

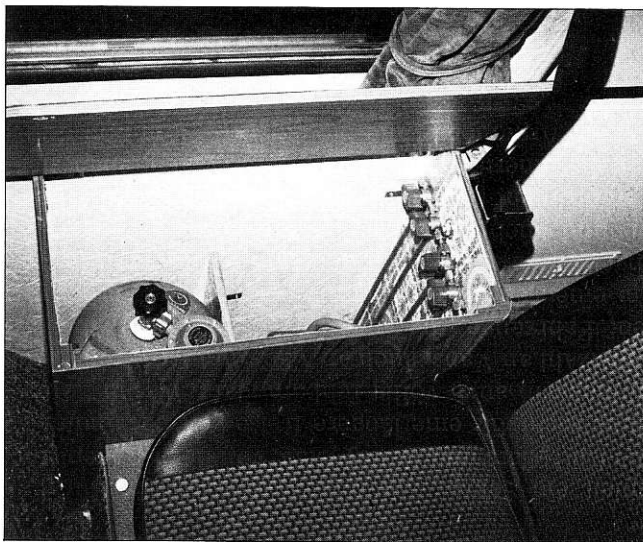
# Test: ARNOLD RM 35

Test-Nr.: 4-77 · Testmonat: Dezember 77 · Text: A. Baer · Fotos: C. Berner + Werk



Hersteller: .....	Josef Arnold, Fahrzeugbau, Kanalstraße 7, 7980 Ravensburg
Basisfahrzeug: .....	Mercedes-Benz L 208
Motor: .....	2,3 l, 85 PS
Aufbau: .....	GfK-Sandwich, rahmenlos
Länge: .....	5370 mm
Breite: .....	2180 mm
Höhe: .....	2570 mm
Zul. Gesamtgewicht: .....	2550 kg
Kraftstoffverbrauch: .....	21,4 l Normal (Testverbrauch)/100 km
Tankvolumen: .....	70 l
Frischwassertank: .....	5 x 15 l
Abwassertank: .....	70 l
Fäkalientank: .....	entfällt (Chemikaloilette)
Gasvorrat: .....	2 x 5 kg
Heizleistung: .....	2300 kcal
Heißwasseraufbereiter: .....	18 l
Kühlschrank: .....	60 l
Gasherd: .....	2 Brennstellen
Preis des Testfahrzeugs: .....	DM 43.700,-

Zugegeben, die Bemerkungen des österreichischen Zöllners, was denn das für eine „Schaukel“ sei, und ob denn dieses „Vehikel“ auch eine Türe hätte, hatten mich etwas irritiert. Was heißt hier überhaupt „Schaukel“, war doch eigentlich wirklich in jeder Beziehung zufriedenstellend, was der ARNOLD RM 35 und das darunterliegende Mercedes-Benz-Fahrgestell L 208 bis dahin geboten hatten. Auf trockener, wie auf nasser Straße, in Kurven, wie bei Höchstgeschwindigkeit, auf guter und auf buckliger Straße durchwegs sehr gute Fahreigenschaften. Ja doch, man kann auch von Fahrkomfort sprechen, wenngleich die 85-PS-Maschine ab 100 km/h ein wenig laut wird, nicht aber unerträglich laut, wenngleich die Sitze nicht gerade zu den bequemsten zählen dürfen. Doch ansonsten fühlt man sich hinter dem Steuer des ARNOLD-Reisemobils recht wohl. Gut, die Frage des Zöllners nach einer Türe, um in das „Vehikel“ zu gelangen, die ist eigentlich berechtigt. Freilich gibt es eine Türe, eine zwar nur, an ungewohnter Stelle, und diese eine Türe ist auch nicht besonders praktisch, ja eigentlich ist sie eine Zumutung. Das Problem eintüriger Reisemobile wurde oft diskutiert, wenngleich diese Diskussionen nicht besonders fruchtbar waren. Eine einzige Türe kann für ein Reisemobil ausreichend sein, das soll nicht pauschal bestritten werden; nur, Voraussetzung dann, daß das Fahrerhaus über bequem zu bedienende Schiebefenster verfügt (z.B. zur Verständigung an Grenzen, an Mautstellen etc.), und daß die Türe selbst unproblematisch geöffnet und geschlossen werden kann. Beim ARNOLD RM 35 ist das leider nicht so. Die zwar großen Schiebefenster können nur gewaltsam geöffnet oder geschlossen werden, wobei zudem auf Dauer untragbare Verrenkungen notwendig sind. Die Türe, die ist überhaupt so eine Sache für sich, eine zweigeteilte „Stalltüre“, was nicht weiter negativ wäre, wenn man sie dennoch mit einem Griff öffnen oder schließen könnte. Dem ist leider nicht so; um das



*Positiv:  
ein leicht zugänglicher  
Staukasten unmittelbar  
neben der Türe für  
2 Gasflaschen.*

ARNOLD-Reisemobil verlassen zu können, öffnet man zuerst den oberen Teil, bückt sich dann und entriegelt den unteren Teil, um schließlich auch diesen öffnen zu können. Dabei kommt es hin und wieder vor, daß einem der obere Teil unversehens gegen den Kopf schlägt. Bleibt zu hoffen, daß dies den Herren Konstrukteuren solange passiert, bis sie sich eine andere Lösung einfallen lassen.

Trotzdem, „Schaukel“, wie der Zöllner meinte, ist das ARNOLD-Reisemobil deshalb noch lange keine. Wirklich beeindruckend war es auch, wie das Fahrzeug gelassen und sicher die teilweise 12%igen Steigungen des Grödner Jochs meisterte, trotz feiner Neuschneeaufgabe auf der festgefahrenen Altschneedecke, und ohne Ketten; Kehre für Kehre, ohne auszurechnen, ohne durchzurutschen und problemlos im zweiten Gang. Letzteres vor allem ein Verdienst der zugkräftigen und dabei geradezu genial elastischen 85-PS-Maschine.

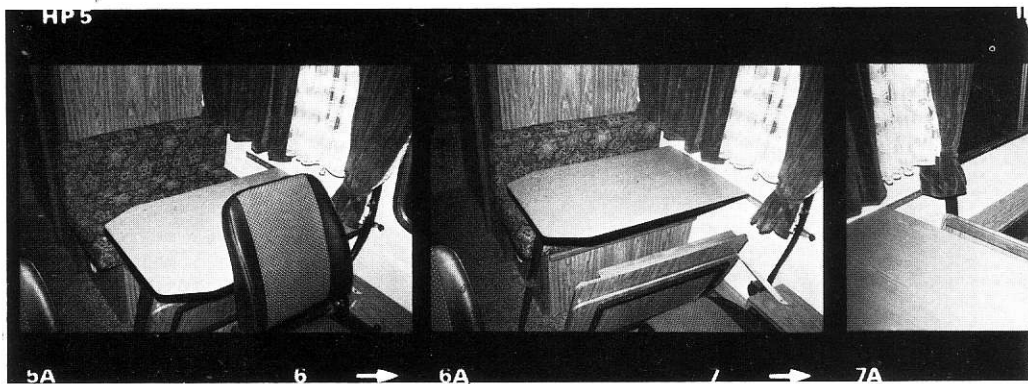
Auf der Paßhöhe dann, in 2138 m über Meereshöhe, eine sternenklare Winter-  
nacht mit Temperaturen zwischen 8 und 5 Grad unter Null. Die Heizung, eine Trumatic-e, läuft ununterbrochen auf vollen Touren, die Temperatur im Fahrzeuginnen sinkt von 23 Grad konstant auf etwa 18 Grad, mehr geht nicht. Was passiert bitte bei 10 oder 15 Grad unter Null? Das alte Problem, eine unüberwindbare Kältebrücke durch die Front- und Seitenscheiben des Fahrerhauses. Für Motorcamper, die es auch bei harten Minusgraden noch wohlig warm mögen, für die kommt ein Reisemobil mit einem integrierten Fahrerhaus wohl weniger in Frage, das wußten wir auch vor dem ARNOLD-Test. Was wir nicht wissen, warum man dann nicht wenigstens die 1000 kcal stärkere Trumatic-e 3300 verwendet.

*Hauptproblem "Fahrzeug-  
übersicht": Zu kleines Schei-  
benwischerfeld, Seitenholme,  
an denen die Fahrerhaus-  
gardine angebracht ist (hier  
verschwindet mitunter ein  
ganzes Auto), kein Innenspie-  
gel, zu kleine Außenspiegel,  
die zudem während der Fahrt  
für den Fahrer nicht  
erreichbar sind.*



Der neue Morgen brachte neue Sorgen: eine bis zu zwei Millimeter dicke Eisschicht auf der Innenseite der Front- und Seitenscheiben, Nein, als winterfest können wir das ARNOLD-Reisemobil nicht bezeichnen, doch nicht jeder legt darauf großen Wert.

Großen Wert legt aber doch jeder auf Raumaufteilung und Einrichtung seines Reisemobils. Hier verfolgt Arnold konsequent sein Prinzip Komplettausstattung. Vom Kühlschrank über die Heizung, die Chemikaltoilette bis hin zu den Gardinen ist alles serienmäßig. Die Einrichtungskonzeption geht bei allen ARNOLD-Reisemobilen von einem feststehenden Doppelbett im Heck aus, daran anschließend in Fahrtrichtung rechts ein ausreichend großer Kleiderschrank und der Küchenblock mit Spüle, zweiflammigem Gaskocher und Kühlschrank. In Fahrtrichtung links am Doppelbett anschließend eine geräumige Sanitärzelle mit Heißwasseraufbereiter, Chemikaltoilette, Dusche, Waschbecken und Toilettenschrank, wie gesagt alles serienmäßig. Ein kleiner ‚Schönheitsfehler‘, der niedrige Toilettenraum-Eingang, wo man sich so manche Beule holt, sofern man über 1.70 m mißt; vielleicht sollte man diese Kante etwas abpolstern. Kein Schönheitsfehler, sondern schlicht und einfach zu wenig sind die insgesamt 45 l Wasservorrat im Toilettenraum, zumal sie auf drei kleine Kanister verteilt sind. Dies erfordert, daß man beim Brausebad hin und wieder unter das Waschbecken kriecht und den Ansaugschlauch der Wasserpumpe von einem Kanister in den anderen umhängt; warum kein vernünftiger Wassertank? (Für die Wasserversorgung der Küche stehen eigene 30 l zur Verfügung). An den Toilettenraum anschließend dann die Sitzgruppe für vier Personen, die zudem in ein weiteres Doppelbett umgebaut werden kann. Die Sache mit dem feststehenden Doppelbett im Heck ist im Prinzip sehr zu befürworten, denn jeder Motorcamper weiß aus eigener Erfahrung, wie lästig es ist, jeden Abend Tisch abräumen, Tisch abklappen, Polster schieben usw. Aktion Bettenbau entfällt also beim ARNOLD-Reisemobil, nur, und hier kommt man vom Regen in die Traufe, beim ARNOLD-RM 35 beginnt bei jedem Halt die nicht



minder aufwendige Aktion Sitzbankbau. Es hat nämlich nicht ganz gereicht, beim RM 35, die Sitzgruppe hat keinen Platz mehr; nur eine Sitzbank und der verschiebbare Tisch sind feststehend installiert. Benötigt man die gegenüberliegende zweite Sitzbank, dann muß der Fahrersitz mittels einer Klappeneinrichtung nach vorne geschoben und nach unten gekippt werden; erst jetzt wird über dem abgesenkten Fahrersitz die zweite Sitzbank aufgebaut. Da man in der Regel mehrmals täglich an einem Tisch sitzt, andererseits aber meist nur einmal, vorwiegend abends zu Bett geht, erscheint uns diese Konzeption unglücklich. Auch das Argument, die eine Sitzbank genüge ja für zwei Personen, kann man nicht gelten lassen, denn erstens wird das beim Essen recht eng, andererseits kommt man sich dabei vor wie im Omnibus an der Haltestelle; im übrigen darf man beim ARNOLD-Reisemobil nicht von einer Nutzung durch nur zwei Personen ausgehen. Zwei Möglichkeiten gäbe es, dies zu ändern. Entweder man verwendet, übrigens zur Freude des Fahrers, einen drehbaren, bequemeren Fahrersitz (wie er in den US-Reisemobilen zum Einsatz kommt), das Nämliche für den ohnehin wackligen Beifahrersitz, dann hätte man vier Sitzgelegenheiten und könnte auf die ausklappbare zweite Sitzbank verzichten; allerdings hat man dann kein zweites Doppelbett; warum eigentlich auch, hier böte sich ein Stockbett im Heck viel eher an. Die zweite Möglichkeit, man verzichtet auf das feststehende Bett im Heck und schafft hier eine geräumige Hecksitzgruppe, nach dem Motto lieber einmal am Tag Betten bauen, als fünfmal am Tag Sitzbank bauen. Die Hecksitzgruppe brächte ein weiteres großes Plus mit sich, denn besonders gemütlich läßt es sich im ARNOLD RM 35 nicht sitzen. Man hat von vorne keinerlei Sichtschutz, es sei denn, man zieht untertags die Fahrerhaus-Gardinen zu, dann hat man wiederum kein Licht und keine Aussicht; apropos Licht, ein bißchen duster ist die Beleuchtung, eine zweite Lampe über der Sitzgruppe wäre dringend angeraten. In diesem Zusammenhang möchten wir nicht unerwähnt lassen, daß die Modelle RM 40 und RM 40 L dank größerer Aufbauhöhe über eine feststehende Sitzgruppe an gleicher Stelle verfügen; gemütlicher ist sie allerdings auch nicht.

