

CS-INFO

20 Jahre CS-Reisemobile



Das „Urmobil“, MB 206 D mit Ausbau von 1979

Das (damals noch nicht) Ehepaar Susanne und Claus Oltmanns waren sich – was die Reiseleidenschaft anging – von Anfang an einig. Die Ziele sollten möglichst weit weg, exotisch und gern auch mit einer Prise Abenteuer gewürzt sein. Da aber die finanziellen Mittel Mitte der 70er Jahre bei beiden durch Studium und Ausbildung begrenzt waren, fanden die ersten Reisen im 1.000-Marks-PKW und einer geerbten Zeltausrüstung statt. Auf diese Art und Weise wurden Reisen in den gesamten Mittelmeerraum unternommen. Die freie, ungebundene Art des Campings gefiel beiden gleichermaßen, nur das fortwährende Auf- und Abbauen des Zeltes (sie hatten sich für ein komfortables Steilwandzelt und nicht für ein kleines Hauszelt entschieden) machte auf Dauer immer weniger Spaß. Sie blieben maximal 4 Tage an einem Ort, denn die Neugier war zu groß und die Reise musste weitergehen. Sehnsüchtig wurden die damals

noch sehr raren Campingbusse beäugt, aber aufgrund der hohen Kosten konnten sie hiervon nur träumen. Nachdem 1979 zwei Freunde durch leidenschaftliche Erzählung animiert wurden mitzureisen, begannen sie den Traum umzusetzen und das erste „Reisemobil“ entstand. Grundlage war ein ausgedienter Mercedes-Benz 206 D, der zu diesem Zeitpunkt 8 Jahre alt war, unbestimmte Kilometer gelaufen hatte und furchtbar aussah. Dafür betrug der Einstandspreis nur 2.500,00 DM. Der Ausbau verschlang nochmals 1.500,00 DM, wobei mit den eingebauten Brettern kein Schönheitspreis



Unser Größter, Rondo XL, im Programm seit 2003

zu gewinnen war. Das Fahrzeug hatte jedoch irgendwie 4 Schlafplätze und die Möglichkeit zu kochen und einige Vorräte unterzubringen. Die erste Türkeireise mit dem Reisemobil war um so vieles schöner als die bisherigen Reisen mit dem Zelt, dass klar war, anders sollte es zukünftig nicht mehr sein. Am Ende des Jahres wurden die mitbesitzenden Freunde ausgezahlt und das

Fahrzeug nochmals komplett ausgebaut (diesmal schön) und es bekam darüber hinaus eine attraktive Lackierung. Eigentlich hätte ja nun alles gut sein können, wenn nicht der immerwährende Wunsch nach einer eigenen Toilette vorhanden gewesen wäre. Der Einbau eines Toilettenraums in den vorhandenen kurzen MB 206 D ließ sich jedoch nicht wirklich bewerkstelligen, also musste ein größeres Fahrzeug her. Das nötige Geld soll-



Das erste CS-Mobil mit Toilettenraum, MB 406 D (1981)

te aus dem Verkauf des 206 fließen. So war es dann auch. 1981 wurde mit deutlich mehr Komfortanspruch das Projekt 406 D gestartet. Das Fahrzeug war breit genug, um quer darin zu schlafen und erhielt ein Hochdach aus Blech (GFK Hochdächer gab es zu diesem Zeitpunkt nur für ganz wenige Fahrzeuge). Der Toilettenraum wurde eingebaut und gleich auch noch eine Duschkabine. Mit dem 406 wurde dann eine große Türkeireise gestartet, die die Südküste genauso wie Kurdistan und das Schwarze

leres Basisfahrzeug ersetzt zu werden. Der Verkauf des Fahrzeugs ging reibungslos von statten und es wurde entschieden, dass der Bau von Reisemobilen nunmehr das Studium mitfinanzieren sollte zumal man dabei das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden konnte. Zu jedem Urlaub wurde nun ein Fahrzeug ausgebaut. Die Zeit dazu gab das Studium her und nach dem Urlaub wurde das Fahrzeug wieder verkauft. Mittlerweile hatte das Ehepaar Oltmanns ein kleines Doppelhäuschen mit Garage gemietet, in der der größte Teil der Arbeiten verrichtet wurde. Die Werkzeugausrüstung war aber höchstens semi-professionell. Durch Mund-zu-Mund-Propaganda aufmerksam geworden, tauchten 1983 und 1984 die ersten Freunde und Bekannten auf, die auch gern einen Campingbus hätten und so gab es in dieser Zeit die ersten Aufträge für Teil- oder Ganzausbauten für die Firma, die noch keine war, aber schon Briefpapier hergestellt hatte mit den Initialen von Claus und Susanne, kurz CS. Nach Abschluss des Referendariats im Jahr 1985 und



Der VW Bus Modell Mykonos, Erfolgsfahrzeug der 80er Jahre

Der VW Camper von CS-Reisemobile

The diagram illustrates the interior of a VW Camper, showing the front seats, a central table area, and a rear sleeping platform. The text around the diagram provides technical specifications and details about the vehicle's construction and features.

Der erste Prospekt (1986)

Meer einschloss. Die Einbauten erwiesen sich als gut und praxisgerecht. Die Motorisierung des Fahrzeugs mit 60 PS bei einem zul. Gesamtgewicht von 4,6t war – vorsichtig ausgedrückt – nicht gerade üppig. Nachdem das Fahrzeug ein gutes Jahr brav seinen Dienst verrichtet hatte, stand es dann zum Verkauf, um durch ein schnell-

damit der erfolgreichen Beendigung der Ausbildung zum Sonderschullehrer, stellte sich die Frage, umzuziehen nach Hessen oder Niedersachsen, wo es zu diesem Zeitpunkt noch Einstellungen von Sonderschullehrern gab, oder aber das eigentlich viel spannendere Thema Reisemobile zu vertiefen. Da Frau Oltmanns in Lohn und Brot stand, war das Risiko überschaubar. Durch die Verkäufe der vergangenen Jahre war mittlerweile ein ausreichendes Startkapital zusammengespart worden.

Am 01.12.1985 begann mit dem Erwerb des Gewerbescheins ganz offiziell die Geschichte der Firma CS-Reisemobile. Die ersten Monate war die Firma Untermieter in einem Baumarkt, der das notwendige Werkzeug, jedoch keine angemessene Räumlichkeit zur Verfügung stellen konnte, so dass der Umzug im Sommer 1986 zum Trilluper Weg in Hamburg-Duvenstedt, in eine wenig charmante, dafür aber preisgünstige und große Halle, anstand. Der Gewerbehof am Trilluper Weg war



tenz. Die wachsende Nachfrage nach Fahrzeugen, aber auch nach Bausätzen und Einzelteilen, führte zu einem stetigen Anwachsen der Mitarbeiterzahl und zu einer immer größeren angemieteten Gewerbefläche. Dieses räumliche Wachstum war jedoch nicht problemlos möglich, da das Büro nun 200 m von der Produktion entfernt war und dieser Zustand auf Dauer keine Perspektive hatte. 1991 wurde der gesamte Bauhof nebst angrenzenden Grundstücken

Dauerbrenner: Korsika bis 1995 und Elba bis 1994

ein sehr alter Bauhof, der in zweiter Reihe hinter den Wohnhäusern platziert war. Der Großteil des Geschäfts bestand im Ankauf von preisgünstigen Transportern, vor allen Dingen des VW Bully, die gut und dabei kostengünstig ausgebaut wurden. Diese Fahrzeuge wurden auf eigenes Risiko gefertigt und über den Kleinanzeigenteil der Tageszeitungen verkauft. Aufgrund der günstigen Preise (die kompletten Fahrzeuge lagen zwischen 20.000,00 und 25.000,00 DM) lief der Verkauf recht gut und es konnte der erste Mitarbeiter eingestellt werden. Die zu diesem Zeitpunkt noch recht bescheidene Buchhaltung übernahm Susanne Oltmanns. Ende der 80er Jahre kamen zunehmend Kunden, die neue Fahrzeuge erwarteten und Wünsche im Hinblick auf den Ausbau äußerten. So entstanden neben den ersten Modellen wie Korfu und Mykonos auch eine ganze Reihe individueller Fahrzeuge. Nicht nur dadurch

von einem großen Investor übernommen und teilweise renoviert. So konnte eine Unterbringung des Büros direkt angrenzend an die Produktion ermöglicht werden.

In den 80er Jahren war der klassische VW Bully das mit Abstand bedeutendste Basisfahrzeug. Bei



Der „Rhodos“, 4,61 m lang: 4 Schlafplätze, Waschraum

dessen Ablösung im Jahr 1990, mit dem Baubeginn des VW T4, brach dieser Markt fast vollständig zusammen, da der VW T4 als Basisfahrzeug zumindest anfänglich äußerst unbeliebt war. Bei CS war mit Erscheinen des neuen Ford Transit im



Korfu auf Peugeot Boxer

konnte sich die Firma langsam entwickeln, weg vom „Hauptsache billig“ zum anspruchsvollen Handwerksbetrieb mit entsprechender Kompe-



Die Mitarbeiter 1996



Der Gewerbehof nach der Renovierung 1992

Jahre 1987 dieses moderne Fahrzeug mit in die Angebotspalette aufgenommen worden und mit immer mehr Modellen gewann das Fahrzeug stetig an Bedeutung. Kreta, Rhodos, Malta und Samos wurden bis in die Mitte der 90er Jahre erfolgreich verkauft. Parallel zu dem Ford Transit gab es immer auch schon Ausbauten auf Mercedes-Benz, z. B. dem Typ 207 oder aber auch dem MB 100. Die Modelle Elba und Korsika wurden in nicht unerheblichen Stückzahlen hergestellt. Der größte Teil der damals gefertigten Fahrzeuge zeichnete sich schon durch das Vorhandensein einer Nasszelle aus. Mit den neuen Fahrzeugen des Eurotransporters (Fiat, Peugeot, Citroen) und dem MB Sprinter Mitte der 90er Jahre entwickelten sich neue Modellvarianten mit immer mehr Komfort. Es wurden Hubbetten hergestellt, statt Schiebebettens. Die Nasszellen wurden größer und komfortabler. Die Meßplatte hinsichtlich der Qualität wurde immer höher gelegt. Der Werkstoff Holz verdrängte zunehmend die Kunststoffkanten. Die Kundenklientel veränderte sich analog der gestiegenen Qualitätsmaßstäbe. Das Anspruchsverhalten der Kunden wurde entsprechend höher. Die Qualität der Fahrzeuge war jedoch angemessen, so dass der Verkaufserfolg nicht ausblieb. Neue, speziel-



Der Duo (seit 1996)

lere Konzepte (hier ist vor allen Dingen der Duo mit Stockbetten auf Mercedes-Benz zu nennen) eroberten neue Märkte. Der Trend bei CS hin zu immer spezifischeren Lösungen war ganz sicher der richtige Weg. Es ging nicht mehr um ein Reisemobil für alle Zielgruppen, sondern um Reisemobile verschiedenster Ausprägung, die jeweils auf bestimmte Zielgruppen zugeschnitten waren. Der klassische CS-Käufer wurde mehr und mehr das reisende Ehepaar. Es gab aber auch immer noch Fahrzeuge mit ganz anderen Eigenschaften wie z. B. 6 Sitzplätzen und 4 Schlafplätzen, so dass auch Familien bedient werden konnten. Die weiter wachsende Zahl der hergestellten Fahrzeuge und die entsprechend weiter wachsende Mitarbeiterzahl (im Jahr 1995 waren es 15, im Jahr 1999 waren es dann schon 20) führte zu einer immer größeren räumlichen Enge in den Gebäuden am Trilluper Weg. Besonders unglücklich war die dortige Lage unter zwei weiteren Ge-



Das Modell Cosmo (seit 2001)

sichtspunkten. Zum einen lag der Gewerbehof mitten in einem stark expandierenden Wohngebiet, zum anderen war das Auffinden dieser Adresse für Auswärtige äußerst schwierig. Da die Familie Oltmanns im Jahr 1992 nach Henstedt-Ulzburg gezogen war, lag es nahe, diese Gemeinde auch für den neuen Firmensitz zu nutzen. Durch die direkte Anbindung an die A7 war die Erreichbarkeit für alle auswärtigen Kunden deutlich besser. Zum Ende des Jahres 1999 fand Herr Oltmanns im Gewerbegebiet in Henstedt-Ulzburg am jetzigen Standort eine Halle, die ausreichend Büros und Sozialräume bot, jedoch von der Produktionsfläche zu klein war. Durch einen großzügigen Anbau konnte eine Gesamtfläche von 1.200 m² erreicht werden. Das Grundstück war 3.600 m² groß und bot so ausreichend Platz für



Individualfahrzeug von 2004, L-Sitzgruppe, 280 l Wasser, 250 W Solar ...

die Fahrzeuge. Am neuen Produktionsstandort in Henstedt-Ulzburg wurde die Belegschaft im ersten Jahr auf 30 erhöht. Neue Modelle, zumal auf dem Mercedes Sprinter, kamen hinzu. Der Cosmo bietet

aufgrund seines variablen Laderaums vielfältige Möglichkeiten. Das Modell Corona war bei CS eigentlich als Imagerträger gedacht, um aufzuzeigen, was diese Firma alles in einem so kompakten Auto unterbringen kann. Ganz unerwartet wurde dieses Modell dann – trotz seines nicht un-



CS wieder auf VW, das Modell Apollo

erheblichen Preises – sehr erfolgreich. Parallel zu den Serienfahrzeugen wurden aber immer noch individuelle Fahrzeuge hergestellt, die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten meist nicht so interessant waren, wie die Serienmodelle, jedoch für die Firma eine Herausforderung darstellten und zu vielen neuen Erfahrungen führten. Zunehmend gewannen auch Allradfahrzeuge an Bedeutung. Um den mittlerweile erworbenen Ruf nicht zu verlieren sondern ihn möglichst noch weiter auszubauen, wurden immer mehr Qualitätssicherungsmaßnahmen eingeführt. Geringere Reklama-

mationsraten führten so zu einer höheren Kundenzufriedenheit. Sehr lästig war, dass all die schönen, hochwertigen Reisemobile immer nur draußen auf dem Hof besichtigt werden konnten. Da es tatsächlich das norddeutsche Schimmwetter gibt, war die Präsentation nicht immer angenehm. Auch die Übergabe der Fahrzeuge an die Kunden war bei schlechtem Wetter für alle Beteiligten ein Ärgernis. So wurde im Jahr 2002 der bislang letzte Bauabschnitt, die Ausstellungshalle, geplant und fertig gestellt. Seitdem können die Fahrzeuge nun bei jeder Witterung ausführlich begutachtet werden. Seit dieser Zeit gibt es auch das mittlerweile erfolgreichste CS Reisemobil im Bereich der Sprinterpalette, den Rondo. Der Grundriß mit Festbett im Heck und Sitzgruppe vorn, dazwischen Nasszelle und Küche, lässt sich im Sprinter nur verwirklichen mit entsprechenden Verbreiterungen der Karosserie. Dies gelang CS mit speziellen GFK-Teilen so gut, dass viele diese Verbreiterung gar nicht wahrnehmen. Aufgrund des Erfolges des normalen Rondo wurde kurze Zeit später der lange Radstand des Sprin-



Der Rondo – Festbett im Heck –

ter mit einer Außenlänge von immerhin 6,59 m mit ähnlichem Grundriß, jedoch zusätzlichem Hubbett, ebenfalls ins Programm genommen unter dem Namen Rondo XL. Die nun vorhandene Modellvielfalt auf dem MB-Sprinter ist sicherlich ein wichtiger Grund für nunmehr fast 600 produzierte Fahrzeuge auf diesem Basisfahrzeug. Seit dem Jahr 2004 gibt es auch wieder VW bei CS. Als sehr exklusives Fahrzeug das Modell Apollo, das trotz kompaktester Abmessungen ein Hubbett, eine Nasszelle, aber auch innenliegende und frostsicher untergebrachte Tanks, beinhaltet. Das Fahrzeug ist dank üppiger Motorisierung und auch wahlweisem Allradantrieb, was die Fahreigenschaften angeht, im Moment sicher einsame Spitze. Unter dem Aspekt „back to the roots“ gibt es bei CS aber auch wieder den klassischen Campingbus auf dem VW T5 mit kurzem und langem Radstand unter dem Namen Komet im Programm, mit Klappsitzbank und Längsküche und wahlweise Aufstell- oder Hochdach.

Trotz des wirtschaftlich schwierigen Umfeldes konnte sich die Firma CS-Reisemobile, ganz im Gegensatz zu verschiedenen Wettbewerbern, über die Jahre am Markt behaupten. Viele sind vom Markt verschwunden. Darunter so prominente Namen wie die Firma Dehler. Andere Firmen sind von größeren Firmen übernommen worden, wie Westfalia durch die Fa. DaimlerChrysler oder die Fa. La Strada durch die Immler-Gruppe. CS kann mit Stolz von sich behaupten, bislang unabhängig und erfolgreich alle Klippen umschiffen zu haben. Es bleibt die Hoffnung, dass dies auch in der sicherlich schwierigen Zukunft so bleiben wird. Neue Herausforderungen in Form von neuen Basisfahrzeugen, aber auch geänderten gesetzlichen Bestimmungen gibt es sicherlich mehr als genug. C=Claus in der Geschäftsführung und S=Susanne in der Buchhaltung sind auf jeden Fall unerschütterlich optimistisch.



Die Produktionsstätte heute

Reisebericht der Familie Jensen

Der ehemalige Kapitän Klaus Jensen und seine Frau Irmgard haben bei uns im Januar 1995 einen Mercedes Transporter der Baureihe 1 als 310 D, d. h. 3.200 kg zulässiges Gesamtgewicht, Motorisierung 95 PS Saugdiesel mit 3 l Hubraum zum Ausbau angeliefert. Dieses Fahrzeug hatten sie vorher von der Firma Iglhaut mit einem Allradantrieb versehen lassen. Die Firma Iglhaut ist darauf spezialisiert, Mercedes Transporter mit sehr aufwändigen Allradantrieben auszustatten. Diese Technik ist auch für den aktuellen Sprinter erhältlich. Der CS-Ausbau orientierte sich vom Grundriß her an dem klassischen Campingbus, jedoch wurden diverse individuelle Wünsche der Familie Jensen berücksichtigt, unter anderem die Unterbringung des sehr üppig dimensionierten Reserverades. Seit 1995 hat das Fahrzeug nun mittlerweile rund 255.000 km hinter sich gebracht. Allein 130.000 km davon gehen auf das Konto von 9 Afrikareisen, die Familie Jensen durch 14 afrikanische Länder geführt haben. Dabei gab es diverse Saharadurchquerungen in alle Richtungen. Die letzte Reise führte die beiden Flensburger nach Indien. In der Zeit vom 06.10.04 – 05.04.05 durchquerten sie Griechenland, die Türkei, Iran und Pakistan, um dann Indien und Nepal zu bereisen. Die Eindrücke waren – wie nicht anders zu erwarten – zwiespältig. Die große Armut der Bevölkerung führt zu einem extrem niedrigen Preisniveau, aber wohl auch bei allen Europäern zu ei-



MB 310 D mit Iglhaut Allrad

nem permanent schlechten Gewissen darüber, wie unterschiedlich Menschen auf dieser Welt leben können. Die Menschen waren ihnen auf der Reise eigentlich immer wohlgesonnen. In Pakistan legte die Polizei jedoch häufig Wert darauf, sie nachts zu bewachen. Die nächsten Reisen mit dem CS Mobil sind bereits geplant. Das Ziel der Familie Altenkamp, die Chinesische Mauer, ist von der Familie Jensen als nächstes ins Auge gefasst. Das CS Mobil hat bisher alle Hürden souverän gemeistert und wird wahrscheinlich nochmals 255.000 km halten. Wir wünschen an dieser Stelle der Familie Jensen viel Spaß bei ihren weiteren Reisen, wollen jedoch nicht verhehlen, dass wir auch nichts dagegen hätten, wenn sie sich zwischendurch einmal ein neues CS Mobil gönnen würden.

8. CS-Treffen in Nordheim am Main



Die Fahrzeuge auf den Mainwiesen in Nordheim

Wie allen Kunden noch in Erinnerung ist, haben wir das 8. CS-Treffen erneut an den Ort des 6. CS-Treffens gelegt, weil die Resonanz auf unser Zusammenkommen in Nordheim so positiv war, dass wir dies gerne wiederholen wollten. Die Teilnehmerzahl von 117 Personen mit 60 Fahrzeugen hat uns hier Recht gegeben. Das diesjährige Treffen war vielleicht noch gelungener, allein aufgrund des wunderbaren Wetters. Der erste Programmpunkt am Freitagabend, ein gemütliches Beisammensein bei fränkischem Essen und Wein im Restaurant „Weininsel“, fand, zumindest teilweise, unter freiem Himmel bei angenehmen Temperaturen statt. Viele der Teilnehmer fanden Bekannte der letzten Treffen wieder. Unsere „Veteranen der CS-Treffen“, das Ehepaar Dangel und Herr Johnsen, die beide mit ihren Fahrzeugen an allen bisherigen CS-Treffen teilgenommen haben, fanden auch wieder schnell zueinander. Nur einmal wurde der nette Abend durch einen fürchterlichen Wolkenbruch unterbrochen. Am nächsten



Die Teilnehmer bei dem Empfang am Rathaus

Tag beim Frühstück zeigte sich das Wetter schon wieder von seiner besten Seite. Um 10.00 Uhr beim Empfang vor dem Rathaus, wo die Gemeinde und die Weinprinzessin uns zur ersten Weinprobe einluden, waren alle bester Stimmung. Von dort setzten sich die Teilnehmer überwiegend zu Fuß – alternativ im Anhänger eines bereitgestellten Treckers – in Bewegung durch die Weinberge. Die örtlichen Winzer hatten sich hier etwas ganz Besonderes einfallen lassen. An fünf Punkten innerhalb der Weinberge wurden jeweils 2 Weine zur Verkostung angeboten, die inhaltlich zusammenpassten, jedoch völlig andere Charaktere zeigten. Nachdem während der Wanderung 10 Weine verkostet waren und schließlich die Höhe erreicht war, fanden sich alle mitten in den Weinbergen zu einer wunderbar bereiteten „Fränkischen Brotzeit“ ein, zu der natürlich auch wieder Wein gereicht wurde. Nach dieser Stärkung war der Abstieg nicht mehr so aufregend. Trotzdem gönnten sich die meisten eine Ruhepause vor dem Abendessen. Dieses fand im Restaurant „Markert“ statt. Hier gab es nach einer Vorsuppe Spargel satt für alle. Das ganze natürlich wieder begleitet von Nordheimer Weinen. Nach dem Nachtisch konnte man sich noch davon überzeugen, dass in Nordheim nicht nur Weine angebaut sondern auch köstliche Obstbrände destilliert werden. Drei davon wurden verkostet. Nach dem Frühstück am Sonntag leerte sich der Platz recht schnell, da die meisten eine relativ weite Fahrt vor sich hatten. Wir haben noch niemals so viel positive Resonanz schon während des Treffens gehört und auch das Gefühl entwickelt, dass sich alle in Nordheim wiederum sehr wohl gefühlt haben. Die Gemeinde hat uns motiviert, in den nächsten Jahren doch noch einmal ein Treffen dort zu veranstalten und es hat sich kein wirklicher Widerspruch geregt.

Caravan-Salon 2005



Der Caravan-Salon 2005 findet vom 28.08.05 – 04.09.05 in Düsseldorf statt. Sie finden uns dort in Halle 12, Stand 12B20. In diesem Jahr werden wir die erweiterte Baureihe der Campingbusse auf Basis des VW T5 präsentieren. Diese Modelle heißen nun Komet bzw. Kom-

met L (den Namen Puck dürfen wir leider nicht weiter benutzen). Hinter diesen Bezeichnungen verbergen sich die Campingbusse mit dem kurzen und langen Radstand des VW T5. Für den kurzen Radstand gibt es neben dem Aufstelldach noch ein festes Hochdach, was unter Isolations- und Raumgesichtspunkten Vorteile hat. Für den langen Radstand gibt es neben dem Aufstelldach zwei verschiedene Hochdachversionen. Das flachere Dach entspricht dem Hochdach des kurzen Radstandes. Bei dem höheren Dach ergibt sich

ein komfortables Dachbett im Heck des Fahrzeugs und ein entsprechend größerer Stauraum. Die Preise für die Baureihe Komet beginnen bei 38.900,00 €.



Das Modell Komet L mit Hochdach

CS-Intern



Unser Mitarbeiter, Herr **Niko Assmann** ist 33 Jahre alt und verheiratet. Er hat am 01.09.2002 bei CS angefangen. Herr Assmann hat zwei Ausbildungsberufe durchlaufen. Zum einen ist er Kraftfahrzeugmechaniker, zum anderen ist er Kraftfahrzeugelektriker. Als Elektriker hat er

auch bei uns angefangen. Allen, die mit ihm zusammen gearbeitet haben, war sehr schnell klar, dass er eher als Universalgenie einzuschätzen war. Er hatte sehr schnell zu allen wesentlichen Vorgängen eine Meinung und kniete sich sehr tief in die Reisemobilmaterie. Glücklicherweise brachte er nicht nur profunde Erfahrungen im Bereich der Kraftfahrzeugelektrik, sondern auch in

dem bei CS wesentlich bedeutsameren Bereich der Elektronik wie Telefonfreisprechanlagen, Navigationssystemen aber auch Satelliten-Empfangsanlagen und Audioanlagen. Hier kannte Herr Assmann sich von Anfang an wunderbar aus und immer wenn es etwas Neues gab, war er sehr schnell im Thema. Da auch die Kollegen sein umfangreiches Wissen in diesem Bereich schnell erkannten, wurde und wird er von vielen gern gerufen, um sich einen Rat zu holen. Mittlerweile haben ihn immer mehr Kunden im Zuge einer kompetenten Beratung hinsichtlich elektronischer Fragen oder Probleme persönlich kennen gelernt. Das Thema Elektronik wird nicht nur bei den Fahrzeugen sondern auch im Bereich unserer Reisemobilausbauten zukünftig eine immer größere Bedeutung haben, so dass sich unser Herr Assmann sicherlich immer unentbehrlicher machen wird. Fragt man Herrn Assmann nach seinen Hobbys, so beschäftigt er sich auch in seiner Freizeit gern mit Autos. Am liebsten restauriert er alte Fahrzeuge, aber auch sein heimischer PC hat es ihm angetan.

CS-Reisemobile Oltmanns KG

Krögerskoppel 5 · 24558 Henstedt-Ulzburg · Telefon 0 41 93/76 23-0 · Fax 0 41 93/76 23-23
Email: info@cs-reisemobile.de · Internet: <http://www.cs-reisemobile.de>