



594 cm lang — Mit knapp 6 m Länge zählt der Arnold RM 38 L nach europäischen Begriffen zu den grossen Motorcaravans.

Schnupperreise mit 6-m-Landjacht

Für Uneingeweihte haftet dem Begriff Camping der Nimbus des Billigen an. Doch es ist ein himmelweiter Unterschied, ob man per Velo und Zelt durch die Lande zieht oder mit einem komfortabel eingerichteten Motorcaravan auf Reisen geht. Und auch unter den Motorcaravans selbst gibt es beträchtliche Nuancen. Dies zeigt etwa eine kurze Umschau im Ausstellraum und auf dem Parkplatz der Firma Caravan-Waibel in Schönbühl bei Bern, wo gegen zwei Dutzend «motorisierte Ferienhäuser», vom 12 000fränkigen Fiat Ogni-tempo bis zum 75 000 Franken teuren Dehler Attaché, zur Wahl stehen.

Die Caravan-Waibel AG hat uns die Möglichkeit gegeben, mit einem ihrer Spitzenfahrzeuge auf kurze Probereise zu gehen: Zur Verfügung stand uns ein Arnold-Reisemobil des Typs RM 38 L auf dem Unterbau des Mercedes-Benz-Lieferwagens L 307

Front, abgerundete Seitenübergänge, ein gänzlich flaches Dach und nach unten eingezogene Seitenwände.

Gepflegtes Heim

Sehr umfangreich ist beim RM 38 L die Serienausstattung. Gasheizung, Kühlschrank (Gas, 220/12 V), Elektroboiler, Emailspüle, Frisch- und Abwassertanks gehören ebenso zum Lieferumfang wie ein Waschraum mit Dusche, Chemietoilette und Spiegeltüre. Hinzu kommen zahlreiche praktische Merkmale wie Dunstabzughaube über dem zweiflammigen Kochherd, doppelte Vorhänge, ringsum getönte Scheiben, Polster mit Winterbelüftung, schwenkbare Spotlights, Netzgerät für 220 Volt, Zusatzbatterie mit 12-Volt-Versorgung für Wohnteil.

Was dem anspruchsvollen Globetrotter besonders gefallen dürfte, ist die äusserst gepflegte Ausführung des gesamten Mobiliars, die manchem trauten Heim in nichts nach-

Fahrersitz ein und setzt sich von rechts hinter das Steuer. Eine zweite Türe ist unmittelbar vor dem Küchentrakt auf der rechten Fahrzeugseite vorhanden. Mit einem Innengriff kann – nach Lösen eines Sicherungsknopfes – bei beiden Türen ein Trittbrett heruntergeklappt werden. Behende Leute können auch ohne diese Hilfe ein- und aussteigen.

Der Fahrersitz ist als superkomfortabler, guten Halt bietender Hochlehner ausgebildet. Er besitzt beidseits hochklappbare Armlehnen. Die Rücklehne lässt sich – als wär's im Oberdeck eines Jumbo-Jets – bis fast zur Liege absenken. Um seine Hochachse gedreht, wandelt er sich beim Aufenthalt vom Chauffeurarbeitsplatz zum würdigen Familienvaterthron!

Für die Mitfahrer – es dürfen bis zu acht sein! – stehen vorne auf der rechten Seite hintereinander zwei Sitzbänke mit je zwei Plätzen und im Fahrzeugheck eine Dreiseiten-Sitzbank mit sechs Plätzen zur Verfü-



Imposant — Backbord (links) entfallen die mittleren Seitenfenster. («AR»-Fotos)

der «Ideallinie» nutzt. Wenn auf schmaler Passstrasse überraschend rückwärts manövriert werden muss, um etwa dem Postauto das Passieren zu ermöglichen, so hetzt man einen Mitfahrer ins Wagenheck. Er sagt, wie weit zurückgefahren werden kann; das Zur-Seite-Scheren dosiert man mit Hilfe der Aussenspiegel.

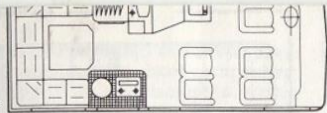
Diesel oder Benzin?

Problemlos ist das Fahren auf der Autobahn. Allerdings zeigt hier der 65 PS leistende Dieselmotor bald einmal die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Mit ihm – Spitze gemäss Werk 110 km/h, mit dem 85 PS starken Benzinmotor 120 km/h – fällt die Geschwindigkeit an Autobahnsteigungen bald einmal auf etwa 75 km/h zurück, und wegen des recht intensiven Lärms aus der zwischen den Vordersitzen liegenden Motorkapsel wird man auch bei langer Fahrt in der Ebene eher mit 90 bis 100 km/h anstatt mit Höchstgeschwindigkeit reisen. Das sind im-

Wie zu Hause

Selbst bei schlechtestem Wetter – und auch dies konnten wir erproben – fühlt man sich im Arnold-Reisemobil wohlgeborgen. Die Wohnraum-, Duschen- und Kochherdenlüftung funktioniert einwandfrei. Dank der Geräumigkeit kommt man sich nicht dauernd gegenseitig in die Quere. Gerade dies wurde von der hantierenden Hausfrau besonders geschätzt! Die Innenraumhöhe reicht für gut 180 cm grosse Personen; we «länger» als 185 cm ist, muss der Kopf etwas geneigt halten, ausser vor der Spüle, wo die Dachluke ein noch grössere Kopffreiheit ergibt. Unter diese Luke wünschte man sich eine zuziehbare Verdunkelung, we morgens hier das Tageslicht allzu aufdringlich hineinleuchtet. Die seitigen Vorhänge gewähren hingegen guten Lichtschutz.

Sowohl aus den beiden vordere Sitzbänke wie aus der Rundbank im Heck lässt sich durch Flachlege der Lehnen beziehungsweise Absen-



Kurzporträt

Motorcaravan mit Eigenaufbau

Arnold Reisemobil RM 38 L

Chassis Mercedes-Benz L 307 D

Dieselmotor 4-Zyl., 2376 cm³, 48 kW (65 PS), 4-Gang-Getriebe.

Radstand 335 cm, Aussenmasse 594 x 220 x 267 cm (Stehhöhe 186).

Schlafplätze für 4 oder 6 Personen; Leergewicht 2440 kg, Gesamtgewicht 3200 kg (zugel. für 9 Pers.).

Unser Verbrauch: 13 1/2 l Dieselöl/100 km.

Grundpreis Fr. 66 900.-; Dieselmotor 1995.-, Bugbett 1890.-, Dachgepäckträger mit Leiter 1790.-; Testfahrzeug Fr. 72 575.-.

D. Der Buchstabe D weist auf den Dieselmotor hin, den 2,4-Liter, wie er – mit etwas höherer Leistung – auch aus der MB-Limousine 240 D bekannt ist. Es gibt den RM 38 L aber auch auf der Basis des Mercedes-Benz L 308 mit 2,3-Liter-Benzinmotor. Der Reisemobil-Hersteller Josef Arnold in Ravensburg bietet daneben die Modelle RM 35 L und S, RM 40 sowie den mit Lastwagenausweis zu fahrenden RM 60 mit 5,7-Liter-Diesel und 8,2 m Länge.

Mit 594 cm Länge und 220 cm Breite war allerdings auch unser Probewagen recht grosszügig dimensioniert. Er übertraf damit selbst jene kaum mehr parkplatzgerechten Masse, wie sie vor einem Jahrzehnt Amerikaner Wagen zeigten. Doch hinsichtlich Innenraum kann er weder mit Personen- noch Lieferwagen verglichen werden, denn bei ihm sind die Konturen genau um den nutzbaren Raum gezogen.

Im Vergleich zu früheren Autohomes dieser Art besitzt der Arnold RM 38 eine ausgewogen geformte, ja zeitlos schöne Karosserie. Dazu bietet er günstige Aerodynamik. Gerade dieser Punkt kommt bei vielen Konstruktionen auch heute noch zu kurz. Die Folgen sind Windempfindlichkeit und höherer Verbrauch. Die Arnold-Reisemobile besitzen eine flache, leicht nach hinten geneigte

stent. Zum wenig schmutzempfindlichen hochflorigen Teppichboden, der sich bis vor das Armaturenbrett hinzieht, kommt ein wohnlicher Veloursstoff mit geschmackvollem Design auf den zahlreichen Sitzpolstern. Die abgerundeten Möbel- und Türkanten bestehen aus echt Mahagoniholz, die Möbeloberflächen aus Kunststoff mit Mahagonidekor. Auch das in der Mitte angeordnete Küchenabteil integriert sich dank diesem gepflegten Holzlook bestens in die gehobene Wohnatmosphäre.

Die Karosserie der Arnold-Reisemobile wird in der heute richtungweisenden Sandwichbauweise gefertigt. Gemäss Hersteller hat sich diese rahmenlose Verbundkonstruktion mit vollisolierendem Hartschaumkern «im tiefsten Sibirien und im heissesten Afrika schon jahrelang bewährt und bewahrt». Der von uns geprüfte RM 38 L besass zusätzlich einen Dachgepäckträger mit Heckleiter sowie ein Bugbett. In dieser Ausführung kostet er mit Dieselmotor 72 575 Franken (s. Preisliste).

Auf Achse . . .

Doch begeben wir uns mit dem Arnold RM 38 L nun auf Achse. Für Pw- wie auch für Lieferwagenfahrer ungewohnt ist zunächst einmal der Einstieg. Denn man steigt hinter dem



Bugbett — Rundum abschirmbares Bugbett (Mehrpreis): Velourspolster.

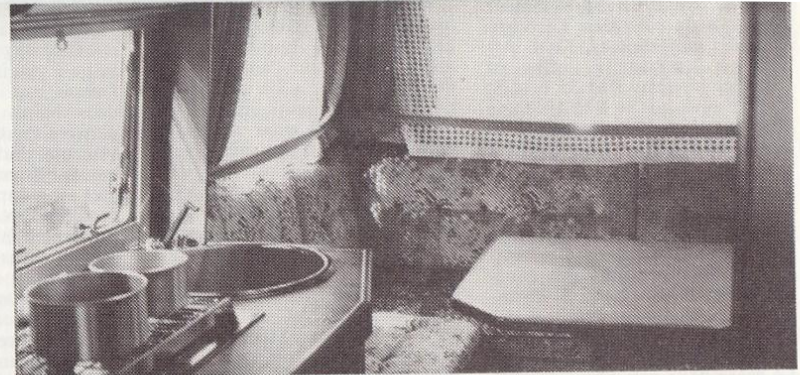
Letztere ist um einen quadratnahen Tisch gruppiert. Die vorderste Sitzbank lässt sich für die Blickrichtung nach hinten um 90 Grad kippen. Dann kann in der Seitenwand eine Rechteckplatte eingehängt werden, so dass auch vorne vier Personen zu Tisch sitzen können.

Doch zurück auf den Fahrersitz: Das Lenkrad – es liegt flacher als in Pw – und die Original-Mercedes-Benz-Armaturen sind nach ergonomischen Gesichtspunkten einwandfrei plaziert. Der Schalthebel liegt hingegen etwas weiter zurück, als man es vom Pw-Fahren gewohnt ist. Und Angewöhnung verlangt natürlich auch die Breite des Fahrzeugs. Da die Frontscheibe weit vorne liegt, wird die Sicht von den Scheibenpfosten trotz der an ihnen befestigten Vorhänge nicht beeinträchtigt. Auch nach der linken Seite hat man eine gute Übersicht. Man lernt beim Fahren rasch, den nicht vorhandenen Innenspiegel zu vergessen und die beiden Aussenspiegel aufmerksam zu konsultieren. Verunsichert hatte uns zunächst die perspektivvergrößernde, aber distanzverlängernde Wölbung dieser Spiegel.

Man hat es erstaunlich schnell intuitiv, wie weit beim Umfahren enger Biegungen ausgeholt werden muss, damit der RM 38 die Fahrbahn auf



Trittbrett — Es lässt sich von innen mit einem Hebel (oben) herausklappen.



Praktisch — An das Küchenabteil mit 2-Flammen-Herd und runder Emailspüle schliesst die 3-Seiten-Heckbank an. An der Dunstabzugaube Kontrollanzeigen für Wassertanks und Ladezustand der beiden 12-Volt-Batterien sowie eine Digitaluhr.

merhin noch mehr als mit den für Caravananhänger erlaubten 80 km/h. Bei Gebirgsfahrten wechselt man dauernd zwischen zweitem und drittem Gang: Man holt im zweiten etwas Schwung und schaltet dann zur Reduktion der Drehzahl in den dritten. Wenn das Tempo dann wieder auf rund 40 km/h gesunken ist, schaltet man wieder zurück.

Wir fahren zu viert mit wenig Gepäck. Falls das auf 3,2 Tonnen festgelegte Gesamtgewicht voll genutzt wird, dürfte der Leistungsmangel der Dieselsonversion noch stärker zum Ausdruck kommen. Wer viel in den Bergen fahren will, wird an der 2000 Franken billigeren Ausführung mit Benzinmotor mehr Spass haben. Der Diesel-Arnold wird sich vor allem für weite Fahrten in den fernen Süden – dort, wo der Dieseltreibstoff viel billiger ist als Benzin – hervorragend eignen.

Für das Drehen des Lenkrades beim Passfahren und Manövrieren braucht es einige, aber keineswegs übermässige Kraft. Die Bremsen sind gut dosierbar. Spielend leicht lässt sich der Triebeschalthebel bedienen. Die Scheiben liessen sich auch bei Gewitterregen beschlagfrei halten. Für gründliche Lüftung sorgen die grossflächigen seitlichen Schiebefenster beidseits des Fahrerabteils. Die Scheibenwischer besitzen eine Intervall- und zwei Geschwindigkeitsstufen. Als Pw-ähnlich angenehm empfanden Fahrer und Mitfahrer den Federungskomfort.

den des Tisches unter Einbezug weiterer Kissen je ein Doppelbett schaffen. Für die von Eltern mitunter gewünschte Intimsphäre sorgt jedoch am ehesten das tagsüber hochschiebbare Bugbett, das sich durch Vorhänge ringsum abschirmen lässt, auf Wunsch aber auch hübsche Aussicht auf Landschaft oder Campingplatz bietet. In dieser leicht erklimmbaren Höhenlage, wie auf den beiden anderen Doppelbetten lassen sich auch lange Beine bequem ausstrecken.

Angenehm aufgefallen ist uns die Geräuschisolation. Die elektrische Wasserpumpe arbeitet kaum hörbar, und dank der Dachpolsterung ist auch Prasselregen nur gedämpft vernehmbar. Die Doppelverglasung der fünf bis zur Horizontalen ausstellbaren Fenster im Wohnabteil dürfte auch winters für guten Kälteschutz sorgen; die Gasheizung mit Umluftanlage und Thermostat erwies sich als rasch wirksam. Stauraum für Kleider, Geschirr, Lebensmittel und Utensilien ist genügend vorhanden, für weiteres Gepäck dient der von aussen zugängliche Kofferraum.

Natürlich sind Motorcaravans von der Art eines Arnold keine «Hotelkostensparer», denn mit der für ihre Anschaffung nötigen Investition könnten auch Grossfamilien die Ferien vieler Jahre finanzieren. Hinter einem Motorcaravan der Luxusklasse steckt eben eigene Reisephilosophie . . . ob sie nun auf freier Wildbahn oder im Campingplatz ausgedeutet wird. *Gl.*



594 cm de long — D'une longueur de près de 6 m, l'Arnold RM 38 L compte parmi les grands motorhomes selon les prescriptions européennes.



Imposant et bien équipé, ce motorhome devrait connaître un certain succès parmi les amateurs de vie au grand air... fortunés. (Photos «RA»)

Pour les non-initiés, la notion de camping dégage un relent de bon marché. Mais la différence est énorme entre un voyage accompli à vélo avec une tente et un périple effectué dans un motorhome confortablement aménagé. Il existe de plus de considérables nuances entre les différents motorhomes. Il suffit de lancer un bref coup d'œil sur l'exposition et la place de parc de l'entreprise Caravan-Waibel, à Schönbühl, près de Berne, pour s'en convaincre. On y trouve à choix près de deux douzaines de «maisons de vacances motorisées», allant du Fiat Ognitempo à 12 000 francs au Dehler-Attaché qui coûte 75 000 francs.

La société Caravan-Waibel SA nous a donné la possibilité d'effectuer un bref voyage d'essai avec l'un de ses véhicules de pointe. Nous avons eu à disposition un motorhome Arnold du type RM 38 avec le châssis de la fourgonnette Mercedes-Benz L 307 D. La syllabe D signale que le véhicule est équipé d'un moteur diesel, le 2,4 litres dont est dotée — en un peu plus puissant — la berline MB 240 D. Mais le RM 38 L existe aussi sur la base du Mer-

Motorhome: une certaine philosophie...

motorhomes Arnold possèdent un avant plat, légèrement inclinés vers l'arrière, des arêtes arrondies, un toit tout à fait plat et des parois latérales étirées vers le bas.

«Home» soigné

L'équipement en série du RM 38 L est très riche. Chauffage à gaz, réfrigérateur (gaz, 220/12V), chauffe-eau électrique, évier en émail, réservoirs d'eau fraîche et d'eau usée sont compris tout comme un cabinet de toilette avec douche, toilettes chimiques et porte avec miroir. A cela s'ajoutent de nombreux détails pratiques tels une hotte d'aspiration sur le réchaud à deux flammes, des double rideaux, des vitres teintées, des capitonnages avec aération hivernale, des spots orientables, unité de courant pour 220 volts, et batterie supplémentaire, alimentée en 12 volts pour la partie habitable.

conducteurs de voitures de tourisme et de fourgonnettes, entrer dans le véhicule semble tout d'abord bizarre. Car l'on monte derrière le siège du conducteur et l'on se place derrière le volant par la droite. Une deuxième porte se trouve directement devant le coin cuisine sur la partie droite du véhicule. Il est possible, aux deux portes, de rabattre un marchepied grâce à une poignée intérieure — après avoir appuyé sur un bouton de sécurité. Les personnes agiles peuvent aussi entrer et sortir sans cette aide.

Le siège du conducteur qui a un haut dossier offre une bonne tenue et est très confortable. Il est doté de chaque côté d'un accoudoir relevable. Le dossier peut — presque comme si l'on se trouvait dans le cockpit d'un Jumbo Jet — être inclinée pratiquement jusqu'en position couchée. Une fois le véhicule arrêté, on peut faire pivoter le siège qui, de place

deux rétroviseurs extérieurs. Le bombement de ces rétroviseurs augmente la perspective et agrandit la distance et nous a tout d'abord donné un sentiment d'insécurité.

On saisit très rapidement la façon d'éviter les obstacles afin que le RM 38 prenne la «ligne idéale» de la chaussée. Lorsque, sur d'étroites routes de montagnes, il faut tout à coup manœuvrer en marche arrière pour, par exemple, laisser passer un car postal, il faut faire appel aux passagers assis à l'arrière du véhicule. Ceux-ci pourront dire dans quelle mesure il est possible de reculer. Lorsqu'il faut «raser les bords» de la chaussée, on se sert des rétroviseurs extérieurs.

Diesel ou essence?

La conduite sur autoroute ne pose aucun problème. Mais alors le moteur diesel développant

tement meilleur marché que l'essence.

Pour tourner le volant dans les cols et lors des manœuvres, il faut certes une certaine force mais pas excessive. Les freins sont faciles à doser. C'est un jeu d'enfant de'actionner le levier de vitesses. Même en cas de pluie d'orage les vitres restent exemptes de buée. Une aération parfaite est assurée par les fenêtres coulissantes latérales de grande surface, de chaque côté du compartiment de conduite. Les essuie-glace ont deux vitesses; ils marchent également à intervalles. Le conducteur tout comme les passagers peuvent apprécier le confort de suspension qui est aussi agréable que dans une voiture de tourisme.

Comme à la maison

Même par le plus mauvais temps — et nous avons pu en faire l'expérience — on se sent «bien

grande stature peuvent confortablement allonger leurs jambes.

L'isolation contre le bruit nous a paru agréable. La pompe à eau électrique fonctionne de façon pratiquement inaudible et grâce au rembourrage du toit même le bruit d'une forte pluie est bien amorti. Le double vitrage des cinq fenêtres du coin séjour, fenêtres qui peuvent être inclinées à l'horizontale, doivent offrir en hiver une bonne protection contre le froid. Le chauffage à gaz avec circulation d'air et thermostat s'est avéré rapidement efficace. Il existe suffisamment de place pour ranger les vêtements, la vaisselle, la nourriture et les ustensiles. Les autres bagages peuvent être placés dans le coffre accessible de l'extérieur.

Il est évident que les motorhomes du genre de celui d'Arnold n'ont pas pour but d'économiser les frais d'hôtel. En effet, même de grandes familles pourraient se payer des vacances pendant de nombreuses années avec l'investissement nécessaire à l'acquisition d'un tel véhicule. Derrière un motorhome de luxe se cache une certaine philosophie du voyage... laquelle se savoure en pleine nature ou sur une place de camping.

GI.

cédés-Benz L 308 avec un moteur à essence de 2,3 litres. Le fabricant de motorhomes Josef Arnold, à Ravensburg, offre en outre les modèles RM 35 L et S, RM 40 ainsi que le RM 60 d'une longueur de 8,2 m, équipée d'un diesel de 5,7 litres que l'on peut toutefois piloter que si l'on est en possession d'un permis de conduire pour poids lourds.

Avec ses 594 cm de longueur et ses 220 cm de largeur, notre véhicule d'essai aussi était très généreusement dimensionné. Il dépassait ainsi même les mesures des voitures américaines qui existaient il y a une décennie encore. Le caser dans une place de parc n'est donc guère chose facile. Mais en ce qui concerne la place disponible à l'intérieur, on ne peut le comparer ni à une voiture de tourisme, ni à une voiture de livraison car ses contours épousent exactement l'espace utilisable.

Comparé aux anciens motorhomes de ce genre, l'Arnold RM 38 possède une belle carrosserie qui n'est pas conditionnée par la mode, une carrosserie aux formes équilibrées. Il offre en outre une aérodynamique favorable. C'est justement sur ce point que de nombreuses constructions ont aujourd'hui le retard, d'où une grande sensibilité au vent et une consommation plus élevée. Les

Ce qui devrait tout particulièrement plaire aux globe-trotters exigeants, c'est la finition extrêmement soignée de l'ensemble du mobilier qui ne cède en rien de nombreux intérieurs intimes. La moquette qui a pour motifs de grandes fleurs est peu salissante et va jusqu'au tableau de bord. Quant aux nombreux sièges rembourrés, ils sont recouverts d'un tissu velours confortable d'un design de bon goût. Les arêtes arrondies des meubles et des portes sont en véritable acajou et les surfaces des meubles en plastique imitation acajou. Même le coin cuisine placé au centre s'intègre parfaitement au reste grâce aux couleurs chaudes du bois.

La carrosserie du motorhome Arnold est réalisée en construction sandwich. Selon le fabricant, cette construction sandwich sans cadre avec un noyau en mousse dure isolante a fait ses preuves depuis des années dans les plus durs frimas de la Sibérie comme dans les plus chauds climats de l'Afrique. Le RM 38 L que nous avons testé possédait en plus un porte-bagages sur le toit avec échelle à l'arrière pour y accéder ainsi qu'un lit à l'avant. Dans cette exécution, avec moteur diesel, il coûte 72 575 francs (voir liste de prix).

Et maintenant en route avec l'Arnold RM 38 L. Pour les

de chauffeur devient le trône du «pater familias».

Les passagers – ils peuvent être jusqu'à huit! – disposent à l'avant, sur la partie droite, de deux bancs à deux placés l'un derrière l'autre, et, à l'arrière du véhicule d'un banc à trois éléments offrant six places. Ce dernier est groupé autour d'une table presque carrée. Le siège le plus en avant peut être basculé de 90 degrés vers l'arrière. On peut alors suspendre à la paroi latérale un plateau rectangulaire si bien que quatre personnes peuvent aussi prendre place à table à l'avant.

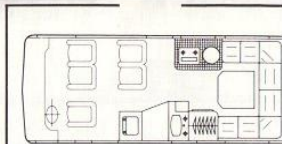
Mais revenons-en au siège du conducteur: le volant – dont la position est plus horizontale que dans une voiture de tourisme – et le tableau de bord purement de Mercedes-Benz sont placés de façon parfaite sur le plan ergonomique. Le levier de vitesse est en revanche un peu plus en arrière qu'il est de coutume dans les voitures de tourisme. Et la largeur de véhicule nécessite bien entendu aussi quelque habitude. Le pare-brise étant très en avant, la visibilité n'est pas gênée par les montants malgré les rideaux qui y sont fixés. La visibilité est également bonne vers la partie gauche. On oublie rapidement en conduisant le rétroviseur intérieur qui fait défaut et l'on prend l'habitude de consulter scrupuleusement les

65 ch découvre rapidement la limite de ses capacités. Sa vitesse de pointe, selon les données d'usine, est de 110 km/h, celle du moteur à essence de 85 ch de 120 km/h. Mais dans les montées d'auto-route, la vitesse baisse assez vite à 75 km/h. En plaine, sur de longs trajets, on roule plutôt à 90/100 km/h qu'à la vitesse maximale en raison du très fort bruit provenant du compartiment du moteur placé entre les sièges avant. Cette vitesse est toutefois encore supérieure à celle pratiquée par les voitures tirant des caravanes qui ne peuvent dépasser 80 km/h. Dans les montées de col, on passe continuellement de seconde en troisième vitesse: on prend un peu d'élan en deuxième, puis l'on passe la troisième pour réduire le nombre de tours. Lorsque la vitesse retombe à 40 km/h environ, on engage à nouveau le rapport inférieur.

Nous étions à quatre, avec peu de bagages. Lorsque la charge utile de 3,2 tonnes est entièrement utilisée, le manque de puissance de la version diesel doit être encore plus manifeste. Celui qui veut souvent rouler en montagne aura certainement plus de plaisir avec la version à essence qui coûte 2000 francs moins cher. Le diesel Arnold se prête tout particulièrement aux longues courses dans le Sud, là où le diesel est net-

chez soi» dans le motorhome Arnold. L'aération du coin séjour, de la douche et de la cuisinière fonctionne parfaitement. L'intérieur étant spacieux, on n'est pas toujours «dans les jambes» des uns ou des autres. Et ceci a été tout particulièrement apprécié par la maîtresse des lieux! A l'intérieur, la hauteur est suffisante pour des personnes de 180 cm. Celui qui mesure plus de 185 cm doit tenir la tête un peu inclinée, sauf devant l'évier où grâce à la lucarne la hauteur est plus élevée. Il serait souhaitable que cette lucarne soit pourvue d'un rideau obscurcissant que l'on puisse tirer car, au matin, la lumière du jour éblouit trop. Les rideaux posés tout autour du véhicule protègent en revanche bien contre la lumière.

Les deux sièges avant tout comme le banc circulaire arrière se transforment chacun en lits doubles lorsque l'on rabat les dossiers, resp. la table et que l'on rajoute des coussins. La sphère intime souhaitée par les parents est la mieux sauvegardée par le lit avant, relevable durant le jour, qui peut être entouré d'un rideau ou offrir, si on le souhaite, une agréable vue sur le paysage ou sur la place de camping. A cette hauteur facilement atteignable comme dans les deux autres double lits, même des personnes de



Bref portrait

Motorhome avec superstructures propres

Arnold motorhome RM 38 L

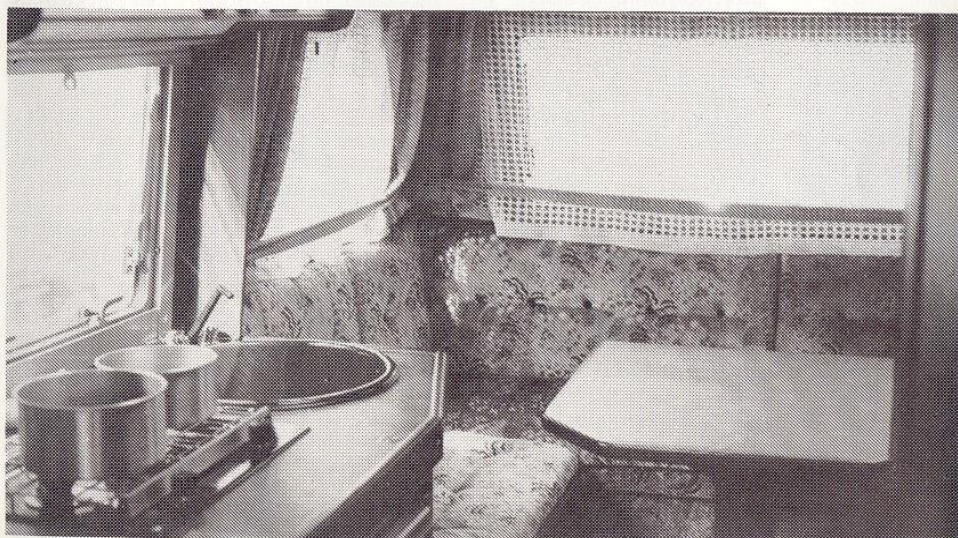
Moteur diesel 4 cylindres, 2376 cm³, 48 kW (65 ch), boîte à 4 vitesses

Empattement 335 cm, dimensions extérieures 594 x 220 x 267 cm (hauteur à l'intérieur 186)

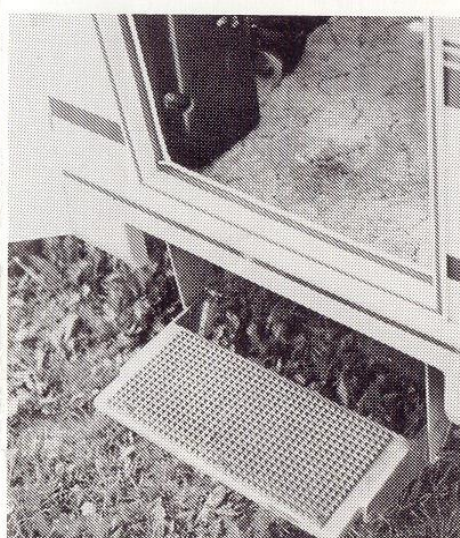
Lits pour 4 ou 6 personnes; poids à vide 2440 kg, total admissible 3200 kg (autorisé pour 9 personnes)

Note consommation: 13 1/2 l diesel/100 km

Prix de base Fr. 66 900.— Moteur diesel 1995.—, lit avant 1890.—, porte-bagages avec échelle 1790.—, véhicule testée Fr. 72 575.—



Pratique — Le banc arrière à trois éléments est relié au coin cuisine pourvu d'un réchaud à deux flammes et d'un évier rond en émail. Sur la hotte d'aération figurent des signaux de contrôle pour les réservoirs d'eau et la charge des deux batteries de 12 volts ainsi qu'un horloge digitale.



Marchepied — Il peut être rabattu de l'intérieur grâce à un levier (en haut).



Lit avant — lit avant entouré d'un rideau (supplément).