



Caravan-Spezial

Vorschau: **News am Salon** – Test: **Hymmer B-Klasse, Rimor Super Brig, Rockwood Ultra Lite** Ratgeber: **Camper mieten oder leasen?** – Trend: **Allradler als Camper**

# Suisse Caravan Salon Offen für Neues





# Trends der Messe

**VORSCHAU: Suisse Caravan Salon 2020 ist ein spezielles Jahr – auch für die Caravanning-Branche. Am kommenden Suisse Caravan Salon in Bern kann man auf Spurensuche gehen.**

**A**nders als an der Caravan-Messe in Düsseldorf (D), wo die Hymer-Marken in der Ausstellung wegen Corona absent waren, werden Hymer und deren Tochtermarken wie Bürstner, Dethleffs und Co. in Bern nicht fehlen, weil die hiesige Ausstellung händler- statt herstellerbasiert ist.

Den dank grossen Nachfrageerfolgen verwöhnten Wohnmobilherstellern (siehe Marktzahlen), welche auf einem leichten Nutzfahrzeugchassis Wohnkabinen aufbauen, macht eine neue Entwicklung zu schaf-

fen. Nicht mehr die traditionellen Aufbauten, sondern jene ab Autofabrikationsband laufende Vans mit werksfremdem Reisemobilbau sind neuerdings am stärksten gefragt. Da findet sich kaum ein Grundriss mehr, den es nicht gibt, und neuerdings gibt es sie sogar mit Aufstelldach. Statt 2,2 bis 2,3 Meter Aussenbreite sind die Vans mit knapp zwei Metern Breite tauglicher für die Innenstadt und so leichter zu handhaben. Da Wohnmobilisten ohnehin meistens zu zweit unterwegs sind und gelegentlich Enkel zum

Mitfahren einladen, verlieren die unhandlicheren Wohnmobilaufbauten als Teilintegrierte oder Integrierte an Bedeutung (siehe Trends). Dies hat zur Folge, dass die professionellen Aufbauer trotz grosser Nachfrage ihre Produktionslinien nicht mehr auslasten können.

## Doppelsofa

Deshalb haben grosse Konzerne wie Trigano und Hymer mit ihren diversen angegliederten Marken 2019 die Längssitzbankkonfiguration lanciert – und andere sind rasch ge-

**300**  
Stände

gilt es an der  
Caravan-Messe in  
Bern zu besuchen.



**Kampf dem Virus: Selbst der Suisse Caravan Salon in Bern findet mit klar definiertem Hygienekonzept statt.**

Fotos: Jürg Wick, Hersteller



**Dach hoch: Vans mit Hochstelldach und zwei zusätzlichen Betten beflügeln das Van-Segment. Hier mit Adria Twin Sports Edition.**



**Newcomer: Auch Weinsberg hat nun Vans im Portfolio.**

## Suisse Caravan Salon 2020

**Datum:** 22. bis 26. Oktober 2020.

**Ort:** Wankdorf Bern. Mit dem Auto den Wegweisern BEA bern expo folgen. Parkplätze werden zugewiesen.

**ÖV:** ab HB Bern Tram Nr. 9 bis Guisanplatz.

**Öffnungszeiten:** Donnerstag–Montag 09.30–18.00 Uhr (ab 16 Uhr freier Eintritt), Freitag bis 20 Uhr. Das Gelände ist rollstuhlgängig.

**Eintrittspreise:** Erwachsene 15 Fr., AHV etc. 10 Fr., Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener gratis, Hundehort 5 Fr. pro Halbtage. Hunde sind in der Messe nicht erlaubt. Ermässigter Eintritt für GA-Inhaber am Bahnhof verfügbar (10 statt 15 Fr.). Montagsticket 5 Fr.

**Stellplätze:** Messegelände, Grundgebühr 6 Fr. + 1,50 Fr. pro Stunde.

**www.suissecaravanasalon.ch**

folgt. 2020 gibt es kaum einen Hersteller mehr, der diese Grundrisseinteilung nicht im Portfolio hat. Der Trend zur Vis-à-vis-Konfiguration dürfte nach dem Aufkommen der direkteingespritzten Turbodiesel in den 1980er-Jahren und der Erfindung der Teilintegrierten in den 2000er-Jahren das Wohnmobilesein erneut revolutionieren. Der Durchgang von der Fahrerkabine nach hinten und die Bewegungsfreiheit überhaupt wird einfacher. Und wichtiger für die auf den Aufbau spezialisierten Hersteller: In Vans ist eine Doppelso-

fa-Lösung kaum möglich. Ebenfalls schwierig in zwei Meter breiten Vans ist das branchenweit durchgesetzte Raumbad umzusetzen. Versuche, dies in Vans zu realisieren, gibt es jedoch bereits. Das passt aber nur mittelprächtig. Momentan zeigt die Nachfrage vor allem bei Zweierbeziehungen zu den ausgebauten Kastenwagen. Teilintegrierte und Alkoven bleiben vorwiegend als Mietwagen gefragt, müssen aber nach der Erstbestimmung als Gelegenheit in den Markt gedrückt werden. Integrierte sind weiterhin eine Prestigeangele-



**Auf dem Vormarsch: Die Digitalisierung macht vor den Campern nicht halt.**



**Schick: Design ist bei den Herstellern Thema bis zu den Armaturen.**

**Spannend: Der Benimar Tessoro T463 mit Raumbad gehört zu den interessantesten Teilintegrierten.**



**Praktisch: Bei geklapptem Tisch kann man bequem nach hinten durchgehen wie hier im Rimor Seal.**



**Chausson 644: Doppellängsbank statt einer konventionelle Dinette sind der Trend in Wohnmobilen.**



**Rondell: Lounge in Vis à vis-Konfiguration im Carthago T145 Tourer.**

Die hochpreisig eingestuf-  
ten Marken und Modelle  
müssen nicht zwingend  
immer die besseren sein.



**Einsteigermodell: Forster, die Günstigmarke von Euramobil.**

genheit und sie sind von den aktuellen Nachfragetendenzen weniger betroffen.

### Digitalisierung

Kaum überraschend hält nun bei den Campingfahrzeugen – auch bei den Wohnwagen – der Touchscreen Einzug, was nicht unbedingt als Fortschritt, sondern als Zeichen der Zeit akzeptiert werden muss. Und logisch wird die Bordtechnik zunehmend digital vernetzt. Weitere Fort-

schritte ermöglicht der Leichtbau. Dies war nötig, um die dem Luxus geschuldeten Mehrgewichte inklusive einer serienmässigen Kaffeemaschine sowie eines oder sogar eines zweiten Flachbildschirmhalters im Schlafzimmer Paroli zu bieten. Nicht zu reden von den bis zu 170 Liter grossen Kühlschränken.

Schliesslich gibt es einen Trend zu vielfältigeren Chassismöglichkeiten – jenseits Fiat Ducato/Peugeot Boxer/Citroën Jumper. Wobei gilt,

dass die höher eingestuftten Marken nicht zwingend die besseren sind. Und Camper setzen voraus, dass es in Bern nicht nur Wohnmobile und Wohnwagen, sondern auch frugale Zelte für Pedaleure, Zeltanhänger mit allem Drum und Dran sowie Dachzelte auf Personenwagen und Zubehör zu sehen gibt. Jenseits von Aufsetzkabinen oder Aufliegern für Pick-ups. Beispielhaft präsentieren wir einige Varianten in diesem Caravan-Spezial.

**Text: Jürg Wick**



**Vielfältig:** Den kleinen Tab gibt es jetzt in verschiedenen Sonderserien.



**Hochbett:** Auch Dachzelte sind in Bern präsent.



**Ungewohntes Erscheinungsbild:** Wohnwagen Kabe Royal rechtsseitig fast ohne Fenster.



**Für Pedaleure:** Die Zeltler kommen in Bern sicher nicht zu kurz.

# GENIESSEN SIE DIE FREIHEIT...



**...WIR HALTEN IHR  
FAHRZEUG IN SCHWUNG.**

**Tipps und Tricks, Informationen zum Kauf  
und Reisetipps sowie die besten Vermieter  
der Schweiz finden Sie bei uns:  
[www.caravaningsuisse.ch](http://www.caravaningsuisse.ch)**



**caravaningsuisse**

Schweizerischer Caravangewerbe-Verband SCGV  
Union professionnelle Suisse de la caravane UPSC

**Alle Informationen und  
Mitgliederverzeichnis unter:  
[www.caravaningsuisse.ch](http://www.caravaningsuisse.ch)**

**[www.facebook.com/caravaningsuisse](https://www.facebook.com/caravaningsuisse)**



# Explodierender Markt

**MARKT: Zulassungsstatistik** Während die Automessen europaweit einen Besucher- und Ausstellerschwind beklagen oder sogar annulliert wurden, erfreuen sich die Veranstalter von Messen für Hobby-Angelegenheiten wie für Hunde oder Pferde, Old- und Youngtimer, Nautik sowie Camping steigender Beliebtheit.

Die im August 2019 durchgeführte Caravan-Messe in Düsseldorf verzeichnete einen Besucherrekord – plus sieben Prozent im Vergleich zu 2018 –, nachdem bereits im Vorjahr ein solcher registriert worden war. Bern Expo meldete im Oktober 2019 für den Caravan Suisse Salon einen ähnlichen Zuwachs. Für Hobbys nimmt man sich Zeit, Konsum geht zunehmend via Web.

## CO<sub>2</sub>-Gesetz

Entspannungsmeldung für Händler und Wohnmobilisten: Die Kategorie

«Personentransporter/Wohnwagen» ist von der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung befreit. Offenbar sitzen im Europaparlament viele Wohnmobilisten. Die Hersteller von Mobilhomes werden wegen Dieseltgate, anders als die Autohersteller, offenbar nicht pauschal mit krassen Sanktionszahlungen abgestraft.

Seit der letzten Finanzkrise boomt der Caravaning-Markt in der Schweiz und ist 2019 förmlich explodiert. Derweil dümpelt das Wohnwagen-Segment vor sich hin – 2006 haben die Selbstfahrenden die Anhänger überholt. Praktisch gibt es keine Unterneh-

**47**  
Prozent

**Zuwachs verzeichnete der Markt gegenüber dem Vorjahr in den ersten beiden Monaten 2020.**

men mehr, die ausschliesslich Wohnwagen herstellen. Doch das verdauten unsere Caravan-Händler bestens.

Schwieriger war die Überwindung der Finanzkrise, über die einige Hersteller und Vertreter stolperten. Nach rund zehn wundervollen Jahren könnte Ähnliches wieder passieren, weil in der Euphorie die Produktionen hochgefahren wurden und die jeweiligen Partner mutig Lager aufbauten. In den ersten zwei Monaten 2020 ist die Party weitergegangen (+ 47 % im Vergleich zu 2019), im März aber jäh eingebrochen.

**Verkauf - Vermietung**  
(seit Fr. 650.-/Woche)

**Unterhalt & Reparatur**  
(alle Marken)



**benimar**



**PÖSSL**  
ROAD CAR



**RANGER**  
unique - 4x4



**DREAMER**  
- 4x4



**stylevan**  
EMOTION



**CAMPSTER**  
VANSTER



**CROSSCAMP**



2021  
**Campster**  
Vanster

**REIMO**  
VAN-CONCEPT



TOYOTA



CITROËN

**MOVERA**

**TRIGANO**  
SERVICE

**REIMO**  
ALLES FÜR CAMPER, BESEMMELTE  
UND CARAVANS, SEIT 1980

**Willemin car rent location**  
**voiture & camping-car**

**Swiss Camper by Willemin**

Garage de la Birse, Willemin SA  
Rte de Porrentruy 88

**2800 Delémont (Jura)**  
**www.willemin.ch**

Fotos: Jürg Wick



### Weiter auf dem Vormarsch

Bereits die Juni-Zahlen zeigen jedoch, dass Caravanning weiter boomt. Für die Wohnmobile war der Juni mit 839 Einheiten der beste Monat aller Zeiten, und gleichzeitig wurde mit 255 ausgelieferten Wohnwagen im gleichen Zeitraum das zweitbeste Resultat seit 2009 erreicht. Bei den Juni-Zahlen handelt es sich freilich vorwiegend um Auslieferungen von vor Corona bestellten Fahrzeugen. Und Insider wissen, dass der Boom praktisch hälftig zugunsten des PW-ähnlichen VW California geht und Mietanfragen meistens auf wenige Tage

**Das Caravanning hat vom Virus profitiert. Wegen Corona mussten die Caravan-Hersteller die Produktion kaum zurückfahren.**

oder ein Wochenende beschränkt sind. Ausgedeutet relativiert sich der sogenannte Hype also. Immerhin steigen durch das wachsende Segment die Werkstattaufträge und erfreulicher noch, haben sich die privaten Direktimporte stark reduziert, weil die Hersteller dem starken Franken endlich Tribut zollen.

Text: Jürg Wick

### Neuzulassungen Wohnmobile/Wohnwagen in der Schweiz

Jahr	Wohnmobile	Wohnwagen	Total	Index
1990	1265 Einh.	2473 Einh.	3738 Einh.	100
2000	930	1933	2863	77
2005	1426	1573	2999	80
2009	1575	1350	2925	78
2010	1952	1589	3541	95
2011	2656	1761	4417	118
2012	3060	1766	4826	129
2013	2999	1692	4691	126
2014	3141	1609	4750	127
2015	3636	1806	5442	146
2016	4042	1573	5615	150
2017	4491	1607	6098	163
2018	4441	1646	6087	163
2019	5317 (+20 %)	1616 (-2 %)	6933 (+14 %)	186
2019 6.	3620	1044	4664	100
2020 6.	3530	931	4461	96

Quelle: Caravanning Suisse



# Neue B-Klasse

**TEST: Hymer B-Klasse** Analog zu Mercedes baut Hymer eine sogenannte B-Klasse. Der Integrierte wurde erneuert und fährt jetzt vorne angetrieben mit der Technik des Sprinters.

**H**ymmer steht als Synonym für integrierte Reisemobile. Heute bietet der Hersteller mit Exis 1, L, B, SL und Duo Mobil fünf verschiedene integrierte Linien an – insgesamt 15 Grundrisse in einer Spanne von 77 200 bis 133 670 Franken. Im Listenpreis eingeschlossen ist der Transport zum Händler. Erwähnenswert, da nicht branchenüblich.

## Spitzenwert im Segment

Die B-Klasse MC-I 580 ist sieben Meter lang und entspricht der heutzutage meistverlangten Einrichtung mit Längsbetten über der Heckgarage. Das Hubbett fährt oberhalb des Fahrerhauses elektrisch rauf und runter.

2018 wählte Hymer als erster Hersteller mit der B-Klasse das neue Mercedes-Sprinter-Chassis und dazu aus Gewichtsgründen die Variante mit Vorderradantrieb der Baureihe 910.

Nutzlast ist schon länger das Szenethema. Der neue B setzt hier dank eines Leichtbauchassis Massstäbe und wiegt fahrbereit knapp 2,9 Tonnen. Damit wird es jenen Kunden, welche nicht über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht hinausgehen wollen, erleichtert, gewisse gern genommene Optionen zu bestellen. Als da wären beispielsweise Klimaanlage (+17 kg), Automatikgetriebe (+29 kg), Markise (+45 kg) oder ein Flachbildschirm mit Halter (+21 kg). Damit bleiben annä-

hernd 500 Kilogramm Nutzlast – ein Spitzenwert im Segment.

Alle B-Klassen beziehen die drehbaren Fahrerhaussessel in die Wohnlandschaft ein und vermitteln über die gewinkelte Sitzbank auf der gegenüberliegenden Seite der verschiebbaren Tischplatte ein kuscheliges Gefühl. Vermisst haben wir dagegen Handtuchhalter und uns darüber hinaus über das unnötig aufwendige Treppenkonstrukt als Aufstieg zu den Betten amüsiert. Man spürt an einigen Details, als Marktführer alles etwas anders machen zu müssen, auch wenn es dadurch nicht besser wird. Beispielfähig dafür sind die nicht einseh-

**500**

Kilo

Nutzlast stellen einen echten Spitzenwert in diesem Segment dar.



1.



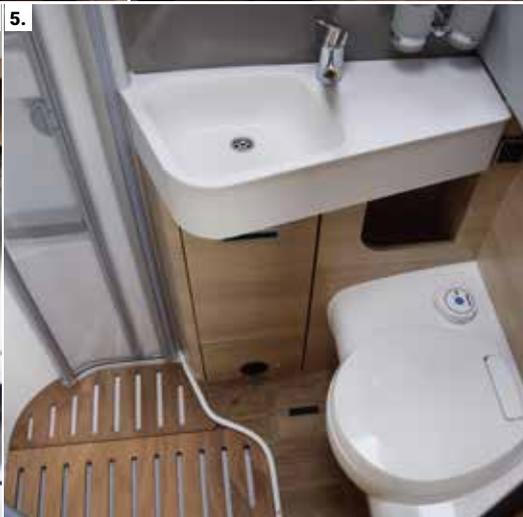
2.



3.



4.



5.

1. Die Integrierten bauen auf einem sogenannten Chassis mit Windlauf auf. Sie haben hinten selten ein Heckfenster.

2. Konventionelle Dinette mit Winkelsitzbank.

3. Eingangsbereich mit offenen Ablagen, Abfalleimer und klappbarer Rüstfläche.

4. Das Hubbett über dem Fahrerabteil.

5. Nasszelle mit Dusche, WC und schwenkbarer Spüle.



**Hymer B MC I 580**  
**Mercedes 2.2 CDI/143**  
 R4-Turbodiesel, 2143 cm<sup>3</sup>,  
 105 kW/143 PS, 330 Nm bei  
 1200–2400/min, Vorderradantrieb,  
 9-Stufen-Automat, Verbrauch  
 10,6 l/100 km, Tankinhalt 80 l,  
 0–80 km/h rund 13 s, Spitze ca.  
 150 km/h, L/B/H 699/229/296 cm,  
 Radstand 390 cm, Stehhöhe 198 cm,  
 Innenbreite 212 cm, Leergewicht  
 2910 kg, Gesamtgewicht 3500 kg,  
 max. Anhängelast 2000 kg.  
 Ausrüstung Wohnkabine:  
 Check-Control-System, autom.  
 Ladegerät 250 VA, Wohnraumbatterie  
 AGM 95 Ah; Gasflaschenbox 2 x 11 kg,  
 3-Flamm-Kocher, Kühlschrank mit  
 automatischer Energiewahl 142 l  
 mit separatem Gefrierfach,  
 Warmluftpheizung 6 kW mit  
 Wasserboiler; Frischwassertank  
 150 l, Abwassertank 120 l isoliert  
 und beheizt, WC/Spüle und  
 Dusche separat, fest stehende  
 Kassettentoilette.  
**Preis ab 93 010 Franken**

**Fahrzeuglieferant:**  
**Bantam, 8902**  
**Urdorf/3324**  
**Hindelbank,**  
**Tel. 044 777 00 00,**  
**www.bantam.ch**

baren Klappenverriegelungen und die netzartigen Staumöglichkeiten.

### Der kleine Diesel reicht aus

Auch Mercedes muss bei den Motorisierungen zurückschrauben und bietet als Basis einen 2,2-Liter-Turbodiesel mit 143 oder optional mit 177 PS an. Der Dreiliter-V6 mit Frontantrieb ist nicht lieferbar. Für den 3,5-Tonner reicht der kleine 2,2-Liter völlig aus, auch mit der von uns gefahrenen Neunstufen-Automatik. Dampf ist in jeder Lebenslage genug vorhanden, zum Kolonnenbildner wird man also nie werden. Selbst verbrauchsseitig kann der Vierzylinder mit der Konkurrenz bestens mithalten. Weniger

als zehn Liter sind möglich. Und hält man sich auch auf der Autobahn zurück, wird ein Gesamtverbrauch von 10,5 Litern realistisch. Mercedes hat die teilweise Umstellung auf Frontantrieb gut hingekriegt. Den Sprinter gibt es weiterhin ebenfalls mit Heck- oder Allradantrieb, er verliert dann aber Nutzlast.

Dynamik und Abrollkomfort sind guter Durchschnitt, allerdings sorgt die gefühllose Lenkung für ein entkoppeltes Fahrgefühl und bei den Bremsen präsentiert der neue Sprinter nicht den Stand der aktuellen Technik. Dafür ist die Automatik erste Sahne. Die ausgeklügelte Programmierung sorgt dafür, dass sich der Tur-

bodiesel zumeist in Zurückhaltung übt und nur selten vorlaut wird.

Die wintertaugliche B-Klasse bleibt ein Fall für ältere Paare, die gelegentlich zwei Enkel mitnehmen wollen, optisch sowie verarbeitungsmässig hohe Ansprüche stellen und die Vorteile eines Integrierten mit Prestigefaktor geniessen möchten.

**Text: Jürg Wick**

### Fazit:

Die Hymer B-Klasse ist ein einigermaßen kompakter Integrierter mit Prestigefaktor für unter 100 000 Franken. Top-Automatik und eine Basismotorisierung, die völlig genügt.



# Italienischer Charme

**TEST: Rimor Super Brig** Rimor gehört zum französischen Trigano-Konzern, die Wohnmobile kommen aus Italien. Der teilintegrierte Super Brig 95 Plus hat den momentan populärsten Grundriss.

Das Rimor-Sortiment umfasst verschiedene teilintegrierte Modelle mit 6,5 bis 7,4 Metern Aussenlänge, dazu ein ähnliches Alkovenangebot, verteilt auf die Ausstattungslinien Seal, Evo und Brig. Letztere markiert das luxuriöse Ende.

Der Super Brig mit 7,4 Metern Aussenlänge gehört zu den Grossen unter den teilintegrierten Wohnmobilen mit dem zurzeit gefragtesten Grundriss. Zwei längs installierte Einzelbetten im Heck und davor das praktische Raumbad. Unter den Liegen die grosse Garage – im Rimor über beidseitige Portale zugänglich. Unter den Fussenden sind beidseitig Kleiderschränke installiert. Einen Garderobenschrank mit voller Höhe gibt es aus Platzgründen nicht. Man wird deshalb das rechtsseitige Sofa vorne am Esstisch als Ablage nutzen, weil auch eine offene Garderobe fehlt.

## Mit Hubbett

Ein raumgreifender und grosszügiger Aufbau, ergänzt durch das elektrisch ab- und auffahrbare Hubbett – falls Kinder mitfahren dürfen. Weiterlesen oder Fernsehen unter dem genutzten Hubbett bleibt dank ausreichender Kopffreiheit möglich.

En détail fallen einige Designelemente auf – Kleiderhaken, die Spüle in der Nasszelle oder die Dusche dortselbst sowie die Ambientebeleuchtung – welche zumindest schön

aussehen. Dazu praktische Elemente wie die offenen Ablagen über dem Fahrerhaus oder die Schubladen mit gedämpftem Selbsteinzug. Super Brig bedeutet eben Topmodell.

Diskutieren zu fünft geht ausgezeichnet, ein Festmahl zu sich nehmen ist bequem mit drei Erwachsenen oder mit zwei Erwachsenen und zwei Heranwachsenden vorstellbar.

Eine ausfahrbare Einstiegstufe braucht der 95 dank nur 35 Zentimeter über Grund liegender Trittstufe im Ausbau nicht, das spart Gewicht. Insgesamt sind rund 500 Kilogramm Nutzlast für ein derartiges Fahrzeug ordentlich. So lässt sich die Garage wirklich nutzen. Man sollte nicht vergessen, dass eine Markise rund 30 Kilogramm oder eine zusätzliche AGM-100-A-Batterie nochmals 33 Kilogramm wiegen. Und mit dem digitalen Check-Control-Panel im Wohnraum wünschen sich Pensionierte vielleicht, einen Enkel oder eine Enkelin an Bord zu haben.

## Der Ducato

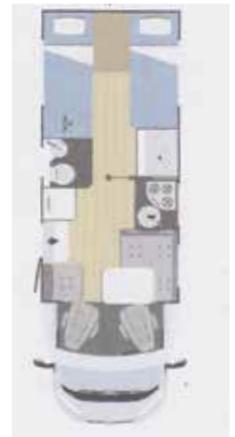
Der überarbeitete 140 PS starke 2,3-Liter-Motor von Fiat passt. Gerade der Durchzug im obersten Gang ist so gut, dass man auch an moderaten Steigungen lange im hohen Gang bleiben kann. Jüngste Softwareoptimierungen haben aus dem Ducato ein sparsames Fahrzeug gemacht. Der Durchschnittsverbrauch von 10,9 l/100 km,

herausgefahren bei dichtem Stadtverkehr, ist zeitgemäss. Selbst lange Autobahnetappen lassen sich mit knapp zehn Litern erledigen – sofern man 110 km/h nicht überschreitet.

Wer auch im Winter mit einem Motorhome verreisen und lange autark bleiben möchte, muss sich bei Rimor auch bei der Luxusausstattung in der Aufpreisliste bedienen. Obwohl die Toskaner seit 2005 zu Trigano gehören, haben sie gefühlt und gesehen ihre Eigenständigkeit und eine gewisse Italinata behalten. Nüchtern Evaluierenden würden wir allerdings zum EVO 95 Plus mit identischem Grundriss raten. Die eingesparten rund 15 000 Franken zum Super Brig können für einige Optionen eingesetzt werden.

Text: Jürg Wick

Das vordere Panoramadach ist bei Teilintegrierten heutzutage praktisch gesetzt. Die Heckgarage ist beidseitig zugänglich.



## Rimor Super Brig 95 Plus Fiat Ducato 2.3/140

R4-Turbodiesel, 2287 cm<sup>3</sup>, 100 kW/137 PS, 350 Nm bei 1500/min, Vorderradantrieb, 6-Gang manuell, Tank 90 l, 0–80 km/h 14 s, Spitze rund 145 km/h, Mix 10,9 l/100 km, L/B/H 737/234/290 cm, Radstand 404 cm, Stehhöhe 204 cm, Innenbreite maximal 220 cm, Leergewicht 3050 kg, Gesamtgewicht 3500 kg.

Ausrüstung Wohnkabine: Check-Control-System, automatisches Ladegerät, Bordbatterie 95 Ah; Gasflaschenbox 2 x 11 kg, 3-Flamm-Kocher, Kühlschrank 153 l mit automatischer Energiewahl (AES), Heizung Truma Combi 6; el. Druckwasserpumpe, Frischwassertank 85 l, Abwassertank 100 l, Nasszelle in Raumbadeinteilung, Dusche, Thetford-Kassetten-toilette. **Preis ab 70 500 Franken**

## Fazit:

Der teilintegrierte Rimor Super Brig ist zwar vom Gewicht am Anschlag, dafür aber sehr gut ausgerüstet und mit netten Details gespickt.



Fotos: Jürg Wick

Grosszügig: Im Gesellschaftsbereich haben auch Gäste Platz.

# Van-tastisch

**Die steigende Nachfrage nach Vans hat viele Aus- und Aufbauer aufgeweckt. Kaum ein Hersteller entzieht sich diesem Trend.**

**Es existiert praktisch keine denkbare Grundriss- oder Heckbett-Anordnung, die nicht angeboten wird.**

**H**ymer hat sein Angebot auf inzwischen elf verschiedene Van-Modelle ausgedehnt, Pössl mit drei Submarken bietet noch mehr. Karmann steht dem in nichts nach und offeriert 16 Grundrisse. Selbst die Franzosen und Italiener holen auf. Challenger hat acht verschiedene Vans im Angebot. Die Spezialisten bauen bevorzugt auf der Fiat-Ducato-Basis mit den verschiedenen Radständen aus. Neuerdings kommen vermehrt die baugleichen Citroën Jumper und Peugeot Boxer zum Zug.

Einige der ausgebauten Vans scheinen einzig dafür geschaffen, möglichst vielen Leuten eine Übernachtungsmöglichkeit in einem Mietfahrzeug während eines Week-end-Events zu bieten. Für Ferien sind sie weniger geeignet. Dort spielt sich

eben ein Camperleben zumeist im Freien ab.

Der Ford Transit Custom Nugget von Westfalia hat als Alleinstellungsmerkmal die vom Wohnraum abgetrennte Küche mit optionalem WC im Heck, was ihn von den Konkurrenten unterscheidet. Das Van-Segment wird vom VW California angeführt. Mit Ausmassen von 4,99 x 1,99 x 1,91 Meter (Länge x Breite x Höhe) kommt er den üblichen PW-Dimensionen am nächsten und ist noch dazu tiefgaragentauglich. Ausserdem ist der California ab Werk mit Allradantrieb und Automatik erhältlich, verfügt jedoch über keine Nasszelle und WC. Autark ist der California nicht. Übersetzt: Wohnmobile Camper sind meistens gute Kunden in Restaurants.

Text: Jürg Wick



**Neustart:** Mit dem Nugget auf Basis Transit Custom wagt sich Ford Schweiz nach 1986 wieder in das Camper-Segment.



**Tiefgaragentauglich:** Der VW California mit Aufstelldach hat PW-ähnliche Idealmasse.

**Adria Twin Supreme 640 SGX**  
**Fiat Ducato 180**  
 4-Zyl. Turbodiesel, 131 kW/177 PS, Vorderradantrieb, 10,2 l/100 km, L/B/H: 636/205/259 cm, Radstand 404 cm, Stehhöhe 190 cm. Leergewicht 3130 kg, Gesamtgewicht 3500 kg, max. Anhängelast 2500 kg. 2+2 Schlaf-, 4 Sitzplätze. **Preis ab 62 670 Franken, 9-Gang-Automat 3650 Fr.**

## Adria Twin Supreme

Der slowenische Van Supreme hat (noch) exklusiv ein elektrisches Hubbett hinten längs. Sperrige Dinge wie Campingmöbel und Sportgeräte lassen sich leicht verstauen. Auf dem Stellplatz wandern die Sachen nach draussen, und die Bettstatt gewinnt grosszügige Kopffreiheit. Eine clevere Idee, die Nachahmer finden wird. Die Basis liefert der Fiat Ducato, den es statt mit dem gewöhnungsbedürftigen Halbautomaten nun mit einer Neunstufen-Automatik gibt. Der Twin Supreme von Adria ist für wenig Aufgeld absolut winterfest, bietet als Novum sogar eine Fussbodenheizung (240 Fr.). Dann noch die Wohnraum-Klimanlage spezifiziert (2400 Fr.), und das Campen artet beinahe in Dekadenz aus.



**Sehr praktisch:** So passt alles in den Adria rein – und wenn das Bett unten ist, schläft man fast wie zu Hause.



# Campen à l'américaine

**TEST: Rockwood Ultra Lite** Ein Auflieger, geschaffen für amerikanische Pick-ups als Zugmaschine. Diese geraten wegen EU-Zulassungsbestimmungen unter Druck.

**D**er Ultra Lite 2889 WS kommt von Forest River. Der gezeigte Trailer läuft unter der Marke Rockwood und kostet rund 80000 Franken. Auflieger oder Trailer bedeutet, dass ein Wohnwagen nicht an einen PW ange-dockt, sondern auf einen Pick-up auf-geschnallt wird und ein Teil des Kon-strukts über der Fahrerkabine ist. Die Komposition gerät kürzer als ein Ge-spann. Ausserdem kann man so den Campingplatz mit dem Auto verlassen, ohne den Claim aufgeben zu müssen, denn Reservation eines Gevierts auf dem Platz funktioniert meistens nicht.

## Mehrere Erker

Auf dem Platz angereist erfreut man sich dank mehrerer elektrisch aus-fahrbarer Erker an einer grosszügi-gen Wohnlandschaft. Aber das Cam-pen spielt sich bei uns mehrheitlich unter der Markise oder dem Vorzelt im Freien ab, während in den USA

nicht wenige Leute auf ein festes Ei-genheim verzichten und sich in einer fahrbaren Behausung eingerichtet haben, um sommers wie winters in Alaska oder Florida zu leben – mit mehr als einem Flachbildschirm. Im Rockwood Ultra Lite 2889 WS steht sogar eine Inselküche zur Verfügung. Wohn-, Schlaf- und Nasszellen-trakt sind fast so spendabel wie zu Hause dimensioniert. Das gilt ebenfalls für das WC. Alles im typischen Charme rustikaler Protzigkeit à l'américaine, aber funktional. Ins Schlafzimmer und in die daran anschliessende Nasszelle klettert man über drei Treppenstufen. Wir warten darauf, dass dafür dereinst ein Lift vorgese-hen wird.

## Gemütlich

Leben im Auflieger ist gemütlich und wird von einem elektrischen Kamin-feuer untermalt. Es gibt keine Vor-

schrift, dasselbe einzuschalten. Aber um ehrlich zu sein: Es passt zur Ambi-ance im Auflieger von Rockwood mit den riesigen Sesseln und einem heil-meligen, konventionellen Essabteil.

Interessenten können unter acht verschiedenen Grundrissen und di-versen Erkervarianten wählen. Die leichteste Version ist 3,2 Tonnen schwer, alle erfordern den Führeraus-weis Kategorie B/E. Die kürzeste Ver-sion misst in der Länge 8,5, die längste 10,8 Meter. Unser Beispiel wiegt leer vier Tonnen und ist ohne Pick-up 9,7 Meter lang. Der Trailer umfasst neben zwei ausfahrbaren Erkern unten zur Verbreiterung des Lebensraums einen weiteren im oberen Stock als Garderobenschrank.

Die Exportchancen nach Europa sind real-existent, weil es auch bei uns zunehmend Leute geben soll, die sich dauerhaft für eine mobile Blei-be entscheiden und beispielsweise

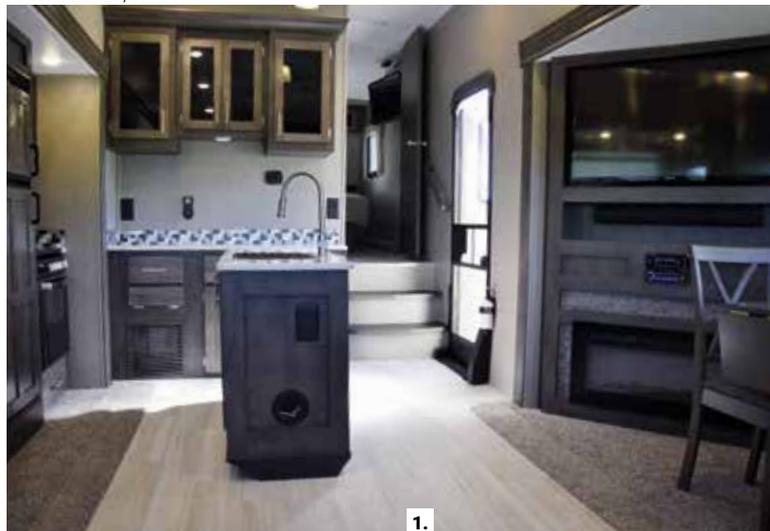
**Fahrzeuglieferant:**  
Siegler Cars,  
5103 Wildegg/AG,  
www.sieglercars.ch  
**Importeur:**  
Schulthess Caravan,  
2072 St. Blaise/NE, www.  
schulthesscaravan.ch

**9,7**  
Meter

ist der Trailer lang und er wiegt leer vier Tonnen. Ein Führerausweis der Kategorie B/E genügt, um ihn bewegen zu können.



Fotos: Hersteller, J. Wick



1.



2. 3.



1. Heimelig: Die Inselküche ist ein Highlight. Das Kaminfeuer unter dem Flachbild-TV lässt sich leider nur mit Steckdose demonstrieren.
2. Etwas höher: Das Schlafzimmer liegt im ersten Stock.
3. Kompakt: Die Nasszelle liegt vor dem Schlafgemach, daneben eine Garderobe im ausfahrbaren Erker.



**Rockwood Ultra Lite 2889 WS**  
 L/B/H 970/250/390 cm,  
 Leergewicht 3953 kg,  
 Gesamtgewicht bis 5160 kg.  
 Aluminium-Frame-Konstruktion mit Fiberglas-Aussenhaut,  
 4 elektrisch ausfahrbare Erker mit Sonnenstoren.  
 Chassis-Torsions-Tandemachse mit Gummifederung, Dämpfer.  
 Ausrüstung Wohnkabine:  
 Batterieladetransformergerät, Stromversorgung 12/100 Ah,  
 3-Flamm-Kocher, Kühl-/Gefrierschrank, Gasbackofen, Mikrowelle. Frischwassertank 212 l, Abwasser 342 l,  
 zweiteilige Nasszelle mit Dusche, Fäkalientank 171 l.  
**Preis ab 75 900 Franken**

das eine Halbjahr auf einem Dauerstellplatz in der Schweiz verbringen, gelegentlich mit dem Pick-up Reisen unternehmen und die andere Jahreshälfte beispielsweise in einem Appartement in Thailand verbringen. Dank der Billigflüge soll diese Rechnung sogar aufgehen – hat man uns jedenfalls so erklärt. COVID-19 macht da aber momentan leider einen Strich durch die Rechnung.

Und aus Brüssel droht das Damoklesschwert gegen die grossen amerikanischen Pick-ups, dem sich die meisten Schweizer-Motorfahrzeugkontrollen bereits untergeordnet haben. Kriterium ist der sogenannte Fussgängerschutz. Damit droht den amerikanischen Pick-ups in der Schweiz die Zulassungsverweigerung. Einige Direktimporteure haben jedoch mit Tageszulassungen bereits einen Vorrat aufgebaut.

Text: Jürg Wick

Flexibel: Der Rockwood bietet vier elektrisch ausfahrbare Erker mit Sonnenstoren.

**Fazit:**

» Eine clevere und heimelige Vagabund-Lösung für Pick-up-Besitzer. Doch das geht leider nur mit grossen US-Fahrzeuge.



Dank US-Power kein Hindernis: Die Kombination mit Auflieger und Pick-up ist zwar über zwölf Meter lang, aber gar nicht so schwierig zu fahren.



# 16 Meter lange Angelegenheit

**TEST: Adria Alpina** Einen Grossraum-Wohnwagen wie den Alpina 903 HT mit bis sieben Schlafplätzen kann man heutzutage durchaus auch ein Fahrzeug mit einem Vierzylindermotor andocken.

Fahrzeuglieferant:  
Mettlenbach AG,  
8617 Mönchaltorf/ZH,  
www.8617.ch

Der längste Adria-Wohnwagen erstreckt sich über elf Meter Länge. Den Mercedes vorne dran, misst das Gespann fünf Meter. Komplett ergibt dies einen kleinen Eisenbahnzug. Damit das Duo in der gewünschten Spur läuft und in engen Ecken keine Verkehrsschilder gestreift werden, muss die Tandemachse weit vorne angeordnet sein, was ein gewöhnungsbedürftiges Erscheinungsbild ergibt. Aber es funktioniert. Bald hat man gelernt, hinter dem Lenkrad entspannt zu bleiben – selbst beim Rangieren. Der Einstieg ist weit vorne, man platzt in die Küche hinein, welche sich quer im Bug mit grosser Rüstfläche über die Aufbaubreite streckt.

**Tolles Raumgefühl**

Analog liegt die Nasszelle hinten und bietet so ein tolles Raumgefühl. Nach vorne schliesst sich das Schlafzimmer mit querem Queensbett an.

Darauf folgen links das Etagenbett und rechts eine Vierer-Dinette, anschliessend die grosse Sitzgruppe mit beidseitigen Sofas. So kann man einen Regentag lang auch drinnen verbringen, da selbst der TV-Träger an der richtigen Stelle montiert ist.

Der 903 hat einen grossen Kleiderschrank, viele gedeckelte und genügend offene Ablagen, selbst in der Nasszelle. Ebenso sind ab Werk Handtuchhalter sowie offene Garderobenhaken vorgesehen. Kritik ernten die versteckten Deckel- und Kastenentriegelungen. Punkto Verarbeitung gibt sich der Slowene im Vergleich zu westeuropäischen Konkurrenten keine Blösse. Er ist mit einem Grundpreis von 50 000 Franken nicht billig, aber insgesamt betrachtet preiswert.

Für 42 000 Franken hat Adria den 9,7 Meter langen 763 UK im Programm. Der bietet acht bis neun Schlafplätze, jedoch nicht das Raum-

gefühl, um nasse Tage unter dem Festdach geniessen zu können. Die Alpina sind gut ausgerüstet, die Optionenliste hält sich in Grenzen.

Das Zugfahrzeug muss ordentlich zupacken. 2,8 Tonnen und mehr Anhängelast bieten nicht viele Personenwagen, welche darüber hinaus sieben Sitzplätze offerieren. Der MB GLE 300d mit 243 PS starkem Vierzylinder und Neunstufenautomat zieht serienmässig 2,7 Tonnen – gegen Aufpreis aufgelastet jedoch bis 3,5 Tonnen. Unsere 16 Meter lange Komposition kommt so auf rund 130 000 Franken. Caravanning mit einer Grossfamilie ist eben kein billiges Vergnügen.

Text: Jürg Wick

**Fazit:**

➤ Adria macht Grossfamilien das Campen mit festen Wänden leicht und weiss worauf es ankommt – auch beim Preis.



**Adria Alpina 903 HT**  
L/B/H 1103/246/260 cm,  
Aufbaulänge 953 cm.  
Stehhöhe 195 cm,  
Innenbreite 231 cm,  
Leergewicht 2020 kg,  
Gesamtgewicht 2800 kg.  
Chassis: Alko-Tandemachsen,  
Antischlingerkupplung 760 Fr.  
Ausrüstung Wohnkabine:  
Stromversorgung  
12/230 Volt, Gasflaschenbox  
2 x 11 kg, 3-Flammen-Kocher,  
Kühlschrank 167 l,  
Alde-Warmwasserheizung  
Compact 3000, Warm-  
wasser-Fussbodenheizung  
Alde, Frischwassertank 50 l,  
zweiteilige Nasszelle,  
feststehende Thetford-  
Kassettentoilette.  
**Preis: 49 900 Franken**  
**inkl. Überführung**

Fotos: Jürg Wick



**Riesig: Die Stube mit Blick nach vorn, davor der Küchenblock. Die Küche streckt sich über die ganze Wagenbreite.**



**Fast wie daheim: Die Nasszelle mit grosser Dusche und Designerspüle.**

# Zweischläfer mit Potenzial

**TEST: LMC Musica** Der 490 E Grundriss von LMC entspricht dem typischen Wohnwagen für ein Paar, das gerne Freunde zu einem Jass einlädt.

LMC-Spuren reichen als Wilhelm Saure KG bis 1955 zurück, 1981 wurde der Firmename Lord Münsterland Caravan daraus. Seit den 1990er-Jahren gehört der Hersteller zum Hymer-Konzern. Bis heute ist LMC dem Standort Sassenberg im Nordrhein Westfalen (D) treu geblieben und beschäftigt etwa 400 Mitarbeiter. Das Team setzt für die Seitenwände weiterhin auf Hammerschlag-Bleche und gewährt zwölf Jahre Garantie auf die Dichtigkeit des Aufbaus.

Die Modellreihe Musica ist die zweithöchste unter vier Ausstattungsvarianten (Style, Vivo, Musica, Maestro), insgesamt kommt man auf 33 verschiedene Wohnwagen mit Aufbaulängen von fünf bis acht Metern. Einige LMC-Anhänger sind 2,5 statt 2,3 Meter breit und bieten 70-Zentimeter-Aufbautüren – prädestiniert für Korpulente.

## Zwei- und Zweischläfer

Der Musica 490 E ist ein 2,3 Meter breiter 2+2-Schläfer mit zwei längs installierten Einzelbetten im Heck und einer Rundtischgruppe im Bug. Dazwischen findet sich ein Kleiderschrank sowie eine geräumige, bestens ausgestattete Nasszelle und rechts der Küchenblock mit beidseitig klappbaren Rüstfläche-Erweiterungen.

Bei Bedarf lässt sich der Gesellschaftsbereich zu einem Doppelbett (200x144 cm) umbauen. Hervorzuheben sind die vielen Oberschränke mit darunter angegliederten offenen Ablagen. Enttäuschend: das grosse, aber dunkel getönte «Bugfenster». Es ist bloss Attrappe, dahinter verbirgt sich ein kleineres, standardisiertes Ausstellfenster.

Fotos: Jürg Wick

**Zwölf Jahre Garantie: Dazu verfügt die Aussenhaut weiterhin über Hammerschlagblech.**



Abfalleimer in der Aufbautür, Vorzeltleuchte, Schubladen mit Selbsteinzug, Lattenroste mit verstellbarem Kopfteil gehören zur Serienausstattung, ebenso je zwei TV-Vorbereitungen sowie USB-Steckdosen und sogar Alufelgen. Wer winters verreisen will, sollte darüber hinaus das Winterpaket mit Umluftheizung mitbestellen.

Für den rund 1,7 Tonnen schweren Musica 490 E ist kein 4x4-Auto nötig, Er verhält sich an der Deichsel unauffällig, läuft schön geradeaus und spürt die Kurven sauber. Vom Konzept her eignet er sich ebenfalls als kleine Sommerresidenz auf einem Ganzjahres-Stellplatz.

Text: Jürg Wick

## Fazit:

» LMC hat nicht vergessen, wie Rundtischgruppe geht und zeigt sich bei der Ausstattung spendabel.



Bequem: längs installierte Heckbetten.



## LMC Musica 490 E 2/4 Schlafstellen

L/B/H 723/233/258 cm,  
Aufbaulänge 587 cm,  
Stehhöhe 195 cm,  
Innenbreite 218 cm,  
Leergewicht 1277 kg,  
Gesamtgewicht  
bis 1700 kg.

Chassis: Al-Ko-Achse mit Gummifederung, Dämpfer, Antischlingerkupplung.  
Ausrüstung Wohnkabine:  
Stromversorgung  
12/230 Volt, Gasflaschenbox 2 x 11 kg, 3-Flammen-Kocher, Kühlschrank 99 l, Heizung Umluft 3004, Frischwassertank 44 l, einteilige Nasszelle, feststehende Thetford-Kassettentoilette.

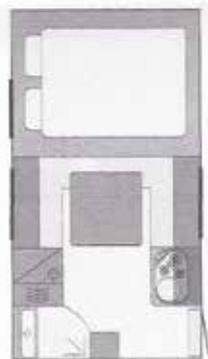
Preis ab 23 290 Franken inkl. Überführung

Fahrzeuglieferant:  
Strewo Camper Shop,  
5622 Waltenschwil/AG,  
Tel. 056 622 86 02  
www.strewo-campershop.ch



Fahrzeuglieferant:  
Riepert  
Freizeitfahrzeuge  
GmbH, 6330 Cham,  
www.tischer.ch

Die Aufsetzkabine auf einem Ford Ranger mit Extrakabine. Die Kabine 260 S ist mit Seiten- oder Hecktür lieferbar. Wahlweise ist die Auftür im Heck oder hinten seitlich angeordnet. Das Kofferraumvolumen ist beschränkt.



# Interessantes Zwischending

**TEST: Tischer Trail** Sogenannte Aufsetzkabine sind in den USA populär, hierzulande bilden sie ein Nischensegment. Mit der wachsenden Popularität der Pick-ups steigt die Nachfrage für Aufsetzer.

Die Aufsetzkabine ist eine Kreuzung zwischen Wohnwagen und Wohnmobil. Kurz: ein Caravan, der auf einen Pick-up geschnallt auf die Reise geht. Er kann dabei ein zweitüriges Arbeitstier, ein 2+2-Sitzer oder ein vollwertiger Familienwagen mit vier Seitentüren sein. Die Ladefläche hinten verkürzt sich entsprechend dem familientauglicheren Fondarrangement. Tischer liefert für die verschiedenen Autohersteller Aufsetzkabine für alle Pick-up-Formate. Im gezeigten Beispiel ein Ford Ranger in der Konfiguration Extrakabine – die Karosserieart zwischen Einzelkabine (zwei Sitze) und Doppelkabine mit fünf Sitzen sowie grosszügiger Beinfreiheit.

Die Tischer-Kabine lassen sich innerhalb von rund 15 Minuten auf der Ladefläche festzurren und wieder demontieren, aber auch ohne «Fundament» nutzen. Die erste Hürde besteht beim Einstieg: rund 80 Zentimeter über Grund. Eine elektrisch

ausfahrbare Trittstufe erleichtert das Erklimmen der Kabine. Innen gibt es eine weitere Stufe, bevor man oben den Ausblick auf die Umgebung geniessen kann.

### Wohnlich eingerichtet

Drinnen erfreuen eine ausreichend grosse Nasszelle mit Dusche, der kompakte Küchenblock – mit Kühlschrank auf der gegenüberliegenden Seite – sowie die flexible Dinettekonfiguration. Dazu kommt ein erwachsenentaugliches Doppelbett (198 x 150 cm) mit gefedertem Rost im Alkoven über der Fahrerkabine. Die Dinette lässt sich bei Bedarf zu einem 198 x 120 Zentimeter grossen Bett ausziehen. Eine offene Garderobe sowie zwei Kleiderschränke runden die gute Raumausnutzung zusammen mit zahlreichen Oberschränken sowie offenen Ablagen ab. Nur «Design», wie es heutzutage auch in Wohnwagen Mode geworden ist, darf man nicht erwarten. Der Kofferraum

ist klein und über eine enge Klappe erschwert zugänglich. Velos kann man mit einem Heckträger mitführen.

### Verbrauch

Moderne Pick-ups mit Turbodieselmotor kommen im Schnitt auf einen Verbrauch von rund 8,5 Litern. Mit der im Wind stehenden Aufsetzkabine werden daraus circa 10 Liter, sofern man sich auf der Autobahn mit Tempo 100 begnügt. Darüber werden es elf bis zwölf Liter. Mit dem Ranger hat sich gezeigt, dass ansonsten bei den Alltagseigenschaften kaum Abstriche zu machen sind. Verblüffend, wie stoisch geradeaus die rund drei Meter hohe Kombination fährt und bremst. Ein Aufschaukeln kommt selten vor. Gegen dieses Konzept spricht, dass man – wie mit Wohnwagen oder Wohnmobil – zwei Abstellplätze benötigt, sofern die Kombination auch als Alltagsauto genutzt werden soll.

Text: Jürg Wick

Tischer Trail 260 S 2+2  
L/B/H 608/210/299 cm,  
Aufbaulänge 429 cm,  
Stehhöhe 195 cm,  
Innenbreite 198 cm,  
Leergewicht 670 kg.  
Ausrüstung Wohnkabine:  
Möbliert inklusive Küchenblock mit 3-Flamm-Kocher, Kühlschrank Domestic 88 l, 230-V-Anlage, Batterie mit Trennrelais und Ladegerät, Warmwasseranlage durch Heizung-Boiler-Kombination Truma-Kombi 4, Boiler 10 l, Gasflaschenbox 2 x 5 kg, einteilige Nasszelle mit Dusche, Kassetten-WC Thetford, Frischwassertank 96 l, Unterflurabwassertank 45 l.  
**Preis 36 842 Franken**

### Fazit:

➤ Aufsetzkabine plus europäischer oder japanischer Pick-up funktioniert. Mit Doppelkabine hat Familien- und Wohnwagen in einem. Und mit AWD kommt man sogar ins Gelände.

Fotos: Jürg Wick



1. Praktisch: flexible Dinette, zur Schlafstelle umbaubar.
2. Kompakt: der praxiserrechte Küchenblock.
3. Ausreichend: die grosse einteilige Nasszelle mit Dusche.

# Allrad-Fieber

**Allradantrieb war 2019 bei den PW-Zulassungen in der Schweiz praktisch hälftig vertreten und wird auch für die Campeure zum Thema – kostet aber bis zu 100 Kilogramm Nutzlast. Nachfolgend drei Beispiele.**



**Bimobil EX366**  
**Mercedes Sprinter 316**  
 4-Zyl.-Turbodiesel,  
 120 kW/163 PS, Allrad,  
 6-Gang-Getriebe,  
 Tank 100 l,  
 Zusatzfederblatt Hinterachse, Treibstofffilter mit Wasserabscheider.  
 L/B/H 619/214/292 cm,  
 Radstand 367 cm,  
 Stehhöhe 195 cm,  
 Leergewicht 2885 kg,  
 Gesamtgewicht 3500 kg,  
 Dachlast 100 kg.  
 2-3 Schlafstellen  
**Preis ab rund 160 000 Franken**

## Bimobil EX366

Professionell gemachtes Expeditionsfahrzeug für zwei bis drei Personen. Hoher Aufwand, hoher Preis. Kompakt und so citytauglich. Das für harte Einsätze konzipierte und in Kleinstserie gebaute Wohnmobil hat seinen Preis, kann seinen Wert mangels Gebrauchtwagenangeboten aber gut halten. Das Bimobil EX 366 ist ein professionell-nüchtern gemachtes Expeditionsfahrzeug. Die Sprinter-Technik sorgt für gute Geländetauglichkeit, verlangt aber Konzessionen im Alltagsverkehr auf langen Strassenetappen. Leichtbau war ein Ziel. Mit rund 600 kg Nutzlast ist das Bimobil für Expeditionen gut gerüstet. Bimobil hat mit der Tartaruga in Kleinandelfingen einen auf 4x4-Fahrzeuge spezialisierten Importeur.

## Karmann FT 4x4

Karmann ist mit dem Dexter 560 früh auf den 4x4-Trend eingestiegen und mit dem Van erfolgreich. Diese fahrbare Schlafstelle ist nicht als Expeditionsfahrzeug gedacht, sondern für Leute, die sich gegen alles versichern wollen, also auch gegen das unerwartete Stehenbleiben mangels Traktion. Die Basis Ford Transit 4x4 ist günstiger als die meisten Allradkonkurrenten, eignet sich aber weniger fürs Gelände. Mit rund 900 Kilogramm bietet der Dexter mehr als genügend Nutzlast für drei Personen, ausserdem kann man bei Bedarf bis zu zwei Tonnen andocken – das grosse Plus dieses 4x4-Vans. Die Dexter-Machart hat sich seit der Lancierung des 560 4x4 positiv verbessert. Allrad gibt es hier leider nicht mit Getriebe-Automatik.



**Karmann Dexter 560**  
**Ford Transit AWD/170**  
 4-Zyl.-Turbodiesel,  
 125 kW/170 PS, Allrad,  
 6-Gang-Getriebe,  
 9,5 l/100 km.  
 L/B/H 598/205/279 cm,  
 Radstand 375 cm,  
 Stehhöhe 194 cm,  
 Leergewicht 2525 kg,  
 Gesamtgewicht 3500 kg.  
 3 Schlafstellen  
**Preis ab 61 490 Franken**

**Kaiser Mercedes**  
**Vito 4x4 119 CDI**  
 4-Zyl.-Turbodiesel,  
 140 kW (190 PS), Allrad,  
 7-Stufen-Automatik,  
 7,5 l/100 km.  
 L/B/H 514/193/192 cm,  
 Radstand 320 cm,  
 Stehhöhe 133 cm,  
 Leergewicht 2700 kg,  
 Gesamtgewicht 3200 kg.  
 2-3 Schlafstellen.  
**Preis ab 89 900 Franken**



## Kaiser 1190

Kaiser Motorhomes in Stans baut unauffällige kompakte Fahrzeuge seit über 40 Jahren auf Van-Basis. Hauptsächlich werden Sprinter Vans in Handarbeit aufgebaut. Diskretion ist Firmenphilosophie; man soll die Kaiser nicht als Wohnmobile erkennen, deshalb gibt es schiebende Fensterblenden, so kann man auch dort übernachten, wo fahrbare Übernachtungsmöglichkeiten unerwünscht sind. Frugal, aber gediegen ausgestattet, meistens auf spezielle Kundenwünsche ausgerichtet, und da sind heutzutage Getriebeautomatik und Allradantrieb meistens gesetzt. Mit dem innen bloss 133 cm hohen und 5,2 m langen Kaiser Vito 4x4 haben die Nidwaldner den Vogel abgeschossen. Mehr Diskretion inklusive Automatik und Allradantrieb ohne Aufstelldach, aber inklusive WC/Dusche geht nicht. Und in der Praxis funktioniert es für eine einigermaßen bewegliche Besatzung durchaus.



Fotos: Jürg Wick

# Neue Möglichkeiten

Leasing bleibt unter Konsumentenschützern umstritten, trotzdem ist fast die Hälfte aller neuen Personenwagen geleast. Wir sprachen mit einem Fachmann, wie es bei den Campern aussieht.

Der Geschäftsführer der Neuburg Holiday GmbH, Albert Bardellini, in Winterthur ist Importeur der italienischen Rimor-Wohnmobile. Er erklärt: «Bei den Caravanern ist Leasing weniger ein Thema, und wenn, wollen die Leaser das Fahrzeug nach 36 bis 60 Monaten meistens käuflich übernehmen.» Heisst, bei Vertragsablauf bezahlen sie den bei Antritt kalkulierten Restwert bar. Letztlich handelt es sich also eher um ein Abzahlungsgeschäft. Beim Autoleasing wird dagegen häufig das Auto zurückgegeben und ein Anschluss-Leasing getätigt, was bei der Zinslage Sinn ergibt, wäre da nicht die Frage, wie es um die Abnutzungsschäden bei der Rückgabe steht. Die meisten befragten Garagisten geben zu

Protokoll, dass es selten Enttäuschte gibt. Dazu Bardellini: «Bei uns sähe das etwas anders aus, weil Wohnmobilisten an ihrem Camper zusätzliche Einrichtungen anbringen wollen, welche an die Struktur gehen können.» Darum bleibt Bardellini bei der Restwertkalkulation vorsichtig. Und deshalb ist Leasing auf einen realistischen Restwert im Caravanning-Sektor noch wenig verbreitet. Aber dem Importeur ist klar, dass Leasing bei eingefleischten Caravanern sinnvoll sein kann, schliesslich wandle sich der Anspruch auf ein Wohnmobil im Lauf der Zeit wegen sich ändernden Familienverhältnissen oder aufgrund steigender Einkommen – ähnlich wie bei der Anschaffung eines Autos.

Text: Jürg Wick



**Albert Bardellini:** Wie die meisten Caravan-Händler kalkuliert auch er bei den Restwerten vorsichtig.

## Leasing kann Vorteile bieten

- Alle 2 bis 6 Jahre ein neues Modell mit Garantie.
- Budgetierbare Monatskosten.
- Dank der Werksgarantie keine grossen Reparaturkosten.
- Kapital kann für andere Investitionen eingesetzt werden.
- Die Zinskosten sind tiefer als bei einer Teilzahlung oder bei Barkredit.

Für Leasing spricht also einiges, sofern man darauf verzichtet, am geleasteten Objekt Löcher zu bohren.

## Die echte Miete

Mieten statt Kaufen = Leasingmiete; das wird der Sache nicht gerecht. Eine Caravan- oder Wohnmobilmiete ist eine kurzzeitige Angelegenheit über ein paar Tage, für die Ferien oder über ein verlängertes Wochenende. Dies ist weitverbreitet und empfiehlt sich für Neueinsteiger. Das Angebot in der Schweiz ist vielfältig, frühzeitige Reservierung trotzdem angezeigt. Die Vermieter verzeichnen zunehmend Buchungen während grosser Events, wie beispielsweise beim Eidgenössischen Schützenfest.