt (Infos unter www.goldschmitt.de) bietet alle CW-Felgen auch unter eigenem Namen an. Der Vorteil dieser Bezugsquelle? Die Mitarbeiter aus Höpfingen verfügen über viel Know-how in Sachen Reisemobil und können bezüglich Felgengröße und Spurverbreiterung kompetent beraten.





CW Modell CY	Fiat- Alufelge	Hymer- Alufelge	KLS Indestra	KLS Turemo* 817 und 820
6,5 x 15	6,0 x 15 6,0 x 16	6,5 x 15 6,5 x 16	7,0 x 15 7,5 x 16	8,0 x 17 8,0 x 20
153 Euro	170/184 Euro	189/199 Euro	205/230 Euro	310 / 410 Euro
800 - 1150 kg	k. A.	1250 kg	1150 / 1250 kg	1350 / 1450 kg
48 - 55 mm	68 mm	60 mm 55 und 60 mm	35 und 50 mm	35 und 50 mm
verschiedene (auch Iveco)	Ducato / Ducato Maxi	Fiat Ducato, Mercedes Sprinter, Ford Transit, Renault Master	verschiedene (auch Iveco)	verschiedene (auch Iveco)

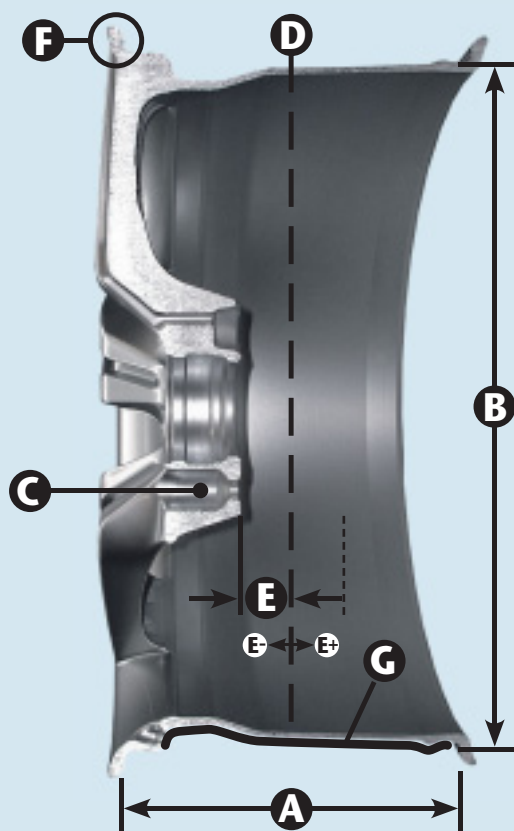
* bei Kraus als „Sun Remo“ im Angebot

Kleines Felgenlexikon

Einpresstiefe, Lenkrollradius und Lochkreis: Die meisten Reisemobilfahrer haben diese Begriffe schon einmal gehört, würden beim Versuch, sie zu definieren, aber wahrscheinlich doch etwas straucheln. Reisemobil International erklärt die wichtigsten Begriffe rund um den Rundling.

Die Einpresstiefe (ET) beschreibt den Abstand zwischen der Felgenmitte und der inneren Auflagefläche der Felge auf der Radnabe (meist Bremstrommel oder Bremsscheibe). Die Einpresstiefe beträgt 0, wenn die Auflagefläche exakt mit der Felgenmitte fluchtet. Bei einer positiven Einpresstiefe verschiebt sich die Auflagefläche der Felge

vom Nullpunkt in Richtung Fahrzeugmitte. Die Einpresstiefe wie in der Skizze wird mit negativem Vorzeichen angegeben. Somit ergibt sich aus einer großen Einpresstiefe eine schmale Spurweite, aus einer kleinen Einpresstiefe eine breite Spurweite. Einpresstiefe bildlich erklärt: Wer neben seinem Reisemobil steht und die Felge auf die Aufnahme presst, erhöht die ET.



A – Felgenbreite
B – Felgendurchmesser
C – Bohrung Radbolzen
D – Felgenmitte
E – Einpresstiefe (hier negativ / E-)
F – Felgenhorn
G – Felgenbett

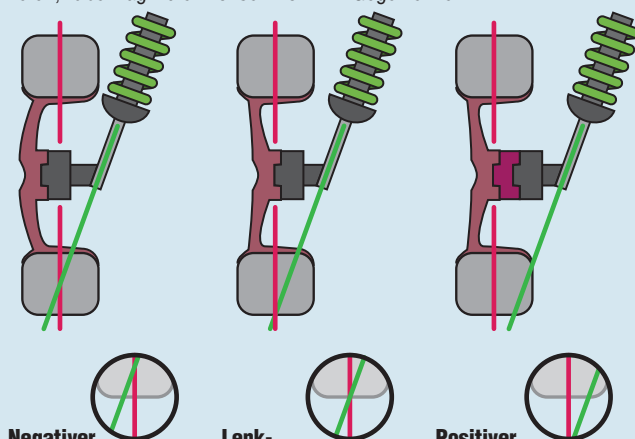
Was versteckt sich hinter der Felgenbezeichnung 6J x 16 H2 ET 35, LK 5/118?

- 6 = Felgenbreite in Zoll, gemessen von Felgenhorn zu Felgenhorn
- J = Felgenhornausführung (J entspricht 17,3 mm, eine unsymmetrische Tiefbettfelge)
- 16 = Felgendurchmesser in Zoll
- H2 = Hump, ein auf der Felgenschulter umlaufender Höcker, der verhindert, dass der Reifen bei zu niedrigem Luftdruck oder bei starken Querbelastungen von der Felge rutscht
- ET = Einpresstiefe (s. linkes Bild, hier mit negativem Vorzeichen)
- LK = Anzahl der Bolzenlöcher/Durchmesser des Lochkreises in mm, der durch die Mitte der Befestigungslöcher läuft

Und: Schlussendlich muss noch der Durchmesser der Radnabenbohrung (zentrale Bohrung) zum Fahrzeug passen.

Der Lenkrollradius oder Lenkrollhalbmesser bezeichnet an gelenkten Achsen den Abstand einer virtuellen Linie der Lenkdrehachse zur Mitte der Radaufstandsfläche. Beim Pkw wird aufgrund des spurstabilisierenden Geradeauslaufs der negative Lenkrollradius favorisiert, bei den Basisfahrzeugen für Reisemobile liegt der Lenkrollradius meist nahe null. Einflüsse der Fahrbahn und/oder fahrzeugbedingte Kräfte, die etwa bei einem Reifendefekt auftreten, überträgt die Achse nicht

auf die Lenkung. Verwendet man nun Alufelgen mit deutlich geringerer Einpresstiefe und somit breiterer Spur, generiert man einen größeren, positiven Lenkrollradius. Effekt: Das Fahrzeug präsentiert sich mit tollem Geradeauslauf, reagiert aber empfindlich auf Spurrillen. Beim Bremsen mit unterschiedlicher Reibhaftung der Reifen zieht das Fahrzeug zur Seite mit der besseren Traktion – das erfordert Gegenlenken.



Negativer Lenkrollradius
⊕ fahrstabilisierend auch ohne Eingreifen des Fahrers
⊖ Steine und Schlaglöcher schlagen nicht auf Lenkung durch

Lenkrollradius 0
⊕ überträgt Fahrbahn- und Fahrzeugkräfte nicht an Lenkung
⊖ hoher Kraftaufwand, um stehendes Fahrzeug zu lenken

Positiver Lenkrollradius
⊕ guter Geradeauslauf auf ebener Fahrbahn
⊖ Reifen läuft Spurrillen hinterher, beim Bremsen teils Gegenlenken nötig

sprechender Dimension und passenden Reifen können sie zu enormer Verbesserung des Fahrverhaltens beitragen. Interessenten müssen allerdings zwei Grundsätze beherzigen:

Eine fachmännische Beratung zählt sich aus – und weniger ist oft mehr. Breit und groß kann, muss aber nicht das Optimum darstellen (siehe Vergleichstest ab Seite 38). Wer zu Gunsten

eines verbesserten Fahrverhaltens Felgen mit geänderten technischen Eckdaten (Höhe, Breite oder Einpresstiefe) montiert, sollte noch ein paar Euro extra vorhalten – für die Kon-

trolle der Sturz- und Spureinstellung. Denn die liegt bei Reisemobilen oftmals im Argen. Doch das ist eine andere Geschichte. Und die soll später geschrieben werden. **kk**



Schaufenster

Becker lenkt den Blick auf das legendäre Mexico – jetzt neu im Retro-Look, Fritz-Berger blickt mit neuem Rückfahrvideosystem hinter das Fahrzeug.



1

1 Becker Mexico Die Rückkehr einer Legende, eine Hommage an Style und Eleganz der 60er Jahre: Doch das neue Mexico kann mehr. Es präsentiert eine perfekte Symbiose aus modernster Technologie und Retro-Design. Hier bleiben keine Wünsche offen. Preis: 999 Euro (www.movera.com/www.becker.de).

Sunware Fox Laderegler und Fernanzeige Eine clevere Kombi: Die Laderegler Fox 220 und 320 informieren über Ladestrom der Solaranlage und Ladezustand der Batterie, über die Fernanzeige Fox-MD1 lassen sich Parameter der Regler einstellen und sogar der von den Solarmodulen erzeugte Strom erkennen. Preise der Komponenten: zwischen 120 und 140 Euro. Infos zum System: www.sunware.de.



2

3 Fritz Berger Campingtoilette Exklusiv bietet Fritz Berger die pfliffige Toilette mit 15-Liter-Frisch- und 20-Liter-Abwassertank an. Inklusive Halter fürs Toilettenpapier und Handpumpe gibt's das ca. 4,6 Kilogramm leichte Örtchen für günstige 70 Euro. (www.fritz-berger.de).

3



4 Thule Wall Organizer Keinen Platz für den ganzen kleinen Krimsgams?

Der robuste Wall Organizer räumt auf, lässt sich für den Transport fix via Reißverschluss verschließen. Preis: faire 25 Euro (www.omnistor.com).

4



5 Rückfahrvideosystem Berger So fällt der Blick nach hinten leicht: Großer 7"-Monitor, beheizte Infrarot-Kamera mit CCD-Farbsensor



5

6



7



8



9



und breite Blickwinkel schärfen die Aussicht aufs Wesentliche. Spiegelfunktion, Lautsprecher und Multimedia-Vorbereitung runden das gute Bild noch ab. Für 399 Euro ein durchaus interessantes System (www.fritz-berger.de).

6 Garmins neue Vektorkarte **Garmin Topo Deutschland** auf CD-Rom kann Unglaubliches: Über 6.000 Kilometer markierte Fernwanderwege und Wanderrouen im detaillierten Maßstab 1:25.000. Dank dieser topographischen Karte lassen sich am PC spielend Touren planen, Höhenprofile erstellen und die Tour aufs GPS-Gerät überspielen. Preis: 199 Euro. Papierkarten würden ein Vielfaches kosten! (www.garmin.de).

7 **Votronic** bietet mit dem **CCD 150e** einen vollelektronischen Ladestromverteiler mit etlichen interessanten Sonderfunktionen an. So verteilt er den Ladestrom stets an die Batterie mit dem größten Bedarf, lädt die Starterbatterie fix und garantiert eine schonende Ladeerhaltung. Kostenpunkt: 225 Euro (www.votronic.de).

8 Mit dem **Komperdell Teleskop-Wanderstock** hat Movera ein superleichtes, dreiteiliges Gerät aus Titanal mit pfißiger Zusatzfunktion im Katalog. Wenn das Wetter mal nicht mitspielt, dreht man den Stock fix um, spannt ihn auf, und hält so in Sekundenschnelle einen voll funktionsfähigen Regenschirm in Händen. Der Preis liegt bei 40 Euro (www.movera.com).

9 **Cosypolo Heizstrahler** Der 115 Zentimeter hohe Cosypolo heizt im Vorzelt oder auf der Terrasse mächtig ein. Ein Piezozünder entfacht das Propan- und/oder Butangas (maximaler Verbrauch 550g/h), die Flamme strahlt ihre Wärme bis zu fünf Meter weit. Und keine Sorge: Sollte das stabil stehende Gerät doch einmal taumeln, stoppt eine Kippsicherung die Gaszufuhr ab einem Winkel von 45°. Den heißen Cosypolo gibt's für interessante 199 Euro (www.movera.com).



10



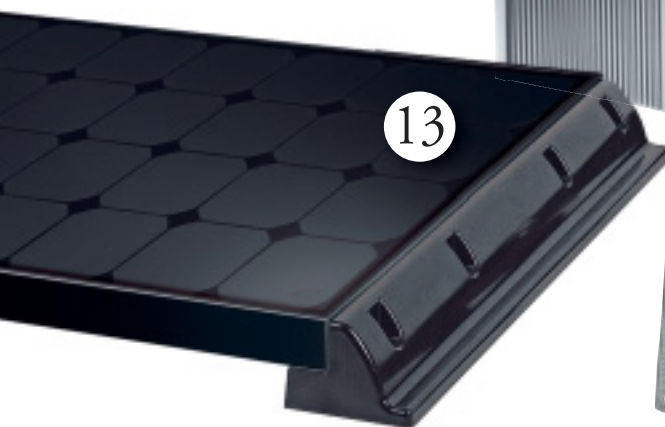
11



12



13



14



10 Tiremoni TM 210 hat den Reifendruck immer klar im Visier: Mit dem neuen Reifendruckkontrollsystem für Reisemobile lässt sich der Pannennursache Nummer 1, dem Reifenschaden, effektiv begegnen. 249 wirklich gut angelegte Euro (www.tpm-systems.com/www.movera.com). **11 Bo-**

lon Campingteppich Wer sagt, dass Campingteppiche nicht schick aussehen können? Der schwedische Hersteller Bolon beweist Geschmack und präsentiert seinen robusten, leicht zu transportierenden und für Schmutz durchlässigen Teppich fürs Vorzelt oder unter die Markise. Preise: ab 18 Euro der laufende Meter (Infos: www.bolon.se). **12 Notronix NX-5** Der Wächter für die Nacht: Das Notronix-Alarmsystem warnt vor Gas, Rauch oder bei Einbruch. Das System mit vielen optionalen, sehr interessanten Extras (Bewegungsmelder, Zusatzsirenen) gibt's ab 399 Euro, Infos bei www.movera.com. **13 Hybrid-Autark-**

System Ein cleveres Kombi-System für maximale Autarkie: Der MPP-Solarregler von Büttner schaltet die Brennstoffzelle erst zu, wenn die Solaranlage einen errechneten Bedarf nicht decken kann. Inklusive einem 100 Wp-MT-Solarmodul und MT 3000-H-Batteriecomputer startet das System bei 1.778 Euro, allerdings ohne Efoy-Brennstoffzelle (Infos: www.frankana.de/www.movera.com). **14 Maxview Sat-Receiver MXL20**

TV und Radio via Satellit im Reisemobil gefällig? Der Maxview

Receiver ist auf die gängigsten Satelliten wie Astra und Hotbird vorprogrammiert, bietet über 4.500 Programmspeicherplätze, die sich per Fernbedienung wählen lassen, und eignet sich für 12- wie 230-V-Betrieb. Inklusive eingebautem Sat-Finder, zwei Scart-, Chinch- und digitalem Audio-Ausgang gibt's den Maxview für 139 Euro (Infos: www.maxview.de).

15 Platz ist bekanntlich in der kleinsten Hütte. Besonders viel davon lässt sich mit Frankanas **Picknick-Set Alu** sparen. Bis zu sechs Personen können auf je zwei Alu-Bänken und Klapphockern Platz nehmen. Tisch und Bänke können natürlich vollständig zusammengeklappt werden. Preis: günstige 99 Euro (Infos: www.frankana.de). **16** Wie auch immer sich Blau anfühlt, das hübsche 16-teilige, aus leichtem, nahezu unzerstörbarem Melamin gefertigte Geschirrset **Blue Feeling** enthält vom Becher über den Eierbecher bis hin zur Brotzeitplatte alles für den kultivierten Gaumenschmaus. Na, dann: guten Appetit. Preis: attraktive 41 Euro (www.movera.com).



Aber sicher doch

Wer einige Ratschläge beherzigt und die richtigen Utensilien im Gepäck hat, darf damit rechnen, auf Reisen unbehelligt zu bleiben.

Gute Reise – ein gern gegebener Gruß. Doch mancher Urlaub endete schon mit Ärger, weil wichtige Dinge verloren gingen oder womöglich gestohlen wurden. Damit trotz dieses Risikos die Tour nicht zur Tortur wird, gibt Ihnen REISEMOBIL INTERNATIONAL außer dem wohl gemeinten Gruß noch ein paar gute Tipps mit auf die Fahrt in die dann hoffentlich schönste Zeit des Jahres.



Auf sicherer Spur

Nach stundenlanger Stadtbesichtigung mag es manchem schwer fallen, sein Reisemobil auf dem Parkplatz am Stadtrand wiederzufinden. Hier hilft das mobile Navigationsgerät. Einfach den Standort des Mobils speichern, bevor Sie in die Stadt gehen. Dann führt das Navi zielsicher wieder zurück.



Praktische Sache: Das mobile Navi weist den Weg zurück zum Mobil. Und klauen kann es während des Stadtbummels oder Spaziergangs auch niemand.



Hol Dir die Papiere

Reisepass, Personalausweis, Führerschein und Fahrzeugschein sollten während der Reise sorgfältig aufbewahrt werden. Schließlich hat ihr Verlust unangenehme Folgen. Mal abgesehen von der Lauferei und dem Papierkrieg auf den Ämtern kostet es auch eine ziemliche Stange Geld, die Dokumente ersetzen zu lassen.

Keinesfalls sollten sie deshalb im unbewachten Reisemobil bleiben. Am sichersten sind sie in einer Gürteltasche am Körper untergebracht.

Geht doch mal ein Dokument abhanden, lässt sich Ersatz wesentlich schneller beschaffen, wenn Ausstellungsdatum, Behörde und Dokumentennummer bekannt sind. Dazu sollten Bekannte eine Kopie haben, eine weitere wird im Wohnmobil getrennt von den Originalen aufbewahrt.

Wer auf Nummer sicher geht, schickt die eingescannten Papiere an die eigene E-Mail-Adresse und speichert die Nachricht im Posteingang in einem separaten Ordner.

Notfallnummern in Europa

Nahezu einheitlich gilt in den meisten europäischen Ländern die Notrufnummer 112. Sie funktioniert auch mit dem Handy und aktiviert Hilfe sogar dann, wenn eigentlich eine andere Telefonnummer für Notruf oder Unfallrettung in dem Land üblich ist. Dennoch geht auf Nummer sicher, wer die üblichen Notrufnummern der europäischen Nachbarn kennt. Hier ein kurzer Überblick:

Land	Polizei	Unfallrettung	Land	Polizei	Unfallrettung
Belgien	101	100	Niederlande	0611	06-11
Bulgarien	166	150	Norwegen	112	113
Dänemark	112	112	Österreich	133	144
Deutschland	110	112/19222	Portugal	115	115
England	999	999	Polen	997	999
Finnland	112	112	Rumänien	955	961
Frankreich	17	17	Schweden	9000	9000
Griechenland	100	166	Schweiz	117	144
Großbritannien	999	999	Slowakei	112	112
Irland	999	999	Slowenien	113	112
Island	0112	11100	Spanien	091	092
Italien	113	113	Tschechien	112	112
Kroatien	92	94	Türkei	555	077
Liechtenstein	117	144	Ungarn	007	004
Luxemburg	113	112	USA/Kanada	911	911



Notfallruf: Das ist zu sagen

Im Notfall ist es wichtig, am Telefon die wesentlichen Dinge zu sagen. Nur dann können Rettungsdienst und Polizei gezielt helfen. Dazu sind folgende Informationen unerlässlich:

- ✓ Was ist geschehen?
- ✓ Wo ist es geschehen?
- ✓ Wie viele Personen sind betroffen?
- ✓ Welche Verletzung/Erkrankung liegt vor?
- ✓ Weitere Gefahren?

Rückfragen möglichst ruhig und vollständig beantworten.

Achtung: Der Anrufer sollte erst auflegen, wenn die Person an der angerufenen Hilfsnummer keine Fragen mehr hat und das Gespräch beendet.

raten Ordner ab. So lassen sich die Daten im Notfall praktisch in jedem Land der Welt von einem Internetcafé aus abrufen.

Günstige Alternative ist der USB-Stick, auf dem die Bilddaten gespeichert sind. Diese kleinen Speicher sind preisgünstig, zu tragen in der Hosentasche oder am Schlüsselbund.

Mit den Daten geht es zur Polizei, die den Verlust bescheinigt. Der nächste Gang führt zum Konsulat, das in der Regel einen Reiseausweis ausstellt. Dazu benötigen Sie zwei Passfotos (auch schon im E-Mail-Postfach hinterlegt oder auf dem USB-Stick gespeichert).

Wichtig ist, bereits vor dem Urlaub Rufnummer und Adresse des Konsulats zu notieren. Die Anschrift jeder Vertretung liefert die Homepage des Auswärtigen Amts, Info: www.diplo.de.

Achte aufs Handy

Das Handy im Urlaub gibt in erster Linie Sicherheit. Im Notfall lässt sich Hilfe schnell rufen, zudem ist der Reisende selbst erreichbar. Stress kommt dann auf, wenn das Handy verloren geht oder gestohlen wird. Um die Nutzung von unehrlichen Findern zu vermeiden, sollte die SIM-Karte sofort gesperrt werden.

Die Rufnummer dazu findet sich auf einem entsprechenden Notfallpass (siehe nächste Seite). Zum Sperren sind jedoch die Vertragsdaten nötig. Für eine polizeiliche Anzeige ist die Seriennummer wichtig. Die finden sich meist unter dem Akku – oder per Tastenkombination: Wer ***#06#** drückt, sieht die Seriennummer des Handys auf dem Display. All diese Daten sollten als Kopie wie beschrieben hinterlegt sein.



Neben dem Verlust des Handys wiegt der Datenverlust meist schwerer. Sinnvoll ist, zu Hause alle Telefonnummern aufzuschreiben. Einfacher ist, den Inhalt der SIM-Karte über einen Kartenleser auf den Computer zu kopieren. Obendrein sollte die SIM-Karte alle wichtigen Rufnummern (mit Ländervorwahl) sowie den Polizeinotruf im Urlaubsland und die Notrufnummern der Automobilclubs gespeichert haben.



Gut drauf aufgepasst: Das Handy verleiht Sicherheit im Urlaub. Hilfe in der Not ist damit schnell geholt.

Zeig mir die Karte

Dank EC-Karte und Euro ist Einkaufen im Ausland eine bequeme Sache. Wären da nicht böse Buben, die es auf die Urlaubskasse abgesehen haben. Wohin also mit Karten und Bargeld?

Grundsätzlich sollte niemand die gesamte Barschaft und alle Kreditkarten allein bei sich tragen. Das Risiko halbiert sich, wenn der Reisepartner die Hälfte an sich nimmt. Hand- und Umhängetaschen sind der denkbar schlechteste Ort, Geld und Karten aufzubewahren, lassen sich schnell entreißen oder aufschlitzen.

Im Handel gibt es Geld- und Dokumententaschen, die sich besser dafür eignen. Unter Globetrottern hat sich

der Gürtelsafe am besten bewährt.

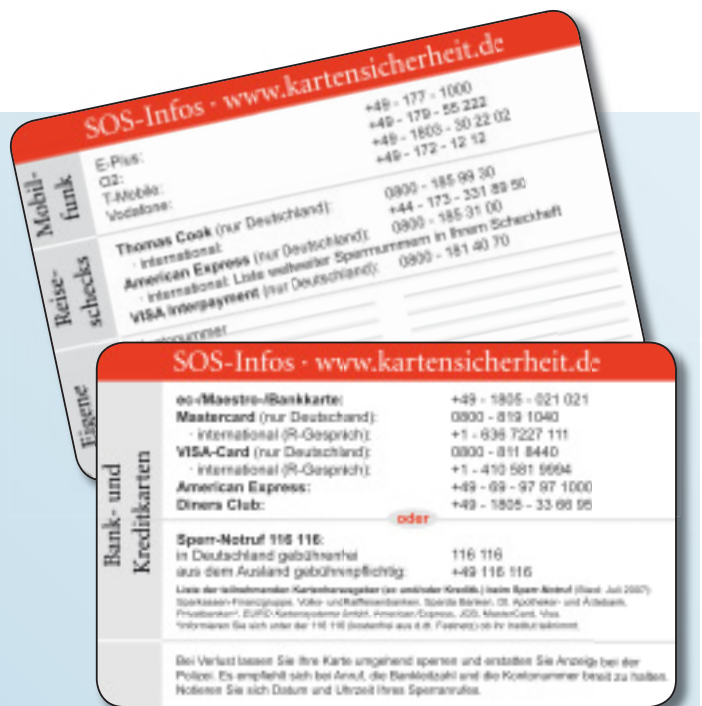
Kleinere Geldbeträge für den Tagesbedarf sollten in einem möglichst alten, ausrangierten Geldbeutel stecken. Der kommt nicht in die Gesäßtasche, sondern nach vorn in die Hosentasche. Zudem gehören in die andere Seitentasche ein paar Münzen. So lässt sich im Notfall flugs etwas Geld aus der Tasche angeln und damit ein Dieb besänftigen. Die Gefahr, dass dann jemand den Geldbeutel aus der Hand reißt, ist gebannt.

Geldabheben am Automaten ist bequem. Doch auch im Ausland gibt es die hierzu schon bekannten Betrügereien und Manipulationen.

Achtung: Automat

Wer sich Bargeld am Automaten holt, sollte in In- und Ausland dringend einige Regeln beachten. Sicher sind nur solche Automaten, die eine Sprachwahl (auf Deutsch) anbieten. Wer stets die Anweisungen liest, läuft weniger Gefahr, statt Bargeld (wie in Italien schon vorgekommen) nur eine Spendenquittung zu bekommen.

Gefährlich sind Automaten, die sich nicht an einer Bank finden: Ein Service im Notfall fällt hier weg. Wer hingegen Geld nur an einem Automaten nahe der Bank und während ihrer Öffnungszeiten abhebt, kann sich sofort an einen Bankangestellten wenden, falls seine Karte durch eine Manipulation im Automaten stecken bleibt.



Klein, aber schlau: Infos und Telefonnummern für den Notfall hält diese Übersicht bereit, herunterzuladen im Internet bei www.kartensicherheit.de.

Generell ist bei Verlust der Karte Eile geboten. Die gestohlene Karte muss sofort gesperrt werden. Sinnvoll ist, die zentrale Notfallnummer, um alle Karten zu sperren, im Handy zu speichern. Sie lautet: +49/116116. Zur besseren Erreichbarkeit steht aus dem Ausland zusätzlich die Rufnummer +49/30/40504050 zur Verfügung. Eine vorherige Anmeldung oder Registrierung

ist für Privatpersonen nicht erforderlich.

Im Internet gibt es bei www.kartensicherheit.de einen Notfallpass in Scheckkartengröße herunterzuladen und auszudrucken. Er enthält die Notrufnummern aller gängigen Karteninstitute, aber auch der großen Handy-Gesellschaften. Zudem sieht der Notfallpass ein Feld für private Notrufnummern vor.



Zeig's mir

Wer der Sprache seines Urlaubslandes nicht mächtig ist, sollte unbedingt ein Wörterbuch und/oder einen Sprachführer dabei haben. Die Einheimischen freuen sich über jedes Bemühen von Urlaubern, sich in ihrer Sprache mitzuteilen.

Eine sinnvolle Ergänzung stellt das Zeigewörterbuch dar, in dem alle wichtigen Dinge des Alltags abgebildet sind. Nur mit dem Finger auf die entsprechende Abbildung zeigen – das versteht jeder. Und zwar weltweit.



Da schau her: Das Zeigewörterbuch hilft, wenn einem die Wörter fehlen. Es sollte aber nur das Bestreben ergänzen, sich in Landessprache auszudrücken.





Dick und durch

Endlich berücksichtigen digitale Lotsen Höhe und Gewicht großer Reisemobile. Ein Schritt in Richtung stressfreiere Fahrt.

Verflucht und zugenäht: Durchfahrthöhe 3,20 Meter! Unter dieser Brücke passt der Bürstner Argos nie und nimmer durch. Herr Winkler wirft einen bösen Blick auf sein Navigati-

onsgerät, das ihm mit freundlicher und ruhiger Stimme noch 200 Meter bis zur nächsten Kreuzung ankündigt. Unmöglich, diese Kreuzung liegt erst einmal fern und unerreichbar.

Und auch mit der Ruhe ist es aus. Das Hupkonzert mahnt zur Eile – doch weit und breit gibt es keine Wendemöglichkeit. Es hilft nichts. Jetzt heißt es, mit sicherer Hand zurückzusetzen.

Situationen dieser Art dürfen nicht nur Herrn Winkler einen Reisetag ordentlich verdorben haben. Insbesondere Reisemobilisten mit Fahrzeugen jenseits der vier Tonnen,

kennen die Tücken der auf Pkw zugeschnittenen Routenplanung aus eigener Erfahrung. Hier eine zu geringe Durchfahrthöhe, da eine ordentlich schmale Brücke mit zu geringer Traglast – und kein Navigationsgerät am Markt, das auf solche Einschränkungen Rücksicht nehmen würde. Auf Nachfrage von REISEMOBIL INTERNATIONAL winken auch Marktgrößen wie

Hersteller/Modell/Infos	Abmessungen/Gewicht	Lieferumfang	Ausstattung/Software	Monitor	Restriktionen
Aucon AC-1005-TN 4.2 (www.aucon.de)	<ul style="list-style-type: none"> • 210x11x28 mm • 400 Gramm 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltearm Saugnapf oder verschraubbar • GPS-Receiver SIRF 3, 20-Kanal integriert (klappbar) mit Anschluss für optionale GPS-Antenne • 1 GB SD-Karte • 64 MB Rom für Backup 	<ul style="list-style-type: none"> • Dual Lautsprecher • Lautstärke via Drehknopf regelbar • Kopfhöreingang • MP3/MP4-Player • Video-Player (WMV, AVI, ASF) • Photoalbum • E-Book für Textdarstellung • Bis zu 50 Tourenpunkte programmierbar 	<ul style="list-style-type: none"> • 7"-TFT-Touchscreen (400 MHz, Helligkeit/Kontrast softwareseitig regelbar) • 2D/3D-Kartendarstellung mit Autozoom 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhe • Gewicht • Allg. Sperre • Verschiedene Nutzerprofile mgl. (Auto, Wohnmobil, Wandern, Motorrad)
VDO Dayton PC 5200 TSN (Navigationsgerät) / MM 5500 (Monitor) (www.vdodayton.com)	<ul style="list-style-type: none"> • 132x120x37 (Rechner) • 365 Gramm (Rechner) • Monitor k. A. 	<ul style="list-style-type: none"> • GPS-Receiver 12-Kanal, integriert • GPS-Antenne • FM-Fensterantenne • 1 SD-Karte (2 SD-Karten-Schächte) • Tachosignal für Tunnelführung • Kreiselkompass 	<ul style="list-style-type: none"> • Lenkzeitkontrolle • Bis zu 40 Tourenpunkte programmierbar 	<ul style="list-style-type: none"> • 7"-TFT-Touchscreen, multimediafähig, autom. Helligkeitsregelung (MM 5500) • 2D/3D-Kartendarstellung mit Autozoom 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhe • Länge • Breite • Gewicht • Achslast • Anhänger • Verschiedene Nutzerprofile (nicht Motorrad)



Glück gehabt – hier passt so ziemlich jedes Reisemobil problemlos durch. Nur wenige Zentimeter weniger zwingen dagegen schon zum Wendemanöver.

TomTom derzeit noch ab – Navigation für Wohnmobile scheint kein Thema zu sein. Dennoch zeigt sich am Horizont ein Hoffnungsschimmer, der auch für Reisemobilisten Beistand ankündigt: Navigationsgeräte für Lastkraftwagen.

So stellen gleich zwei Hersteller mobiler Navigation, VDO Dayton und Aucon, fürs Frühjahr 2008 digitale Lotsen mit programmierbaren Restriktionen an. Im Klartext: Der Fahrer kann individuelle Maße seines Fahrzeugs wie Höhe, Breite und Gewicht in einem Profil hinterlegen. Das Navigationsgerät plant die Route nunmehr individuell passend und navigiert zielsicher um problematische Streckenabschnitte mit Einschränkungen herum.

Grund zur Freude also, aber die Euphorie kennt Grenzen. Sowohl das PC 5200 TSN von VDO Dayton als auch das Aucon AC-1005-TN 4.2 arbeiten zwar mit erstklassigen Kartenwerken von Navteq. Bis dato dürfte es dem Hersteller digitaler Karten aber erst gelungen sein, etwa 60 bis 70 Prozent des bundesdeutschen Straßennetzes mit entsprechenden Daten für große Fahrzeuge zu erfassen. Gleiches gilt für Frankreich, Österreich, Schweiz, die Beneluxstaaten und einige Länder Osteuropas. Daten für beliebte Reiseländer im Süden Europas lassen dagegen noch etwas auf sich warten. Noch glänzen große weiße Flächen im Kartenwerk, die jedoch täglich etwas kleiner werden. ►

Navigation	Sonstiges/optional	Preis
<ul style="list-style-type: none"> • OS Wind CE 4.2 mit Route 66 Navigator (Karte für D, A, CH auf SD vorinstalliert) • West-, und Osteuropa, auf 4 GB SD-Karte 188 € Aufpreis (inkl. Lizenzgebühr) • Karten von Navteq 	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsspannung von 9 bis 28 V mgl. (Versorgung via Kabel) • AV-Anschluss für Rückfahrkamera • DVB-T-Empfänger (optional) • TMC (integriert) ab März 2008 	799 €
<ul style="list-style-type: none"> • Betriebssystem: embedded (geschlossenes System von VDO Dayton) • Europakarte auf 1 GB SD-Karte • Weiteres Kartenmaterial? k.A. • Karten von Navteq • Karten-Updates für 2008 und 2009 kostenlos 	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsspannung 12 V • RDS/TMC (serienmäßig, Signal ü. Fensterantenne) • Zahlreiche Monitoroptionen möglich, auch ausfahrbare Modelle • Rückfahrkamera • DVB-T-Empfänger (optional) 	1.649 €

Mit großen Unterschieden präsentieren sich hingegen die Ausstattungspakete von VDO Dayton und Aucon.

So erscheint VDO auf den ersten Blick etwas spartanisch ausgestattet: Keine Multimedia-Software wie etwa MP3- oder Videoplayer zielt das System. Doch wer den Blick schärft, erkennt manch anderes technische Schmankerl. So versteckt der Rechner einen Kreiselkompass im Inneren und einen Eingang fürs Tachosignal am Gehäuse. Somit errechnet das System selbst in schlechten Empfangsbereichen, etwa einer Schlucht oder einem Tunnel, eine verlässliche Position. Dank integriertem TMC (Traffic Message Channel) können beim VDO Dayton zudem auch aktuelle Staumeldungen jederzeit



Kleines Geld, große Hilfe: Die Software Truck Navigator wertet den PDA zum Navigationsgerät auf.

bei der Routenplanung berücksichtigt werden. Nicht jedermanns Sache sind sicherlich die feste Montage des Rechners und des Monitors.

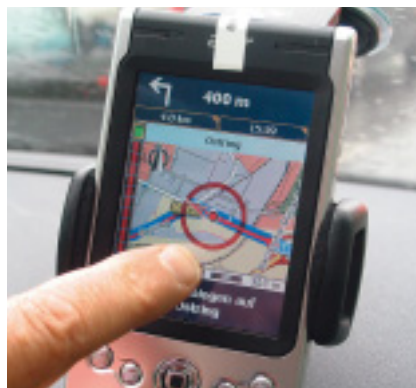
Aucon hingegen versteckt die ganze Technik in einem portablen Gerät, kann derzeit aber noch nicht mit einem TMC-Empfänger aufwarten. Dieser soll aber schon im Frühjahr bei den neuesten Geräten verbaut werden. Wer jetzt schon ein Gerät kauft, erhält gegen geringen Aufpreis das neuere Gerät mit TMC im Tausch. Zudem trifft Aucon mit einem aus der Pkw-Navigation bekannten, dicken Ausstattungspaket in

das Herz Freunde vielfältiger Multimedia-Anwendungen. Das fix vom Schwanenhals gelöste Gerät navigiert problemlos auch beim Wandern oder Motorradfahren, spielt Musiktitel und präsentiert auf Wunsch auch Textdateien oder Videos von der Speicherkarte. Sehr schön: Die Lautstärke lässt sich bequem am Gehäuse regeln.

Dagegen verbucht das VDO Dayton in Sachen Restriktionen einen klaren Pluspunkt: Bei ihm lassen sich Abmessungen und Gewicht des Reisemobils individuell programmieren. So können auch kleinere Fahrzeuge profitieren – insbesondere, wenn Satellitenschüssel oder hoch aufgetürmte Surfbretter die Dachhöhe in kritische Bereiche treiben.

Aucon hingegen hat die Restriktionen mit 7,5 Tonnen und 3,20 Meter recht hoch angesetzt. Leichtere, flachere Wohnmobile würden so häufig umständliche Umgehungsrouuten empfohlen bekommen.

Aucon-Geschäftsführer Willi Fink verspricht jedem Reisemobilisten aber eine günstige Angleichung an die individuellen Fahrzeugdaten. Ebenso signalisiert er eine schnelle Lösung für den problemlosen Datentransfer für POIs (Point of Interest) wie etwa GPS-Daten aus



map&guide

Die Darstellung der Verkehrsführung auf dem winzigen Bildschirm des PDAs ist nicht jedermanns Sache. Hier gilt: So nah wie möglich beim Fahrer positionieren.

dem Bordatlas. Denn die, und das ist ein großes Manko, lassen sich bei beiden Geräten im Serien-Setup nicht aufspielen.

Spannend dürfte auch die Entscheidung für eines der beiden Systeme ablaufen. Denn in der Ausstattung unterscheiden sich das AC-1005-TN 4.2 von Aucon und das PC 5200 TSN von VDO Dayton doch erheblich. Das Erfreuliche: Beide unterscheiden sich eher durch interessante Stärken als durch gravierende Schwächen.

Beide Systeme bieten zudem einen weiteren Leckerbissen: Sie vermeiden bei der Navigation grundsätzlich Wendemanöver. Eher führt das System in einer weiten Schleife um die Beschränkung herum. Lästige, meist schweißtreibende Kurbelegen gehören somit der Vergangenheit an.

Auch für Fahrer von Reisemobilen mit langem Alkoven bieten beide Systeme im Vergleich zu Pkw-Navigationsgeräten einen Vorteil: Durch flexibel positionierbare GPS-Sensoren (bei Aucon der optional erhältliche GPS-Repeater) lässt sich die Abschattung des Empfängers durch den Alkoven somit effektiv verhindern.

Fazit: Beide Systeme vereinfachen die Navigation mit großen Reisemobilen enorm. Durch die klare Orientierung an Lkw bleiben allerdings Wünsche von Reisemobilisten unerfüllt. Insbesondere der Datenabgleich von POIs fehlt den Systemen. Dennoch: Aucon möchte schon in naher Zukunft nachbessern. Ein vielleicht entscheidender Vorteil für das ohnehin interessante und deutlich günstigere System.

Und: Die Sorge vor weißen Flächen (ohne Daten zu Restriktionen) auf der Karte ist unbegründet. Navteq erfasst laufend neue Streckeninformationen, beide Hersteller bieten regelmäßig Updates an, um die Navigations-Software zu aktualisieren. VDO Dayton für 2008 und 2009 sogar kostenlos.

Wer aber trotzdem weiter auf Routenplanung mit dem Pkw-Navi setzt, sollte einen Tipp beherzigen: Im Menüpunkt „Routenoptionen“ niemals die kürzeste Strecke wählen. Die Navigation führt dann zwangsläufig auf direktestem Weg über schmale Straßen und zu womöglich recht niedrigen Brücken. Ein Fehler, den Herr Winkler zukünftig sicher vermeiden wird. **KK**

Kostengünstige Software für PC oder PDA

map&guide bietet mit seiner Truck Navigator-Software eine auch für Reisemobilisten interessante Software an. Mit Einschränkungen.

Wer einen Computer, einen Pocket-PC oder ein PDA sein Eigen nennt, sollte sich auch die Software Truck Navigator von map&guide näher anschauen. Mit ihr lassen sich Touren planen und auf mögliche Restriktionen (Einschränkungen) wie etwa Durchfahrtshöhe oder Gewichtsbeschränkungen überprüfen. PDAs oder Pocket-PCs mit GPS-Sensor lassen sich mit der Software zu einem vollwertigen Navigationsgerät mit Routenführung aufwerten. Allerdings muss das Gerät Windows als Betriebssystem installiert haben und gewisse Systemanforderungen erfüllen. Das aktuelle map&guide-Kartenmaterial für Deutschland und Frankreich wurde für die Lkw-Navigation angepasst und mit den aktuellen Daten von Navteq versehen, entspricht daher dem von VDO Dayton oder Aucon. Beinhaltet sind Brückenhöhen, -breiten und -belastbarkeiten, Durchfahrtshöhen und Sperrungen für Lkw ab 3,5 t. Die verwendete Datenbasis beinhaltet circa 50 - 70 % aller verfügbaren Sperrungen und Einschränkungen. Ein Manko für Fahrer kleinerer Reisemobile: Das kleinste verfügbare Fahrzeugprofil bietet nur Fahrzeuge über 7,5 Tonnen und einer Höhe von 3,4 Metern an. Kleinere Fahrzeuge würden mit dieser Software also unnötig oft auf eine Ersatzstrecke umgeleitet werden. Preis circa 249 Euro (Infos: www.mapandguide.de).

REISEMOBIL- KATALOG

2008

EXKLUSIV & GRATIS
für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL



Alle Marken. Alle Modelle. Alle Grundrisse. Alle Daten.

Teil 6

Hersteller/ Modell	Aufbautyp	Doppelboden	Hockgarage	Grundriss	Basissfahrzeug	Dreipunktgurte	Schlafplätze	Rahmen	Motorisierung Basis/Spitze (kW)	Radstand (mm)	Länge (mm)	Breite (mm)	Höhe (mm)	Masse fahrbereit (kg)	zul. Gesamt- masse (kg)
Mobilvetta Sea Deutschland, Oststraße 57, 48231 Warendorf, Tel.: 02581/789660, www.mobilvetta.it															
Kea M70	A			G8	Fiat Ducato	4	6	P	96/115	3800	6829	2330	3080	k.A.	3500
Kea M71	A			G5	Fiat Ducato	4	7	P	96/115	4035	7349	2330	3080	k.A.	3500
Kea M71D	A			G6	Fiat Ducato	4	7	P	96/115	4035	7349	2330	3080	k.A.	3500
Kea M73	A		X	H4	Fiat Ducato	4	6	P	96/115	4035	7171	2330	3080	k.A.	3500
Kea P81	T		X	H4	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	4035	7171	2330	2750	k.A.	3500
Kea P82	T			E7	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	4035	7080	2330	2750	k.A.	3500
Kea P83	T			K8	Fiat Ducato	4	3	P	96/115	4035	7300	2330	2750	k.A.	3500
Kea P84	T		X	D8	Fiat Ducato	4	3	P	96/115	4035	7170	2330	2750	k.A.	3500
Naxos M41	A	X	X	H4	Fiat Ducato	4	6	T	96/115	4035	7204	2330	3050	k.A.	3500
Naxos M42	A	X		F5	Fiat Ducato	4	7	T	96/115	4035	7218	2330	3060	k.A.	3500
Naxos M42D	A	X		F6	Fiat Ducato	4	7	T	96/115	4035	7218	2330	3060	k.A.	3500
Nazca H11D	I	X	X	H7	Fiat Ducato	4	4	T	115	4343	7420	2330	2980	k.A.	3500
Nazca H11S	I	X	X	H9	Fiat Ducato	4	4	T	115	4343	7420	2330	2980	k.A.	3500
Nazca M21D	A	X	X	H9	Fiat Ducato	4	4	T	115	4343	7310	2330	3040	k.A.	3500
Nazca M21S	A	X	X	H9	Fiat Ducato	4	4	T	115	4343	7310	2330	3040	k.A.	3500
Tilos M-Tech H61	I		X	H8	Renault Master	4	4	P	107	4078	7122	2270	2795	k.A.	3500
Moncayo Moncayo Nederland, Beulakerweg 131A, NL-8355 AE Giethoorn, Niederlande, Tel.: +31 602048117, www.moncayodeutschland.de															
Halcon H 735	T			E7	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	3800	6840	2300	2830	2740	3500
Halcon H 735	T			E7	Citroën Jumper	4	4	P	88	3800	6840	2300	2830	2740	3500
Halcon H 772	T		X	H7	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	3800	7165	2300	2830	2740	3500
Halcon H 772	T		X	H7	Citroën Jumper	4	4	P	88	3800	7165	2300	2830	2740	3500
Halcon H 780	T		X	D3	Fiat Ducato	4	3	P	96/115	4035	7365	2300	2830	2840	3500
Halcon H 780	T		X	D3	Citroën Jumper	4	3	P	88	4035	7365	2300	2830	2840	3500
Liberty Van 4	K			H3	Fiat Ducato	4	3	P	74/115	4035	5995	2050	2522	2700	3300
Liberty Van 5	K			H3	Fiat Ducato	4	3	P	74/115	4035	5995	2050	2522	2700	3300
Mediterraneo M 721	T			E4	Fiat Ducato	6	4	P	96/115	3800	6540	2380	2780	2740	3500
Mediterraneo M 721	T			E4	Citroën Jumper	6	4	P	88	3800	6540	2380	2780	2740	3500
Mediterraneo M 735	T			E7	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	3800	6840	2380	2780	2740	3500
Mediterraneo M 735	T			E7	Citroën Jumper	4	4	P	88	3800	6840	2380	2780	2740	3500
Mediterraneo M 736	A			E7	Fiat Ducato	4	6	P	96/115	3800	6840	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 736	A			E7	Citroën Jumper	4	6	P	88	3800	6840	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 737	A		X	G7	Fiat Ducato	4	6	P	96/115	3800	6840	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 737	A		X	G7	Citroën Jumper	4	6	P	88	3800	6840	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 760	A			F4	Fiat Ducato	6	6	P	96/115	3450	6450	2380	3030	2540	3500
Mediterraneo M 760	A			F4	Citroën Jumper	6	6	P	88	3450	6450	2380	3030	2540	3500
Mediterraneo M 765	A			F5	Fiat Ducato	6	7	P	96/115	4035	7075	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 765	A			F5	Citroën Jumper	6	7	P	88	4035	7075	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 772	T		X	H7	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	3800	7165	2380	2850	2750	3500
Mediterraneo M 772	T		X	H7	Citroën Jumper	4	4	P	88	3800	7165	2380	2850	2750	3500
Mediterraneo M 773	A		X	H7	Fiat Ducato	4	6	P	96/115	3800	7165	2380	3030	2740	3500
Mediterraneo M 773	A		X	H7	Citroën Jumper	4	6	P	88	3800	7165	2380	3030	2740	3500
Silver S 721	T			E4	Fiat Ducato	6	4	P	74/96	3800	6540	2380	2780	2560	3500
Silver S 721	T			E4	Citroën Jumper	6	4	P	88	3800	6540	2380	2780	2560	3500
Silver S 735	T			E7	Fiat Ducato	4	4	P	74/96	3800	6840	2380	2780	2560	3500
Silver S 735	T			E7	Citroën Jumper	4	4	P	88	3800	6840	2380	2780	2560	3500
Silver S 740	T			E3	Fiat Ducato	4	3	P	74/96	3450	5999	2380	2780	2560	3300
Silver S 740	T			E3	Citroën Jumper	4	3	P	88	3450	5999	2380	2780	2560	3500
Silver S 760	A			F4	Fiat Ducato	6	6	P	74/96	3450	6450	2380	3030	2560	3500
Silver S 760	A			F4	Citroën Jumper	6	6	P	88	3450	6450	2380	3030	2560	3500
Silver S 765	A			F5	Fiat Ducato	7	7	P	74/96	4035	7075	2380	3030	2680	3500
Silver S 765	A			F5	Citroën Jumper	7	7	P	88	4035	7075	2380	3030	2680	3500
Silver S 772	T		X	H7	Fiat Ducato	4	4	P	74/96	3800	7170	2380	2780	2680	3500
Silver S 772	T		X	H7	Citroën Jumper	4	4	P	88	3800	7170	2380	2780	2680	3500
Silver S 773	A		X	H7	Fiat Ducato	4	6	P	74/96	3800	7165	2380	3030	2740	3500
Silver S 773	A		X	H7	Citroën Jumper	4	6	P	88	3800	7165	2380	3030	2740	3500
Mooveo Route du Demi-Boeuf, F-44310 La Limouzinière, Frankreich, Tel.: +33 230321600, www.mooveo.info															
C 564	A			F3	Fiat Ducato	4	4	P	74	3450	5640	2300	3090	2830	3300
C 637	A			F4	Fiat Ducato	4	5	P	74/115	3800	6370	2300	3090	2890	3300
C 647	A			F7	Renault Master	4	6	F	74/107	3578	6400	2300	3150	2950	3500
C 656	A			E7	Renault Master	4	6	F	74/107	3578	6600	2300	3150	2950	3500
C 706	A			H4	Fiat Ducato	4	5	P	96/115	3800	7000	2300	3090	2990	3500
C 707	A		X	F5	Fiat Ducato	4	6	P	96/115	4035	7100	2300	3090	2990	3500

Aufbautyp: A: Alkoven, E: Expeditionsfahrzeug, I: Integrierter, P: Pick-Up, T: Teilverteiler; Rahmen: F: Flachboden, K: Kastenwagen, L: Leiterrahmen, P: Plattformrahmen, T: Tiefrahmen; Außenmaterial: AF: Alufiber, Al: Aluminium, GfK: Glasfaser verstärkter Kunststoff



	Außenwand	Isolation	Wandstärke (W/D/B)	Alkoven-/ Hubbett (cm)	Umbaubett (cm)	Heckbett (cm)	weiteres Bett (cm)	Kühlschrank- volumen (l)	Heizungs- hersteller	Heizungstyp	Frisch- wasser (l)	Abwasser (l)	Batteriekapa- zität (Ah)	Grundpreis inkl. Vorfahrt (Euro)
	GfK	PU	32/32/70	196 x 139	220 x 127/100	2x 218 x 78		150	Webasto	WL-D	120	110	k.A.	51500
	GfK	PU	32/32/70	196 x 139	180 x 126	2x 218 x 78	150 x 60	150	Webasto	WL-D	120	110	k.A.	52000
	GfK	PU	32/32/70	196 x 139	180 x 126	2x 218 x 78	150 x 60	150	Webasto	WL-D	120	110	k.A.	52500
	GfK	PU	32/32/70	196 x 139	180 x 126	217 x 135/127		150	Webasto	WL-D	120	110	k.A.	52000
	GfK	PU	32/32/70		180 x 126	217 x 135/127		150	Webasto	WL-D	120	110	k.A.	50500
	GfK	PU	32/32/70		210 x 130	210 x 126		150	Webasto	WL-D	120	110	k.A.	52000
	GfK	PU	32/32/70		220 x 100/75	190 x 140		120	Webasto	WL-D	90	110	k.A.	52800
	GfK	PU	32/32/70		210 x 86	2x 195 x 80		120	Webasto	WL-D	90	110	k.A.	52800
	GfK	PU	32/32/70	198 x 142	180 x 130	205 x 140		150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	60000
	GfK	PU	32/32/70	198 x 142	180 x 130	2x 195 x 80	180 x 65	150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	60000
	GfK	PU	32/32/70	198 x 142	180 x 130	2x 195 x 80	180 x 65	150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	60500
	GfK	PU	32/32/76	195 x 127		200 x 132		150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	96500
	GfK	PU	32/32/76	195 x 127		200 x 132		150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	96500
	GfK	PU	32/32/76	198 x 146		200 x 132		150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	74700
	GfK	PU	32/32/76	198 x 146		200 x 132		150	Webasto	WL-D	130	140	k.A.	74700
	GfK	PU	38/38/70	190 x 130		210 x 130		150	Webasto	WL-D	110	100	k.A.	74900
	Al	SF	32/32/70		224 x 124	190 x 135		175	Truma	WL-G	120	100	130	59250
	Al	SF	32/32/70		224 x 124	190 x 135		175	Truma	WL-G	120	100	130	59250
	Al	SF	32/32/70		224 x 124	224 x 130		175	Truma	WL-G	120	100	130	60310
	Al	SF	32/32/70		224 x 124	224 x 130		175	Truma	WL-G	120	100	130	60310
	Al	SF	32/32/70		175 x 100	k.A.		175	Truma	WL-G	120	100	130	59780
	Al	SF	32/32/70		175 x 100	k.A.		175	Truma	WL-G	120	100	130	59780
	SB	PE	k.A.		160 x 95	195 x 140		77	Truma	WL-G	100	120	110	42730
	SB	PE	k.A.		160 x 95	195 x 140		77	Truma	WL-G	100	120	110	43380
	GfK	SP	32/32/70		190 x 124	195 x 135		117	Truma	WL-G	120	100	130	47800
	GfK	SP	32/32/70		190 x 124	195 x 135		117	Truma	WL-G	120	100	130	47800
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	190 x 135		175	Truma	WL-G	120	100	130	50020
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	190 x 135		175	Truma	WL-G	120	100	130	50020
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	190 x 135		175	Truma	WL-G	120	100	130	51215
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	190 x 135		175	Truma	WL-G	120	100	130	51215
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	2x 224 x 90		175	Truma	WL-G	120	100	130	51505
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	2x 224 x 90		175	Truma	WL-G	120	100	130	51505
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 190 x 75		175	Truma	WL-G	120	100	130	48320
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 190 x 75		175	Truma	WL-G	120	100	130	48320
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 185 x 75	170 x 70	175	Truma	WL-G	120	100	130	50695
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 185 x 75	170 x 70	175	Truma	WL-G	120	100	130	50695
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	224 x 130		175	Truma	WL-G	120	100	130	51540
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	224 x 130		175	Truma	WL-G	120	100	130	51540
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	224 x 130		175	Truma	WL-G	120	100	130	52870
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	224 x 130		175	Truma	WL-G	120	100	130	52870
	GfK	SP	32/32/70		190 x 124	195 x 140		117	Truma	WL-G	120	100	130	43125
	GfK	SP	32/32/70		190 x 124	195 x 140		117	Truma	WL-G	120	100	130	44540
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	190 x 140		150	Truma	WL-G	120	100	130	44280
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	190 x 140		150	Truma	WL-G	120	100	130	46215
	GfK	SP	32/32/70		160 x 100	190 x 140		117	Truma	WL-G	120	100	130	41805
	GfK	SP	32/32/70		160 x 100	190 x 140		117	Truma	WL-G	120	100	130	43865
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 190 x 75		117	Truma	WL-G	120	100	130	43040
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 190 x 75		117	Truma	WL-G	120	100	130	44455
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 185 x 75	170 x 70	150	Truma	WL-G	120	100	130	45905
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	185 x 124	2x 185 x 75	170x x70	150	Truma	WL-G	120	100	130	47335
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	224 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	45870
	GfK	SP	32/32/70		224 x 124	224 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	47230
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	224 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	47095
	GfK	SP	32/32/70	224 x 135	224 x 124	224 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	48560
	Al/GfK	SP	30/30/36	200 x 135		2x 190 x 75		97	Truma	WL-G	130	80	72	37650
	Al/GfK	SP	30/30/36	200 x 135	200 x 105	2x 190 x 75		97	Truma	WL-G	130	80	72	39250
	Al/GfK	SP	30/30/36	200 x 135	220 x 120	2x 190 x 80		97	Truma	WL-G	130	80	72	38950
	Al/GfK	SP	30/30/36	200 x 135	220 x 120	200 x 138		97	Truma	WL-G	130	80	72	38950
	Al/GfK	SP	30/30/36	200 x 135	200 x 105	220 x 140		97	Truma	WL-G	130	80	72	41550
	Al/GfK	SP	30/30/36	200 x 135	200 x 105	2x 190 x 75	168 x 60	97	Truma	WL-G	130	80	72	42250

SB: Stahlblech, MW: Mineralwolle, PE: Polyethylen, PU: Polyurethan, SF: Styrofoam, SP: Styropor; Heizungsart: WL-D: Diesel-Warmluftheizung, WL-G: Gas-Warmluftheizung, WW-D: Diesel-Warmwasserheizung, WW-G: Gas-Warmwasserheizung; alle Angaben ohne Gewähr

Hersteller/ Modell	Aufbautyp	Doppelboden	Hockgarage	Grundriss	Basissfahrzeug	Dreipunktgurte	Schlafplätze	Rahmen	Motorisierung Basis/Spitze (kW)	Radstand (mm)	Länge (mm)	Breite (mm)	Höhe (mm)	Masse fahrbereit (kg)	zul. Gesamt- masse (kg)
Mooveo (Fortsetzung)															
I 647	I			F4	Fiat Ducato	4	5	T	74/115	3800	6490	2300	2870	2870	3500
I 683	I			E7	Fiat Ducato	4	6	T	74/115	3800	6740	2300	2870	2885	3500
I 716	I		X	H4	Fiat Ducato	4	5	T	96/115	3800	7120	2300	2870	2900	3500
P 608	T			E9	Fiat Ducato	3	3	P	74/115	3450	6070	2300	2750	2720	3300
P 636	T			E4	Fiat Ducato	4	3	P	74/115	3800	6370	2300	2850	2820	3300
P 660	T			E7	Renault Master	4	4	P	88/107	3578	6600	2300	2870	2853	3500
P 673	T			E7	Fiat Ducato	4	4	P	96/115	3800	6730	2300	2750	2840	3300
P 712	T			D7	Fiat Ducato	4	3	P	96/115	4035	7170	2300	2850	2910	3500
P 719	T			K3	Fiat Ducato	4	3	P	96/115	4035	7150	2300	2850	2910	3500

Niesmann + Bischoff Clou-Straße 1, 56751 Polch, Tel.: 02654/9330, www.niesmann-bischoff.de															
Arto 64 EL	I	X	X	G3	Fiat Ducato	4	3	T	96	3560	6674	2300	2950	3020	3500
Arto 64 GL	I	X	X	H3	Fiat Ducato	4	4	T	96	3560	6674	2300	2950	3020	3500
Arto 64 L	I	X	X	G8	Fiat Ducato	4	3	T	96	3560	6674	2300	2950	3050	3500
Arto 69 EL	I	X	X	D3	Fiat Ducato	4	4	T	96	3810	7174	2300	2950	3120	3500
Arto 69 L	I	X	X	H8	Fiat Ducato	4	4	T	96	3810	7174	2300	2950	3150	3500
Arto 69 PL	I	X	X	E8	Fiat Ducato	4	4	T	96	3810	7171	2300	2950	3090	3500
Arto 74 L	I	X	X	H8	Fiat Ducato	4	4	T	96	3710	7774	2300	2950	3370	5000
Arto 74 LE	I	X	X	D8	Fiat Ducato	4	4	T	96	3710	7774	2300	2950	3380	5000
Clou Liner 990 SG	I	X	X	E0	MAN TGL	2	2	L	151	4200	8600	2500	3500	6875	7490
Clou Liner 990 SL	I	X	X	E10	MAN TGL	2	2	L	151	4200	8500	2500	3500	6770	7490
Flair 7100i	I	X	X	H10	Iveco Daily	3	4	L	130	4350	8050	2340	3270	4475	6000
Flair 7100i C	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	4	L	130	4350	8050	2340	3270	4505	6000
Flair 8000i CEB	I	X	X	D8	Iveco Daily	4	4	L	130	4750	8565	2340	3300	4620	6000
Flair 8000i CFB	I	X	X	K8	Iveco Daily	4	4	L	130	4750	8565	2340	3300	4630	6000
Flair 8000i EB	I	X	X	D10	Iveco Daily	4	4	L	130	4750	8565	2340	3300	4620	6000
Flair 8000i L	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	4	L	130	4750	8565	2340	3300	4590	6000

Nordstar Südstraße 11, 66386 St. Ingbert, Tel.: 06894/870488, www.nordstar.de															
Camp 6 L	P			S9	-	-	4	-	-	-	4030	2080	2080	650	-
Camp 8 L	P			S9	-	-	4	-	-	-	4090	2080	2080	680	-
Camp 8 R	P			S9	-	-	4	-	-	-	5960	2080	3100	690	-
Camp 8,5 C	P			S9	-	-	3	-	-	-	3880	2250	2120	640	-
Camp 8,5 L	P			S9	-	-	4	-	-	-	4870	2250	2120	710	-
Camp 8,5 S	P			S9	-	-	4	-	-	-	4390	2250	2120	680	-
Camp 9 L	P			S9	-	-	4	-	-	-	5950	2250	3000	750	-
Camp Compact	P			S9	-	-	3	-	-	-	3625	2080	2040	610	-
ECO 180	P			S9	-	-	3	-	-	-	4360	1950	2430	300	-
ECO 200	P			S9	-	-	3	-	-	-	3530	2080	2080	450	-

Notin RN 82 Les Places Civens, F-42110 Feurs, Frankreich, Tel.: +33 477270808, www.notin.fr															
Bali	T		X	H9	MB Sprinter	3	3	L	110/135	3665	6330	2250	2800	3081	3500
Bali	T		X	H9	Renault Master	3	3	P	88	3578	6350	2250	2700	3015	3500
Borneo	I		X	H7	MB Sprinter	4	4	L	110/135	3665	6640	2250	2800	3071	3500
Chamonix	T		X	D9	MB Sprinter	3	3	L	110/135	4325	7030	2250	2800	3125	3500
Chamonix	T		X	D9	Renault Master	3	3	P	88	4078	6800	2200	2700	3110	3500
Chicago	I			A8	MB Sprinter	4	4	L	110/135	3665	6320	2250	2800	3073	3500
Cordoue	T		X	H7	MB Sprinter	4	4	L	110/135	4325	6990	2250	2800	3108	3500
Cordoue	T		X	H7	Renault Master	4	4	P	88	4078	6800	2250	2700	3075	3500
Cuba	I		X	H9	MB Sprinter	3	4	L	110/135	3665	6680	2250	2800	3128	3500
Nantua	T			L9	MB Sprinter	3	3	L	110/135	4325	7290	2250	2800	3122	3500
Nantua	T			L9	Renault Master	3	3	P	88	4078	7050	2250	2700	3105	3500
Orlando	T		X	K9	MB Sprinter	3	3	L	110/135	4325	7330	2250	2800	3122	3500
Orlando	T		X	K9	Renault Master	3	3	P	88	4078	7100	2250	2700	3105	3500
Osaka	T			E3	MB Sprinter	4	3	L	110/135	3665	6330	2250	2800	2996	3500
Ottawa	I		X	D9	MB Sprinter	4	4	L	135	4325	7920	2250	2800	4000	5000
Oural	I			B9	MB Sprinter	3	4	L	110	4325	7000	2250	2800	3125	3500
Riga	T		X	H3	MB Sprinter	4	3	L	110/135	3665	6530	2250	2800	2996	3500
Rio	I			E9	MB Sprinter	4	4	L	110/135	3665	6480	2250	2800	3100	3500
Victoria GB	I		X	D9	MB Sprinter	3	4	L	110	4325	7000	2250	2800	3125	3500
Volga	I		X	K9	MB Sprinter	4	4	L	135	4700	8450	2250	2800	4400	5000

Opel Friedrich-Lutzmann-Ring, 65423 Rüsselsheim, Tel.: 06142/770, www.opel.de															
Vivaro Life	K			I1	Opel Vivaro			K	66/107	3098	4782	1904	1954	k.A.	3500
Vivaro Life Cosmo	K			I1	Opel Vivaro			K	66/107	3098	4782	1904	1954	k.A.	3500

Aufbautyp: A: Alkoven, E: Expeditionsfahrzeug, I: Integrierter, P: Pick-Up, T: Teillintegrierter; Rahmen: F: Flachboden, K: Kastenwagen, L: Leiterraum, P: Plattformrahmen, T: Tiefrahmen; Außenmaterial: AF: Alufiber, Al: Aluminium, GfK: Glasfaser verstärkter Kunststoff



	Außenwand	Isolation	Wandstärke (W/D/B)	Alkoven-/ Hubbett (cm)	Umbaubett (cm)	Heckbett (cm)	weiteres Bett (cm)	Kühlschrank- volumen (l)	Heizungs- hersteller	Heizungstyp	Frisch- wasser (l)	Abwasser (l)	Batteriekapa- zität (Ah)	Grundpreis inkl. Vorracht (Euro)
	Al/GfK	SP	30/30/36	190 x 135	200 x 105	2x 190 x 75		97	Truma	WL-G	130	80	72	45950
	Al/GfK	SP	30/30/36	190 x 120	220 x 120	220 x 120		97	Truma	WL-G	130	80	72	47950
	Al/GfK	SP	30/30/36	190 x 135	200 x 105	220 x 140		97	Truma	WL-G	130	80	72	49650
	Al/GfK	SP	30/30/36		200 x 57	190 x 138		97	Truma	WL-G	130	90	72	38050
	Al/GfK	SP	30/30/36		200 x 105	190 x 138		97	Truma	WL-G	130	80	72	38650
	Al/GfK	SP	30/30/36		220 x 120	200 x 138		97	Truma	WL-G	130	80	72	38950
	Al/GfK	SP	30/30/36		220 x 120	200 x 138		97	Truma	WL-G	130	90	72	39350
	Al/GfK	SP	30/30/36		220 x 57	200 x 80	190 x 80	97	Truma	WL-G	130	80	72	42450
	Al/GfK	SP	30/30/36		175 x 70	192 x 140		97	Truma	WL-G	130	80	72	42450
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		200 x 95		150	Truma	WL-G	100	100	160	73490
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		200 x 135		150	Truma	WL-G	100	100	160	73490
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		200 x 85		150	Truma	WL-G	100	100	160	73490
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		193 x 76	187 x 76	150	Truma	WL-G	100	100	160	77490
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		200 x 135		150	Truma	WL-G	100	100	160	77490
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		199 x 134/92		150	Truma	WL-G	100	100	160	77490
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		200 x 135		150	Truma	WL-G	100	100	160	87990
	Al	SF	30/30/35	191 x 129		197 x 76	195 x 76	150	Truma	WL-G	100	100	160	87990
	Al	SF	50/50/35			200 X 180		150	Alde	WW-G	300	360	320	299000
	Al	SF	50/50/35			200 X 160		150	Alde	WW-G	300	360	320	299000
	Al	SF	40/40/35	191 x 129		200 x 150		175	Alde	WW-G	180	120	280	122990
	Al	SF	40/40/35	191 x 129		200 x 150		175	Alde	WW-G	180	120	280	122990
	Al	SF	40/40/35	191 x 129		2x 203 x 77		175	Alde	WW-G	180	120	280	131990
	Al	SF	40/40/35	191 x 129		196 x 180/114		175	Alde	WW-G	180	120	280	131990
	Al	SF	40/40/35	191 x 129		2x 203 x 77		175	Alde	WW-G	180	120	280	131990
	Al	SF	40/40/35	191 x 129		200 x 150		175	Alde	WW-G	180	120	280	129990
	Al	SF	30/30/40	198 x 162	192 x 110			90	Alde	WW-G	60	45	75	23100
	Al	SF	30/30/40	198 x 148	192 x 110			90	Alde	WW-G	60	45	75	24100
	Al	SF	30/30/40	198 x 162	192 x 120			90	Alde	WW-G	60	45	75	24310
	Al	SF	30/30/40	217 x 162	209 x 100			90	Alde	WW-G	60	45	75	25310
	Al	SF	30/30/40	217 x 162	209 x 120			90	Alde	WW-G	60	45	75	25310
	Al	SF	30/30/40	217 x 162	209 x 110			90	Alde	WW-G	60	45	75	24310
	Al	SF	30/30/40	217 x 162	209 x 120			90	Alde	WW-G	60	45	75	25310
	Al	SF	30/30/40	198 x 148	192 x 77			90	Alde	WW-G	60	35	75	21100
	Al	SF	30/30/40	187 x 130	180 x 91			40	-	-	12	35	75	13580
	Al	SF	30/30/40	198 x 148	192 x 91			60	-	-	12	35	75	15910
	AF	SF	k.A.		190 x 75	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	79645
	AF	SF	k.A.		190 x 75	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	79645
	AF	SF	k.A.	190 x 130		190 x 130		150	Truma	WL-G	110	100	130	102900
	AF	SF	k.A.		190 x 75	2x 190 x 75		150	Truma	WL-G	120	100	130	84730
	AF	SF	k.A.		190 x 75	2x 190 x 75		150	Truma	WL-G	120	100	130	84730
	AF	SF	k.A.	190 x 130	190 x 120			150	Truma	WL-G	110	100	130	96515
	AF	SF	k.A.		190 x 120	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	83675
	AF	SF	k.A.		190 x 120	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	83675
	AF	SF	k.A.	190 x 130		190 x 130		150	Truma	WL-G	110	100	130	105425
	AF	SF	k.A.		190 x 75	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	86745
	AF	SF	k.A.		190 x 75	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	86745
	AF	SF	k.A.		190 x 75	190 x 135		150	Truma	WL-G	120	100	130	86745
	AF	SF	k.A.		190 x 75	190 x 135		150	Truma	WL-G	120	100	130	86745
	AF	SF	k.A.		170 x 75	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	74510
	AF	SF	k.A.	190 x 130		2x 190 x 75		175	Alde	WW-G	200	100	260	151245
	AF	SF	k.A.	190 x 130		2x 190 x 75		150	Truma	WL-G	110	100	130	110965
	AF	SF	k.A.		170 x 75	190 x 130		150	Truma	WL-G	120	100	130	76625
	AF	SF	k.A.	190 x 130		190 x 130		150	Truma	WL-G	110	100	130	101890
	AF	SF	k.A.	190 x 130		2x 190 x 75		150	Truma	WL-G	110	100	130	110965
	AF	SF	k.A.	190 x 130		195 x 140		175	Alde	WW-G	200	100	260	181450
	SB	-				k.A.		opt.	opt.		opt.	opt.	opt.	32665
	SB	-				k.A.		opt.	opt.		opt.	opt.	opt.	33755

SB: Stahlblech, MW: Mineralwolle, PE: Polyethylen, PU: Polyurethan, SF: Styrofoam, SP: Styropor; Heizungsart: WL-D: Diesel-Warmluftheizung, WL-G: Gas-Warmluftheizung, WW-D: Diesel-Warmwasserheizung, WW-G: Gas-Warmwasserheizung; alle Angaben ohne Gewähr



Hersteller/ Modell	Aufbautyp	Doppelboden	Hockgarage	Grundriss	Basissfahrzeug	Dreipunktgurte	Schlafplätze	Rahmen	Motorisierung Basis/Spitze (kW)	Radstand (mm)	Länge (mm)	Breite (mm)	Höhe (mm)	Masse fahrbereit (kg)	zul. Gesamt- masse (kg)
Orangecamp Brinkmann GmbH, Daimlerstraße 8, 38112 Braunschweig, Tel.: 0531/2106827, www.brinkmann-caravan.de															
1	A			A6	Fiat Ducato	4	5	P	74/115	3000	5860	2350	3100	2640	3000
2	A			G4	Fiat Ducato	4	6	P	74/115	3450	6430	2350	3100	2655	3300
4	A		X	H4	Fiat Ducato	4	6	P	74/115	3800	7030	2350	3100	2890	3300
5	A			F5	Fiat Ducato	4	7	P	74/115	3800	7060	2350	3100	2895	3300
6	A		X	H7	Fiat Ducato	3	6	P	74/115	4035	7210	2350	3100	2940	3500
11	T		X	D8	Fiat Ducato	3	3	P	74/115	4035	7210	2350	2750	2920	3300
15	T			E3	Fiat Ducato	4	2	P	74/115	3000	5890	2350	2750	2380	3000
50	T			E7	Fiat Ducato	3	4	P	74/115	3800	7000	2350	2750	2625	3000
60	T		X	H7	Fiat Ducato	3	4	P	74/115	4035	7210	2350	2750	2890	3500
D 3	A			G7	Ford Transit	4	4	L	85	3950	6310	2300	3150	2920	3500
D 4	A			F5	Ford Transit	4	6	L	85	3950	6960	2300	3150	3010	3500
D 5	A			H4	Ford Transit	4	6	L	85	3950	7260	2300	3150	3130	3500
D 11	T			D3	Ford Transit	4	2	F	81	3750	6860	2300	2760	2790	3500
D 15	T			E3	Ford Transit	4	2	F	81	3300	6000	2300	2760	2660	3500
D 50	T			E7	Ford Transit	4	2	F	81	3750	6710	2300	2760	2770	3500
D 60	T		X	H7	Ford Transit	4	2	F	81	3750	6860	2300	2760	2790	3500
Palmo-Mobil Palmowski GmbH, lange Wand 6, 33719 Bielefeld, Tel.: 0521/2384821, www.palmo.de															
Nobel Art A 700	A		X	G4	Fiat Ducato	6	6	P	74/96	3450	6430	2350	3100	k.A.	3500
Nobel Art A 800	A			F5	Fiat Ducato	6	7	P	74/96	3800	7060	2350	3100	k.A.	3500
Nobel Art A 900 G	A			H4	Fiat Ducato	6	6	P	74/96	3800	7030	2350	3100	k.A.	3500
Nobel Art T 750	T			E3	Fiat Ducato	4	2	P	74/96	3000	5890	2350	2850	k.A.	3300
Nobel Art T 850	T			E7	Fiat Ducato	4	4	P	74/96	3800	7000	2350	2850	k.A.	3300
Volks-Mobil A-610	A			A6	Fiat Ducato	6	5	P	74	3000	5770	2350	3050	2507	3000
Volks-Mobil A-611	A			G4	Fiat Ducato	6	6	P	74	3450	6380	2350	3050	2642	3300
Paul & Paula GFB GmbH, Zum Fliegerhorst 11, 01558 Großenhain, Tel.: 03522/528460, www.paul-paula.de															
Basic	T			A5	Fiat Ducato	4	2	P	74/88	3000	5710	2090	2930	2400	3300
Plus	T			A5	Fiat Ducato	4	2	P	74/88	3000	5710	2090	2930	2400	3300
Premium	T			A5	Fiat Ducato	4	4	P	74/88	3000	5710	2090	2930	2400	3300
Phoenix Schell Fahrzeugbau, Sandweg 1, 96132 Aschbach, Tel.: 09555/92290, www.phoenix-reisemobile.de															
A 6800 B	A	X	X	A6	Iveco Daily	4	4	L	130	4350	7250	2350	3450	4262	6000
A 7300 G/ST	A	X	X	G9	Iveco Daily	2	4	L	130	4350	7750	2350	3450	4402	6000
A 7300 RS	A	X	X	C1	Iveco Daily	4	4	L	130	4350	7750	2350	3450	4402	6000
A 7500 RSL	A	X	X	C1	Iveco Daily	4	4	L	130	4350	7950	2350	3450	4462	6000
A 8000 G	A	X	X	H9	Iveco Daily	2	6	L	130	4750	8450	2350	3450	4602	6500
A 8300 BGS	A	X	X	H9	Iveco Daily	2	6	L	130	4750	8750	2350	3450	4722	6500
A 8300 BGS	A	X	X	H9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4185	8100	2450	3450	6442	7490
A 8300 BGS	A	X	X	H9	MAN TGL	2	6	L	151	4200	8100	2450	3450	6592	7490
A 8300 BMG	A	X	X	H9	Iveco Daily	2	6	L	130	4750	8750	2350	3450	4722	6500
A 8300 BMG	A	X	X	H9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4185	8100	2450	3450	6442	7490
A 8300 BMG	A	X	X	H9	MAN TGL	2	6	L	151	4200	8100	2450	3450	6592	7490
A 8300 G	A	X	X	H6	Iveco Daily	4	6	L	130	4750	8750	2350	3450	4632	6500
A 8300 G	A	X	X	H6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4185	8100	2450	3450	6352	7490
A 8300 G	A	X	X	H6	MAN TGL	4	6	L	151	4200	8100	2450	3450	6492	7490
A 8300 L	A	X	X	D9	Iveco Daily	2	6	L	130	4750	8750	2350	3450	4642	6500
A 8300 L	A	X	X	D9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4185	8100	2450	3450	6362	7490
A 8300 L	A	X	X	D9	MAN TGL	2	6	L	151	4200	8100	2450	3450	6512	7490
A 8300 SB	A	X	X	E9	Iveco Daily	2	6	L	130	4750	8750	2350	3450	4662	6500
A 8300 SB	A	X	X	E9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4185	8100	2450	3450	6382	7490
A 8300 SB	A	X	X	E9	MAN TGL	2	6	L	151	4200	8100	2450	3450	6522	7490
A 8500 BG	A	X	X	H9	Iveco Daily	2	6	L	130	5000	8950	2350	3450	4782	6500
A 8500 BG	A	X	X	H9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4185	8300	2450	3450	6502	7490
A 8500 BG	A	X	X	H9	MAN TGL	2	6	L	151	4200	8300	2450	3450	6572	7490
A 8800 BG	A	X	X	H6	Iveco Daily	4	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4922	6500
A 8800 BG	A	X	X	H6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6562	7490
A 8800 BG	A	X	X	H6	MAN TGL	4	6	L	151	4500	8600	2450	3450	6752	7490
A 8800 BGS	A	X	X	H6	Iveco Daily	4	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4922	6500
A 8800 BGS	A	X	X	H6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6562	7490
A 8800 BGS	A	X	X	H6	MAN TGL	4	6	L	151	4500	8600	2450	3450	6752	7490
A 8800 BL	A	X	X	D9	Iveco Daily	2	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4922	6500
A 8800 BL	A	X	X	D9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6562	7490
A 8800 BL	A	X	X	D9	MAN TGL	2	6	L	151	4500	8600	2450	3450	6752	7490
A 8800 BMB	A	X	X	K9	Iveco Daily	2	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4922	6500

Aufbautyp: A: Alkoven, E: Expeditionsfahrzeug, I: Integrierter, P: Pick-Up, T: Teillintegrierter; Rahmen: F: Flachboden, K: Kastenwagen, L: Leiterahmen, P: Plattformrahmen, T: Tiefrahmen; Außenmaterial: AF: Alufiber, Al: Aluminium, GFK: Glasfaser verstärkter Kunststoff



	Außenwand	Isolation	Wandstärke (W/D/B)	Alkoven-/ Hubbett (cm)	Umbaubett (cm)	Heckbett (cm)	weiteres Bett (cm)	Kühlschrank- volumen (l)	Heizungs- hersteller	Heizungstyp	Frisch- wasser (l)	Abwasser (l)	Batteriekapazität (Ah)	Grundpreis inkl. Vorfahrt (Euro)
	GfK	SF	32/35/72	220 x 145	182 x 120		200 x 63	90	Truma	WL-G	100	100	80	34089
	GfK	SF	32/35/72	220 x 145	182 x 120	2x 220 x 80		120	Truma	WL-G	100	100	80	35589
	GfK	SF	32/35/72	220 x 145	182 x 120	220 x 143		120	Truma	WL-G	100	100	80	37589
	GfK	SF	32/35/72	220 x 145	182 x 120	2x 200 x 80	182 x 65	120	Truma	WL-G	100	100	80	37589
	GfK	SF	32/35/72	220 x 145	220 x 130	220 x 143		150	Truma	WL-G	100	100	80	40589
	GfK	SF	32/35/72		220 x 66	205 x 85	190 x 85	90	Truma	WL-G	100	100	80	42089
	GfK	SF	32/35/72			200 x 138		150	Truma	WL-G	100	100	80	34589
	GfK	SF	32/35/72		220 x 130	200 x 138		120	Truma	WL-G	100	100	80	37589
	GfK	SF	32/35/72		220 x 130	220 x 135		150	Truma	WL-G	100	100	80	41589
	Al	SP	34/34/42	210 x 150		2x 210 x 80		104	Truma	WL-G	127	110	85	34500
	Al	SP	34/34/42	210 x 150	177 x 110	2x 200 x 70		104	Truma	WL-G	127	110	85	36000
	Al	SP	34/34/42	210 x 150	180 x 100	210 x 150		104	Truma	WL-G	127	110	85	37000
	Al	SP	34/34/42			2x 200 x 80		104	Truma	WL-G	127	86	85	33500
	Al	SP	34/34/42			195 x 135		104	Truma	WL-G	127	86	85	30000
	Al	SP	34/34/42			195 x 135		104	Truma	WL-G	127	86	85	33500
	Al	SP	34/34/42			210 x 140		104	Truma	WL-G	127	86	85	34500
	GfK	SP	32/32/70	220 x 145	182 x 120	2x 220 x 80/73		117	Truma	WL-G	100	100	100	35689
	GfK	SP	32/32/70	220 x 145	182 x 120	2x 193 x 79	182 x 65	117	Truma	WL-G	100	100	100	37689
	GfK	SP	32/32/70	220 x 145	182 x 120	220 x 139		117	Truma	WL-G	100	100	100	37689
	GfK	SP	32/32/70			198 x 137		90	Truma	WL-G	100	100	100	34689
	GfK	SP	32/32/70		220 x 130	198 x 132		150	Truma	WL-G	100	100	100	37689
	GfK	SP	33/33/70					100	Truma	WL-G	100	100	100	30690
	GfK	SP	33/33/70					100	Truma	WL-G	100	100	100	32690
	GfK	PU	28/28/41		195 x 169			-	opt.		80	80	75	27374
	GfK	PU	28/28/41		195 x 169			-	opt.		80	80	75	30374
	GfK	PU	28/28/41		195 x 169		183 x 120	60	opt.		80	80	75	33774
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 200			103	Alde	WW-G	230	230	210	106900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 150	205 x 105		103	Alde	WW-G	230	230	210	110900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 190			103	Alde	WW-G	230	230	210	110900
	Al	PU	45/45/45	2x 205 x 90	220 x 177			103	Alde	WW-G	230	230	210	112900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 180	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	118500
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 150	195 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	125500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	195 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	148900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	195 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	162900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 180	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	124500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 180	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	147900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 180	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	161900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	121500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	144900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	158900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 150	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	210	121500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	144900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	158900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 150	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	121500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	144900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	158900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 170	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	125500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 170	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	150900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 170	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	164900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	132500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	153900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	167900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 200	195 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	210	132500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	195 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	153900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	195 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	167900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 150	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	210	132500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	153900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	167900
	Al	PU	45	220 x 150	220 x 150	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	210	132500

SB: Stahlblech, MW: Mineralwolle, PE: Polyethylen, PU: Polyurethan, SF: Styrofoam, SP: Styropor; Heizungsart: WL-D: Diesel-Warmflurheizung, WL-G: Gas-Warmflurheizung, WW-D: Diesel-Warmwasserheizung, WW-G: Gas-Warmwasserheizung; alle Angaben ohne Gewähr



Hersteller/ Modell	Aufbautyp	Doppelboden	Hockgarage	Grundriss	Basistfahrzeug	Dreipunktgurte	Schlafplätze	Rahmen	Motorisierung Basis/Spitze (kW)	Radstand (mm)	Länge (mm)	Breite (mm)	Höhe (mm)	Masse fahrbereit (kg)	zul. Gesamt- masse (kg)
Phoenix (Fortsetzung)															
A 8800 BMB	A	X	X	K9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6562	7490
A 8800 BMB	A	X	X	K9	MAN TGL	2	6	L	151	4500	8600	2450	3450	6752	7490
A 8800 BML	A	X	X	D9	Iveco Daily	2	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4922	6500
A 8800 BML	A	X	X	D9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6562	7490
A 8800 BML	A	X	X	D9	MAN TGL	2	6	L	151	4850	8600	2450	3450	6752	7490
A 8800 L	A	X	X	D6	Iveco Daily	4	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4842	6500
A 8800 L	A	X	X	D6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6482	7490
A 8800 L	A	X	X	D6	MAN TGL	4	6	L	151	4500	8600	2450	3450	6672	7490
A 8800 MB	A	X	X	K9	Iveco Daily	2	6	L	130	5000	9250	2350	3450	4842	6500
A 8800 MB	A	X	X	K9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6482	7490
A 8800 MB	A	X	X	K9	MAN TGL	2	6	L	151	4500	8600	2450	3450	6672	7490
A 8800 SB	A	X	X	E6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4455	8600	2450	3450	6482	7490
A 9300 BL	A	X	X	D6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4815	9100	2450	3450	6762	8000
A 9300 BL	A	X	X	D6	MAN TGL	4	6	L	151	4850	9100	2450	3450	6902	8800
A 9300 BMB	A	X	X	K6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4815	9100	2450	3450	6762	8000
A 9300 BMB	A	X	X	K6	MAN TGL	4	6	L	151	4850	9100	2450	3450	6902	8800
A 9300 MB	A	X	X	K6	Iveco EuroCargo	4	6	L	160	4815	9100	2450	3450	6682	8000
A 9300 MB	A	X	X	K6	MAN TGL	4	6	L	151	4850	9100	2450	3450	6822	8800
A 9400 SG	A	X	X	K9	Iveco EuroCargo	2	6	L	160	4815	9200	2450	3450	7012	8800
A 9400 SG	A	X	X	K9	MAN TGL	2	6	L	151	4850	9200	2450	3450	7202	8800
A 9900 SG	A	X	X	K6	MAN TGL	4	6	L	151	5200	9700	2450	3450	7292	10000
L 7000 G	I	X	X	H3	Iveco Daily	4	2	L	130	4350	7400	2350	3350	4712	6000
L 7000 G	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4350	7400	2350	3350	4712	6000
L 7300 G/ST	I	X	X	G8	Iveco Daily	4	3	L	130	4350	7700	2350	3350	4752	6000
L 7300 G/ST	I	X	X	G10	Iveco Daily	4	3	L	130	4350	7700	2350	3350	4752	6000
L 7500 G	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	2	L	130	4350	7900	2350	3350	4812	6000
L 7500 G	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4350	7900	2350	3350	4812	6000
L 7500 L	I	X	X	D3	Iveco Daily	4	2	L	130	4350	7900	2350	3350	4812	6000
L 7500 L	I	X	X	D10	Iveco Daily	4	2	L	130	4350	7900	2350	3350	4812	6000
L 8000 G	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8400	2350	3350	4872	6500
L 8000 G	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8400	2350	3350	4872	6500
L 8000 G	I	X	X	H8	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8100	2450	3480	6142	7490
L 8000 G	I	X	X	H10	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8100	2450	3480	6142	7490
L 8000 G	I	X	X	H8	MAN TGL	4	2	L	151	3900	8100	2450	3480	6412	7490
L 8000 G	I	X	X	H10	MAN TGL	4	2	L	151	3900	8100	2450	3480	6412	7490
L 8000 L	I	X	X	D8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8400	2350	3350	4892	6500
L 8000 L	I	X	X	D10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8400	2350	3350	4892	6500
L 8300 BG	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5092	6500
L 8300 BG	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5092	6500
L 8300 BGS	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5092	6500
L 8300 BGS	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5092	6500
L 8300 BGS	I	X	X	H8	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6362	7490
L 8300 BGS	I	X	X	H10	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6362	7490
L 8300 BGS	I	X	X	H8	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6632	7490
L 8300 BGS	I	X	X	H10	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6632	7490
L 8300 BMG	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5092	6500
L 8300 BMG	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5092	6500
L 8300 BMG	I	X	X	H8	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6362	7490
L 8300 BMG	I	X	X	H10	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6362	7490
L 8300 BMG	I	X	X	H8	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6632	7490
L 8300 BMG	I	X	X	H10	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6632	7490
L 8300 G	I	X	X	H8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	4982	6500
L 8300 G	I	X	X	H10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	4982	6500
L 8300 G	I	X	X	H8	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6262	7490
L 8300 G	I	X	X	H10	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6262	7490
L 8300 G	I	X	X	H8	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6532	7490
L 8300 G	I	X	X	H10	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6532	7490
L 8300 L	I	X	X	D8	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5012	6500
L 8300 L	I	X	X	D10	Iveco Daily	4	2	L	130	4750	8700	2350	3350	5012	6500
L 8300 L	I	X	X	D8	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6282	7490
L 8300 L	I	X	X	D10	Iveco EuroCargo	4	2	L	130	4185	8400	2450	3480	6282	7490
L 8300 L	I	X	X	D8	MAN TGL	4	2	L	151	4200	8400	2450	3480	6552	7490

Aufbautyp: A: Alkoven, E: Expeditionsfahrzeug, I: Integrierter, P: Pick-Up, T: Teillintegrierter; Rahmen: F: Flachboden, K: Kastenwagen, L: Leiterrahmen, P: Plattformrahmen, T: Tiefrahmen; Außenmaterial: AF: Alufiber, Al: Aluminium, GfK: Glasfaser verstärkter Kunststoff



	Außenwand	Isolation	Wandstärke (W/D/B)	Alkoven-/ Hubbett (cm)	Umbaubett (cm)	Heckbett (cm)	weitere Bett (cm)	Kühlschrank- volumen (l)	Heizungs- hersteller	Heizungstyp	Frisch- wasser (l)	Abwasser (l)	Batteriekapazität (Ah)	Grundpreis inkl. Vorrat (Euro)
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	153900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	167900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 180	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	210	131500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 180	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	152900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 180	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	166900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	220 x 200	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	210	128500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	149900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	2x 1205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	163900
	Al	PU	45/45/45	220 x 150	220 x 150	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	210	128500
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	149900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	163900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 155		103	Alde	WW-G	230	230	420	149900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	164900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	2x 205 x 90		103	Alde	WW-G	230	230	420	172900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	164900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	172900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	160900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 175		103	Alde	WW-G	230	230	420	168900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 200		103	Alde	WW-G	230	230	420	156900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 150	205 x 200		103	Alde	WW-G	230	230	420	177900
	Al	PU	45/45/45	230 x 150	230 x 200	205 x 200		103	Alde	WW-G	230	230	420	192900
	Al	PU	45/45/45			205 x 1515		140	Alde	WW-G	230	230	210	129900
	Al	PU	45/45/45			205 x 1515		140	Alde	WW-G	230	230	210	129900
	Al	PU	45/45/45	200 x 150		205 x 100		140	Alde	WW-G	230	230	210	133900
	Al	PU	45/45/45	200 x 150		205 x 100		140	Alde	WW-G	230	230	210	133900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	135900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	135900
	Al	PU	45/45/45			2x 202 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	210	135900
	Al	PU	45/45/45			2x 202 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	210	135900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	140900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	140900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	165900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	165900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	183900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	183900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	210	140900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	210	140900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	147900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	147900
	Al	PU	45/45/45			195 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	147900
	Al	PU	45/45/45			195 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	147900
	Al	PU	45/45/45			195 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	172900
	Al	PU	45/45/45			195 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	172900
	Al	PU	45/45/45			195 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	190900
	Al	PU	45/45/45			195 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	190900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	146900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	146900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	171900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	171900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	189900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	189900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	143900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	210	143900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	168900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	168900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	186900
	Al	PU	45/45/45			205 x 155		140	Alde	WW-G	230	230	420	186900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	210	143900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	210	143900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	420	168900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	420	168900
	Al	PU	45/45/45			2x 205 x 90		140	Alde	WW-G	230	230	420	186900

SB: Stahlblech, MW: Mineralwolle, PE: Polyethylen, PU: Polyurethan, SF: Styrofoam, SP: Styropor; Heizungsart: WL-D: Diesel-Warmluftheizung, WL-G: Gas-Warmluftheizung, WW-D: Diesel-Warmwasserheizung, WW-G: Gas-Warmwasserheizung; alle Angaben ohne Gewähr

Teil 7 des großen Modellkatalogs finden Sie in Ausgabe 3/2008, die am 20. Februar erscheint.



Unter die Lupe genommen: Rhône-Delta und Camargue

Urlaub bei Wildpferden



Die Camargue, das Land der weißen, wilden Pferde, der im feuchten Gras stolzierenden Flamingos und der schwarzen Stiere. So erwarten Urlauber die Landschaft im Mündungsdelta zwischen der Petit und der Grand Rhône südlich von Arles. Doch dieser flache, von Wasserarmen durchzogene Landstrich hat viel mehr zu bieten und nimmt Reisemobilisten gerne auf.

Martigues

Die Stellplatztester starten ihre Tour 30 Kilometer westlich von Marseille in Martigues, einer typisch südfranzösischen Hafenstadt am Zufluss des Étang de Berre ins Mittelmeer, den Golf de Fos. Von der Autobahn A 55 aus steuern sie ihr Reisemobil zum zentral gele-

genen Stellplatz am Hafen von Carro. Bei der Ankunft am Wochenende sollte man sich nicht vom Trubel und den vielen geparkten Autos rechts und links der Straße verwirren lassen. Die Devise lautet: Einfach in den Ort hinein, vorbei an den Geschäften fahren und sich am Hafen orientieren. Direkt am Hafen von Martigues-Carro können 100 Reisemobile auf dem asphaltierten Gelände für sechs Euro eine Nacht lang stehen. Das Fünf-Tage-Ticket gib es für 20 Euro an der nahen Bar. Der Strand ist nur einen Steinwurf entfernt. Im unmittelbar an den

Stellplatz grenzenden Hafen wiegen sich Fischer- und Motorboote auf seichten Wellen, umschwärmt von kreischenden Möwen. Weiteres Plus des Stellplatzes: Der Ortskern mit Bars, Restaurants, Cafés und Geschäften ist in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.

Port-Saint-Louis-du-Rhône

Weiter führt die Reise nach Port-Saint-Louis-du-Rhône, dem südlichsten Zipfel der Camargue. Direkt an der Hubbrücke stehen die Tester auf markierten, asphaltierten Stell-





GPS: 43°19'46"N/5°02'24"E

F-13500 Martigues-Carro

Stellplatz am Hafen am Cap Couronne, Tel.: 0033/442/423110, www.martigues-tourisme.com, 120 Plätze, 6 Euro incl. Ver- und Entsorgung

Sehr empfehlenswert, Blick auf Hafen und Meer

flächen in der ersten Reihe. Auf dem Gelände direkt am Meer nahe der Schleuse finden 16 Fahrzeuge Platz. In der Mitte des Stellplatzes liegt der Bodeneinlass zur Entsorgung. Gegenüber der Zufahrt trennt ein Spazierweg das Meer vom Stellplatz. Auch hier erreichen die mobilen Gäste den Küstenort mit seinen Geschäften und Cafés bequem zu Fuß und müssen nicht einmal die Fahrräder vom Heckständer oder aus der Garage nehmen.

Salin de Giraud

Um den dritten Übernachtungsplatz anzusteuern, nutzen die Stellplatzprüfer die Fährverbindung über die Grand Rhône direkt nach Salin de Giraud. Das Reisemobil findet auf der Fähre neben Pkw, Radfahrern und Fußgängern genügend Platz. Die Überfahrt dauert nur wenige Minuten, und auch die Wartezeiten sind tagsüber in der Regel recht kurz. Der etwas außerhalb des Ortes gele- ►



*Tour de la Constance und Hafen von Aigues-Mortes (oben).
Typisch Camargue: weiße, frei laufende, halbwilde Pferde.*



GPS: 43°23'02"N/4°48'23"E

F-13230 Port-Saint-Louis-du-Rhône

Stellplatz am Quai Bonardel, Tel.: 00 33/442/860121, www.portsaintlouis.fr, 16 Plätze, 10 Euro.

Sehr empfehlenswert, Blick auf die Hubbrücke



GPS: 43°24'43"N/4°43'51"E

F-13129 Salin de Giraud

Stellplatz an der Rue de la Bouvine, Tel.: 0033/442/868087, www.ot-aiguesmortes.fr, 5 Plätze, gebührenfrei. Ver- und Entsorgung sowie Strom gegen Gebühr.

Empfehlenswert, ländliche Lage

gene, ruhige Stellplatz nahe dem Feuerwehrdepot ist leicht zu finden und auffallend gut. Eine Flot-Bleu Entsorgungsstation sowie Stromsäulen für jeden parzellierten Stellplatz gehören hier zur Ausstattung.

Saintes Maries de la mer

Um zum nächsten Etappenziel zu kommen, heißt es erst einmal auf der D 36 in Richtung Arles zu fahren –

längs durch die Camargue gen Norden. Die Tester umfahren den Naturpark und rollen auf der D 570 wieder in südlicher Richtung dem Meer entgegen. In den 50er- und 60er-Jahren wurde der Wallfahrtsort Saintes Maries de la mer zu einem Geheimtipp der französischen neuen „Bohème“, bald auch der europäischen Beatniks. Bis heute ist er ein religiös bedeutender Ort für die Gitanes,

die französischen Zigeuner. In mancher Sommernacht entwickelt sich auf den Straßen und am Mittelmeerstrand ein spontanes Flamenco-Festival, begeistert angenommen von Touristen aus aller Welt.

Die Wehrkirche von Saintes Maries de la mer überragt die gesamte Stadt. Ihre Zinnen erblickt man schon von weitem. Die imposante Kirche ist eine Festung mit einem einfachen,

15 Meter hohen Kirchenschiff. Rund um das Dach verläuft ein mit Zinnen und Erkeren versehener, vorkragender Wehrgang, der früher als Wachturm diente. Zum Übernachten bietet sich der gebührenpflichtige Stellplatz für 125 Mobile auf einem Parkplatz am Ortsrand an. Typisch für Frankreich ist der Bodeneinlass zur Entsorgung. Anschlüsse zum Nachfüllen von Frischwasser sowie

Abendsonne hüllt den Wallfahrtsort Saintes Maries de la mer und die Wehrkirche in warmes Licht.





GPS: 43°27'21"N/4°25'40"E

F-13460 Saintes Maries de la mer

Stellplatz auf dem Parkplatz am Ortsrand, Tel.: 0033/490978255,
www.saintesmaries.com. 120 Plätze, 6 Euro.

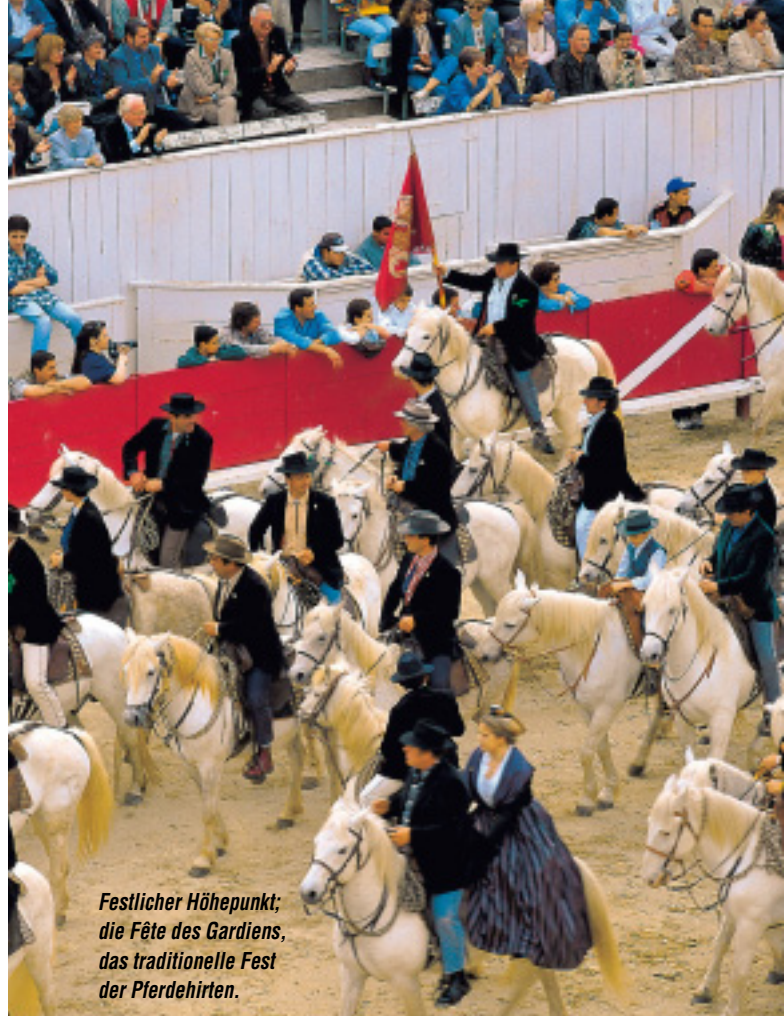
Empfehlenswert, Übernachtungsplatz

eine Möglichkeit zur Abfallentsorgung komplettieren das Angebot.

Aigues-Mortes

Wieder heißt es, nicht den kürzesten Weg zu nehmen,

sondern über einen Umweg nach Aigues-Mortes in der Petit Camargue zu gelangen. In der Hochsaison tummeln sich hier Abertausende von Touristen. Zwei Stellplätze heißen Reisemobilfahrer willkommen. ►



*Festlicher Höhepunkt;
die Fête des Gardiens,
das traditionelle Fest
der Pferdehirten.*



GPS: 43°33'57"N/4°11'09"E

F-30220 Aigues-Mortes

Stellplatz an der Rue Rayette, Tel.: 0033/466/537300, www.ot-aiguesmortes.fr, 30 Plätze, 6 Euro.

Sehr empfehlenswert, nahe Innenstadt und Hafen



GPS: 43°34'52"N/4°10'48"E

F-30220 Aigues-Mortes

Stellplatz auf der Pony-Ranch Promenade à Pony, Tel.: 0033/0466/538689, www.ponyranch-aiguesmortes.com, 10 Plätze, 13 Euro incl. Strom.

Sehr empfehlenswert, man spricht Deutsch

Am Kanal etwas außerhalb der Stadt gibt es auf der Pony-Ranch zehn Stellflächen. Hier stehen die Fahrzeuge auf Wiesengelände direkt an Pferdekoppeln. Das Besondere: Man spricht Deutsch. Im Salon treffen Reisemobilisten auf andere Urlauber, tauschen Informationen aus und trinken ein kühles Bier. Mit dem Rad fahren sie dann durch das flache Land ins Zentrum von Aigues-Mortes.

Sehr zentrumsnah gibt es hier einen weiteren Stellplatz direkt am Wasser. Allerdings geht es im Sommer dort sehr eng zu. Trotzdem hat der Platz einen gewissen Charme, denn quasi Haustür an Haustür stehen die Reisemobile ganz nah bei den Charterbooten, die auf ihrer Reise über das Mittelmeer im Hafen von Aigues-Mortes zum Übernachten festmachen. Auf dem Stellplatz steht eine Flot-Bleu-Entsorgungsstation direkt bei der Zufahrt zum eingezäunten, geschotterten Gelände, auf dem selbst große Mobile Platz finden.

Im Mittelalter als Hafenstadt konzipiert, liegt Aigues-Mortes nach der Verlandung der Flachwasserzone heute sechs Kilometer vom Mittelmeer entfernt, lässt sich aber von dort aus über einen Kanal erreichen. In der knapp 760 Jahre alten Stadt ist die Stadt-

mauer mit dem mittelalterlichen Stadttor eines der am besten erhaltenen mittelalterlichen Bauwerke Frankreichs.

Le Grau du Roi

Auf der D 58 erreichen die Tester sechs Kilometer weiter südlich das Mittelmeer in Le Grau du Roi. Am ersten Kreisverkehr nehmen sie die dritte Ausfahrt und steuern auf der linken Seite hinter der Arena den großen Parkplatz Guillerme an. Hier dürfen sie mit dem Reisemobil stehen bleiben. Eine Entsorgungsstation wertet das Angebot auf. Die Parkgebühr kann entweder tagsüber persönlich am Kassenhäuschen oder am Automaten bezahlt werden, denn ohne Zahlung öffnet sich die Schranke nicht mehr. Eine Straße trennt den Parkplatz von dem kleinen Sportboothafen.

Sobald die Reisemobilisten die Straße überqueren, können sie den Booten beim Anlegen zuschauen. Der Kanal, der durch die Stadt führt, ähnelt einer Bühne, auf der die bunten Boote vorbeiziehen. Bei Veranstaltungen in der Stierkampfarena direkt neben dem Parkplatz geht es auf dem Stellplatz sicher etwas turbulenter zu. Aber auch sonst ist der mediterrane Ort mit geschäftigem Treiben gefüllt. Das lässt sich



Die beeindruckenden schwarzen Stiere sind ein Blickfang auf den feuchten und nur schwer zugänglichen Weiden der Camargue.

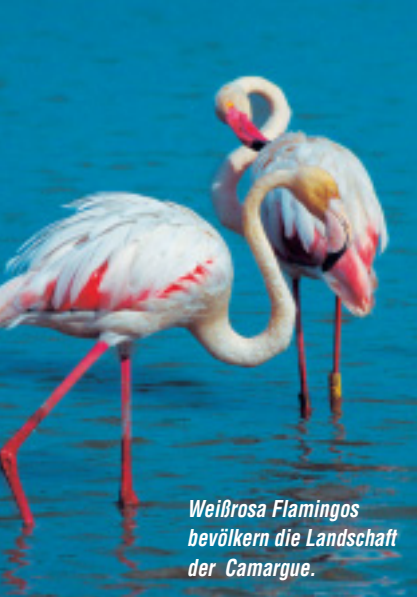


GPS: 43°32'21"N/4°08'29"E

F-30240 Le Grau du Roi

Parkplatz Guillerme neben der Stierkampfarena, Tel.: 0033/466/516770, www.vacances-en-camargue.com, 10 Plätze, gebührenpflichtig.

Sehr empfehlenswert: Blick auf den Kanal



Weißrosa Flamingos bevölkern die Landschaft der Camargue.

am besten von der Terrasse einer der zahlreichen Bars und Cafés bei einem Café au lait – Milchkaffee – in aller Ruhe betrachten. Restaurants locken mit provenzalischen Gerichten wie Lammfleisch mit Schafskäse zur gemütlichen Einkehr.

Auch lohnt es sich, einmal den Wecker auf ganz früh am Morgen zu stellen, um den einlaufenden Fischerbooten beim Entladen der frischen Fracht zu-

zuschauen. Noch besser, man kauft frische Meerestiere oder gönnt sich ein Filet de Loup de Mer – ein appetitliches Stück Wolfsbarsch.

Palavas-les-Flots

Südlich von Montpellier liegt der nächste Stellplatz direkt am Hafen von Palavas-les-Flots, dem Port Fluvial base Paul Riquet. Er hat Platz für 120 Reisemobile, denn das Gelände ist sehr weitläufig. Die Entsorgung erledigen die Urlauber über einem Bodeneinlass an der Zufahrt. Zudem sind Stromanschlüsse über den ganzen Platz verteilt. Auch hier können Reisemobilisten direkt vom Stellplatz aus das An- und Ablegen der Hausboote oder der flotten Sportflitzer beobachten. Das Zentrum erreichen sie später bequem zu Fuß.

Von diesem schön gelegenen Küstenort setzen die Tester ihre Reise entlang des



GPS: 43°31'51"N/3°55'27"E

34250 Palavas-les-Flots

Stellplatz am Port Fluvial base Paul Riquet, Tel.: 0033/467/077334, www.palavaslesflots.com, 120 Plätze, 12 Euro incl. Ver- und Entsorgung, Strom

Sehr empfehlenswert, ländliche Lage

Mittelmeers Richtung Spanien weiter fort. Auf dem Rückweg machen sie noch einmal Rast in den kleinen Orten des größten europäischen Flussdeltas, um ein letztes Mal die weißrosafar-

benen Flamingos, die weißen Wildpferde und die schwarzen Stiere in der weitläufigen Landschaft der Camargue anzuschauen.

Madelaine Schwarz



Im Frühling eröffnet wieder der Fischerhaus-Biergarten direkt am Plauer See.

Foto: Fischerhaus

19395 Plau am See, Mecklenburgische Seenplatte Lecker Hecht und Zander essen

In Plau am See, dem Westtor zur Mecklenburger Seenplatte, genießen Reisemobilisten vom Restaurant Fischerhaus, An der Metow 12 - 16, einen idyllischen Blick auf den Plauer See. Vorerst gibt es lediglich Platz für ein Fahrzeug, jedoch wird das Gelände umgebaut und soll später mehr Reisemobile aufnehmen. Die Übernachtung

kostet 15 Euro. Über diesen Betrag erhält Jeder Gast einen Gutschein für den Restaurantbesuch und kann ihn bei Fischspezialitäten von Aal, Forelle, Hecht und Zander einlösen. Die Stromversorgung kostet fünf Euro, Frischwasser einen Euro.

Wassersportler können in ihrem Boot direkt im Wasserwanderhafen neben dem

Fischerhaus zu Touren auf der Müritz-Elde-Wasserstraße starten. In Plau leiht eine Kanu-Vermietung Kunststoff-Boote aus.

In der Kleinstadt bewundern die Urlauber alte Fachwerkhäuser, den Plauer Burgturm und die Hubbrücke über die Müritz-Elde-Wasserstraße. Tel.: 038735/83930, www.ferieninplau.de.



Foto: Aquawell

95233 Helmrechts, Oberfranken Meeres-Feeling im Wellenbad

Acht Kilometer westlich der A 9 (Berlin - München), Ausfahrt Münchberg Nord, liegt das Wellenbad Aquawell. Eine prima Gelegenheit, dem von der Fahrt gestressten Rücken eine Erholungspause zu gönnen. Im Wellenbecken kann man sich herrlich auf den Wogen schaukeln lassen, im 30 Grad warmen Außenbecken vor Massagedüsen und auf der Sprudelbank entspannen.

Zehn Reisemobile haben Platz auf dem Parkareal des Aquawell in der Adolf-Haack-Straße 7 – die Übernachtung ist kostenlos. Es gibt allerdings weder Stromanschluss noch eine Ver- und Entsorgungsmöglichkeit. Die Toiletten des Bades stehen Reisemobilisten während der Öffnungszeiten kostenlos zur Verfügung. Tel.: 09252/5850, www.aquawell.info. GPS: 50°14'9"N/11°42'41"E

Was uns ärgert

Aufpreis für Einzelfahrer

Heinz Zapf vom Wohnmobil-Club Kassel beschreibt in einem Brief an die Redaktion folgendes Ärgernis auf dem Stellplatz in Neumagen-Dhron: „Der Freie Wohnmobil-Club Kassel buchte im Oktober 2007 den Stellplatz Neumagen-Dhron/Mosel für zwei Tage und zwölf Einheiten samt Programm. Das kostete pro Einheit 130 Euro. Der reservierte Platz, ein nasser Feldweg neben dem eigentlichen Stellplatz, reichte jedoch an diesem Termin nicht für uns aus. Deshalb belegten wir andere Plätze. Daraufhin wurde der Platzbetreiber sehr laut und beleidigend. Für die zwei Tage bezahlten unsere Clubmitglieder zusammen 1.448 Euro. Der Hammer: Unsere zwei Einzelfahrer mussten je neun Euro extra zahlen. Die Begründung: Der Einzelfahrer verzehrt weniger und somit hat er (der Betreiber) einen finanziellen Verlust beim Verzehr-Umsatz.“

So etwas ist uns in den 22 Jahren, die wir zusammen unterwegs sind, noch nie passiert. Ich werde diesen Stellplatz in einem großen Bogen umfahren.“

07819 Oberpöllnitz, Thüringen

Kostenloser Zwischenstopp



Foto: Uwe Biehl

Leicht zu erreichen für Reisende auf der A 9 (Bayreuth - Berlin) ist der Stellplatz in Oberpöllnitz bei Triptis. Von der Ausfahrt 26 Richtung Triptis Ost sind es nur wenige Kilometer nach Oberpöllnitz, das bekannt ist für seine Rundburg aus dem 14. Jahrhundert. In der Beerbergstraße 27 hat Uwe Biehl auf einem parkähnlichen Gelände eines ehemaligen Bauunternehmens gepflasterte Stellflächen ausgewiesen. Der Aufenthalt ist kostenlos, eine Ver- und Entsor-

gung nach Absprache gegen eine geringe Gebühr möglich. Die Gäste können in der Sauna schwitzen oder in großen Teichen Karpfen angeln. Kinder schauen den Schafen beim Weiden zu. Uwe Biehl organisiert für Clubs oder Gruppen gemütliche Grillabende oder Ausflüge, beispielsweise zum Plothener Seengebiet (20 Kilometer) oder an die Saalestauseen (12 Kilometer). Tel.: 036482/31233 oder 0171/8078431. GPS: 50°44'51"N/11°53'16"E

Stellplatz-Ticker
23992 Neukloster

Noch bis zum 15. März bietet der Wohnmobilpark Neuklostersee in Westmecklenburg das „Winter-Spezial 3 für 2“ an: Wer dreimal übernachtet, zahlt für nur zwei Nächte. Tel.: 038422/58492, www.Wohnmobilpark-Neuklostersee.de.

67714 Waldfischbach-Burgalben

Die Gemeinde hat auf dem Parkplatz Bruchwiesen am Carentaner Platz Stellflächen für acht Reisemobile ausgewiesen. Die Übernachtung neben Sporthalle und Hallenbad, 600 Meter vom Ortskern entfernt, ist gebührenfrei. Strom- und Wasserentnahme kosten je einen Euro. Tel.: 06333/925-60, www.waldfischbach-Burgalben.de. GPS: 49°28'19"N/47°64'70"E

78073 Bad Dürkheim

Wer die Umgebung von Bad Dürkheim lieber im wendigen Pkw erkunden will, kann auf dem Reisemobilhafen einen viertürigen Fiat Panda für 20 Euro pro Tag inklusive 50 Freikilometer mieten. Jeder zusätzliche Kilometer kostet 20 Cent. Tel.: 0771/12739, www.womobaduerkheim.de


82478 Mittenwald

Aufgrund zahlreicher Proteste von Reisemobilfahrern hat die Gemeinde Mittenwald die Stellplatzgebühr von zehn Euro zurückgenommen. Seit Dezember ist die Übernachtung am Bahnhof wieder kostenlos. Sobald eine Ver- und Entsorgungsstation installiert ist, soll dann eine geringe Gebühr für deren Nutzung kassiert werden. Tel.: 08823/33981, www.mittenwald.de


66740 Saarlouis, Saarland

Auf den Spuren des Sonnenkönigs

In der ehemaligen Festungsstadt Saarlouis können die Besucher auf den Spuren des Städtegründers, des Sonnenkönigs Louis XIV., und seines Baumeisters Sebastian le Prestre de Vauban wandern. Etwa entlang der alten Festungsanlagen, die im Naherholungsgebiet Saarlarm liegen. Die Kasematten beherbergen mehrere Gaststätten, der Altstadt kern lockt mit Straßencafés, Modegeschäften und zahlreichen Gasthäusern, in denen Flammkuchen lecker mündet.

Der kostenlose Stellplatz in der Saint-Nazaire Allee nahe Realschule und Bootshafen ist für zehn Reisemobile ausgelegt. Seit kurzem finden Reisemobilisten eine Entsorgungs- und Versorgungsmöglichkeit für je einen Euro an der 250 Meter entfernten Sani-Station im Marschall-Ney-



Nahe den alten Festungsanlagen liegt der Stellplatz, die Sani-Entsorgungsstation ist 250 Meter vom Platz entfernt.

Weg gegenüber vom Campingplatz Dr. Ernst Dadda. Vom Stellplatz aus gelangen die Gäste nach 250 Metern zum Hallenbad, die Bordvorräte können sie im nahen Globus-Handelshof auffüllen. Tel.: 06831/443-0, www.saarlouis.de, GPS: 49°19'17"N/6°44'30"E

72589 Westerheim, Schwäbische Alb

Maultaschen und Wild-Spezialitäten

Etwa 40 Kilometer von Ulm entfernt hat die Wirtsfamilie Goll in Westerheim auf einem separaten Parkplatz hinter ihrem Gasthof Rössle zehn Stellflächen für bis zu acht Meter lange Reisemobile ausgewiesen. Die Übernachtung auf dem ge-

pflasterten Gelände in der Donnstetterstraße 10 ist kostenlos, eine Reservierung wird empfohlen. Spezialität des Gasthauses sind hausgemachte Maul(teig-)taschen und Wildgerichte, Dienstag ist Ruhetag. Von der Kleinstadt aus lohnen sich Ausflüge zum Blautopf bei Blaubeuren (20 Kilometer) – dem Quelltopf des Flusses Blau, zu den Uracher Wasserfällen (20 Kilometer) oder zum Ulmer Münster (40 Kilometer). Direkt in Westerheim gibt es 30 Kilometer gespurte Loipen sowie Skilifte. Für weiteren Zeitvertreib lassen sich ein Frei- und ein Hallenbad, Minigolf- und Tennisplätze nutzen.

Tel.: 07333/6794, www.roessle-westerheim.de, GPS: 48°30'54"N/9°37'21"E



Zehn Reisemobile finden Platz hinter dem Gasthof Rössle, der auch schwäbische Gerichte serviert.



83043 Bad Aibling, Alpenvorland

Relaxen unterm Kuppeldach

Wenige Gehminuten vom Zentrum Bad Aibling, direkt neben der neuen Therme in der Lindenstraße 32, stehen neun Stellflächen für eine kostenlose Übernachtung bereit. Der Aufenthalt ist auf drei Tage beschränkt – ein Tag vor dem bis zu einem Tag nach dem Thermalbad-Besuch. Eine Ein-Euro-Wertmarke für eine Kilowattstunde Strom sowie für 50 Liter Frischwasser kann man an der Kasse der Therme kaufen, die Entsorgung ist kostenlos.

Markenzeichen des neuen Thermalbades sind die acht Kuppeln, unter denen sich die Gäste bei Ayurveda-Massagen, in der Eukalyptus- und Rosenquarzauna und einem bayerischen Rasulbad mit Moor entspannen. In Außen- und Innenbecken baden die Besucher in fluorid- und jodhaltigem Thermalwasser. An einem Grädlerwerk atmen die Badegäste feuchte, salzhaltige Luft ein. Tel.: 08061/9066-200, www.bad-aibling.de

A-3631 Ottenschlag, Niederösterreich

Für Winter und Sommer

Die 849 Meter hoch gelegene Gemeinde Ottenschlag weist auf dem Freizeitgelände am Oberen Ortsteich in der Florianigasse auf einem Wiesengelände 16 Stellflächen aus. Im Frühjahr sollen die Plätze aufgeschottert und befestigt werden, im Herbst Strom, Wasser und Fäkalentsorgung zur Verfügung stehen. Pro Tag kostet der Aufenthalt fünf Euro, für acht Kilowattstunden Strom ist ein Euro fällig, ebenso für zehn

Minuten Frischwasser – jeweils ab Herbst. Direkt am Stellplatz führt eine Langlaufloipe vorbei, der 500 Meter entfernte Skilift führt auf den Gebirgszug Trausmühle hinauf. Ebenfalls nur 500 Meter entfernt erreichen Reisemobilisten das Ortszentrum mit mehreren Gasthäusern. Ab Oktober 2008 soll es ein Gesundheitszentrum am Ort geben, das auch allen Gästen offen steht. Tel.: 0043/2872/7330, www.ottenschlag.com

Foto: Gemeinde Ottenschlag



Der BORDATLAS 2008. Damit kommen Sie immer gut an.



Jetzt druckfrisch:

Über 4.000 Reisemobil-
Stellplätze und über
1.000 Gespann-Stellplätze
auf mehr als 800 Seiten
in 2 Bänden.

BORD ATLAS 2008

Den **BORDATLAS 2008** gibt es bei
Ihrem Buch- und Zeitschriftenhändler,
in Zubehörshops gut sortierter Freizeit-
fahrzeug-Händler, im Internet unter
www.bordatlas.de oder per Post direkt
beim DoldeMedienVerlag Stuttgart,
Bestellschein im SPECIAL **mobil-reisen**
Seite 50.

Bestellen Sie sich jetzt das
komplette Stellplatz-Paket
BORDATLAS 2008
für nur € 17,90.
Per Bestellschein im SPECIAL
mobil-reisen Seite 50

Stellplätze – entdeckt von Lesern für Leser

Reisemobil International präsentiert topaktuelle Stellplätze – für Sie von unseren Lesern entdeckt.

26689 Apen/Hengstforde

1
V/E

Nach Umbauarbeiten hat die Gemeinde gegenüber dem Freibad zehn ausgewiesene kostenlose Stellflächen auf dem geschotterten Parkplatz an der Hauptstraße 310 wieder eröffnet. Das Ortszentrum mit Schinkenmuseum und Lebensmitteläden ist einen Kilometer entfernt. Sehenswert ist die restaurierte Galerieholländer-Windmühle aus dem Jahr 1882. Tel.: 04489/73-0, www.apen.de. GPS: 53°13'5"/7°47'9"E

Anne Wessels, 26689 Apen

26689 Apen

2
Ohne Service

Einen weiteren kostenlosen Stellplatz für zehn Reisemobile hat Apen auf dem Viehmarktplatz, Am Viehmarkt 2, wieder eröffnet. Von diesem gepflasterten Areal aus erreichen die Gäste zu Fuß das drei Kilometer entfernte Ortszentrum. Tel.: 04489/73-0, www.apen.de. GPS: 53°13'7"N/7°48'8"E

Anne Wessels, 26689 Apen

16831 Rheinsberg

3
Strom, WC

Regionale Fischspezialitäten wie Zander oder Aal serviert die Gasthaus-Brauerei Zum alten Brauhaus, Rhinhöher Weg 1. Auf dem Parkhaus der Brauerei nahe dem Bahnhof können drei Reisemobile kostenlos übernachten. Benötigen sie Strom, sind fünf Euro fällig. Stadtzentrum und der



Die Stellplätze der Rehaklinik atr in Chemnitz liegen ruhig gleich am Stadtpark.

Grienericksee sind wenige hundert Meter entfernt, Schloss Rheinsberg einen Kilometer. Tel.: 033931/72088, www.brauerei-rheinsberg.de. GPS: 53°5'40"N/12°53'55"E

Michael Mücke,
16831 Rheinsberg

37534 Gittelde

4
Strom, V/E, Duschen

Das Mobilcamp Harztor bietet 30 parzellierte Stellflächen auf geschottertem Untergrund an. Pro Nacht kostet der Aufenthalt sechs Euro inklusive Ver- und Entsorgung, eine Zehner-Karte ist für 48 Euro erhältlich. Stromanschluss gibt es für zwei Euro. Tel.: 05522/868571.

GPS: 51°47'39"N/10°11'41"E

Armin Ritzke, 37534 Gittelde

09120 Chemnitz

5
Strom, Wasser

Platz für drei Reisemobile gibt es auf dem umzäunten Stellplatz im Stadtpark an der Rehaklinik atr, Beckerstraße 16. Bis zur dritten Nacht, 500 Meter vom historischen Stadtkern entfernt, sind inklusive zwei Personen, Strom und Wasser jeweils elf Euro fällig, ab der vierten Übernachtung je neun Euro. Der Stellplatz ist zur Straße hin mit einem Tor verschlossen. Den Schlüssel erhalten die Gäste gegen fünf Euro Kauti

an der Rezeption der Klinik. Tel.: 0371/382740, www.rehaklinik-online.de. GPS: 50°49'25"N/12°55'3"E

Dr. Manfred Kupfer,
09120 Chemnitz

09380 Thalheim

6
Strom, Duschen

Im westlichen Erzgebirge finden auf dem Parkplatz vor dem Sport- und Erlebnispark Thalheim, Berghausweg 5, sieben Reisemobile Platz. Hier fallen pro Nacht 3,50 Euro zuzüglich 1,50 Euro pro Person an. Strom kostet zusätzlich einen Euro. Die Duschen im Sportpark dürfen während der Öffnungszeiten kostenlos genutzt werden. Tel.: 03721/269394, www.erlebnispark-erzgebirge.de. GPS: 50°42'26"N/12°50'35"E

Sylvia Jenk, 09380 Thalheim

73061 Ebersbach a. d. Fils

7
Ohne Service

Im Vorland der Schwäbischen Alb können zwei bis zu zwölf Meter lange Reisemobile kostenlos auf dem Parkareal Festplatz Strut übernachten. Der Parkplatz in der Strutstraße liegt einige hundert Meter vom Zentrum sowie 1,5 Kilometer vom Stadtmuseum entfernt. Tel.: 07163/161102, www.ebersbach.de. GPS: 48°42'51"N/9°32'16"E

Uwe Geiger, 73055 Ebersbach



87497 Wertach

8
Ohne Service

Auf dem großen Parkplatz des Restaurants Schützenhaus Zum Haxengrill, Alpenstraße 15, im Oberallgäu haben drei Reisemobile Platz. Der Aufenthalt ist kostenlos, wenn die Gäste zum Verzehr einkehren, Donnerstag ist Ruhetag. 500 Meter entfernt gibt es eine Entsorgungsmöglichkeit auf dem Campingplatz Grüntensee. www.schuetzenhaus-wertach.de. GPS: 47°35'58"N/10°24'54"E

Jürgen Wirtz, 87497 Wertach

Liebe Leser, Sie sind unsere beste Info-Quelle!

Haben auch Sie einen Stellplatz entdeckt? Dann schicken Sie uns bitte Infos darüber – andere Reisemobilisten werden es Ihnen danken. Und so helfen Sie, das flächendeckende Stellplatz-Netz weiterzuweben. Den Fragebogen dazu finden Sie auf Seite 157. Vielen Dank für Ihre Mühe.





Thermen zum Schwärmen

Was gibt es in der kalten Jahreszeit Schöneres, als direkt vom beheizten Reisemobil ins warme Wasser umzusteigen? Quer durch Deutschland führt Sie diese kleine Sammlung.

Thüringen

07356 Bad Lobenstein

Parkplatz Ardesia Therme
Parkstr. 8, Frau Wittig,
Tel.: 036651/3939200, Fax: 036651/3939150
E-Mail: info@ardesia-therme.de
Internet: www.ardesia-therme.de
GPS: 48°3'34"N/12°13'28"E



Areal: Parkplatz direkt an der Therme. = 20 auf Schotterrasen, Wiese, Asphalt, kostenlos, Strom und Wasser nach Verbrauch.

An den Stellplätzen:
Anfahrt: A9 Abfahrt Bad Lobenstein, im Ort Beschilderung folgen.

Aktivitäten: Thermalbad, Sauna, Moorbad und -Sauna, Wandern, Rad fahren.

Gastronomie: Cafeteria: 08.00-22.00 Uhr, Hauptgerichte: ab 4,80 €.

Entfernungen: 0 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Altstadt Bad Lobenstein 0 km, Schaugießerei Wurzbach 8 km, Bleilochtalsperre 10 km.

Niedersachsen

31020 Salzhemmendorf Kurort



Ith-Sole-Therme
In der Saaleaue, Herr Schlichte,
Tel.: 05153/5092, Fax: 05153/5096
E-Mail: info@ith-sole-therme.de
Internet: www.ith-sole-therme.de
GPS: 52°4'15"N/9°35'8"E



Areal: gekennzeichnete Stellplätze auf dem Gelände der Therme. wird empfohlen. = 20 bis 20 m Länge auf Schotter, Schotterrasen, 5 € pro Reisemobil, Strom und Wasser gegen Gebühr. Sonstiges: ganzjährig, 24 Stunden geöffnet.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: B1 Hameln-Hildesheim, Ith-Therme in Salzhemmendorf beschildert.

Aktivitäten: Besuch in der Therme, Nordic Walking.
Gastronomie: Thermalbad-Restaurant, Warme Küche: 10.00-20.00 Uhr, Hauptgerichte: ab 5 €.

Sport & Freizeitangebote: 0 km, 0 km. Sonstiges: Felsenklettern am Kanstein 2 km, Freizeitpark RASTI-Land 8 km.

Entfernungen: 0 km, 0,4 km.

Sehenswürdigkeiten: Kuriosität Wasserbaum Ocken-sen 5 km, Freilichtbühne und Hüttenstollen Osterwald 5 km, Lönsturm 5 km.

Nordrhein-Westfalen

32805 Horn-Bad Meinberg

Wohnmobilhafen Staatsbad Meinberg am mein)bad

Wällenweg 50, Elke Huber (Bad-Café),
Tel.: 05234/901-282, Fax: 05234/901-217
E-Mail: info@staatsbad-meinberg.de
Internet: www.staatsbad-meinberg.de
GPS: 51°53'54"N/8°59'34"E



Areal: Wohnmobilhafen am mein)bad im Länderwald-park "Silvaticum" in ruhiger und zentraler Lage. = 24 bis 10 m Länge auf Schotter, Asphalt, 5 € pro Reisemobil, Wasser 1 € / 100 l, Strom 0,50 € / kWh, Abwasserentsorgung 0,50 €, zzgl. Kurtaxe. Sonstiges: ganzjährig geöffnet, Nachtruhe von 22.00-6.00 Uhr, Anfahrt außerhalb der Nachtruhe jederzeit möglich, unbegrenzter Aufenthalt, Frühstücksservice über das Bad-Café.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: BAB33 bis Ausfahrt 26-PB-Elsen, B1 bis Horn,

in Bad Meinberg ab den Ortseingängen der Beschilderung P-nur Wohnmobile folgen.

Aktivitäten: im mein)bad: Kuren, Schwimmen, Sauna, Fitnessgeräte, Solarium, Gymnastik; Kino, Jogging Wandern, Nordic Walking, Rad fahren, Minigolf, Tanzen, Reiten, Tennis, Squash.

Gastronomie: Restaurant am Platz, Warme Küche: 8.00-21.00 Uhr, Hauptgerichte: ab 4,50 €.

Sport & Freizeitangebote: ☞ 1,2 km, ☞ 0,1 km, 🚲 0,5 km. Sonstiges: Kurklinik 0 km, Kurpark 0 km, Nordic Walking Park 0 km, Haus Yoga Vidya 0 km.

Entfernungen: 🏠 0,2 km, 🛒 1,2 km.

Sehenswürdigkeiten: Windmühle Fissenknick 2,5 km, Historische Altstadt Horn 4 km, Extersteine 7 km.

Nordrhein-Westfalen

33014 Bad Driburg



Driburg-Therme

Georg-Nave-Straße 24,
Driburg-Therme GmbH, Tel.: 05253/70116,
E-Mail: info@driburg-therme.de
Internet: www.driburg-therme.de
GPS: 51°44'35"N/9°1'15"E



Areal: Wohnmobilparkplatz vor dem Thermalbad und dem Driburger Golfplatz. 🚐/🚗 = 11 auf

Pflaster, 5 € pro Reisemobil, Strom 2,50 €. Sonstiges: durchgehend geöffnet.

An den Stellplätzen: ☞ 🚐 🚗 🚚 🚛

Anfahrt: BAB33 Ausfahrt 27-Paderborn Zentrum, erste Abfahrt nach Bad Driburg, ausgeschildert.

Aktivitäten: Besuch im Thermalbad, Wandern, Walking, Rad fahren.

Gastronomie: in der Therme, Warme Küche: 12.00-20.00 Uhr, Sonstiges: mehrere Restaurants ab 500 m.

Sport & Freizeitangebote: ☞ 0 km, ☞ 0 km, 🚲 1,5 km. Sonstiges: Tennis, Golf, Minigolf 0,1 km, Kurpark 0,5 km, Eggegebirge 1 km.

Entfernungen: 🏠 0,5 km, 🛒 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Mühlenrad im Stadtkern 2 km, Ruine Iburg 4 km, Kloster 4 km.

Hessen

63628 Bad Soden-Salmünster



Wohnmobilstellplatz an der Spessart Therme

Parkstraße, Tourist Information,
Tel.: 06056/744-144, Fax: 06056/744-147
E-Mail: info@badsodensalmuenster.de
Internet: www.badsoden-salmuenster.de
GPS: 50°17'7"N/9°21'31"E

Areal: Stellplätze im Stadtteil Bad Soden direkt an der Therme und am Kurpark. 🚐 = 18 bis 12 m Länge auf Schotter, 5 € pro Reisemobil inkl. Entsorgung und Kurtaxe, Wasser 1 €/70l, Strommarken 1 €/2kW an der Kasse der Spessart Therme erhältlich. Sonstiges: ganzjährig geöffnet, Therme ca. 250 m entfernt und Mo - Sa 8.30 - 23.00, So und Feiertage 8.30 - 21.00 Uhr geöffnet, öffentliches WC/Behinderten WC in der Therme.

An den Stellplätzen: ☞ 🚐 🚗 🚚 🚛

Anfahrt: BAB66 bis Ausfahrt Bad Soden-Salmünster, ab hier beschildert.

Aktivitäten: Kur und Badeaufenthalt, Wandern, Rad fahren.

Gastronomie: Bistro Therma Sol in der Therme, Mo - Fr 8.00-21.00 Uhr, Sa. u. So. 8.00-20.00 Uhr, weitere Restaurants ab 300 m.

Entfernungen: 🏠 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Gebrüder Grimm-Stadt Steinau 9 km, Erlebnispark Steinau 9 km, Wächtersbach Schloss und Keramikmanufaktur 7 km.

Baden-Württemberg

72574 Bad Urach



Reisemobilplatz Bad Urach

Bei den Thermen 4, Städtische Kurverwaltung, Tel.: 07125/9432-0, Fax: 07125/9432-22
E-Mail: info@badurach.de, Internet: www.badurach.de
GPS: 48°30'2"N/9°22'37"E



Areal: angelegter Reisemobilstellplatz mit gekennzeichneten Plätzen beim Kurzentrum, nahe dem Thermal-Mineralbad AlbThermen. = 26 bis 8 m Länge auf Asphalt, 5 € pro Reisemobil inklusive Strom. Ver- und Entsorgung je 50 Cent, Kurtaxe 1,90 € bis 2,15 € pro Person. Sonstiges: Anmeldung im Haus des Gastes bzw. außerhalb der Öffnungszeiten im Hotel Graf Eberhard.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: An der B28 Ulm-Reutlingen, im Ort der Beschilderung "Kuranlagen" folgen.

Aktivitäten: Wandern, Besuch der AlbThermen mit Saunalandschaft, Rad fahren, Veranstaltungen im Haus des Gastes.

Gastronomie: Hotel Graf Eberhard, 200 m, außerdem zahlreiche Restaurants in der Stadtmitte, 1,5 km.

Sport & Freizeitangebote: 1,5 km, 2 km.

Sonstiges: Kletter-/Hochseilgarten 20 km.

Entfernungen: 0,2 km, 0,2 km.

Sehenswürdigkeiten: Burgruine Hohenurach und Wasserfall 1,5 km, historischer Fachwerk-Stadtkern Bad Urach 1,5 km, Schloss Lichtenstein 20 km, Bären- und Nebelhöhle 20 km.

Baden-Württemberg

75323 Bad Wildbad

Wohnmobilplatz Bad Wildbad
Kernerstraße 128, Bäder- und Kurbetriebs GmbH,
Tel.: 07081/3030, E-Mail: info@staatsbad-wildbad.de
Internet: www.bad-wildbad.de
GPS: 48°43'59"N/8°32'39"E



Areal: angelegter Reisemobilplatz, von Schatten spendenden Bäumen umgeben, direkt an einem der größten Kurparks Deutschlands. = 15 bis 10 m Länge auf Asphalt, 5 € pro Reisemobil, Strom 1 €/8 h, Wasser 1 €/5 min. Sonstiges: Aufenthalt maximal 3 Tage.

An den Stellplätzen:

Sonstiges: Getränkehandel 50 m, Tankstelle 100 m.

Anfahrt: Bad Wildbad Richtung Freudenstadt, 400 m nach dem Tunnel auf der rechten Seite.

Aktivitäten: Vital Therme 0,5 km, Wellnesstempel Palais Thermal 0,5 km.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 200 m.

Sport & Freizeitangebote: 6 km, 0,5 km,

1 km. Sonstiges: Sommerbergbahn 1,5 km, Mountainbike-Park 1,5 km, Wildsee-Moor 6 km.

Entfernungen: 0 km, 0,2 km.

Sehenswürdigkeiten: König-Karls-Bad 0,5 km, Heimat- und Flößermuseum 3 km, Schloss und Besucherbergwerk Neuenbürg 11 km.

Baden-Württemberg

76332 Bad Herrenalb

Siebertäler Therme Bad Herrenalb
Schweizer Wiese 9, Stadt Bad Herrenalb,
Tel.: 07083/92590, Fax: 07083/925931
E-Mail: siebertaeltertherme@badherrenalb.de
Internet: www.siebertaeltertherme.de
GPS: 48°48'9"N/8°26'25"E

Areal: Parkplatz bei der Siebertäler Therme. = 9 auf Asphalt, 4,10 € pro Reisemobil, 2,50 € pro Person, Ver- und Entsorgung 1 €, Strom 0,50 €/kWh.

An den Stellplätzen:

Übrigens:

Solche thematischen Suchen z. Bsp. nach Art der Stellplätze können Sie selbst ganz einfach im Internet bei Bordatlas-Online durchführen.
www.bordatlas.de

Anfahrt: Beschilderung "Therme" beachten.

Aktivitäten: Besuch der Therme mit Saunalandschaft Prießnitz-Spa, Klangbaden am Abend, Massagen & Wellness, Special-Events wie Vollmond- und Klassiknächte bis 24.00 Uhr, Wandern, Rad fahren, Klettern.

Gastronomie: Bistro Therme, Restaurant Romanier.

Sport & Freizeitangebote: 1 km. Sonstiges: Nordic Walking, Naturlehrpfad, Minigolf, Tischtennis und Boccia 0,2 km, Tennis 0,5 km, Reiten 3 km.

Entfernungen: 0 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Klosterruine und Falkenstein 1,5 km, Technikmuseum Marxzell 8 km.

Bayern

85435 Erding

Thermenwelt Erding
Thermalallee 2, Therme Erding GmbH,
Tel.: 08122/22700, Fax: 08122/2270222
E-Mail: willkommen@therme-erding.de
Internet: www.therme-erding.de
GPS: 48°17'36"N/11°53'10"E

Areal: gekennzeichnete Stellplätze auf dem Parkplatz der exotischen Südseetherme, nordöstlich von München. = 25 auf Schotter, kostenlos. Sonstiges: längste Aufenthaltsdauer 7 Tage.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: an der B388.

Aktivitäten: Besuch in Europas größter Thermenlandschaft mit 16 Rutschen, riesiger Saunawelt mit 24 Saunaattraktionen sowie separatem Vitalbereich mit vielfältigen Gesundheitsangeboten.

Gastronomie: mehrere Restaurants in verschiedenen Bereichen.

Sport & Freizeitangebote: 0 km, 0 km. Sonstiges: S-Bahnhof nach München 0,8 km, Golfplatz Eichenried 10 km, Golfplatz Erding-Grünbach 11 km.

Entfernungen: 2 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: Stadt Erding 3 km, Flugzeugmuseum Oberschleissheim 12 km, Domstadt Freising 18 km, Stadtzentrum München 24 km.

Bayern

86825 Bad Wörishofen

Therme Bad Wörishofen
Thermalallee 1,
Tel.: 08247/933300, Fax: 08247/399399
E-Mail: info@therme-badwoerishofen.de
Internet: www.therme-badwoerishofen.de
GPS: 48°1'12"N/10°35'33"E

Areal: ausgewiesene Stellplätze am Parkplatz vor der exotischen Südseetherme. = 15 bis 10 m Länge auf Asphalt, 6 € ab der zweiten Nacht, Kurtaxe 1,35 €/Person. Sonstiges: Aufenthalt maximal 3 Nächte.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: BAB96 Ausfahrt 20-Bad Wörishofen, Beschilderung Therme folgen.

Aktivitäten: Thermalbaden täglich 10.00-22.00 Uhr (ab 16 Jahre). Ausnahme: Familien-Samstag 9-18 Uhr, danach textilfreies Baden 19-24 Uhr (ab 16 Jahre). An warmen Sommertagen wird die Thermenkuppel aufgefahen. Anwendungen im Kneipp-Kurort.

Gastronomie: 2 Restaurants in der Therme, Warme Küche: 10.00-21.00 Uhr.

Sport & Freizeitangebote: 4 km. Sonstiges: Rad- und Wanderwege 0,5 km, Loipen und Eissporthalle 1,5 km, Freizeitpark 4 km.

Entfernungen: 3 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Sebastian-Kneipp-Museum 2 km, historische Altstadt Mindelheim 7 km, Barockkirche und Kloster Irsee 14 km.

Baden-Württemberg

88339 Bad Waldsee



Waldsee-Therme
Unterurbacher Weg, Kurverwaltung Bad Waldsee,
Tel.: 07524/941342 oder 941221, Fax: 07524/941345
E-Mail: info@bad-waldsee.de
Internet: www.bad-waldsee.de
GPS: 47°54'52"N/9°45'38"E



Areal: Reisemobilstellplatz bei der Waldsee-Therme. = 44 auf Pflaster, 4 € pro Reisemobil, Ver- und Entsorgung je 1 €, Strom 50 ct/Kw. Sonstiges: Im Sommer Brötchenservice (Mo-Sa), ab der dritten Nacht Kurtaxe.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: über B30 oder über A7 oder A96, anschl. immer Richtung Waldsee-Therme.

Aktivitäten: verschiedene Therapien, auch für Reisemobilisten geeignet, Teilnahme am Veranstaltungsprogramm der Städtischen Kurverwaltung (Konzerte, Museen, Wanderungen etc.), Nordic Walking, Wasser-tretstelle.

Gastronomie: mehrere Restaurants in der Nähe.

Sport & Freizeitangebote: 1 km, 1 km, 1 km. Sonstiges: Tennisanlage, Golfplatz, Nordic Walking.

Entfernungen: 1 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: historische Innenstadt, barocke Pfarrkirche St. Peter, Museum im Kornhaus, spätgotisches Rathaus 1 km, Basilika Weingarten 15 km, Automuseum Wolfegg 15 km, Bierkrugmuseum Bad Schussenried 15 km.

Baden-Württemberg

88422 Bad Buchau



Stellplatz "Am Kurpark"
Am Thermalbad Adelindis-Therme, Stadt Bad Buchau,
Tel.: 07582/93360, Fax: 07582/933620
E-Mail: info@bad-buchau.de
Internet: www.badbuchau.de
GPS: 48°4'4"N/9°36'35"E





Areal: separater Reisemobilplatz nahe am Thermalbad. = 15 bis 10 m Länge auf Asphalt, 6,50 € pro Reisemobil, inkl. Strom. Kurtaxe 1 € pro Person. Sonstiges: Anmeldung bei der Tourist-Information, Marktplatz 6.

An den Stellplätzen: Sonstiges: gegen eine Kautions von 20 € erhält man bei der Anmeldung den Schlüssel zum Stromkasten.

Aktivitäten: großes Unterhaltungs- und Freizeitprogramm am Ort, ambulante Kuren und Moorbäder.

Gastronomie: Restaurants im Umkreis von 300 m.

Sport & Freizeitangebote: 0 km, 0,1 km, 0,3 km. Sonstiges: Naturschutzgebiet, Steganlage im Federsee, archäologischer Moorlehrpfad, Wackelwald.

Entfernungen: 0,5 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: archäologisches Federseemuseum mit Steinzeitdorf 0,5 km, Stiftskirche mit Museum 0,5 km, mittelalterliche Bachritterburg 4 km.

Bayern

91438 Bad Windsheim



Phoenix-Wohnmobilstellen

Bad Windsheimer Straße 7, Campingland.de, Andreas Hönig, Tel.: 09841/685087, Fax: 09841/685091
E-Mail: info@phoenix-reisemobilhafen.de
Internet: www.phoenix-reisemobilhafen.de
GPS: 49°30'47"N/10°24'58"E

Areal: angelegter Reisemobilplatz neben der Franken-Therme und dem Kur- und Kongresscenter am Rande des Kurgebietes, mit Blick zum Naturpark Steigerwald. = 100 bis 12 m Länge auf Schotterterrassen, Schotter, 9 € pro Reisemobil inklusive Kurbeitrag, Strom 50 ct/kWh, Wasser 1 €, Duschen ca. 1 € (Automat), Waschmaschine/Wäschetrockner 2,50 € (Automat). Sonstiges: ganzjährig geöffnet.

An den Stellplätzen: Sonstiges: Gasflaschentausch.

Anfahrt: BAB7 Ausfahrt Bad Windsheim, B470 Richtung Bad Windsheim Abfahrt Bad Windsheim-West oder -Ost. Ausschilderung Franken-Therme folgen.

Aktivitäten: Besuch in der Therapie.

Gastronomie: Restaurant der Franken-Therme, Sonstiges: Kiosk und Brötchenservice am Platz.

Sport & Freizeitangebote: 1,5 km, 0,1 km, 0,1 km. Sonstiges: Kneipp-Anlage 0,1 km, Gradierwerk 0,1 km, Minigolf 0,4 km, Golfplatz 0,8 km.

Entfernungen: 1 km, 0,6 km.

Sehenswürdigkeiten: historische Altstadt und Reichsstadtmuseum 1 km, Fränkisches Freilandmuseum 1,5 km.

Bayern

91757 Treuchtlingen



Reisemobilstellplatz Am Kurpark

Kästleinsmühlenstraße 20, Kur- und Touristinformation, Tel.: 09142/8191, Fax: 09142/8394
E-Mail: info@touristinfo-treuchtlingen.de
Internet: www.treuchtlingen.de
GPS: 48°57'37"N/10°55'5"E



Areal: ebene, beleuchtete Stellplätze in unmittelbarer Nähe der Altmühltherme am Kurpark direkt am Altmühlal-Radweg. Sanitärgebäude vorhanden, Kiosk geplant. = 44 bis 12 m Länge auf Pflaster, Asphalt, 9 € pro Mobil und Nacht incl. Kurtaxe, Frischwasser, Benutzung der Sanitäranlagen, Grauwasserentsorgung und VE. Buchung und Anmeldung über die Shell-Tankstelle 200 m entfernt, Strom 1 € / 8 Std. über Münzautomat. Sonstiges: 3 Plätze behindertengerecht, ganzjährig geöffnet, 24 h.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: B2 Nürnberg-Augsburg Ausfahrt Treuchtlingen, Richtung Altmühltherme, dann Stellplatzbeschilderung folgen. Nach dem Kreisverkehr an Shell-Tankstelle anmelden.

Aktivitäten: Radfahren, Wandern, Kuranwendungen, Bootfahren, Tennis, Angeln, Ausstellungen.

Gastronomie: mehrere Restaurants ab 500 m.

Sport & Freizeitangebote: 0,3 km, 0,3 km, 0,5 km. Sonstiges: Altmühltherme 0,3 km.

Entfernungen: 0,3 km, 0,5 km.

Sehenswürdigkeiten: Steinzeitliche Funde, Keltenwall, Renaissance-Stadtschloss 0,5 km, Römische Ausgrabung villa rustica, Keltenwall, Karlsgraben.

Bayern

95138 Bad Steben



Reisemobilstellplatz an der Therapie

Steinbacher Straße, Herr Geupel / Bayerisches Staatsbad Bad Steben GmbH, Tel.: 09288/96051, Fax: 09288/96052
E-Mail: siegfried.geupel@bad-steben.de
Internet: www.bad-steben.de
GPS: 50°21'46"N/11°38'3"E



Areal: Idyllische Mittelgebirgslage am Ortsrand, in unmittelbarer Nähe zum Kurpark und zur Therapie. = 12 bis 8 m Länge auf Asphalt, 5 € pro Reisemobil, 2,50 € Kurtaxe pro Person. Sonstiges: ganztags geöffnet, Anmeldung bis 22.00 Uhr. Aufenthalt unbegrenzt.

An den Stellplätzen: Sonstiges: Besuch der Therapie und des Wellness- und Gesundheitszentrums.

Anfahrt: A9 Abfahrt Berg-Bad Steben, im Ort Beschilderung Therapie.

Aktivitäten: ausgewiesene Wanderwege, Mountainbike- und Nordic Walking-Strecken, Spaziergänge im Kurpark, Spielbank.

Gastronomie: mehrere Restaurants und Cafés im Ort.

Sport & Freizeitangebote: 1 km, 1 km. Sonstiges: Tennis, Schießen, Spielbank 0,5 km, Naturpark Frankenwald.

Entfernungen: 0 km, 0,8 km.

Sehenswürdigkeiten: Burgruine Lichtenberg 3 km, Schaubergwerk Blechschmidhammer 6 km, Lokland Selbitz 14 km, Höllental 6 km.

Bayern

95448 Bayreuth-Seulbitz

Lohengrin Therapie Bayreuth

Kurpromenade 5, Verkehrs- und Bäder-GmbH, Tel.: 0921/792400, Fax: 0921/7924019
E-Mail: sekretariat@lohengrin-therme.de
Internet: www.lohengrin-therme.de
GPS: 49°56'31"N/11°38'5"E

Areal: separat eingerichteter Stellplatz auf dem Parkplatzgelände der Therapie. = 18 bis 10 m Länge auf Asphalt, bis zur Fertigstellung im Frühjahr 2008 kostenlos. Dann 6 € pro Reisemobil inkl. 10% vergünstigtem Eintritt in die Therapie. Strom, Wasser und VE gegen Gebühr. Sonstiges: ganzjährig durchgehend geöffnet.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: östlich der BAB9 in Richtung Weidenberg, der Beschilderung Lohengrin Therapie bzw. Eremitage folgen.

Aktivitäten: Besuch der Lohengrin Therapie mit Sauna- und Wellnessbereich.

Gastronomie: Bistro in der Therapie, 10.00-21.30 Uhr, Eremitenhof 500 m.

Sport & Freizeitangebote: Golfplatz Rodersberg 0,5 km.

Entfernungen: 1 km, 5 km.

Sehenswürdigkeiten: Eremitage 1,5 km, mehrere Schlösser, Opernhaus und Festspielhaus 5 km, Fränkische Schweiz.

Bayern

96476 Bad Rodach

Wohnmobilstellplatz Thermenau

Thermalbadstraße / Hirschmüllersweg, Kurverwaltung Bad Rodach, Tel.: 09564/92320, Fax: 09564/923232
E-Mail: thermalbad@bad-rodach.de
Internet: www.thermenau.de
GPS: 50°20'7"N/10°46'1"E



Areal: Stellplätze an den Rodach-Auen, 250 m vom Thermalbad entfernt. = 30 auf Schotter, 2,50 € pro Reisemobil, Strom 2,50 € (1.10.-31.3.), 2 € (1.4.-30.9.). Kurbeitrag 2 € pro Person in der Hauptsaison, 1,50 € in der Nebensaison. Pauschalangebote verfügbar. Sonstiges: Anmeldung und Schlüssel für Strom im Thermalbad 9.00-19.00 Uhr.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: an der Landstraße zwischen Hildburghausen und Coburg.

Aktivitäten: Auftritte der singenden Bademeister im Thermalbad, Nachtwächterrundgänge, naturkundliche Führungen, Kelterei-Führung, Stadtführungen.

Gastronomie: Thermalbad-Restaurant-Café, Warme Küche: ab 11.00 Uhr, Hauptgerichte: ab 8 €, Bistro im Badebereich.

Sport & Freizeitangebote: 1,5 km.

Entfernungen: 0 km, 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Veste Heldburg 8 km, Veste Coburg und Stadtschloss Ehrenburg 17 km, Goebel-Porzellanmuseum in Rödental 20 km.

Einfach ausschneiden und einsenden an

Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL
DoldeMedien Verlag GmbH
Postwiesenstr. 5 A

70327 Stuttgart

Absender

Name

Adresse

PLZ/Wohnort

Telefon

Ich habe einen Stellplatz entdeckt:

Die Adresse des Stellplatzes

Name/Bezeichnung

Ansprechpartner

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

REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2007

Art: Der Stellplatz ist ein... / liegt an...

- ☐ Restaurant
- ☐ Bauernhof
- ☐ Weingut
- ☐ Schloss/Burg
- ☐ Freizeitpark
- ☐ Freizeit-/
Spaßbad
- ☐ Thermalbad
- ☐ Kultur-/Tech-
nikmuseum
- ☐ Naturpark
- ☐ Golfplatz
- ☐ Hafen/Marina
- ☐ Tankstelle
- ☐ Reisemobil-
Hersteller/
Händler
- ☐ Vor dem
Campingplatz
- ☐ Allgemeiner
Platz

1. Kurzbeschreibung der Anlage/des Areals

(Art, Größe, Charakteristik, Besonderheiten usw.)

2. Anfahrtsbeschreibung

3. Anzahl und Größe der Stellflächen



= _____ Stück bis _____ Meter

Die Stellflächen sind (mit Schild o.Ä.) als solche
ausgewiesen ☐ ja ☐ nein

3a. Dürfen hier auch Gespanne stehen?



= _____ Stück bis _____ Meter

4. Untergrund der Stellflächen

- ☐ Asphalt ☐ Wiese
- ☐ Schotter ☐ Schotterrassen
- ☐ Rasengittersteine
- ☐ Pflaster ☐ Sand/Splitt

5. Eine Übernachtung kostet

€ _____

Personen € _____

Nebenkosten € _____

Im Preis enthalten

6. Vorherige Reservierung eines Stellplatzes ist notwendig

- ☐ ja ☐ nein ☐ wird empfohlen
- ☐ nur bei Gruppen notwendig



7. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut☐ ja ☐ nein**8. Hunde sind willkommen**☐ ja ☐ nein**9. An den Stellplätzen gibt es**Stromanschluss zum Fahrzeug ☐ ja ☐ neinWasserentnahmestelle ☐ ja ☐ neinauch bei Frost ☐ ja ☐ neinSanitäreinrichtungen ☐ ja ☐ neineine Ver-/Entsorgungsmöglichkeit ☐ ja ☐ neineinen Hot Spot/WLAN ☐ ja ☐ neineinen Grillplatz ☐ ja ☐ neineine Liegewiese ☐ ja ☐ neineinen Spielplatz ☐ ja ☐ neinein Freibad ☐ ja ☐ neinein Hallenbad ☐ ja ☐ neineinen 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 ☐ neinein Hallenbad ☐ ja _____ km ☐ neineinen 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





Alpen-Caravanpark Tennsee:

Richtig viel Platz

Der Alpen-Caravanpark Tennsee in Krün bei Garmisch-Partenkirchen hat jetzt einen Reisemobilhafen der Extraklasse.

Die Silvesterpartys auf Tennsee sind legendär, die Weihnachtsfeiern weit vor dem Fest ausgebucht. Der Alpen-Caravanpark in Klais-Krün bei Garmisch-Partenkirchen steht gerade bei Wintercampern – Reisemobilisten wie Caravanern – hoch im Kurs. Ein Drittel der mehr als 80.000 Übernachtungen fällt auf die kalte Jahreszeit.

Für die erste Fraktion dürfte noch mehr Freude aufkommen. Denn seit Ende Oktober steht den Gästen ein Reisemobilhafen zur Verfügung.

Der ganz neu angelegte Stellplatz mit Blick auf den Karwendel und einer Kapazität von 37 Flächen wartet gleich mit einer echten Neuerung für die Stellplatz-Szene auf: Sieben Parzellen haben einen festen Gasanschluss, den besonders Wintercamper zu schätzen wis-

sen. Auch darüber hinaus lässt die Ausstattung keine Wünsche offen. Die installierten Versorgungssäulen führen Stromanschlüsse mit 16 Ampere (abgerechnet wird pauschal oder nach Verbrauch), TV-, Frisch- und Abwasseranschluss, Telefon, W-LAN und LAN. Die Parzellen fallen mit mindestens sechs Metern Breite und zehn bis zwölf Metern Länge sehr großzügig aus. Zwischen den Flächen erleichtern fünf Meter breite Straßen das Anfahren und Rangieren.

Zwei frostsichere Brunnen versorgen die Reisemobilisten mit Frischwasser während der Kälteperiode. „Ansonsten“, so Juniorchef Andreas Zick, „dürfen die reisemobilen Gäste sämtliche Einrichtungen des Alpen-Caravanparks Tennsee nutzen.“ Etwa das Restaurant, den Tennsee-Shop für den Rei-



Stellplatzinfo:

Alpen-Caravanpark Tennsee, Klais-Krün

Alpen-Caravanpark Tennsee, 82494 Krün, Tel.: 08825/170, www.camping-tennsee.de.
Übernachtungspauschale für 2 Personen/Nacht auf speziellem Stellgelände: vom 5. Januar bis 2. Februar 2008 12,50 Euro, vom 2. Februar bis 1. März 2008 17,50 Euro, vom 1. März bis 5. Juli 2008 12,50 Euro, vom 5. Juli bis 4. Oktober 2008 17,50 Euro vom 4. Oktober bis 8. November 2008 12,50 Euro.

Versorgungssäule mit Stromversorgung (16 A), TV-Anschluss (SAT und Kabel), Frisch- und Abwasseranschluss, Telefon,

LAN und WLAN, 7 Stellplätze mit Gasanschluss.

Größe: 10 m bis 12 m Länge, 6 m bis 6,5 m Breite, jeder Stellplatz mit eigener Grünfläche, 5 m breite Straßen für leichte Anfahrt und Rangiermöglichkeit, 2 frostsichere Brunnen zur Wasserversorgung während der Kälteperiode, wintertaugliche Ver- und Entsorgungsstation.

Nur Ent- und Versorgung mit Wasser 5 Euro, zuzüglich Kurtaxe (1,15 Euro/Person), Stromverbrauch sowie Umweltbeitrag (0,60 Euro/Person).



sebedarf, Sanitäreinrichtungen, die mietbaren Badekabinen, Waschmaschinen, Schleuder und Trockner.

Die Gäste stehen außerhalb der Schranke und bleiben daher auch während der Schließzeiten beweglich.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Der Tennsee ist ein Biotop, das zeitweise trocken fällt. Dafür gibt es in unmittelbarer Nachbarschaft etliche herrliche Bergseen.

Viele Reisemobilisten legen auf ihrem Weg nach Süden einen Stopp auf dem Alpen-Caravanpark ein. Denn er bildet ein einladendes Zwischenglied auf der Achse München, Garmisch, Innsbruck, Brenner. ras

Ein Platz für Anspruchsvolle: Auf 37 neuen Stellflächen genießen Reisemobilisten das sie umgebende Alpenpanorama. Alle wichtigen Versorgungsanschlüsse stehen ihnen unmittelbar am Platz zur Verfügung.



CAMPING-TELEGRAMM

Können Narren irren? Am Wochenende nach Aschermittwoch, vom 8. bis 10. Februar, findet in Sulzburg die traditionelle „Burefasnet“ statt. Närrisches Logis beziehen Reisemobilisten auf Camping Sulzbachtal in Sulzburg. Tel.: 07634/92568, www.camping-sulzbachtal.de.

+++stopp+++ Für Reisemobilisten der aktiven 50-plus-Generation hat Azur-Camping eine Flatrate geschaffen: einmal zahlen und das ganze Jahr über auf allen Azur-Camps übernachten, solange man will. Die Karte kostet 1.850 Euro. Auf diese Weise sparen Gäste bis zu 75 Prozent des Normalpreises. Tel.: 0711/4093500, www.azur-camping.de **+++stopp+++** Klassik für alle: Florian Meierott, der Meistergeiger aus dem fränkischen

Erlach nahe dem Knaus Campingpark Frickenhausen, spielt – begleitet auf dem Klavier von Stefan Palm – mit viel Können und Charme von Klassik über Pop zu Techno alles und spricht somit jede Altersklasse an. Termine: 25. Mai 2008 Knaus Campingpark Bad Dürkheim, 15. Juni 2008, Knaus Campingpark Wingst, 29. Juni 2008 Knaus Campingpark Hennesee, 18. Juli 2008 Knaus Campingpark Frickenhausen, 10. August 2008 Knaus Campingpark Burhave, 31. August 2008 Knaus Campingpark Viechtach, 21. September 2008 Knaus Campingpark Lackenhäuser. **+++stopp+++** Kleiner Campingführer: Die Usedom Tourismus GmbH hat einen zwölfseitigen „Camping-Führer für die Insel“ herausgegeben. Tel.: 038378/477110.



Neuer Stellplatz in Kleinwallstadt

Idylle am rechten Ufer des Mains

Es war die Jahreshauptversammlung des Motorcaravan-Club Straßenfuchse e. V. in Kleinwallstadt im Oktober 2005: Damals beschlossen die Clubmitglieder gemeinsam mit den Kleinwallstädter Wohnmobiliten Christel und Horst Simon, einen Stellplatz am Mainufer einzurichten. Eineinhalb Jahre später fand eine erste Ortsbesichtigung statt mit dem Resultat, dort einen Stellplatz mit insgesamt acht Plätzen mit Ver- und Entsorgungsstation

sowie Stromsäulen errichten zu können. Nur wenig später stellten die Straßenfuchse eine offizielle Anfrage bei der Gemeinde, zwei Monate später – im Juni 2007 – bekamen die Reisemobilisten grünes Licht, der Bau konnte beginnen, und schon Ende September 2007 wurde der Platz in Kleinwallstadt unter der Regie der Straßenfuchse festlich eingeweiht (siehe Bilder). Er bietet sieben bis acht Fahrzeugen Platz und liegt am rechten Ufer des

Mains, eingebettet zwischen den walddreichen Mittelgebirgen Spessart und Odenwald. Ein gut ausgebautes Rad- und Wanderwegenetz, das Platten-

Bürgermeister Thomas Köhler (li.) erhielt von den „Füchsen“ Peter Depping und Margit Steurer eine Spende.

berg-Bad, zahlreiche Sport- und Freizeitmöglichkeiten sowie der Ortskern mit historischem Römer bieten den Besuchern jede Menge Abwechslung.

Stellplatzinfos Kleinwallstadt

Ausgestattet ist der Platz mit einer Ver- u. Entsorgungsstation sowie mit zwei Stromversorgungssäulen (gegen Gebühr) und je sechs Anschlussmöglichkeiten. Öffnungszeiten: ganzjährig (mit Ausnahme bei größeren Festveranstaltungen o. Ä.). Von November bis März werden die Ver- u. Entsorgungseinrichtungen wegen Hochwasser- und Frostgefahr entfernt. Die maximale Standzeit beträgt vier Tage. Infos: Rathaus Kleinwallstadt, Tel.: 06022/22 060, und im Internet unter www.kleinwallstadt.de.

Informationsforum

Die besten Seiten der Clubs

Weil REISEMOBIL INTERNATIONAL die Aktivitäten deutscher Reisemobil-Clubs auch im Internet unterstützen möchte, gibt es auf unserer Internetseite www.reisemobil-international.de ein Club-Forum. In diesem ausschließlich Clubs vorbehaltenen Bereich erhalten Zusammenschlüsse von Wohnmobiliten 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 interessierte 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. Ganz einfach.

Dieser Service ist kostenlos – REISEMOBIL INTERNATIONAL hat schließlich von Anfang an Wohnmobilclubs und ihre Aktivitäten unterstützt.

Eine Bitte hat die Redaktion aber dennoch: Erfolgreich ist das Club-Forum wirklich nur dann, wenn auf den einzelnen Schwarzen Brettern Leben herrscht. Aktualisieren Sie Ihre

Bekanntmachungen also stets. Nur dann bleibt Ihr Club-Auftritt attraktiv, und Sie können neue Mitglieder gewinnen.

Der Club-Bereich auf der Internetseite von Reisemobil International ist eine besonders wichtige Nachrichtenbörse.





Der 100. bei den Concorde-Freunden Nord: Maritta und Rik Heynickx-Geypen mit Ihrem Liner 930 F.

Concorde-Freunde Nord **100. Mitgliedsmobil gefeiert**

Seit beinahe zehn Jahren existieren die Concorde-Freunde Nord e. V. nun schon, die im Sommer 1998 von Klaus Harm als Wohnmobil-Erlebnis-Gemeinschaft Concorde Nord gegründet worden waren. Dieses schöne Jubiläum soll vom 28. Mai bis 1. Juni in Maasholm ge-

feiert werden (Infos bei Klaus Harm, Tel.: 04347/9150, mobil: 0171/4000889, E-Mail: KlausHarm@t-online.de). Ein Jubiläum aber zelebrieren die Concordianer schon jetzt: das 100. Mitgliedermobil. Das gehört Maritta und Rik Heynickx-Geypen aus Bree in Belgien – ein Liner 930 F.

Treffen der Westschiene **Bessere Kooperation zwischen RU und Clubs gewünscht**

Zum ersten Treffen nach der Gründung der Westschiene im Jahr 2006 hatte die RMF Rhein-Sieg vor kurzem die Clubs aus den Postleitzahlengebieten 4 und 5 nach Vierbuchermühle eingeladen. Der Einladung waren die RMF im Dreiländereck, RMF Südwestfalen sowie der MC Ratingen-Rhein-Ruhr gefolgt. Nach einer Busfahrt durchs Windecker Ländchen und einem Abstecher ins sehenswerte Heimatmuseum in Alt-Windeck diskutierten die Teilneh-

mer verschiedene Themen, unter anderem die Problematik der zu erstellenden Westschienen-Homepage. Hans-Jürgen Göbbels, Vizepräsident der Reisemobil-Union (RU), wies dabei auf die Möglichkeit für RU-Mitglieder hin, die neue Webseite der RU mitzubedenutzen. Werner Walgenbach schloss das Treffen mit der Bitte an Hans-Jürgen Göbbels, sich künftig für eine bessere Kooperation zwischen der RU und den Mitgliedsclubs einzusetzen.



Was geht?

18. bis 20. Januar

Oldenburger Kohl- und Pinkel-Essen in Lemwerder. Veranstalter: Gemeinde Lemwerder und Arbeitskreis „Reisemobile“. Infos und Anmeldung bei: Gemeinde Lemwerder, Frau Marburg, Tel.: 0421/673933, E-Mail: tourismus@lemwerder.de.

25. bis 27. Januar

Wintergrillen des RMC Schleswig-Holstein am Elbe-Lübeck-Kanal. Infos bei: Friedhelm Renner, Tel.: 04821/75584, E-Mail: re-iz@versanet.de.

26. Januar

Jahreshauptversammlung des Eriba-Hymer-Clubs Schleswig-Holstein e.V. im „Gartencafé Scheffler“, Neumünster. Infos bei: Helmut Reinholdt, Tel.: 0451/27255, E-Mail: heelrei@freenet.de.

31. Januar bis 5. Februar

„Winterzauber“ in Seehof/Kramsach (Tirol) mit dem Eura-Mobil-Club e.V. Infos bei: Christa und Udo Helms, Tel.: 09135/6242, E-Mail: jviv19@aol.com.

1. Februar

Clubversammlung des RMC Osna-brück um 20 Uhr in der Gaststätte der Tennishalle Lotte. Infos bei: Jürgen Helgert, Tel.: 0172/7079463, E-Mail: jhelgert@hotmail.com.

1. Februar

Jahreshauptversammlung des Campingclubs Bayreuth und Umgebung e.V. um 20 Uhr im Clublokal. Infos bei: Alfred Lauterbach, Tel.: 09208/8160, E-Mail: CCBay-Um@web.de.

1. Februar

Stammtisch des RMC Mittelbaden. Infos bei: Paul Risch, Tel.: 07805/910841, E-Mail: paul.risch@t-online.de.

1. Februar

Clubtreff der Wohnmobilfeunde-Schweinfurt e.V. um 20 Uhr im Vereinsheim VFL 1924 Niederwerrn, 97464 Niederwerrn. Infos bei: Günter Wegner, Tel.: 09721/44864, E-Mail: info@wohnmobilfeunde-schweinfurt.de.

1. Februar

Stammtisch der Motor-Caravaner Mittelrhein 1997 e.V. um 18 Uhr im Gasthof „Zur Rheinfähre“, Zons. Infos bei: Dieter Heinze, Tel.: 02150/2084 oder 0163/9095021, E-Mail: dieterheinze@yahoo.de.

2. bis 3. Februar

Fasching des Reisemobil-Clubs Sachsen e.V. bei Fam. Hörmann. Infos bei: Familie Höser, Tel.: 0341/9419057, E-Mail: rmc-sachsen@gmx.de.

5. Februar

Stammtisch des Reisemobil-Clubs Wien. Infos bei: Rudi Nemeth, Tel.: 0043/(0)6764304050, E-Mail: reisemobilclub@aon.at.

7. Februar

Clubtreffen der RMF Südwestfalen um 19 Uhr im Restaurant „Zur Bismarckhalle“, 57076 Siegen. Infos bei: Gabi Engelhardt, Tel.: 0271/41231, E-Mail: Gabi.Engelhardt@gmx.net.

8. Februar

Clubtreffen des RMC Elbe-Weser im Clublokal „Bi'n Holthacker“, 27624 Großenhain. Infos unter E-Mail: gebeck@T-Online.de.

8. Februar

Clubabend der Westpfälzer Womo-Schwalben im Sportheim St. Julian. Infos unter Tel.: 06339/1454, E-Mail: Womoschwalben@freenet.de.



8. bis 10. Februar

Kohlfahrt GAG des Camping-Clubs Graf Anton Günther e.V. Infos bei: Hans-Georg Krummen, Tel.: 04222/3923, E-Mail: HKru1157@aol.com.

13. Februar

Stammtisch der Düsseldorf-Tramps im „Haus Gantenberg“, Düsseldorf. Infos bei: Kurt Manns, Tel.: 02156/2090, E-Mail: Kurt@Manns-home.de.

13. Februar

Stammtisch der Reisemobilfreunde im Länderdreieck Aachen um 19.30 Uhr im Restaurant „Os Iledörp“, 52080 Aachen. Infos bei: Jens und Margit Bauerdick, Tel.: 0241/550871 oder 0178/7995512, E-Mail: Bauerdick-aachen@t-online.de.

13. Februar

Clubabend des Camping-Clubs-Donauwörth e.V. im Clublokal „Zum Deutschmeister“, Donauwörth-Parkstadt. Infos bei: Egon Böhm, Tel.: 09090/2226, E-Mail: egon.boehm@vr-web.de.

15. bis 17. Februar

Clubtreffen des CC Lüneburg und Umgebung e.V. (mit Jahreshauptversammlung am 16.). Infos bei: Karl-Günther Schmidt, Tel.: 04131/707211, E-Mail: k.g.schmidt@arcor.de.

15. bis 17. Februar

Ausfahrt der Motor-Caravaner Mittelrhein 1997 e.V. nach Solingen (mit Mitgliederversammlung). Infos bei: Dieter Heinze, Tel.: 02150/2084 oder 0163/9095021, E-Mail: dieterheinze@yahoo.de.

21. Februar

Clubabend des RMC Albatros e.V. um 19.30 Uhr in der Birkesdorfer Festhalle in Düren-Birkesdorf. Infos bei: Peter Koch, Tel.: 02423/2752, E-Mail: peter.koch8@freenet.de.

21. bis 23. Februar

Kellerführung und Weinprobe bei der WZG, 71696 Möglingen und Besichtigung des Ludwigsburger Barockschlosses. Infos bei: Christel Rücker, Tel.: 07141/241531, E-Mail: Chrue111@aol.com.

22. bis 24. Februar

Stammtisch des Eura-Mobil-Club in Freiburg/Elbe. Infos bei: Anne Andresen, Tel.: 04621/957656, E-Mail: jviv19@aol.com.

22. bis 24. Februar

Anzeten mit 2. Pyjama-Party des Campingclubs Gifhorn auf dem Campingplatz Glockenheide, Röttgesbüttel. Infos bei: Peter Stantscheff, Tel.: 0531/311389, E-Mail: peterstanni@aol.com.

25. Februar

Clubtreff des Glinder Wohnmobilstammtischs um 19 Uhr im Restaurant „Opatija“, 21509 Glinde. Infos bei: Jürgen Menkhoff, Tel.: 0171/4782676, E-Mail: rjmenkhoff@t-online.de.

Suche beendet

Neuer Treff für Eriba-Club Württemberg

Der Eriba-Hymer-Club Württemberg ist auf der Suche nach einem neuen Clublokal fündig geworden. Von nun an treffen sich die Mitglieder in der Pizzeria „Antica Roma“, Maybachstraße 2, in 71696 Möglingen-Löscher (Tel.: 07141/240105). Die Anfahrt für Pkw erfolgt über die A81, Ausfahrt Ludwigsburg-Süd, dann weiter Richtung Möglingen und „Wohngebiet Löscher“. Der

Supermarkt-Parkplatz befindet sich nach der Brücke auf der rechten Seite. Für Wohnmobile, die über Nacht stehen bleiben, empfiehlt sich einer der zahlreichen Parkplätze im Industriegebiet. Dafür biegt man vor der Brücke rechts ab in Richtung Industriegebiet „Unholder Weg“, nach 200 Metern rechts in die Daimlerstraße, nach weiteren 200 Metern links ins Industriegebiet.

Concorde-Club in Bayern geplant Interessierte gesucht

Deutschlands Concorde-Clubfamilie soll Familienzuwachs aus Bayern bekommen. Zumindest, wenn es nach dem langjährigen Concorde-Fahrer Peter Addicks aus dem fränkischen Fürth geht. Bislang existieren in Deutschland die Concorde-Freunde Nord e.V., der Concorde-Club NRW, die Concorde-Reisemobilfreunde

sowie der Concorde-Club Baden-Württemberg. Für den geplanten Concorde-Club Bayern sucht der Initiator interessierte Reisemobilisten (nicht nur aus Bayern), die Lust auf gemeinsame Unternehmungen haben. Infos bei Peter Addicks unter Tel.: 0172/8187735 oder per E-Mail an info@barad.de.

Gänse- und Kegelkeulen

Reisemobilhafen Düren auf Tour

Viel Bewegung hatten die Insassen von insgesamt sechs Mobilien der Interessengemeinschaft Düren bei ihrer Ausfahrt in den Brachter Wald: Ausgiebiges Kegeln

stand am Niederrhein auf dem Programm! Für eine entsprechende Stärkung sorgten die Wirtsleute des Restaurants „Haus Uhle“ mit Gänsekeule, Rotkohl und Klößen.



Sichtlich lustig ging es zu bei der Ausfahrt der Interessengemeinschaft Reisemobilhafen Düren in den Brachter Wald.

Neuer Vorstand

RMC S-H wählte

Mit überwältigender Mehrheit hat der RMC Schleswig-Holstein in seiner Jahresversammlung einen neuen Vorstand gewählt. Ihm gehören Friedhelm Renner als 1. Vorsitzender und Manfred Primus als 2. Vorsitzender an. Rolf Prys übernimmt im Club das Amt des Kassierers.

Ausfahrt zur Messe

Ab nach Essen

Der Eriba-Hymer-Club Limburg verteilt an Mitglieder preisreduzierte Eintrittskarten für die vom 8. bis 10. Februar 2008 anstehende Campingmesse in Essen. Infos bei Heribert Hafermann, Tel.: 06435/1433.



Zu gewinnen:
1 Woche Aufenthalt für
2 Personen auf dem
*****Campingplatz in
Bad Birnbach

Feuerstein		Musical von A. Lloyd Webber		männliche Anrede		Begriff aus Jazz und Popmusik	echt; ehrlich		Orchestermitglied			sauber, unbeschmutzt		ungefähr, annähernd
											9			
musikalische Unterma- lung		frühere schwed. Pop- gruppe		Stimm- zettel- behälter		Eile, über- stürztes Drängen			Unter- gestell (Ge- schütz)			Verkehrsmittel (Kurz- wort)		Stein mit einge- schnittenem Bild
er- giebig, ertrag- reich	Destil- lations- gefäß	Schulter		Beson- derheit auf dem Arterhof										
					10	Land- karten- werk					Bühnen- auftritt		Gipfel der Berner Alpen	
Wider- hall				Landungs- brücke, Anlege- stelle		Trauben- ernte	Wirkstoff im Tee	Ein- siedler, Klausner	Teil des Beines	6				
Kochsalz enthal- tendes Wasser		stür- zende Schnee- masse		Farben- misch- brett					metall- haltiges Mineral			Revolver	Flam- men- zeichen	
				Senkblei	Mittel zum Waschen	anfäng- lich	Empfeh- lung				kantig, nicht rund			
Sumpf-, Kranich- vogel					Gesangs- paar				7	latei- nisch: sei ge- grüßt!			Hand- arbeits- technik	
dick, wohl- genährt		eine Ware bestellen			13		nörgeln, klein- lich tadeln							Geburts- narbe
		2		Signal- farbe	Spazier- fahrt, Ausflug	Loch- vor- stecher, Pfiem	franzö- sischer Strom		Schiffs- eigner		argentin. Gesell- schaftstanz			
schnell (Musik)	Staats- ober- haupt, Monarch		Oberteil aus Trikot- stoff	Thermal- bad beim Arterhof								Küchen- gerät, Zeit- messer		Musik- zeichen
					sizilia- nischer Vulkan	Schling-, Urwald- pflanze		Auslie- ferung, Verkauf	hervor- ragend; außeror- dentlich					
nieder- länd. Maler (van ...)		Navi- gation	Verkehrs- stockung			Frage- wort					Bar- gewinn			4
ital. Stadt an der Nera				Kauf, Anschaf- fung				16	be- stimmter Artikel			Erde, Lebens- raum des Menschen	heftiger Zorn	
				Schwarz- drossel	Bein- gelenk	lediglich			Haupt- stadt von Nigeria		trocke- nes Gras (Vieh- futter)		engl. Adels- titel: Graf	
Double für ge- fährliche Szenen			empor- klettern (Pflan- zen)					poetisch: Adler			Gebirgs- mulde			Hühner- produkt
		15				Welche Krank- heit lindert die Birn- bacher Thera- pie?		schlan- genarti- ges Un- geheuer		Schram- me, Ritz				
Sitz- bereich im Theater	kleine Metall- schlinge		Kletter- pflanze	besitz- anzei- gendes Fürwort	Laub- baum						tieri- sches Milch- organ	Oper von Bellini	nordi- scher Hirsch	
				Ab- schieds- gruß			Übrig- geblie- benes		Kuh- antilope		Schiffs- geländer			
Himmels- richtung		Sturz				natür- licher Brenn- stoff			1		Vor- nehmer		Wo wird Kur und Well- ness zum Genuss?	langer, dünner Speise- fisch
ver- mögend				12	Kinder- krank- heit					Fuge, längli- che Vertiefung				
							Kraft- fahrzeug, Wagen				nieder- ländi- sche Stadt			11
								jedoch, hingegen				schnelle Fortbewe- gungsart		

Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16		

↙	schmal; begrenzt	auf der Violine spielen	eine Sauer- kirsche	unge- braucht	lang- schwän- ziger Papagei	↘	Selbst- täu- schung; Trugbild	↙	Rück- buchung
	↘	Beginn eines Dienstes							
▶					Lilien- gewächs, Heil- pflanze	▶			
gelehriger Zahnwal		nach oben; ober- halb von			5	Flegel, Lümmel (ugs.)			von Bäu- men ge- säumte Straße
				Stadt an der Saale				8	↘
früherer türki- scher Titel		griechi- scher Buch- stabe				römi- scher Sonnen- gott	▶		
↘				Verhält- niswort		chem. Zeichen für Tantal		Abkür- zung für Normal- null	
	Helden- gedicht	Well- ness- behand- lung							
	↘				eng- lische Prin- zessin				

Ost- germane									
↘									
	ironisch- witzige Kunst- gattung								
↘									
zurück- gehende Ver- packung									
↘									
▶									
		3							

▶		↘	Körper- organ	↘	Drei- mann- kapelle	↘	eine Spiel- karten- farbe	franzö- sisches Physiker- ehepaar	eine Sitzung abhalten
	Moor- flämm- chen	▶					↘		↘
	Fußball- mann- schaft		Horn- schuh des Pierdes		größte Insel der Großen Antillen	14			
	↘				↘	weib- liches Märchen- wesen		Kfz- Zeichen Trier	
poetisch: Löwe	▶			Auslese der Besten	▶			↘	
			erhöhte Tempe- ratur haben	▶					

PREISRÄTSEL

NEUES AMBIENTE IN DER VITALWELT:

Der ARTERHOF IN BAD BIRNBACH lädt zum Ausprobieren ein!

Die Qualität steigern, das war das Ziel der vollkommenen Renovierung und Neugestaltung der 350 qm großen Vitalwelt am ARTERHOF in Bad Birnbach. Die Räume, die auch mit Rollstuhl gut erreichbar sind, wurden neu angeordnet, so dass der physikalisch-medizinische Bereich und der Wellnessbereich voneinander getrennt sind. Der neue physikalische Teil zeichnet sich durch eine helle freundliche Atmosphäre aus, die Therapieräume wurden alle mit Fenster versehen, haben eine Lüftung sowie alle Annehmlichkeiten eines modernen Kurbetriebes. Im Wellnessbereich wurden neue Attraktionen geschaffen, die ein einzigartiges wunderschönes Flair ergeben.

Während Mann oder Frau ein Aloe Vera Cremebad oder ein Nachtkerzenölbäd in der Softpackliege genießt, können sie in einem gemütlichen Gewölbe den Sternenhimmel des Arterhofes betrachten. Neue Behandlungen werden angeboten: Ayurveda, Pantai Luar, Klangschalenmassage, Tibetanisch-Russische-Honig-Massage... – Energetische Behandlungen wie Shiatsu, Akupunkt Massage nach Penzel, La Stone Therapie, Dorn Breuss Therapie usw.

Die offene Badekur der Krankenkassen eröffnet dem Arterhofgast ein Reich der unbegrenzten Möglichkeiten: Folgende Indikationen sind Grundlage für eine hervorragende Therapie: Hilfe bei klassischen Rückenproblemen, Bewegungsapparat, Rheuma, Arthritis, Morbus Bechterew, Osteoporose, Zustände nach Operationen und vieles mehr. Die Behandlungen finden in Kombination -Therapie am Arterhof und Besuch der Rottal Terme (nur 1,5 km mit kostenlosen Shuttle zu erreichen) – statt. Auch Raucherentwöhnung, Reduzierung des Essverhaltens, Hilfe bei Heuschnupfen sind durch Akupunkturtherapie möglich. Ebenso wird Sauerstofftherapie zur Stärkung des Immunsystems, Förderung der Durchblutung und Aufbau der Abwehrkräfte angewandt.

Bad Birnbach bietet kulturell, landschaftlich und sportlich (brandneuer Golfpark Bella Vista) für jeden das Richtige.

Teilnahmebedingungen

Unter allen richtigen Einsendungen wird 1 Woche Urlaub auf einem Komfortstellplatz für 2 Personen 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:
18. Februar 2008

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Abgeltung in Geld nicht möglich.

Die richtige Lösung des Rätsels in Heft 12/07 lautet: LOHENGRIN THERME BAYREUTH. Der Gewinner eines Wellness-Pakets wurde bereits benachrichtigt. Herzlichen Glückwunsch.

**SECHS TIERE SIND AUS
IHREM ZOOGEHEGE AUSGEBÜCHST.
ENTDECKT IHR SIE?**

Dann schreibt
bis zum 29. Februar an
Rudi und Maxi, sie verlosen ein Spiel
Burg Appenzell von Zoch. Viel Spaß beim Suchen.



ZOO





HALLO KIDS,

Reisemobil International
Rudi und Maxi
Postwiesenstraße 5A
70327 Stuttgart
raetsel@reisemobil-
international.de

Zeichnung: Cartoonstudio Aurel Voigt

*schmelzt Ihr beim Anblick von
Schokolade auch so dahin wie wir?
Dann besucht doch einmal die Schoko-
Ausstellung im Universum Bremen –
die ist super spannend und
zum Anfassen toll. Leckeren Spaß
wünschen Euch Rudi und Maxi*



TIPPS FÜR EUCH

🌀 Toller Gewinn: Burg Appenzell

MAUSEZAHN AUF KÄSEFANG

Als größte Mausefalle der Welt öffnet Burg Appenzell ihre Pforten. Feinster Käse-Blau-schimmel zierr die Wände, vom Ballsaal bis zur Schlafstätte liegen leckere Käsestücke versteckt. Kirchen- und Wühlmäuse wetteifern beim Sammeln verschiedener Käseorten. Durch einen Schiebemechanismus könnt Ihr die fünf Ebenen der Burg ständig so versetzen, dass unvorsichtige Nager tiefer oder gar in den Keller stürzen. Das Familienspiel Burg Appenzell vom Zoch Verlag wurde mit dem Deutschen Kinderspielpreis 2007 ausgezeichnet und kostet 30 Euro. Ihr könnt aber auch ein Mausepiel gewinnen, wenn Ihr das Suchbild von Rudi und Maxi löst. Viel Glück.



🌀 Chokoladium im Universum Bremen

SCHOKOLADE BIS ZUM ABWINKEN



Wisst Ihr, woraus Schokolade besteht? Und wie sie zubereitet wird? Die Antworten findet Ihr noch bis Ende September in der Erlebnis-Ausstellung Chokoladium im Universum Bremen. In einer begehbaren, sieben Meter langen Kakaofrucht hört Ihr Originaltöne von einer Kakaoernte. Eigenhändig könnt Ihr Kakao-bohnen brechen, schälen und mahlen sowie beim Rösten der Bohnen ganz nah dabei sein. Der Eintritt in das Universum Bremen kostet sieben Euro für Kinder. Mehr Infos erhaltet Ihr unter www.universum-bremen.de, Tel.: 0421/3346-111.

Foto: Universum Bremen





Durch die Wärme gondeln

*Mit dem Mobil
dem Frühling
entgegen – bald
schon künden in
Venetien die ersten
warmen Tage von
herannahender
Milde. Herrlich.*





Im Val Sugana, dort, wo sich das enge Bett des Flüsschens Brenta plötzlich weitet, beginnt eine andere Zeit: Die Kirschbäume stehen im April bereits in voller Blüte, vorsichtig schauen die Knospen von Apfel und Birne hervor. Zwischen saftigem Grün sprießen bunte Wiesenblumen.

Seit Jahrhunderten zogen Händler auf Fernverbindungswegen über die Alpen gen Süden. Wehrhafte Orte und prachtvolle Paläste zeugen noch heute von einer bewegten Zeit im Veneto, das sich von Trient bis Verona im Süden erstreckt und im Osten an die Adria grenzt. Bequem im Reisemobil wollen wir kreuz und quer die Perlen des Veneto bereisen, die Meeresluft der Adria einsaugen.

Der erste Aufenthalt heißt Bassano. Vorsichtig rangiere ich unser Mobil durch das enge Stadttor auf den großen Parkplatz am Rande der Altstadt. Wie sich im Laufe der Reise herausstellt, ist in jeder Stadt ein

Stellplatz zu finden – manchmal sogar mit Versorgungsstation.

Unsere Beine freuen sich auf etwas Bewegung. Es müssten allerdings nicht gleich steile Treppen hinauf in die Oberstadt sein. Neben der Basilika die erste Eisdiele, wer könnte da widerstehen? Mit einigen bunten Kugeln in leckeren Waffeln schlendern wir von der Piazza della Libertá entlang maleischer Fassaden zur berühmten Holzbrücke über den Fluss Brenta hinunter. Die Ponte Vecchio ist Wahrzeichen der Stadt.

Über die SS47 nach Süden sind es nur 20 Kilometer bis zum Ort Citadella. Der Dieselmotor ist kaum richtig warm geworden, da stellen wir ihn auf dem Parkplatz des Stadions wieder ab. Die Wehrmauern aus rotem Ziegel reichen bis ins 13. Jahrhundert zurück. Bequem umkreisen wir mit unseren Rädern die 1.461 Meter lange elliptische Anlage und zählen dabei 28 Türme. Alte Stiche an einem

der vier Eingangstore geben uns eine Vorstellung von der Zeit der Pferdekarren.

Mittelalter begleitet uns auch in Castelfranco. Die Stadtmauern sind noch einige Generationen älter als die in Citadella. In der Loggia Paveion lagerten die Kornhändler ihre Waren und vor den Mauern wurden die Produkte der Region angeboten. Mit dem Denkmal von Giorgione, dem weltberühmten Sohn der Stadt (1478 bis 1510), erhalten wir einen kleinen Vorgeschmack auf Venedig. Er begründete die venezianische Hochrenaissancemalerei, die wir schon bald in der Lagunenstadt sehen werden.

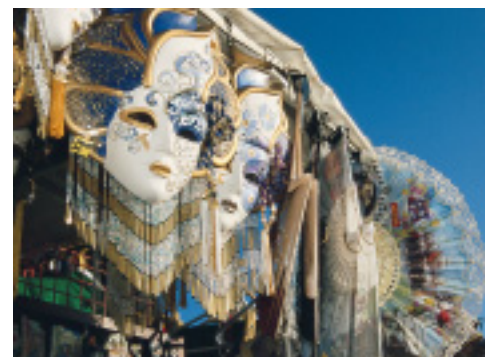
Als Stützpunkt für unseren Besuch in Venedig haben wir Camping Fusina ausgewählt, am Ende der Landzunge südlich der Stadt Mestre. Schilf, Meer, Möwen, ein kleiner Hafen, und schon sind wir da. Eine halbe Stunde später sitzen wir bereits in dem kleinen Personenboot mit Kurs auf Venedig.



Fotos: Dirk Schröder



Pause muss sein: Gondolieri bei der Lektüre ihrer Tageszeitung. Nicht nur an Fasching gehören Masken zum Bild Venedigs.



Die Art zu leben: Allem Touristenrummel zum Trotz strahlt Venedig eine angenehme Ruhe aus, selbst in den vielen Restaurants. Stellplätze finden sich nahe der Lagunenstadt.

Das Plätschern der Wellen dringt bis weit in die Stadt vor, verursacht durch Lastenboote, Wassertaxis oder die mächtigen Schrauben der Vaporettos – den Wasserbussen, mit denen sich die Stadt am bequemsten erschließen lässt. Lautlos schieben sich auf den manchmal gerade zwei Meter breiten Wassergassen der Innenstadt schwarze Gondeln an parkenden Booten vorbei. Was wäre Venedig ohne sie?

Um die hoch aufgetürmten Waren am Fischmarkt zu sehen, müssen wir früh das Mobil verlassen. Er wird zu Recht als der Größte und Schönste Italiens bezeichnet: Rochenflügel, Lachs, Seespinnen, Krebssschere, Jakobsmuscheln.

Nur wenige Schritte sind es bis zur Rialto-Brücke. Dabei fällt unser Blick in ein Schaufenster mit Masken. Es sind nicht die ersten bei unserem Streifzug durch Venedig, doch hier im Einhorn werden sie noch von ►





Ungezählte Brücken: Die Wege führen in Venedig ständig über kleinere und größere Kanäle. Auf denen genießen Touristen die Fahrt mit der Gondel, dem klassischen Fahrzeug in der Stadt an der Adria.

Genussvoll: Der Bummel über den Fischmarkt mitten im Zentrum Venedigs ist beinahe so schön wie das mittägliche Mahl in einem schönen Restaurant.



Hand hergestellt. „Meist sind die Masken aus Plastik“, sagt die Künstlerin im weißen Kittel. „Wir stellen sie noch wie früher aus Pappmaschee her. Es ist viel Arbeit, doch dafür wird jede Maske ein Kunstwerk. Früher waren sie weiß, heute bemalen wir sie kunstvoll.“

Dann stehen wir unverhofft zwischen Tauben auf dem Markusplatz. „Zur Hauptsaison sind hier so viele Menschen wie jetzt Tauben auf dem Platz. Die Warteschlange reicht dann bis zum Wasser“, schildert uns die schwarz gekleidete Frau an der Kasse zum Markusdom. Von der Galerie neben den mächtigen Bronzepferden eröffnet sich ein großartiger Blick auf den berühmten Platz. Von hier aus wirkt der Campanile, der Glocken- und Leuchtturm mit seinen 98 Metern, gar nicht mehr so riesig.

Nur mit einem genauen Stadtplan können wir uns in dem Gassengewirr orientieren. Manchmal sind die Wege so schmal,



dass wir nur im Gänsemarsch hindurchpassen. Dann weiten sie sich wieder zu großen Plätzen. Fast überall ist dem Mauerwerk sein maroder Charme anzusehen.

Venedig ist auf einen gigantischen Unterwasserwald gebaut. Die Salute Kirche etwa ruht auf 1,2 Millionen Pfeilern aus Eiche und Lärche. Holz, das im Mittelalter aus Dalmatien herbeigeschifft wurde. Der hohe Salzgehalt im Wasser konserviert das Holz und verfestigt es. Doch was seit Jahrhunderten als solide galt, ist nun durch den veränderten Wasserspiegel und die Wellen der Motorboote in Gefahr.

Dicht am Flachwasser der Lagune führt unser Weg in den Strandort von Sottomarina, wo der „Camping et Bagni“ uns einen Rasenplatz direkt am Sandstreifen bietet. Breit und lang erstreckt sich feiner Strand, auf dem ein Restaurant an das andere grenzt, nur unterbrochen durch Vergnügungseinrichtungen.

Gleich auf der anderen Straßenseite führen uns Gassen zu den Fischkuttern am Kai, wo Muscheln angelandet und in der Markthalle von Chioggia verkauft werden.

Auf dem Campingplatz herrscht zwischen 13 und 15 Uhr Fahrverbot. Auf dem Corso nahe dem großen Hafen erleben wir die italienische Mittagspause: Noch gegen 12 Uhr flanieren elegant gekleidete Paare mit herausgeputzten Kindern über die breite Fußgängerzone. Dann aber verschwinden sie wie durch einen Zauber in den Restaurants. Uns dringt nun Duft frischer Pizza in die Nase. Geschickt fragt der junge Kellner, ob wir noch etwas bestellen wollen, was wohl indirekt bedeutet: bezahlen oder eine Mittagsmahlzeit auswählen.

Den Gerichten der zweitgrößten Stadt der historischen Republik Venedig geht der Ruf voraus, mit frischen Zutaten aus Meer und Garten zubereitet zu sein. Es sind ein-

fache Mahlzeiten wie die Fischsuppe Broeto, Sardinien mit Zwiebeln Saoro oder Nudeln mit Sardellensoße Bigoli. Oft wird dazu das typische Brot I Bossolà gereicht.

Ruhiger wird es schon wenige Kilometer weiter südlich in Rosolina Mare. Beim Wasserturm treffen wir Reisemobilisten. Sie haben sich auf einem Wiesenplatz am Rande des Sandstrandes eingerichtet. So ganz offiziell scheint es uns nach den Schildern nicht zu sein, doch auch wir werden toleriert, haben den Sandstrand gleich neben der Tür und hören das Meer.

Mit den Fahrrädern landen wir am beschaulichen Hafen der Muschelzüchter. Die fahren von hier aus mit flachen Kähnen zu Muschelbänken hinaus und bringen die Ware in bunten Plastikkörben rein. Bei Höllenlärm der Maschinen wird die Ernte verlesen und in Säcke verpackt, um dann im Restaurant als Delikatesse serviert zu werden. ►



Prunkvoller Ort: Den Markusplatz umgeben viele sehenswerte Gebäude, hier ist der Dom zu sehen. Auf der Fahrt durch Venetien findet sich in fast jeder Stadt ein Stellplatz, einige auch mit Ver- und Entsorgungsstation.



Auf der Rückreise legen wir in Padua einen Stopp ein, um uns die Fresken Giotto's anzusehen. Der Stellplatz auf der Piazza Y. Rabin am Rande der Altstadt könnte besser nicht gelegen sein. Padua gehört zu den ältesten Städten des Veneto. Die Kuppeln der Kathedrale St. Antonio sind schon zu sehen, und zum großen Marktplatz Prato della Valle sind es nur wenige Schritte. Genau die richtige Entfernung, um nach dem Abendessen an Bord unseres Reisemobils noch einmal die Füße zu vertreten.

Die lebensgroßen Statuen rund um den Platz sind beleuchtet, in der Mitte plätschert ein Brunnen, und die gelb blühenden Bäume verbreiten einen angenehmen Duft. Hier trifft man sich mit dem Kinderwagen, dem Fahrrad oder den Skatern.

Wer nicht mit den Fahrrädern unterwegs ist, steigt in den Sightseeingbus ein. Eine Erkenntnis: Die mit Abstand beste Eisdiele auf der Reise befindet sich gleich neben der repräsentativen Loggia del Consiglio auf der Piazza die Signori.

In Vicenza findet man für das Mobil gleich zwei große Parkplätze: Einer im Süden beim Stadion und ein anderer im Norden beim Krankenhaus. Von beiden führt der Linienbus in das überschaubare Zentrum, das sich angenehm zu Fuß erkunden lässt. Auf Schritt und Tritt begegnet uns die ausgefeilte Architektur Andrea Palladios, der in Vicenza mit 36 Jahren seinen Durchbruch feierte.

Vom Café Garibaldi aus lassen wir den mittelalterlichen Justizpalast auf uns wirken. Die schriftlichen Aufzeichnungen des Renaissance-Architekten in der Quattro Libri dell' Architettura brachten ihm schließlich Welt- ruf ein, und Vicenza profitiert noch heute davon. Wie ein Wahrzeichen überragt der Turm aus roten Backsteinen das einstige Forum aus der Antike.

Wir kommen gerade noch rechtzeitig zum Wochenmarkt, um für die Heimreise Käse, herzhaften Schinken und frisches Obst einzukaufen. Natürlich legen wir auch einige Oliven und wieder einen Bund frischen Spargel mit in den Korb.

Dirk Schröder

Wissenswertes über Venetien

i Italienisches Fremdenverkehrsamt
ENIT, Kaiserstraße 65, 60329 Frankfurt,
Tel.: 069/237434, www.enit-italia.de.

Wichtige Internet-Adressen:
www.turismovenetia.it,
www.venicetouristboard.com,
www.aepe.it.

Bassano: Auf dem großen Parkplatz am Rande der Altstadt.

Cittadella: Hinweisschild „Stadion“ folgen. Nur wenige Minuten zu Fuß zu den Stadtmauern.

Chioggia: Auf dem Busparkplatz gleich am Ortseingang. Wenige Minuten zu Fuß ins Zentrum.

Rosolina Mare: Gleich beim Wasserturm ein inoffizieller Treffpunkt.

Keine Versorgungsstation. Meer und Dünen nebenan.

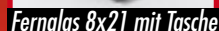
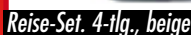
Padua: Stellplatz auf der Piazza Y. Rabin mit Versorgungsstation. Bequem zu Fuß ins Zentrum.

Vicenza: Im Norden beim Krankenhaus und im Süden beim Stadion. Beide mit Bus- verbindung ins Zentrum. Von Norden sehr angenehmer Fußweg durch einen Park.

Camping Fusina: idealer Ausgangs- punkt für Stadtbesichtigungen von Venedig. Via Moranzani 93, I-30030 Fusina. Tel. 0039/04154/70055, www.camping-fusina.com.



Testen Sie REISEMOBIL INTERNATONAL,
Europas faszinierendes
Wohnmobil-Magazin!



Reiseset, 4-tlg., beige: 1 Rucksack ca. 29 x 19 x 36 cm, 1 Sport-/Reisetasche ca. 47 x 22 x 27 cm, 1 Koffer ca. 49 x 13 x 33 cm, 1 Kulturtasche ca. 25 x 10 x 15,5 cm.

Datum/Unterschrift _____

RM0208



Fotos: Raymond Eckl, Bernd Ritschel

Lieblingsziele der Redaktion

Pulverschnee und Après-Ski

Mindestens einmal im Winter zieht es Raymond Eckl in die Berge über Sölden.

Glückshormone durchströmen den Körper, heißer Atem lässt die Skibrille beschlagen, die Klamotten sind schneebedeckt. Ausgepumpt stehe ich 300 Meter unterm Rotkogeljoch und bewundere meine Spuren im Tiefschnee. Es klappt noch! Tiefschnee ist einfach das Größte.

Leider ist der hier in Sölden nicht immer so üppig, aber das Skigebiet rund um die drei 3.000er ist mit Rettenbach- und Tiefenbachferner dafür absolut schneesicher. Und eines ist hier auch sicher – das Après-Ski. Nach einem harten Tag mit Buckelpisten am Haidbachjoch, Tiefschneehängen unterm Gaislachkogel und breiten Pisten zur Heidealm gehört die Einkkehr in einer Hütte oder unter einem Barschirm für mich einfach dazu. Es darf nicht exzessiv werden, aber ein Jagertee oder

ein Weizen ist der krönende Abschluss eines jeden Skitages.

Am liebsten kehre ich im Söldener Skigebiet bei Roland Grüner in die Gampealm ein. Auf einer Sonnenterrasse in 2.000 Metern Höhe hat er hier ein echtes Kleinod geschaffen – urig gemütlich, familiär. Es ist nicht einfach, sich hier loszueisen und die 600 Höhenmeter ins Tal zurückzulegen. Aber vor der letzten Pistenwacht geht's los und das steile Rettenbachtal mit der schwarzen Piste ist nochmals eine echte Herausforderung am Tagesende. Am Schluss des Steilhanges geht es vorbei am legendären Phillip, dem Erfinder der Après-Skiparty in Sölden.



Komfortabel und zentral steht es sich auf Camping Sölden im südlichen Ortsteil.

Heute brummt in ganz Sölden das Nachtleben wie in einer Großstadt und Nachtschwärmer finden hier immer ein Ziel. Mein Ziel heißt Camping Sölden – nur 400 Schritte vom Pistenende und der Talstation zum Gaislachkogel entfernt. Bis zu 100 Fahrzeuge residieren hier und so geht's auch hier recht familiär zu. Martha und Christoph Kneisl betreuen den Platz und Sohn Lukas kümmert sich um die modernen Medien. Der Platz bietet komfortable Sanitäranlagen, einen schönen Wellnessbereich und alles andere im Umkreis von wenigen Metern außerhalb des Platzes. Hier finde ich die Ruhe zum Krafttanken für den nächsten Skitag – auch ohne zweiten Après-Ski.



Ob in der Clique oder solo – in den Hütten im Skigebiet ist Stimmung. Man muss es ja nicht übertreiben.

i Sölden im Tiroler Ötztal ist rund 200 Kilometer von München entfernt und mit dem Reisemobil gut erreichbar. Infos zu Schnee und Wetter unter Ötztal Tourismus, Gemeindestraße 4, A-6450 Sölden, Tel.: +43 (0) 57200, info@oetztal.com, www.oetztal.com

A Camping Sölden, A-6450 Sölden, Tel.: 0043-5254/2627, www.camping-soelden.com, info@camping-soelden.com, 99 Stellplätze nur wenige Meter von der Talstation entfernt, top Sanitär und Wellness, geräumte Schotterfläche für Reisemobile, Preis pro Einheit: 25,40 Euro.

„Dann brennt schon mal der Baum“

Exklusiv hat REISEMOBIL INTERNATIONAL in sieben Folgen über eine 180 Tage lange Gruppenreise durch Asien berichtet. Nun resümiert der Tourguide.

? Herr Abert, was war für Sie das herausragende Erlebnis auf dieser Reise?

! Egal wie tief das Reisemobil auch im Dreck sitzt, in einer Gruppe findet sich auf alles eine Antwort. Ob der Turbolader nicht mehr läuft, die Elektrik spinnt oder keine Butter mehr im Kühlschrank ist. Irgendeiner hat die benötigte Schraube oder löst mit einer Idee das Problem.

? Sie waren Tourguide für eine Gruppe aus Deutschland mit 16 Reisemobilen. Hatten Sie Stress mit den Teilnehmern?

! Gelegentlich schon. Stellen Sie sich Folgendes vor: Mitten in Zentralchina. Alle sind erkältet, hohe Luftfeuchtigkeit, die Temperatur den ganzen Tag über 40 Grad, und nach langem Fahrttag bekom-



men wir von unseren lokalen Partnern einen schmutzigen, stickigen Hotelhinterhof als Nachtstandplatz zugewiesen. Dann brennt schon mal der Baum.

? Hatten denn die Teilnehmer vielleicht Stress mit Ihnen?

! (lacht) Mit mir? Ausgeschlossen... ! Scherz beiseite. Es gab ein, zwei Kan-

didaten, die ich nicht gerade heiraten möchte. Zusammengehalten haben wir aber immer.

? Was würden Sie bei einer ähnlichen Gruppenreise anders machen?

! Ich würde noch mehr schöne Plätze in der freien Natur wählen. Dafür haben wir unsere Reisemobile. An der Chinesischen Mauer fernab aller Touristenströme mit dem eigenen Mobil zu stehen, ist tausendmal schöner, als mit einem Bus zum Massenerlebnis Mauer hingekarrt zu werden, auch wenn das Bauwerk dort höher und breiter sein mag. Reisemobilisten sind nun mal nicht made for TUI.

? Wohin geht wann die nächste Tour mit dem Guide Konstantin Abert?

! Die nächste von mir geleitete Gruppentour führt wieder nach Osten, quer durchs europäische Russland und in die Ukraine. Start ist der 5. August 2008, Dauer 40 Tage, es sind noch ein paar Plätze frei. Veranstalter ist Seabridge-Tours, www.seabridge-tours.de.



Fotos: Stadtverwaltung Rottweil

Fastnacht in Rottweil

Die Narren tanzen

Am 4. und 5. Februar 2008 haben 3.000 Narren Rottweil fest im Griff. Doch schon am schmutzigen Donnerstag ziehen die Schmotzigen-Gruppen durch die Wirtshäuser der Stadt und tragen auf humorvolle Art die Ereignisse des vergangenen Jahres vor. Am Fasnetsonntag übernimmt dann die Narrenzunft das Stadtregentum vom Oberbürgermeister.

Spätestens jetzt steht ganz Rottweil Kopf. Überall rufen

die Ausscheller durch die Gassen und stimmen die Bevölkerung auf die närrischen Tage ein. Dabei werden auch die Stubenhocker nicht verschont. Am Rosenmontag und am Faschingsdienstag führen verkleidete Gestalten mit fantasievollen Masken die großen Narrensprünge auf. Und das schon seit dem 15. Jahrhundert. Jedes Jahr verfolgen 20.000 Zuschauer das bunte Treiben, bei dem nicht wie anderenorts

i Stadtverwaltung
Rottweil, Bruderschafts-
gasse 4, 78628 Rottweil, Tel.:
0741/4940, www.rottwel.de

R Stellplatz am Stadion,
Stadionparkplatz-Sport-
anlagen, 78628 Rottweil,
Tel.: 0741/494280,
www.rottwel.de

A Campingplatz am
Stausee, Am Stausee 2,
72355 Schömberg,
Tel.: 07427/91111,
www.heinerscamp.de

Motiwagen im Mittelpunkt stehen, sondern bei dem die großen und kleinen Narren einzeln springen und tanzen.

Am Dienstagabend klingt die Rottweiler Fasnet um 18 Uhr mit dem Betzeitläuten aus.

Basler Morgestraich

Fastnacht im Dunkeln

In Basel beginnt die Fastnacht erst in der Woche nach Aschermittwoch. Am 11. Februar 2008 um vier Uhr morgens erlöschen in der Innenstadt alle Lichter, und mit dem Glockenschlag beginnt der Marsch zum Marktplatz. Aus den dunklen Gassen nähern sich Gestalten, die individuelle Masken und Laternen tragen. Trommler und Pfeifenspieler begleiten den Zug und geben dem Treiben etwas Unheimliches, so wie früher, als die Menschen mit der Fastnacht böse Wintergeister vertrieben.



Traumstraßen Mittelmeer

Reisen als Selbstzweck

In seiner Reihe „Faszination Reisen“ bringt der Kunth Verlag den Bildband „Traumstraßen Mittelmeer“ heraus. Er richtet sich vor allen Dingen an Urlauber, für die der Weg das Ziel ist. Auf 240 Seiten führt das gebundene Buch den Leser auf 15 Routen von Menton nach Barcelona, nach Andalusien, an die Adria, zu den Weingütern des Chianti und auf der Via Appia von Rom nach Brindisi. Weiter östlich warten Slowenien, Kroatien und Griechenland darauf, entdeckt zu werden. Auch auf Inseln gibt es Traumstraßen:

Die Balearen, Korsika, Sardinien und Sizilien lernt der Leser ebenso kennen, wie Kreta und die Kykladen.

650 Fotos halten touristische Höhepunkte, aber auch Alltagsszenen fest und machen Lust, auf große Fahrt zu gehen. Zu jeder Route gibt das Buch Informationen über die Region, zu bedeutenden Orten und Sehenswürdigkeiten. Tourenkarten am Ende jedes Kapitels erleichtern Übersicht und Planung. Traumstraßen Mittelmeer kostet 29,90 Euro. ISBN: 978-3-89944-404-9.




REISEMOBIL INTERNATIONAL verlost ein Exemplar des Buches „Traumstraßen Mittelmeer“. Beantworten Sie dazu bitte einfach folgende Frage:

Wie viele Routenvorschläge findet der Leser im neuen Bildband Traumstraßen Mittelmeer?

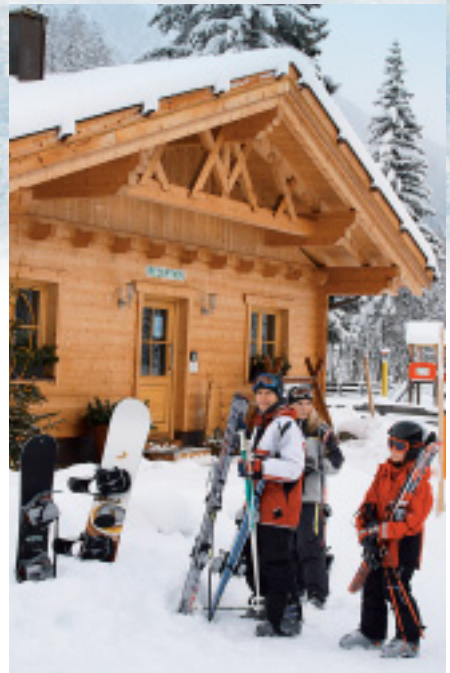
Schicken Sie die Lösung auf einer Postkarte an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort „Traumstraßen Mittelmeer“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart oder per E-Mail an: raetsel@dolde.de. Einsendeschluss ist der 20. Februar 2008. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Viel Glück.

Der Marsch macht hungrig, und so stärken sich Groß wie Klein an der traditionellen Mehlsuppe und an Zwiebel- und Käsewähen, einer Art Zwiebelkuchen, die an diesem Morgen jede Gaststätte in der Innenstadt bereit hält. Nachmittags ziehen die Fastnachts-Cliquen durch die Innenstadt und präsentieren ihr Sujet, ein Thema, das sie auf selbst entworfenen Laternen darstellen. Politik und Prominenz, Bürger und Volk finden sich auf den Lampen wieder. Drei Tage lang tobt in Basel die Fastnacht.

 Basel Tourismus, Aeschenvorstadt 36, CH-4010 Basel, Tel.: 0041/61/2686868, www.basel.com

 Wohnmobilplatz an den Balnea Thermen, Badstraße 14, 79415 Bad Bellingen, Tel.: 07635/808222, www.bad-bellingen.de

 Campingpark Lug ins Land, Römerstraße 3, 79415 Bad Bellingen-Bamlach, Tel.: 07635/1820, www.camping-luginsland.de



Pisten-Hit

St. Anton am Arlberg gehört zu den angesagtesten Wintersportorten in Österreich. Passend dazu lockt ein komfortabler Campingplatz skibegeisterte Reisemobilisten und verwöhnt sie mit außergewöhnlich gutem Service.

Nur mit einem Handtuch um die Hüften bekleidet stehe ich vor der Sauna im Tiefschnee. Minus vier Grad, und ich genieße die kalte Luft. Mein Blick schweift über die Berge, die sich scharf vor dem dämmernden Himmel abzeichnen. In den entlegensten Ecken leuchten Scheinwerfer der Pistenraupen: Emsig präparieren sie die vielen Pisten für den nächsten Tag. Morgen heißt es wieder Ski Heil in St. Anton.

Allmählich ist mein Körper runtergekühlt, es geht zurück in den Ruheraum, und später zischt der nächste Saunaaufguss. Wenn nach einem langen Skitag der Körper auf diese wohltuende Weise zur Ruhe kommt, sind alle Gelenke zu spüren. Das liegt weniger am Alter, vielmehr am dem Skigebiet rund um St. Anton. Das motiviert einen, so lange wie möglich auf den Brettern zu brettern.

Völlig relaxed verlassen wir das moderne Schwimmbad Arlberg-well.com, steigen in unser Reisemobil und fahren die sieben Kilometer zu unserem Stellplatz auf dem Camping Arlberg in Pettneu. Die tiefend nassen Saunahandtücher hängen wir nicht in unsere kleine Nasszelle, wir trocknen sie in unserem privaten Badehaus gleich neben dem Mobil – ein toller Service.

Am nächsten Morgen stehen wir mit Gleichgesinnten an der Bushaltestelle am Campingplatz. Bis der Bus kommt, bestimmen nur zwei Themen das Gespräch: Wintercamping und die bisherigen Erfahrungen mit den Pisten der Region Ski Arlberg. Der Bus kommt, und nach wenigen Kilometern spuckt er die Skifahrer in St. Anton aus.

Erneut heißt es, sich zu orientieren. Eine riesige Anzeigetafel an der Galzigbahn informiert über gesperrte Pisten und die



Reisemobilisten willkommen: Auf Camping Arlberg in Pettneu steht den mobilen Gästen eine Waschhalle sowie Ver- und Entsorgung zur Verfügung. Nur die Stellplätze an der Schranke (oben) haben kein eigenes Waschhaus an jedem Platz – alle anderen schon.



Klare Sache: Rund um St. Anton ist der alpine Skisport am beliebtesten. Dennoch kommen auch Langläufer nicht zu kurz.

Temperaturen in den Höhen. Nach reifer Entscheidung für die Fahrt hinauf auf den 2.185 Meter hohen Berg Galzig stehen wir wenig später in der Reihe an der hypermodernen Galzigbahn. Erst Ende 2006 hat sie ihren Betrieb aufgenommen und fördert seither in der Saison pro Stunde bis zu 2.200 Skibegeisterte gipfelwärts. In der großen Gondel ertönen die unterschiedlichsten Sprachen: St. Anton ist ein kosmopolitisches Pflaster mit Touristen aus aller Herren Länder.

Auf dem Galzig müssen wir uns wieder orientieren und zunächst die Karte studieren. Immerhin gibt es am Arlberg über 80 Bergbahnen, 260 Kilometer präparierte Pisten und 180 Kilometer Tiefschnee- und Firnhänge. Das Wirrwar von Liften, blauen, roten und schwarzen Pisten müssen wir erst durchschauen und dann die richtige Abfahrt wählen.

Über die blaue Piste durch das Steibachtal wedeln wir schließlich mit leichten Schwüngen wieder hinunter nach St. Anton auf 1.300 Meter. Allerdings mache ich auch hier wie auf anderen Abfahrten die Er-

fahrung, dass Blau nicht immer leicht bedeutet. Besonders steile Abschnitte sind eine Herausforderung selbst für erfahrene Skifahrer.

Die Abfahrt vom Berg Gampen hat einige gemütliche Abschnitte, die auch durch den Plattiwald führen. Hier pfeift der Wind entschärft um die Nase. Auf den Ziehwegen gleiten wir lautlos über den gespurten Schnee und lassen unseren Blick über die herrliche Winterlandschaft schweifen.

An jedem neuen Tag lockt eine andere Piste, und jedes alpine Abenteuer unterbricht ein Hüttenbesuch. Wärme und Geselligkeit geben uns zum Beispiel in der legendären Skihütte Moser-Wirt neuen Schwung für die nächsten Abfahrten, wagen uns auch mal auf weltmeisterliche Pisten: 2001 fanden die Alpinen Ski-Weltmeisterschaften hier in St. Anton statt.

Unser Wintersport beschränkt sich jedoch nicht nur auf rasante Abfahrten. Gern sind wir auch auf den Winterwanderwegen unterwegs. Vom Campingplatz in Pettneu laufen wir diesmal nach St. Anton. Sieben Kilometer geht es über einen teils geräumten Weg. Der Mix aus knirschendem Schnee unter den Schuhen, wärmender Sonne im Gesicht und dem Blick auf die Lechtaler Alpen macht die Wanderung zu einem Erlebnis abseits der beliebten Pisten.

In Stanton, wie die ersten amerikanischen Urlauber den Wintersportort nannten, krönen wir die Wanderung mit einem Café- und Restaurantbesuch. Hier geht es uns wie auf der Piste: Wir müssen uns erst mal orientieren...

Thomas Kliem



Wissenswertes über St. Anton

i Tourismusverband St. Anton am Arlberg, Dorfstraße 8, A-6580 St. Anton am Arlberg, Tel.: 0043/(0)5446/22690, www.stantonamarlberg.com. Über die Tarife und Pisten informiert die Internetseite www.skiarlberg.at. Schneetelefon St. Anton/St. Christoph: 0043/(0)5446/2565.

Rund um St. Anton bietet sich in erster Linie der alpine Skisport an. Darüber hinaus gibt es 38 Kilometer gespurte Langlaufloipen, 70 Kilometer geräumte Winterwanderwege, beleuchtete Natur-Rodelbahnen sowie Flächen zum Eisstockschießen und Schlittschuhlaufen. Aufgepasst: In Österreich sind Gasflaschen deutlich teurer als in Deutschland. Es empfiehlt sich, mit vollen Gasflaschen anzureisen. Auf dem Campingplatz können Gasflaschen gekauft werden.

A Ideal im Winter ist Camping Arlberg in Pettneu, sieben Kilometer von St. Anton entfernt. Die Stellplätze verfügen über je ein privates Badehaus (Toilette, Dusche, Spüle, Aufhängemöglichkeit für Skisachen). Am Platz befinden sich Bäckerei und Skiverleih sowie ein Schwimmbad mit Wellnessbereich. Shuttle-Busse bringen die Gäste kostenlos nach St. Anton und zu den Liften in Pettneu. In der Waschhalle lässt sich das Fahrzeug abdampfen sowie ver- und entsorgen. Camping Arlberg, A-6574 Pettneu am Arlberg, Tel. 0043(0)5448/22266-0, www.camping-arlberg.at.





Venedig auf kroatisch

Istrien lockt Reisemobilisten mit wilder Natur, mit klarem Wasser und malerischen Städten. Denen ist bis heute der venezianische Einfluss anzusehen.

Langsam klingt ein warmer Sommertag in Umag an der Westküste Istriens aus. Bei einem Gläschen roten Teran genießen Bärbel und ich ein saftiges Buzara, ein Gericht aus Miesmuscheln, gedünstet in Olivenöl und Tomaten, abgelöscht mit Wein und mit Petersilie bestreut. Dazu reicht uns der Wirt Weißbrot und danach Palatschinken mit Marmelade. Der istrischen Küche mangelt es wirklich nicht an Einfallskraft.

Während wir uns die letzten Bissen auf der Zunge zergehen lassen, taucht die Sonne den venezianischen Hafen des Ur-laubsortes in ein warmes Abendrot. Venezianischer Hafen?

An der istrischen Küste finden sich in fast jedem Ort architektonische Zeugen vergangener Herrscher. In ihrer abwechslungsreichen Geschichte stand die Region mehrmals unter der Verwaltung Venedigs, und erst 1947 fielen die italienisch besetz-

ten Gebiete Istriens endgültig an Kroatien. Nach der Herrschaft Titos und dessen Tod 1980 öffnete sich das Land für den Tourismus. Lange haftete Jugoslawien ein Billig-Image an, doch nach dem Krieg von 1992 bis 1995 arbeitete Kroatien hart an seinem touristischen Angebot. Heute genießen Reisemobilisten die Gastfreundschaft der vorwiegend katholischen Bewohner.

Auf dem bunten Wochenmarkt in Rovinj kauft Bärbel ein großes Glas Pinienho-





Ob Adria oder Limski Fjord: In Istrien sind die Wege zum Wasser kurz. Stellplätze sind noch rar, Campingplätze hingegen häufig.

Istriens Geschichte ist eng mit der Italiens verknüpft. Davon zeugt das römische Amphitheater in Pula.

nig, und wir unterhalten uns mit Händen, Füßen und ein paar Brocken Kroatisch mit der wild und fröhlich gestikulierenden Marktfrau. Kurz entschlossen schenkt sie uns einen selbst gebrannten Mirabell ein. Gut gelaunt und leicht beschwingt setzen wir unsere Entdeckungstour fort.

Tags darauf steht Pula auf dem Programm. Das römische Amphitheater bot 26.000 Menschen Platz, und noch heute ragen die 33 Meter hohen Arkadenbögen in den blauen Himmel. Bärbel und ich schlendern durch die Altstadt und stehen plötzlich vor dem vollständig erhaltenen Augustustempel aus dem ersten Jahrhundert. Die jahrtausendealte Geschichte der Stadt zeigt sich hier an jeder Straßenecke.

Gegen Abend fahren wir zurück nach Poreč auf den Campingplatz Zelena Laguna. Bärbel zieht noch ein paar Bahnen im platzeigenen Freibad, und ich faulenze unter einer Pinie vor dem Reisemobil.

Zelena Laguna liegt direkt an der Adria. Wie die meisten Plätze an der istrischen Küste ist er gut ausgestattet. Der Strand vor dem Campingplatz ist kiesig und teilweise betoniert, doch bildet der Platz da-

mit keine Ausnahme: Feine Sandstrände sind in Istrien selten.

Ebenfalls rar sind zurzeit noch ausgewiesene Stellplätze für Reisemobile. Doch für eine kurze Rast findet sich meist ein malerisches Plätzchen.

Am nächsten Tag nehmen Bärbel und ich uns den Limski Zaljev vor. Dieser Fjord ist der Rest einer tiefen Schlucht, der Limska draga, die vor 10.000 Jahren im Meer versunken ist. Neun Kilometer zieht sich die Wasserader von der Adriaküste bei Koversada nach Osten ins Landesinnere. Steil ragen die Ufer nach beiden Seiten empor, an den Hängen wuchert Macchia. Im blauen Wasser wachsen Muscheln und Austern heran. Wir rasten an einem Aussichtspunkt und blicken weit ins Landesinnere.

Abseits der Touristenströme setzen wir unseren Weg fort. Unser Ziel ist Pazin im Zentrum der Halbinsel. Zwar bietet die kleine Stadt außer einer Burg und der nahen Fojba-Schlucht keine besonderen Sehenswürdigkeiten, aber auch hier ist es gerade die unverfälschte Art von Land und Leuten, die uns fasziniert. *mp*



Wissenswertes über Istrien

Kroatische Zentrale für Tourismus, Kaiserstraße 23, 60311 Frankfurt/Main, Tel.: 069/2385350, www.kroatien.hr.

Anreise: Von München auf der A8 nach Salzburg, dann über A10 und Karawankentunnel nach Slowenien. Von hier auf der A2 und der A1 nach Koper. Grenzübergang Sočerga. Von der Schweiz aus über A2 und St.-Gotthard-Tunnel nach Italien. Ab Chiasso auf der A9 nach Mailand, dann auf der A4 nach Triest und über A3 und A1 in Slowenien nach Koper.



Bisher gibt es in Istrien nur wenige Stellplätze für Reisemobile. Dafür verfügt die Region über zahlreiche gut ausgestattete Campingplätze. Nudisten finden mehrere FKK-Anlagen.



Camping Zelena Laguna, HR-52440 Poreč, Tel.: 00385/52/410700, www.plavalaguna.hr.

Camping Village Kazela, HR-52203 Medulin, 00385/52/576050, www.kampkazela.com.

Wie das Weingut Kabola in Momjan laden viele Winzer in Inner Istrien Besucher zu einer Kostprobe ein.



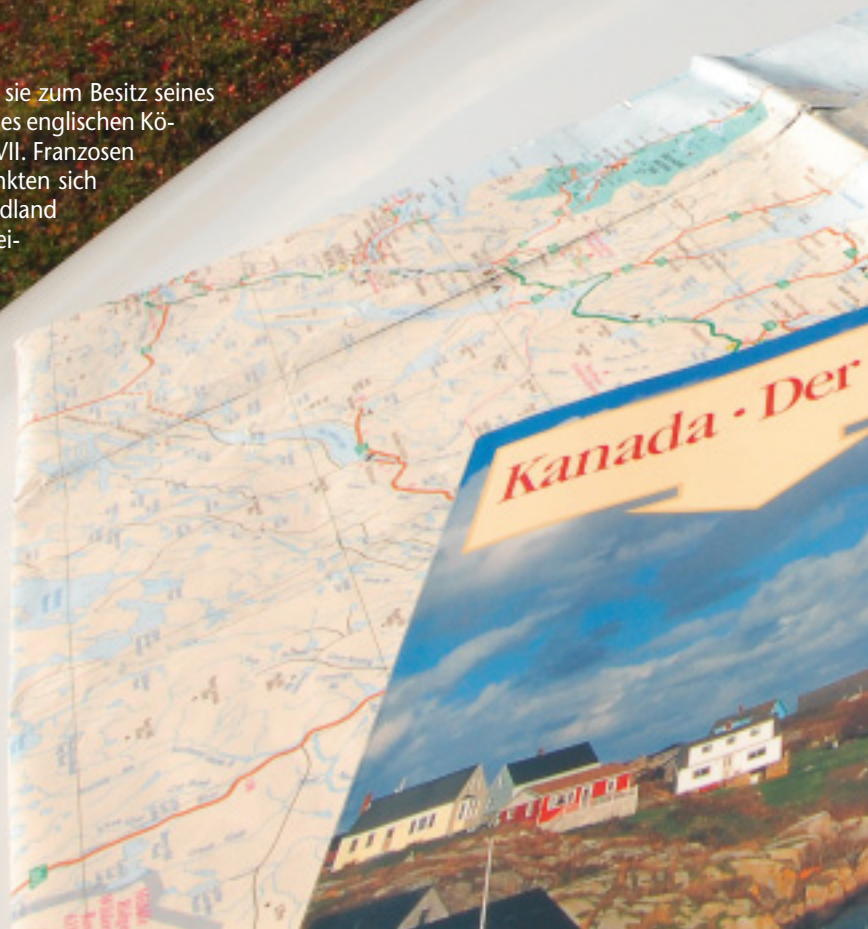
Auf Entdeckerkurs

Mit dem Mietmobil durch Kanadas Osten: ein Abenteuer fast wie zu den Zeiten der Wikinger.

Wer an Neufundland und Labrador denkt, denkt normalerweise an schlechtes Wetter, Nebel, dicke Pullover und hübsche, schwarze Hunde gleichnamiger Rasse. So ging es mir auch, als ich mich das erste Mal etwas näher mit „The Rock“ beschäftigte. So kurz und so knapp nennen die Bewohner ihre Insel. Gerade mal 600.000 Menschen leben auf dem Felseneiland Neufundland und in der Wildnis Labradors. Beides bildet als Einheit Kanadas östlichste Provinz.

Unser Reiseziel, in Reisekatalogen meist vergeblich gesucht, ist eine Region mit langer und faszinierender Geschichte. Schließlich waren schon vor 1.000 Jahren die Wikinger hier. 1497 landete Giovanni Caboto auf der Insel. Der See-

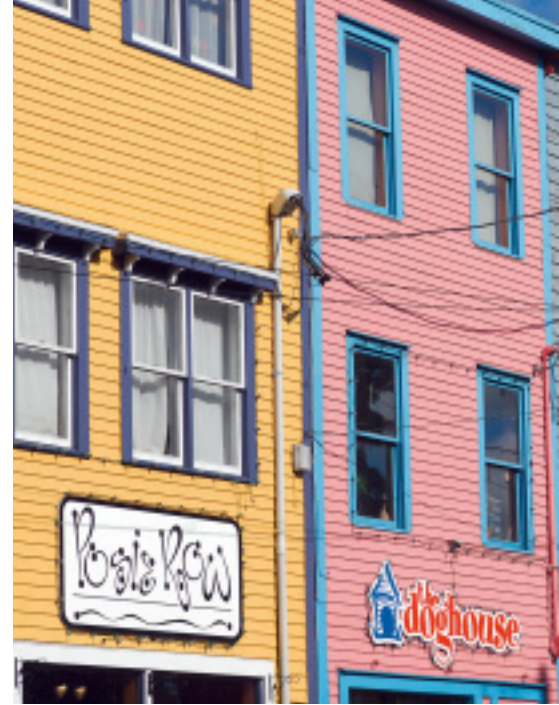
fahrer erklärte sie zum Besitz seines Dienstherrn, des englischen Königs Heinrich VII. Franzosen und Briten zankten sich um Neufundland mit seinen reichen Fisch-







*Viel zu erleben:
Blick auf die Road
of the Isles an
der Nordspitze
Neufundlands.
Die Häuser in der
Hauptstadt St.
John's sind schön
bunt. Wild geht's
zu bei der Fahrt
auf dem Western
Brook Pond.*



gründen, bis es 1713 endgültig in britische Hände fiel. Erst 1949 trat Neufundland als letzte Provinz der kanadischen Konföderation bei. Seit 1999 bildet sie mit Labrador die politische Einheit Newfoundland and Labrador.

Die zehntgrößte Insel der sieben Weltmeere ist 111.390 Quadratkilometer groß, dabei 500 Kilometer breit und genauso lang. Sie verfügt über ein ideales Straßennetz für eine Tour mit dem Reisemobil. Allein der Trans-Canada-Highway misst von St. John's bis zum Fährhafen Channel-Port aux Basques sagenhafte 905 Kilometer.

Gerade mal fünf Flugstunden trennen die Alte von der Neuen Welt zwischen London und St. John's. Und genau hier, in der

Hauptstadt der Provinz, beginnt unsere Reise. An den steilen Hangstraßen finden sich jede Menge hübsche, bunte Häuser, die allesamt in irischen Dörfern stehen könnten. Neufundländer lieben die Natur – wer in der Stadt wohnt, schmückt wenigstens sein Haus mit Blumen.

In keiner anderen Region Atlantik-Kanada ist die Kneipendichte so hoch wie hier. Gerade am Wochenende ist an den unzähligen Tresen der George Street der Teufel los. Und hier merke ich das erste Mal, dass die Lage der Insel die Menschen prägt: Sie sind gesellig, höflich und unaufgeregt.

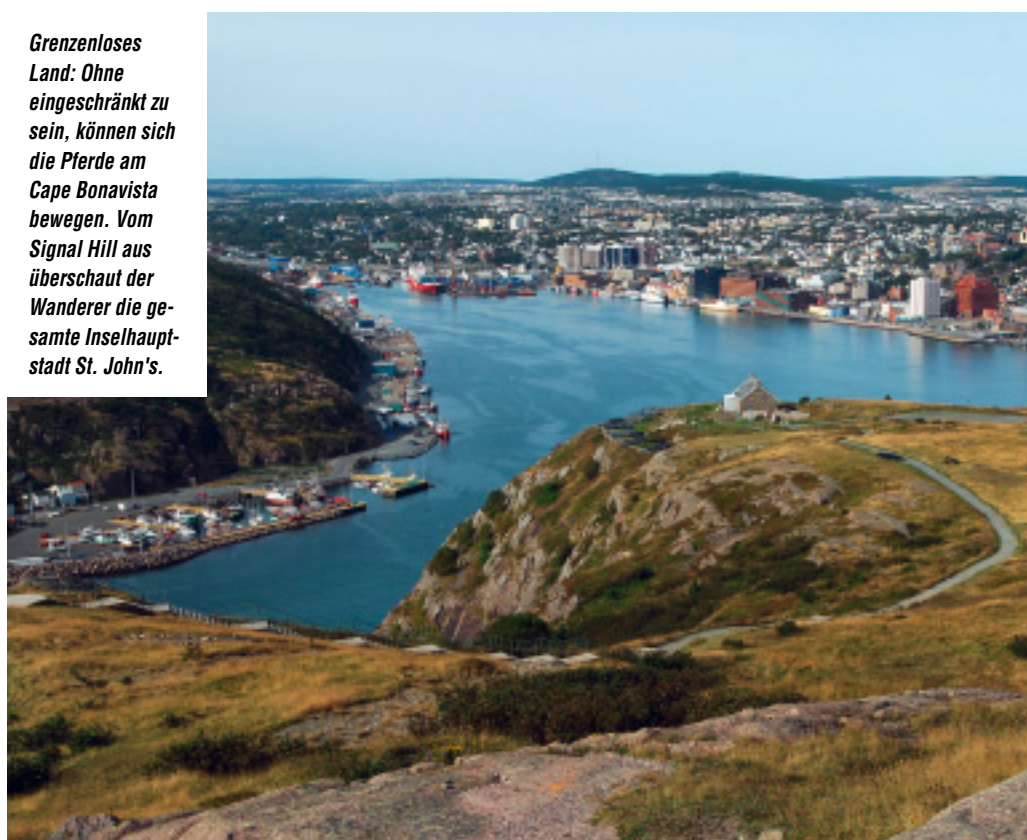
Und dann geht's los. Unser Mietmobil ist gepackt, Reiseführer und Karten liegen bereit, und unser Weg führt auf dem Trans-Canada-Highway in Richtung Westen. In

Clarenville verlassen wir die Hauptverkehrsader, um einen Abstecher zur Bonavista Peninsula zu machen, übrigens das älteste Siedlungsgebiet Neufundlands. Man hat uns verraten, dass diese Halbinsel mit ihrer zerklüfteten Küste und den malerischen Fischerdörfern zu den fotogensten Regionen der Provinz gehört. Wir sollten nicht enttäuscht werden.

Schier endlose Wälder wechseln sich ab mit Blicken auf die zerklüftete Küstenlinie. Hier sagen sich Fuchs und Elch Gute Nacht. An der unwirtlichen Nordküste liegt Bonavista, das mehr historische Gebäude hat als alle anderen Gemeinden auf der Insel. Alles sieht bunt, sauber und sorgsam renoviert aus. Das gleichnamige Cape an der Bonavista Bay wirkt so, als käme gleich



Grenzenloses Land: Ohne eingeschränkt zu sein, können sich die Pferde am Cape Bonavista bewegen. Vom Signal Hill aus übersieht der Wanderer die gesamte Inselhauptstadt St. John's.



ein Piratenschiff um eine Klippe. Vom rot-weiß gestreiften Leuchtturm haben wir einen tollen Ausblick auf die wilde Küste und die vorgelagerten Inselchen.

Auf verwunschenen Wegen erreichen wir Trinity, das bezauberndste Dörfchen auf der Halbinsel. Das kanadische Schatzkästchen steht zur Hälfte unter Denkmalschutz. Die schmalen Gassen säumen liebevoll restaurierte, weiß und pastellfarben angestrichene Schindelhäuser. Ihnen ist noch heute anzusehen, dass diese Siedlung im 19. Jahrhundert ein wichtiges Fischereizentrum war. Paradestück ist die St. Paul's Anglican Church, eine wunderschöne, aus Holz erbaute Kirche.

Und dann ist es mal wieder an der Zeit, nach einem Übernachtungsplatz Aus-

schau zu halten. Wie überall auf Neufundland werden wir auch heute schnell fündig. Mit einem traumhaften Blick auf New Bonaventure haben wir eingeparkt und kümmern uns um das leibliche Wohl wie um unser allabendliches Lagerfeuer. Kein Geräusch durchdringt die Stille um das knisternde Feuer.

Die nächste Halbinsel, die wir ansteuern, ist der so genannte Gander Loop, wegen des häufigen Nebels eine gefürchtete Gegend bei Seeleuten. Wir genießen eitel Sonnenschein, spazieren entlang

endloser Sandstrände und kaufen in Laddle Cove frangischen Fisch direkt vom Kutter. Je mehr wir uns der Inselgruppe bei Twillingate nähern, umso mehr bilden kleine Buchten und Schären mit rotviolett

Felsen in hügeliger Landschaft eine reizvoll verwinkelte Küste. Einsamkeit, die wir uns verdient haben.

In dem unscheinbaren Fischerort Twillingate wurde einst die Operndiva Georgina Stirling geboren. Als „Nachtigall des Nordens“ verzauberte sie die Menschen auf den Bühnen Europas und der Vereinigten Staaten von Amerika. ►





Eine Küste voller Schönheit: Old Bonaventure ist ein kleiner Ort an der Bonavista Peninsula. Der Leuchtturm von St. Anthony warnt vor den nördlichen Gestaden. Einsam thront ein Haus auf den Klippen der rauen Küste im Norden der Insel.



Es sind noch 700 Kilometer bis zum Gros Morne National Park. Wir fahren durch unendliche Wälder, windverwehte Moore, Hochebenen und grüne Samtwiesen. Glas-klare Seen, schroffe Berge und Fischerdörfer kennzeichnen das Kleinod, eingestuft von der UNESCO als Weltkulturerbe. Gros Morne, was so viel heißt wie finstere Hügel, wird gern als erdgeschichtliches Puzzle herangezogen. Wir nehmen uns ein paar Tage Zeit, um Mondlandschaften, Tundra, Lavafelder und tiefblaue Fjorde zu erkunden. Sportlich Ambitionierte finden hier ein Dorado zum Hiking und Trekking.

Eine einstündige Wanderung führt uns zum Western Brook Pond, einem der schönsten Fjorde des Parks. Schmale Holzstege leiten über einen verwunschenen

Sumpf. Mit einem kleinen Ausflugsboot schippern wir in den Meeresarm, über den sich 700 Meter hohe, senkrecht-steile Klippen auftürmen. Die unheimliche Szenerie erfüllen Wasserfälle mit Tosen, Berge zeigen sich nur schemenhaft.

Unser Weg nach Norden auf dem Viking Trail führt unser Reismobil fast ausschließlich an der Küste entlang. Immer wieder erhaschen wir traumhafte Ausblicke auf den mächtigen St.-Lorenz-Golf und die Küstenlinie Labradors. Auf halbem Weg zu Neufundlands Nordspitze stoßen wir auf das winzige Fischerdorf Port au Choix.

Ganz in der Nähe befindet sich die Port aux Choix National Historic Site, wo in den 60er Jahren archäologische Funde gemacht wurden. Knochen, Werkzeuge

und Waffen erinnern an die Zeit vor 4.000 Jahren, als die Ureinwohner Neufundlands als Jäger und Sammler überlebten. Bei Folgeausgrabungen stieß man auf drei uralte Begräbnisstätten für 100 Menschen.

Vorbei an kleinen Fischerdörfern und idyllischen Lachsflüssen führt der Viking Trail hoch im Norden durch eine der einsamsten Regionen Neufundlands. Wir erinnern uns an Abenteuergeschichten aus unserer Jugend, in denen von Erich dem Roten, Eisbergen und Walfängern die Rede war. Und genau der Sohn vom roten Erich war es, der vor 1.000 Jahren bei L'Anse aux Meadows mit seinen Mannen anlandete.

Auf den Spuren der Edda-Saga entdeckten dort 1960 der norwegische Forscher Helge Instad und seine Frau Anne



Die Wikinger lassen grüßen: Eishockey haben die ersten Besucher Neufundlands noch nicht gekannt, wohl aber die Fische, die ihnen das Meer hergab. Einmalig die Lichtstimmung am Cape Onion.



Fotos: Roland E. Jung

Stine die Reste einer Wikingersiedlung. Es handelte sich um die erste bekannte Siedlung von Europäern. Das beweist, dass die Wikinger lange vor Columbus Amerika erreichten. Möglicherweise handelt es sich bei der Bucht nahe den Wiesen um das legendäre Vinland.

Vom Visitor Reception Centre dauert es nur wenige Minuten bis zu drei rekonstruierten Langhäusern. Niedrig sind die Türen, welche in die fensterlose Behausung der Wikinger führten. Wir treten ein und erblicken drei finstere Gesellen, die sich um die kleine Feuerstelle versammelt haben. Andächtig lauschen wir ihren spannenden Geschichten und lassen uns verzaubern von den Klängen jahrhundertealter Musikinstrumente.

Letzte Station unserer erlebnisreichen Reise ist das in keinem Reiseführer erwähnte Cape Onion. Ein verschwiegener Ort, wo es eigentlich nichts zu sehen gibt. Außer einer spektakulären Küste. Und genau hier, hoch oben auf einem Plateau, finden wir unseren schönsten Übernachtungsplatz. Das Highlight schlechthin mit einer Aussicht und einem Sonnenuntergang, die durch nichts zu toppen sind.

Auf einem langen Spaziergang über Hügel und Klippen lassen wir unsere Reise auf dieses unwirtliche Eiland noch einmal Revue passieren. Vieles wird uns in Erinnerung bleiben, vieles wird seinen einmaligen Charakter erhalten. Eben so, wie Neufundland selbst. Eine Insel, die ganz anders ist als die Vorstellung von ihr. *Roland E. Jung*



Wissenswertes über Neufundland

i Canadian Tourism Commission CTC, Benrather Str. 8, 40213 Düsseldorf, Tel.: 0211/828553-0, www.canada-travel.de.

Einreise

Für Deutsche, Österreicher und Schweizer ist bei der Einreise nach Kanada kein Visum erforderlich. Es genügt ein gültiger Reisepass. Wer länger als drei Monate bleiben möchte, muss sich bei der Einreise eine Genehmigung dafür ausstellen lassen. Der deutsche Führerschein ist in ganz Kanada gültig. Es empfiehlt sich jedoch, zusätzlich einen Internationalen Führerschein mitzunehmen.

Mietmobil

Die beste Möglichkeit, das Land zu bereisen, ist zweifellos eine Fahrt mit dem Mietmobil. Es empfiehlt sich, ein Reisemobil schon von zu Hause aus über ein örtliches Reisebüro oder übers Internet anzumieten. Das ist preisgünstiger und sicherer, weil fest gebucht. Außerdem entfällt die zeitraubende Sucherei im fremden Land.

Spezialisiert auf Mieter in Amerika ist Canusa Touristik, Hamburg, Tel.: 040/2272530, www.canusa.de. Der Veranstalter bietet Mobile zum Beispiel von Canadream zu tagesaktuellen Preisen an.

Ein Vermieter in St. John's, Hauptstadt von Neufundland, ist Islander R. V., P.O. Box 8036, St. John's, NL A1B 3M7, Tel: 001/709/364-7368, www.islanderrv.com.



A Frei zu stehen ist in Neufundland überhaupt kein Problem. Überall finden sich traumhaft schöne Plätze. Ebenso gibt es herrliche Campingplätze. Deren Parzellen sind großzügig angelegt und verfügen über einen festen Holztisch mit Bänken sowie eine Feuerstelle. Allerdings muss der Urlauber unterscheiden: Die Campgrounds in den Nationalparks sind weniger komfortabel ausgestattet, dafür aber landschaftlich einmalig gelegen. Plätze von Privatunternehmern bieten dagegen alle erdenkliche Bequemlichkeit. Sie sind allerdings etwas teurer.

Schnell schalten

Automatik oder Schaltgetriebe? Für immer mehr Menschen keine Frage mehr, denn Automatikgetriebe erleben einen gewaltigen Boom. Die Redaktion vergleicht die beiden Systeme anhand des Branchenprimus Fiat Ducato.



**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

**Die März-Ausgabe
erscheint am
20. Februar 2008**

www.reisemobil-international.de

IMPRESSUM

REISEMOBIL INTERNATIONAL
Europas kompetentes Wohnmobilmagazin 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)
Stellvertretende Chefredakteure: Claus-Georg Petri (cgp), Ingo Wagner (imw)
Chef vom Dienst: Reinhard Uhde (ru)
Test und Technik (Ltg): Heiko Paul (pau)
Redaktion: Juan J. Gamero (gam), Klaus Göller (kig), Karsten Kaufmann (kk), Mathias Piontek (mp), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stallmann (vst)
Mitarbeiter dieser Ausgabe: Claudia Bell, H. O. von Buschmann, Roland E. Jung, Thomas Kliem, Dirk Schröder
Produktion: DoldeMedien Werbeagentur GmbH
Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm, Heike Heinemann, Dirk Ihle, Sabina Schulz, Peter Sporer, Eva Zondler
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. 19. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.
Anzeigenleitung: Sylke Wohlschies
Anzeigenberatung: Sabrina Ilardi, Annalena Navarro von Starck, Petra Steinbrener
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

Besser wählen

Hymers B-Klasse ist nach wie vor das beliebteste Integrierten-Modell. Allerdings sollte man sich intensiv mit der Vielfalt des Programms beschäftigen. Die Redaktion hat genau das getan und sagt Ihnen, welcher Grundriss zu Ihnen passt.



Schiff fahren

Lange erwartet und längst legendär: die jährliche aktualisierte Fahren-Übersicht in REISEMOBIL INTERNATIONAL. Diesmal widmet die Redaktion dem Thema ihr 48-seitiges Extraheft mobil reisen.



Richtig zapfen

Ein Horrorszenario, das nicht eben selten ist: Der Wassertank wird mit Kraftstoff gefüllt. Jetzt helfen nur noch rasches Handeln und ein paar spezielle Reinigungsmittel.



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.

Seen sehen

Norditaliens Seen (auf dem Bild rechts: der Gardasee) locken schon mit dem Charme des Frühlings. Die Redaktion sagt Ihnen, auf welchen Stellplätzen Sie traumhafte Italien-Tage erleben können. Weitere Reisetipps im Märzheft: Schweden und die Pfalz im Frühjahr.



Foto: © Volker Hammerick - Fotolia.com

Im DoldeMedien Verlag erscheint außerdem jeden Monat **CAMPING, CARS & CARAVANS**. Die Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.



Einer Teilaufgabe dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Reimers Reisemobil GmbH in 23866 Nahe bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.