

+

ai

auto-illustrierte.ch

Ratgeber: Der richtige Stellplatz ist das A und O

Trends: Das sind die Highlights der Saison

Schon gefahren: VW Caddy California

Test: Ford Nugget, Chausson 627 GA, Eriba Touring Troll 530, Hanroad Trek 4, Burow Oman

Firmenportrait: Bantam-Wankmüller SA und Capricorn Trucks.ch

Caravan-Saison 2021

Alle News & Trends





Schöne Aussichten:
Der richtige Stellplatz ist das A und O für entspannte Ferien.

IMPRESSUM

Herausgeberin
Auto Illustrierte Medien AG
Grundacher 5
6060 Sarnen
www.auto-illustrierte.ch

Verleger/VRP/CEO
Markus Mehr
Telefon 043 322 60 30
mehr@auto-illustrierte.ch

Verlag und Redaktion
Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
info@auto-illustrierte.ch

Redaktion
Jörg Petersen (verantwortlich)
Jürg Wick
redaktion@auto-illustrierte.ch

Art Director
Vesa Eskola

Grafik
Silvia Janser

Korrektorat
Bärbel Philipp

Anzeigen
Creative Media GmbH
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
inserate@auto-illustrierte.ch

Verkaufsleiter
Fabio Schoch
fabio.schoch@c-media.ch
Telefon 043 322 60 36

Key Account Manager
Patrick Frey
patrick.frey@c-media.ch
Telefon 079 922 20 40

Key Account Manager Romandie
Roger Grossmann
roger.grossmann@c-media.ch
Telefon 043 322 60 37

Druck
Druckerei Hanstein GmbH, Fellbach (D)

Erscheinungsweise
auto-illustrierte
monatlich, 12 x im Jahr
Einzelheft Fr. 8,90 (inkl. MwSt.)

Jahresabonnement auto-illustrierte
Schweiz Fr. 89,- (inkl. MwSt.)
Abonnenten-Service
Telefon 043 322 60 81
ai-abo@c-media.ch

Leserschaft
114 000 Leser (MACH 2020/2)

©Auto Illustrierte Medien AG,
Grundacher 5, 6060 Sarnen
Nachdruck nur mit Genehmigung des
Verlages und Quellenangabe.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Die Redaktion behält sich vor, Leserbeiträge zu kürzen und zu bearbeiten.
ISSN 1424-0130

18 Platz ist in der kleinsten Hütte: Mit dem Caddy bekommt die California-Palette Zuwachs.



Topstory

4 Stellplätze: Der richtige Standplatz für eine gute Erholung

Podium

- 8 Caravan-Splitter
- 9 Bulli-Karawane
- 10 Zulassungsstatistik
- 12 Trends
- 14 Firmenportrait Bantam-Wankmüller S.A.

Premiere

24 Capricorn Trucks «Gian und Giachen»

Test

- 18 VW Caddy California: Eine neue Nische
- 20 Ford Nugget: Schlüssige Alternative
- 22 Carado CV601: Wochenend-Ersatzhotel
- 23 Hanroad Trek 4: California-Konkurrent
- 26 Chausson 627 GA: Stimmiges Wohnmobil
- 28 Eriba Touring Troll 530: Klassiker am Haken
- 30 Burow Oman: Für die Weltreisenden

Hoch im Kurs

Auslandsflugreisen sind in Corona-Zeiten eher verpönt. Stattdessen verbringen mittlerweile viele Schweizerinnen und Schweizer ihre Ferien im In- und Ausland mit einem Wohnmobil oder Caravan. Entsprechend erlebt die Branche seit Ausbruch der Pandemie einen echten Boom – zumindest was die Wohnmobile betrifft. Blieben die Wohnwagen bei der Zulassung einigermaßen stabil, legten die Wohnmobile allein gegenüber 2018 im vergangenen Jahr um immerhin 50,7 Prozent zu. Aufgrund der weiterhin steigenden Nachfrage kommen jetzt die Händler in die Bredouille, da die Produktion nicht nachkommt, womit sich die Camper auf lange Lieferzeiten einstellen müssen. Selbst Newcomer auf diesem Gebiet, die sich erstmals mit dem Thema Wohnmobil beschäftigen, kommen nicht ungeschoren davon. Wer mit dem Gedanken spielt, dieses Jahr ein Wohnmobil zu mieten, für den ist es jetzt die beste Gelegenheit, nach einem guten Angebot zu suchen – allerdings nur mittel- oder langfristig. Kurzfristig wird das Mieten eher problematisch, darum besser gleich jetzt die passende Wohnmobilvermietung suchen, um

den Duft der grossen weiten Wohnmobilmwelt geniessen zu können. Was derzeit am Markt neu angeboten wird beziehungsweise was im Trend ist, stellen wir Ihnen auf den folgenden 30 Seiten vor. Caravan-Experte Jürg Wick hat sich der Neuheiten angenommen, um sich ausgiebig mit ihnen im Praxistest zu befassen. Also viel Spass beim Schmökern sowie schöne und vor allem geruh-same Ferien im «Ersatzhotel».

Herzlichst
Ihr Jörg Petersen





Campingplatz–Brevier

STELLPLATZ Dank der Rekordzahlen bei den Neuzulassungen von Wohnmobilen sind mehr Caravaner denn je unterwegs – also auch Neulinge. Dabei gibt es für die Newcomer einiges zu beachten.

Das Unangenehme zuerst: Wer jetzt ins Internet geht und einen Stellplatz buchen möchte, wird meistens bereits auf der ersten Seite abgewiesen: «Camping Buchung Überlastung: Aufgrund der hohen Nachfrage können wir zurzeit keine neuen Reservationen annehmen. Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis», heisst es da.

Im Vorgriff auf ein besseres Morgen aber die Spekulation, dass der Campinghype wegen Corona even-

tuell im Sommer leicht abflaut, da einige gestandene Camper zumindest interimistisch genug von überfüllten Resorts haben. Die Hoffnung bleibt, dass wir im Sommer wieder Schengen gerecht Landesgrenzen überfahren dürfen.

Im Ausland ist das Übernachten mit einem Zelt, Wohnwagen, Wohnmobil oder Auto mit Dachzelt günstiger aber deswegen nicht zwingend inferiorer. Die Zeiten umfangreicher Campingkataloge mit kleinlichen Bildern sowie nur mit Lesebrille erkennbaren Informationen sind jedenfalls vorbei.

Internet

Man gibt sein Ziel ein und findet sämtliche relevanten Angaben zum Campingplatz, reich bebildert und mit Bewertungen – wie wesentlich man diese auch immer zur Kenntnis nimmt. Also beispielsweise «Camping.ch», und schon wird der Teppich über circa 300 Plätze in der Schweiz ausgerollt. Dann wählt man das Wunschziel und landet am Brienersee, am Lago Maggiore und antipodisch beispielsweise in Appenzell Innerrhoden. Oder man gibt «Camping Mainz» ein, und es schimmert unter anderem der Be-



Coronaschutz

Per Ende April 2021 gelten auf Campingplätzen noch verschiedene Schutzmassnahmen.

- Maskenpflicht in Räumen, wenn mehr als eine Person anwesend ist (z. B. Rezeption, Sanitäranlagen, Aufenthaltsräume usw.), und dies unabhängig von der Distanz.
- Regelmässig Hände waschen
- 1,5 Meter Abstand von Person zu Person
- Treffen von maximal 5 Personen im öffentlichen Raum und privat – statt 10 resp. 15 wie bisher
- Rezeption: minimal beanspruchen – maximal eine Person, Abstand halten
- Shop: Personenbeschränkungen und Abstand halten
- Zutritt auf Campingplätze für Tagesgäste – bitte an der Rezeption melden und registrieren
- Bargeldlos bezahlen – wenn möglich
- Drei Meter Abstand auf nicht parzellierten Wiesen zum Nachbarn
- Eigene Toilette im Wohnwagen oder Wohnmobil benutzen
- Bei Krankheitssymptomen sofort nach Hause fahren

Soweit die Empfehlung für über 20 Campingplätze, die der TCS unterhält. Er ist hierzulande der grösste Campingplatzbetreiber und beispielhaft für das gute Niveau sowie die vergleichsweise hohen Übernachtungspreise. Sie sind nicht allgemein geregelt, sondern können eingeteilt nach Fahrzeug, Fahrzeuglänge, Anzahl Personen, mitgebrachte Vierbeiner und Strombezug abgestuft sein.

für Anfänger

reich «Maaraue» auf. Sie liegt zwar in der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden auf der gegenüberliegenden Seite des Rheins, ist jedoch zu Fuss die perfekte Location für eine Visite in der pfälzischen Hauptstadt (siehe Kasten).

Über Google Earth lassen sich genauere Erkundungen zu einem öffentlich zugänglichen Platz für Camper anstellen – häufig noch informativer auf Street View. Als Camper will man die Segnungen des Internets nicht mehr missen. Alle Informationen sind auf dem Schirm, inklusive möglicher Standortalternativen und: Online reservieren geht auch. Der Hinweis «Hunde erlaubt» fehlt nur, wenn die Familienlieblinge nicht erlaubt sind; auch dies lässt sich zu Hause eruieren.

Hunde

Bald jeder zweite Camper reist mit einem oder mehreren Vierbeinern, da gilt es aus hygienischen Gründen, einige Regeln zu beachten. Ohne Leine geht nicht. Zur Versäuerung muss man den Platz verlassen. In seinem Bereich verzerrt man die Leine besser nicht um einen labilen Markiseträger, sondern fixiert sie zum Beispiel in der Autofelge. Die Hunde gewöhnen sich schnell daran. Meistens schneller als die Menschen gewisse Regeln des Zusammenlebens akzeptieren wollen. Gerne bellende und das Revier verteidigende Hunde muss man halt eine Zeit lang im Wohnwagen oder Motorhome einsperren, bis sie es kapierten.

Machen Sie sich darauf gefasst, dass die schönsten Stellplätze am

Wasser bereits von Langzeitbleibern belegt sind. Stellplatzwechsel, wenn eine Parzelle frei geworden ist, wird bei den Vermietern nicht gerne gesehen, sofern man kein Permagast ist.



Sind Hunde erlaubt, gelten gewisse Regeln. Statt an der Markise an der Felge anbinden.

Nasse Wiese

Sofern das Wohnmobil längere Zeit stand, können nach einer Regennacht beim Wegfahren mit vorne angetriebenen Fahrzeugen Traktionsprobleme auftreten. Das ist kein Grund, als nächstes ein 4x4-WoMo zu kaufen (Achtung, Nutzlast!). Aber es gilt, sich mit Bedacht vom Stellplatz zu befreien. Ruht der Wagen auf niveauekorrigierenden Plastikrampen, soll man diese in einem Zug sehr zügig verlassen. Steht das WoMo im Gras, sind die Vorderräder in der Wegfahrrichtung eng mit



Wintercamping erfreut sich steigender Beliebtheit. Auf Dauerstellplätzen stehen Fahrzeuge das ganze Jahr.



Im Sommer sind schattige Plätze von Vorteil.



Nach einer regnerischen Nacht kann das vorkommen.

Gummiteppichen – beispielsweise aus dem Fahrerhaus – zu unterlegen, bevor man einen ersten Anlauf versucht. Starten Sie nicht zu viele Anfahrversuche. Meistens kann der Platzwart mit seinem SUV helfen. Campingplätze sind nun mal vorzugsweise auf Wiesen angelegt, und so wird es von Campern geschätzt.

Wintercamping

Das ist selbst in Pontresina möglich, wo es nachts auf 1750 Metern schnell über unter 20 Grad C minus haben kann. Winterfeste Wohnwagen oder Reisemobile stecken dies locker weg. Aber es spielt sich eben fast alles innen, statt wie sommers draussen ab. Wintercamping ist kaum etwas für Raucher oder an Klaustrophobie leidende Zeitgenossen. Eine gewisse Disziplin beim Umkleiden und Deponieren

der Kleider, Wärmeschützer und Skischuhe ist zwingend.

Wintercamping ist populär geworden, also empfiehlt es sich frühzeitig, einen Platz zu reservieren, auch in Coronazeiten. Sofern man mit einem Gespann anreist, und mit dem Zugfahrzeug zur Bodenstation fahren möchte, kann ein Allradauto empfehlenswert sein, weil der Schneeflug den Weg zum Campingplatz auslässt.

Hohe Temperaturen

Bei angenehm warmen bis hohen Temperaturen, wie sie nicht nur am Mittelmeer vorkommen können, spielt der Fahrzeugantrieb ausser nach Platzregen selten eine Rolle. Man tut gut daran, das Übernachtungsvehikel in den Sommermonaten nicht in der prallen Sonne abzustellen, es sein denn, man

verfügt über eine Klimaanlage in der Wohnkabine und kann dafür Strom abzweigen. Den Verbrenner laufen zu lassen geht gar nicht. Caravans und Motorhomes heizen sich schnell auf. Da hilft dann nur die Flucht unter die Markise oder in das Restaurant des Camping-Resorts, das vielleicht um 22.00 Uhr schliesst, währenddessen das Home hoffentlich über sämtliche Öffnungen durchlüftet worden ist.

Stellplatz-Infrastruktur

Das Angebot des Stellplatzes jenseits des Offerierens einer Parzelle sollte beim Evaluieren berücksichtigt werden. Restaurant, Shop, Hygieneabteile, Kinderspielplatz, Entsorgungs- und Wasserbetankungsmöglichkeit. Stromversorgung auf dem Stellplatz, neu vielleicht auch Versorgung mit Strom

für das Zugfahrzeug. Eine neue Herausforderung für die Betreiber von Campingplätzen. Anfahren auf gut Glück ist zurzeit kein guter Wegbegleiter. Merke: Man sollte die Ansprüche nicht überdehnen, schliesslich bewegt man sich in der Natur und nicht in einem Ferienresort auf Gran Canaria.

Autark

Aber wir sind ja autark, können übernachten, wo und wann wir wollen. Die grosse Freiheit ist nur noch sehr beschränkt erlebbar und an gewissen Locations wegen möglicher Raubzüge nicht empfehlenswert. Für Wohnmobilisten gibt es in Europa ein flächendeckendes Netz von gebührenpflichtigen Stellplätzen ohne Infrastruktur und meistens ohne Wasseranschluss und Entsorgungsmöglichkeit. Auf dem Kontinent sind es rund 7000 für WoMos reservierte Parkieranlagen – rund 170 davon in der Schweiz; ZH und AI verfügen über deren zwei (www.stellplatzinfo). Diese – Autarkie voraussetzende – Anlagen sind für Durchreisende empfehlenswert. Übernachten irgendwo in der freien Natur oder auf einem öffentlichen Parkplatz in der Stadt wird zunehmend problematisch, ist in einigen Ländern, Städten oder Regionen sogar verboten. Die Restriktionen ändern sich laufend, man konsultiert also lieber vor der Abreise das Internet. Schuld daran sind nicht zuletzt die Reisemobilisten, weil sie sich teilweise nicht bloss parasitär verhalten, sondern auch dreckig Abfall hinterlassend auftreten. Mit dem Campen verhält es sich wie mit allem. Wegen der wachsenden Bevölkerung ist man auf Menschen angewiesen, die es gewohnt sind, auf andere Rücksicht zu nehmen.

Und was bedeutet Glamping?

Campen ohne eigene Ausrüstung nennt man glampen, also «glamourös campen». In Blockhäusern verschiedenster Art oder feudalen Zelten übernachten ohne mühsames Schleppen der Campingausrüstung. Auf den Campingplätzen haben sich die diesbezüglichen Mietobjekte mit Küche, Dusche und Toilette in jüngster Zeit wie Lauffeuer ausgebreitet – auch beim Marktführer TCS – und sind derart ausgeprägt sowieso in touristischen Regionen zu finden. Als «Schnupperlehre» ist Glamping vielleicht eine gute Idee – in jedem Fall trendig.

Camping ist wie das richtige Leben; es gibt nichts, was es nicht gibt. Sogar Wohnmobile mit Terrasse oder mit Schiebedach. Diese sind vom Markt jedoch wieder verschwunden.

Text: Jürg Wick



Camping in Mainz/D

Die Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz mit 220 000 Einwohnern ist auf der Reise in den Norden mehr als einen Tagesaufenthalt wert.

Tippt man «Camping Mainz» ein, erscheinen auf der Karte im 20-Kilometer-Umkreis bis zu 15 Campingplätze, auf zehn Kilometer noch deren drei, welche alle am Ostufer des Rheins liegen, also in Hessen. Der zentralste nennt sich «Maaraue» und liegt in Wiesbaden, Ortsteil Mainz-Kastel – eine historisch bedingte Namensverwirrung.

Maaraue ist ein Volltreffer. Der Fussweg über die 475 Meter lange Theodor-Heuss-Brücke von Wiesbaden nach Mainz ins Stadtzentrum dauert eine halbe Stunde, Richtung Osten ist man zu Fuss in zehn Minuten am Zusammenfluss von Main und Rhein. Velo geht auch. An der Einfahrt informiert eine Tafel über die Anlagentarife. Der Stellplatz für das Gespann oder das Mobil wird, wie häufig, aber nicht immer, vom Platzwart zugewiesen. Saubere und regelmässig gereinigte Sanitäreanlagen plus Abwasmöglichkeiten. Schöne Restaurantterrasse mit Blick über den Rhein auf Mainz auf der gegenüberliegenden Seite. Innen das Ambiente wie zu Freddy Quinns besten Zeiten, aber Menüs die den Darm nicht beleidigen. Gediegene Verpflegungsalternativen in Fussreichweite. So soll es sein und ist es an vielen Plätzen im nördlichen Nachbarland, jedoch nicht überall.

Kein Camping in Kassel/D

Die nordhessische Stadt Kassel mit 205 000 Einwohnern fahren wir ein zweites Mal an. Die Erfahrungen mit dem Campingplatz direkt an der Fulda waren toll. Evaluiert haben wir den idyllischen Standort in Google Earth. Alle fünf Jahre findet die documenta – die Ausstellung für zeitgenössische Kunst – in Kassel statt, ausserdem besucht man das UNESCO-Weltkulturerbe mit den Wasserspielen am Schloss Wilhelmshöhe gerne wieder; man kennt sich aus. Schon falsch: Bei der zweiten Anfahrt war der Platz wegen Umbau geschlossen. Man lernt daraus; selbst in der Nebensaison ist es auch für Gewohnheitstiere ratsam, avisierte Campingplätze nicht ohne Vorabklärungen anzupeilen.



Ruhige Lage, ungehinderter Blick auf Mainz. (Bild oben) Über Fuss-/Veloweg zum Zusammenfluss von Main und Rhein.

CARAVAN-SPLITTER



Zweijahres-Rhythmus

Der Hymer-Konzern mit Sitz in Bad Waldsee (D) – in Steinwurf-Reichweite zum östlichen Bodenseeufer – hat bekannt gegeben, künftig vermehrt in Digital- und Liveformate investieren zu wollen. Im Gleichschritt sollen die Messeauftritte im Zweijahres-Rhythmus belegt werden. Bereits auf dem Caravan-Salon 2020 in Düsseldorf und später in Bern war Hymer nicht vertreten. Die Bekanntmachung

dürfte Signalwirkung für die gesamte Caravan-Branche haben. Zu Hymer gehören zwölf Marken, darunter beispielsweise Bürstner, Carado, Dethleffs, Eriba und Laika. Der verstärkte Einsatz von Digitalmarketing ermögliche den Marken der Erwin Hymer Group, Neuheiten und Produktvorstellungen zeitlich flexibler zu platzieren und in einen intensiven Dialog mit ihren Zielgruppen zu treten, liess die Gruppe verlauten.

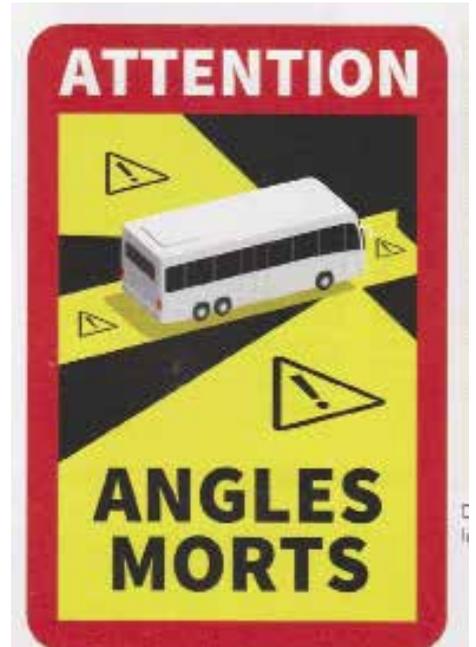
Zahnriemenwechsel

Kaum je thematisiert, aber nicht unwesentlich für Fahrer von integrierten Wohnmobilen: Der lange Zeit als sensibel eingestufte Zahnriemen gehört inzwischen zur akzeptierten Kategorie «Verschleisssteil», das rund alle 120 000 Kilometer ersetzt werden muss – beispielsweise beim Ducato. Bei einem integrierten Wohnmobil ist dies allerdings keine Arbeit im dreistelligen Franken-Bereich, sondern kann wegen der ungenügenden Zugänglichkeit zum Motor mehrere Tausend Franken kosten, weil zum Wechsel die Maschine raus muss.



Tempo 100 für Wohnwagen

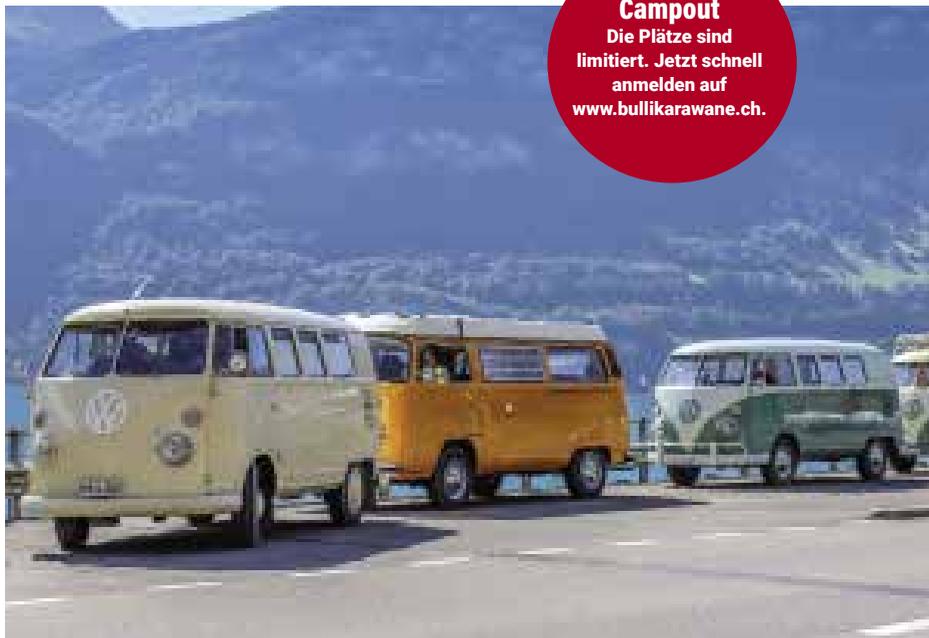
Zu den per 1. Januar 2021 eingeführten Neuregelungen im hiesigen Strassenverkehr gehört auch die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h für Wohnwagen-Gespanne auf Autobahnen. Voraussetzung: Der Wohnwagen muss mit Reifen für 100 km/h ausgerüstet und der Anhänger muss für 100 km/h typengeprüft sein, was nicht auf alle Wohnwagen zutrifft. Die neue Verordnung umfasst unter anderem auch, dass bei dichtem Verkehr auf Autobahnen das Vorbeifahren auf der rechten Spur erlaubt ist, sofern nicht bei der nächsten sich bietenden Möglichkeit wieder auf die linke Seite gewechselt wird.



Drei Kleber für Frankreich

Frankreich schreibt seit dem 1. Januar 2021 für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht Warnhinweise für den toten Winkel vor. Dies gilt auch für Fahrzeuge aus dem Ausland und betrifft beispielsweise Wohnmobile mit mehr als 3,5 Tonnen. Ein Kleber – 17 Zentimeter hoch, 25 Zentimeter breit – muss sowohl an den Seiten als auch am Heck des Fahrzeugs sichtbar sein und zwischen 0,9 und 1,5 Meter über dem Boden angebracht werden. Die Missachtung der neuen Vorschrift wird mit 135 Euro bestraft. Die französische Regierung begründet die Pflicht für den Warnkleber wegen auffällig vieler Unfälle im toten Winkel mit grossen Fahrzeugen.

Campout
Die Plätze sind
limitiert. Jetzt schnell
anmelden auf
www.bullikarawane.ch.



Die Karawane fährt wieder!

BULLIKRAWANE 2021 Was letztes Jahr zur Feier des 70. Jubiläums des VW Transporters begann, findet eine Fortsetzung. Die Bullikarawane wird heuer vom 23. bis 27. Juni 2021 wieder unterwegs sein. Ziel ist es, am Steuer eines VW-Transporters, egal welchen Jahrgangs, die Schweiz von ihrer unbekanntesten Seite kennenzulernen. Zudem bietet sie eine spannende Austauschmöglichkeit zwischen Enthusiasten, Vanlifern, Büsslifreaks und Medienvertretern.

Vor dem Hintergrund des aktuellen Camping-Booms zeigt die Karawane, wie mit Rücksicht, etwas Organisation und Goodwill von allen Seiten die Schweiz bis heute viele Freiräume gewährt. Durch die Streckenwahl wird zudem deutlich, dass das kleine Land weit vielfältiger ist, als man dies zunächst erahnen könnte.

Die eigentliche Karawane, die Fahrt durch die Schweiz dauert drei Tage: vom 23. bis 25. Juni.

Text: Martin Sigrist



Wie teilnehmen? Die Plätze der Karawane mit einem Dutzend Autos sind sehr limitiert. Es gibt dazu ein Auswahlverfahren, zu dem man sich unter www.bullikarawane.ch bewerben kann. Wichtig: Mann oder Frau fährt VW-Bus aus Leidenschaft, passt gut in eine Gruppe Gleichgesinnter und scheut nicht den Kontakt zu den Medien.

Programm:

Mittwoch, 23. Juni

Die Karawane führt an Tag 1 vom Auslieferungs- und Logistikzentrum der AMAG im Birrfeld über die Juraketten und Ausläufer, quer durch Klusen und längs über Hochebenen und Bergkretzen nach Soubey am Doubs. Dabei nimmt sie fast ausschliesslich kleine Nebenstrassen unter die Räder.

Donnerstag, 24. Juni

Der Doubs prägt den Jura sehr nachhaltig, immer wieder trifft man auf ihn. Die Reise führt von ihm weg, über die Jurazüge durch den kältesten Ort der Schweiz – La Brévine. Hier ist der Jura ganz Jura, mit grossen Weiden, Tannen frei darauf verstreut und einsam stehenden Jura-Höfen. Doch nicht nur den Pferden wird hier eine besondere Aufmerksamkeit zuteil. Im Jura, dank recht verkehrsarmen Strassen, gibt es hier auch manchen Autoliebhaber – so wie einem das in St. Sulpice im Volkswreck-Museum gezeigt wird. Nach einer ausgiebigen Mittagspause führt die Route über den Chasseron an die Südflanke des Jura und den Neuenburgersee.

Freitag, 25. Juni

Vom Jura zu den Alpen. Die Karawane durchmisst das Mittelland über Yverdon, Moudon und das Greyerz sowie den Jaunpass ins Simmetal, um von da an über verschlungene Wege ins Diemtigtal zu gelangen. Auf einer Hochebene mit lichtem Wald endet die 2. Bullikarawane auf einem einfachen Campingplatz und mündet in das erste Bullikarawane-Campout.

Freitag, 25. Juni bis Sonntag, 27. Juni.

Campout – Das lockere Treffen von Büsslifahrerinnen und -fahrern mit der Karawane bildet den Abschluss der Tour.

CAPRICORN TRUCKS.CH

OFFROAD-FAHRZEUGE
UND -ZUBEHÖR



OFFIZIELLER
VERTRIEBSPARTNER
DER SCHWEIZ FÜR
**DELTA4X4
FELGEN**



...und viele mehr.

Jetzt neu mit Onlineshop
CAPRICORNTRUCKS.CH

Capricorn Trucks, 7151 Schluein
Tel. 081 920 03 03
info@capricorntrucks.ch



Der Boom hält an

MARKT: Zulassungstatistik Anders als im Personenwagen-Markt geht es bei den Reisemobilen steil aufwärts. Und anders als während der Wirtschaftskrise kann die Branche sogar von der Pandemie profitieren.

Vergessen wir die Wohnwagen nicht, die Caravans durchlaufen zwar keinen Boom, aber die Neuzulassungen sind in der Pandemie stabil geblieben.

Ist von Reisemobilen die Rede, muss zwischen verschiedenen Varianten differenziert werden. Nach allgemeinem Verständnis sind Motorhomes Fahrzeuge mit zwei oder drei Achsen, welche auf einem Nutzfahrzeug basieren und im Strassenverkehr durch ihren Aufbau mit einem Alkoven über dem Fahrerhaus auffallen, oder als Vehikel mit einem stromlinienförmigeren Aufbau, welche hinter dem Fahrerhaus ebenfalls eine auf dem Chassis geschraubte Wohnkabine tragen – ein sogenannter Teilintegrierter. Oder man hat es mit einem von vorne bis hinten geschlossenen Aufbau auf Basis eines leichten Nutzfahrzeuges zu tun. Darunter versteht die Branche die Integrierten, welche vor allem über Hymer bekannt wurden.

Anfänge bis zum Hype

Ursprünglich entstand das motorisierte Camping in Europa über ausgebauten Vans von Borgward,

Ford und Volkswagen, wobei der VW T1 dank Einbauten von Westfalia schnell den Markt dominierte – Stichwort «Bulli». Danach wuchs die Industrie mit Aufbauten auf NF-Chassis schnell, zuerst in den Vereinigten Staaten und in der Folge in Europa. Den Durchbruch schafften die Reisemobile gegenüber Wohnanhängern in Europa zaghaft dank des ersten direkteingespritzten Diesels von Ford 1985 und danach mit dem direkteingespritzten Turbodiesel von Fiat explosionsartig. Die selbstfahrenden Wohnungen waren keine Schlangenfänger mehr. 1985 beschleunigte ein 3,5-Tonnen-Transit mit 68 PS in etwa 25 Sekunden von 0 auf 80 km/h, heute schafft es ein moderner Turbodiesel mit Alkovenaufbau in rund 12 Sekunden. Wohnmobilhersteller in Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Slowenien und Spanien wachsen heran, und werden zum Wirtschaftsfaktor. Per 2019 kommt es zu einem Hype, der während Covid 19 zusätzlichen Auftrieb erhielt. Zurzeit leben die Caravanhändler mit Lieferfristen; theoretisch ein Idealzustand.

47
Prozent

Zuwachs
verzeichnete der
Markt gegenüber
dem Vorjahr in
den ersten beiden
Monaten 2021.

Ersatzhotels

Reisemobile sind nicht mehr nur Campingfahrzeuge, sondern wurden vor der Vireninvasion auch zu Ersatzhotels während Events wie Schützenfesten oder Festivals. Die vom Bundesamt für Statistik (Bfs) als «Wohnwagen» geführte Rubrik wird klar vom VW California angeführt. Dieses knapp fünf Meter lange, 1,95 Meter breite und 1,99 Meter hohe Auto hat während Covid 19 zusätzlichen Aufwind bekommen und wird nun häufiger als Erstfahrzeug genutzt. Bei den «richtigen» Wohnmobilen bleibt Fiat mit dem Ducato der wichtigste Chassis-Lieferant gefolgt von Mercedes mit dem Sprinter und Ford mit dem grossen Transit.

Seit Beginn des dritten Jahrtausends hat sich die Kategorie-Nachfrage (siehe Kasten) markant zu Gunsten der Vans verschoben. Auch innerhalb der Aufbauten gab es Verschiebungen. Während bis 2000 die Alkovenmodelle dominierten, spielen diese nun eine Nebenrolle. Jeder dritte Wohnmobilster wählt einen Teilintegrierten, fast die Hälfte einen Van.

Text: Jürg Wick

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

Unterhalt & Reparatur
(alle Marken)



benimar



PÖSSL
ROAD CAR



RANGER
unique - 4x4



DREAMER
by WILLEMIN



stylevan
EMOTION



CAMPSTER
VANSTER



CROSSCAMP



2021 **Campster**
Vanster

REIMO
VAN-CONCEPT



TOYOTA



FORD



CITROËN



MOVERA

TRIGANO
SERVICE

REIMO
ALLES FÜR CAMPER, REISEMOBILE
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



Lager Wohnmobile: 2020 war für die Branche ein Rekordjahr und das setzt sich 2021 fort.



Lager Wohnwagen: Die Wohnwagen-Zulassungen stagnieren.

Reisemobilproduktion nach Aufbauart

Bauart	2019	2013	2006	2000
Serienkastenwagen ausgebaut (Van)	45,1 %	35,7 %	22,9 %	19,0 %
Teilintegrierter Aufbau	32,3 %	36,4 %	35,0 %	11,5 %
Integrierter Aufbau	14,9 %	0,5 %	21,1 %	22,5 %
Alkoven-Aufbau	7,1 %	7,0 %	20,5 %	46,9 %
Pick-up oder Spezialaufbauten	0,5 %	0,4 %	0,5 %	0,1 %

Quelle: CIVD, Produktion

Neuzulassungen Wohnmobile / Wohnwagen in der Schweiz

Jahr	Wohnmobile	Wohnwagen	Total
2016	4042	1573	5615
2017	4491	1607	6098
2018	4441	1646	6087
2019	5317	1616	6043
2020	6691	1626	8317

Quelle: Caravaning Suisse

Angesagte Trends

CARAVAN-TRENDS Das mobile Eigenheim noch schöner und individueller gestalten. Doch was sind die derzeit angesagtesten Trends am Markt?



In den Wohnwagen hat man erste Rundsitzgruppen und zentrale Längsbänke gesehen. Lounge mit Längssitzbank im exklusiven Carthago Integrierten ...



... oder Längssitzbänke im günstigen Rimor Alkoven ...



... und im teiltintegrierten Chausson sind im Trend.

Die Caravan-Zulassungen verharrten auf überschaubarem Niveau, folgen aber den Trends der Reisemobile, zum Beispiel schon länger mit der Möglichkeit, Flachbildschirme installieren zu können, teilweise mit einem im Wohnbereich und den zweiten im Schlafzimmer.

Die Jungen zücken in den Etagenbetten ihr Smartphone und bleiben

so informiert. Die Küchen werden mit klappbaren Rüstflächen praktikabler, viele Kühlschränke wachsen über das heimatische Format hinaus. Mit schwenkbaren Spülen wird mehr Bewegungsfreiheit beim Duschen geschaffen.

Längsbank-Sitzgruppe

Neu gibt es einen Trend hin zu Doppelsofa-Lösungen, womit man mehr

Raumkomfort beim Zusammensitzen genießt, aber einen erschwerten Zugang zur Fahrerkabine in Kauf nehmen muss. Auch bei den Wohnwagen deutet sich eine neue Ausrichtung an. So hat man während der letzten Messen erste Rundsitzgruppen sowie zentrale Längssitzbänke gezeigt.

Generell geht es eher weg vom Wohnmobil mit separatem Aufbau und bis zu 2,3 Meter Breite hin zu den Vans mit wenig mehr als zwei Metern Breite. Fast alle bekannten Caravan-Hersteller haben diese Bauweise im Angebot. Basierend auf den Vans von Ford, Mercedes, Renault, Stellantis und VW auf Basis der Kastenwagen von Kompakt bis Jumbo-Van wächst das Angebot ins Unendliche. Die «Ersatzhotels» für Events finden Zuspruch; möglichst viele Betten auf kleinem Raum. Umgekehrt werden die einst zu frugalen Wohnmobilen ausgebauten Vans luxuriöser für Paare, die sich ein «echtes» Wohnmobil nicht antun wollen.

So gibt es Vans, die absolut winterfest isoliert sind. Klimaanlage



Flachbildschirm: Sie gehören längst zum Standard-Zubehör in Campingfahrzeugen.



im Fahrerhaus ist gesetzt. Optional ist sie zusätzlich für den Wohnbereich erhältlich. Aber mehr Zuladung bieten die zu Wohnmobilen ausgebauten Vans meistens kaum. Die Nutzlast bleibt das herausfordernde Thema, sofern sie die Kunden mit PW-Ausweis und maximal 3,5 Tonnen bedienen wollen. Darü-

ber, bei den Fahrzeugen mit Lastwagen-Chassis, sind Waschmaschinen, Tumbler, elektrische Cheminés und Unterflur-Garagen für den Ausgeh-Roadster möglich.

Getriebe-Automatik

In diesen Riesen chauffiert man längst automatisch, was sich in der

Schweiz, auch bei den 3,5-Tonnen-Fahrzeugen durchzusetzen scheint. Kompakt-Vans wie Ford Nugget, Mercedes Marco Polo oder VW California werden schon mehrheitlich mit Automatik geordert. Sie kommt auch vermehrt in den grossen Wohnmobilen in die Mietwagen-Flotten.

Text: Jürg Wick

**Panoramadach:
Ohne will der
Wohnmobilst
nicht mehr
verreisen**

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



caravaningsuisse

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

**Alle Informationen und
Mitgliederverzeichnis unter:**
www.caravaningsuisse.ch

f www.facebook.com/caravaningsuisse



Campingkultur

BRANCHE: Bantam Camping Die Nummer 1 im Camping- und Caravaning in der Schweiz, Bantam Camping, ist seit ihrer Gründung in den 1950er Jahren stets erfolgreich geblieben. Welches Geheimnis steckt dahinter?



Auf einer Fläche von über 20 000 m² in Hindelbank bietet die Nummer 1 im Camping alles was das Herz begehrt

Gegründet von der Firma Schwob, die Pfadizelte herstellte, erfuhr Bantam seit der Übernahme durch die Familie Wankmüller eine bedeutende Expansion auf beiden Seiten der Saane. Angefangen mit Zelten, dann Wohnwagen und Faltcaravans Ende der 70er Jahre, kamen in den 1980er Jahren mit die Marken Bürstner und Hymer die ersten Reisemobile dazu. Seither bietet der Campingspezialist ein umfangreiches, umfassendes Sortiment, das online und an den drei Standorten des Unternehmens verkauft wird: Hindelbank ist mit über 20 000 m² das grösste Zentrum in der Deutschschweiz – zusammen mit Urdorf (10 000 m²). Und mit Etagnières führt Bantam einen weiteren Standort in der Westschweiz.

Eine grosse Ausstellung

Bantam – im Boxsport bedeutet dies Federgewicht – stand früher für ein leichtes und haltbares Zeltmaterial. Heute ist ein Besuch an



Fotos: Alain D. Boillat



Der Zubehörladen bietet auf 3000 m² alles was man zum Camping benötigt.



Grosse Auswahl in allen Bereichen des Shops.

einem der drei Bantam-Standorte in Hindelbank, Urdorf oder Etagnières ein echter Augenöffner. Die Zubehörläden und Werkstätten (die durch einen Neubau in Hindelbank erweitert wurden) ergänzen das Angebot von rund 400 meist neuen Lager- und Verkaufsfahrzeugen in der ganzen Schweiz. Die Mietflotte 2021 umfasst zudem rund 100 Fahrzeuge.

«Der Kunde will sich wie zu Hause fühlen», sagt Dan Wankmüller, Direktor von Bantam Camping. «Dafür geht nichts über einen Besuch vor Ort. Wir wollen eine umfassende Auswahl bieten und sind besonders daran interessiert, unseren Kunden die besten Produkte und Dienstleistungen anzubieten. Das tun wir, weil wir uns Zeit nehmen und ihre Bedürfnisse verstehen.»

Wachsende Leidenschaft

Als Partner par excellence für alles, was mit Camping zu tun hat - vom Kauf der Campingausrüstung bis

hin zum Qualitäts-Kundendienst durch laufend geschulte Fachleute - bleibt Bantam stets seinem Credo treu: die Liebe zur Natur und zur Flucht aus dem Alltag zu vermitteln. «Als ich vor 14 Jahren mit meinem Vater anfang zu arbeiten, hatten die Leute das Bild vom Camping als billige Alternative zum Hotel. Diese Ansicht hat sich komplett geändert: Heutzutage ist es nicht mehr kitschig, campen zu gehen. Junge Leute interessieren sich dafür und Natur, Weite und Freiheit sind cool geworden.»

Michael Sterk, der für die Standorte Hindelbank und Urdorf verantwortlich ist, stimmt dem zu. «Seit Beginn der Pandemie spüren wir eine erhöhte Nachfrage von Neueinsteigern, welche Camping als neue Urlaubsform für sich entdeckt haben.

Diese kaufen am Anfang tendenziell eher etwas günstigere Fahrzeuge. Auch sind darunter besonders Familien mit Kindern. Zu den Neu-

einsteigern gehören aber auch Paare, die noch einige Jahre Arbeiten dürfen, bevor sie den wohlverdienten Ruhestand erreicht haben.»

Schweizer Marke

Um allen Anforderungen optimal gerecht zu werden, verfügt Bantam über eine eigene Fahrzeugmarke. «Im Vordergrund steht bei vielen, die Campieren neu entdeckt haben, neben dem passenden Fahrzeug auch eine möglichst kurzfristige Verfügbarkeit desselben», erklärt Michael Sterk. «Wohingegen die «Wiederkäufer», die das zweite, dritte (oder x-te) Campingfahrzeug kaufen, ihr neues Fahrzeug ganz nach ihren speziellen Wünschen konfigurieren und darauf auch gerne neun Monate oder länger warten, bis es geliefert wird. Für Erstkäufer hat Bantam deshalb einige komplett ausgestattete Sondermodelle, die in grösseren Stückzahlen sofort verfügbar sind. Dazu kommt, dass unsere Kunden bei Bantam

Bantam Hindelbank

Kirchbergstrasse 18
3324 Hindelbank
034 411 90 90
www.bantam.ch
info-hindelbank@bantam.ch

Bantam Urdorf

Heinrich Stutz-Str. 4
8902 Urdorf
044 777 00 00
www.bantam.ch
info-urdorf@bantam.ch

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag:
8h30-18h30
Samstag:
9h-17h



In der Eigenen Werkstatt werden Umbauten oder Reparaturen erledigt.



Die Zeltausstellung umfasst über 1500 m².



Elektroarbeiten werden auch vor Ort von den Mitarbeitern erledigt.

auch einen Fahrzeug-Komplett-Service erhalten. D.h. wir bieten alle Service-Arbeiten nicht nur am Aufbau, sondern auch am Motor und Fahrgestell an, so dass unsere Kunden nicht mehrere Service-Stellen anfahren müssen.»

Auch auf Caravans liegt angesichts des Wohnmobil-Booms ein wichtiges Augenmerk. «Seit vielen Jahren sind die Verkaufszahlen in Europa für Wohnwagen relativ stabil, in manchen Regionen sogar rückläufig. In der deutschen Schweiz verkaufen wir Wohnwagen noch immer sehr gut und auch jene, die das Campen eben erst entdeckt haben, sind daran interessiert. Speziell junge Familien finden an dieser Urlaubsform immer mehr grossen Gefallen. Für diese Zielgruppe haben wir ein grosses Angebot an Caravans mit Kinderbetten. Da der Occasionsmarkt für solche Wohn-

wagen zum einen überschaubar ist und zum anderen die Occasionsfahrzeuge zum Teil überteuert sind, erleben wir in diesem Segment einen besonders grossen Zuspruch.»

Und wenn noch Zweifel vorhanden sind? «Nehmen Sie sich die Zeit für ein Gespräch mit unseren Fachberatern, die Sie nach Ihren Wünschen und Bedürfnissen beraten werden. Wenn Sie sich nicht sicher sind, welche Fahrzeugkategorie die beste ist, kann es eine gute Idee sein, eines zu mieten, um letzte Zweifel zu beseitigen», sagt Dan Wankmüller.

Erfolg in der Zukunft

Um die Führung zu behalten, reicht es nicht aus, einige Jahrzehnte lang ein Pionier gewesen zu sein, sondern es gilt, der Zeit voraus zu sein. «Wir waren zum Beispiel die ersten, die einen eigenen Katalog

für Campingzubehör und den ersten Online-Shop in diesem Bereich in der Schweiz erstellt haben», sagt Wankmüller. «Wir bieten auch ein komplettes Angebot an Freizeitfahrzeugen zur Miete mit 24-Stunden-Betreuung und unbegrenzter Kilometerzahl.»

Seit der Covid 19-Krise hat Bantam-Wankmüller seine Online-Bestellungen versechsfacht. Dieser Erfolg begeistert das gesamte Unternehmen: «Der Kundenstamm wird immer breiter, sowohl was das Alter als auch was das Budget angeht. Die Menschen wollen dazu auch viel öfter lokal und verantwortungsvoller konsumieren. Sie können so ihr schönes Land und ihren Freiheitsdrang wiederentdecken und können gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Ökologie minimieren.»

Text: Gilles Rossel



Nichts ist unmöglich

TEST: VW CADDY CALIFORNIA VW ist bekannt dafür, jede vermutete Autonsche zu besetzen. Jüngstes Beispiel ist der neue Caddy California.

Es gibt eine Lücke im Caddy-Programm. Vierradantrieb in Verbindung mit Automatik fehlt noch. Es geht um das Camping-Fahrzeug Caddy California. Ist schon der originale California basierend auf dem VW Transporter für ein Wohnauto ziemlich minimalistisch, beschränkt sich der kleine Bruder – der 4,5 Meter lange Caddy – auf weniger als das Wesentliche.

Die Basis bildet ein Konzept, wie es auch von anderen Herstellern angeboten wird. Diese überlassen ihnen die Hochdachkombis, um ein Auto mit Schlafgelegenheit zu kreieren – beispielsweise Reimo. Autos à la Caddy oder Kangoo sind die familientauglichsten oder raumeffizientesten überhaupt und fahren PW-mässig. Auch der Caddy dirigiert sich vergnüglich, handlich, akzeptabel gefedert und auf Wunsch automatisch. Generation IV muss man freilich – wie andere jüngst auf den Markt gekommenen VWs – vorwerfen, dass die Digitalisierung der Bedienung zu weit getrieben wurde.

Breite Palette

Den Caddy Camper gibt es als 1,5-Liter-Benziner mit 114 PS sowie als Zweiliter-Diesel mit 75, 102 und 122 PS – Letzteren auch als 4Motion.

Ein Automat steht überdies für den Benzin- und den 122-PS-Diesel bereit. Das Menü ist auch mit längerem Radstand als Maxi bestellbar.

Miniküche

Hinten findet sich das 1,98 Meter lange Klappbett. Bei nur 1,07 Meter Breite, muss man sich sehr liebhaben um zu zweit zu nächtigen. Zusammengefaltet verkürzt sich die Liege auf ein Drittel und liegt dann über dem Kofferraum. An der linken Laderaumwand unter dem Bett angebracht ist die Miniküche, bei geöffneter Heckklappe nach hinten ausziehbar, mit Einflammenkocher inklusive Windschott.

Das Konstrukt umfasst einen Besteckkasten sowie etwas Stauraum. Mit der Küche ist der Caddy als Wohnmobil zugelassen. In einer Un-

terhängetasche sind daneben Campingtisch und zwei Klappstühle untergebracht.

Optional ist ein Zeltsystem erhältlich, das an das Auto angehängt wird oder freistehend nutzbar ist. Auf Wunsch kann die Flutterbehausung um eine Schlafkabine erweitert werden. Zwei Personen nächtigen in diesem Fall im Auto, zwei im Zelt. Begehrbar ist der Wagen nicht, und ohne zusätzliche Kanister existiert keine Wasserversorgung.

Vor der Bestellung raten wir unbedingt dazu, das Konstrukt bei einem Händler anzusehen. Schliesslich soll einem der Caddy California auch als Alltagsfahrzeug dienen. Campen stellt sich die Frage, ob alles, was möglich ist, auch realisiert werden muss.

Text: Jürg Wick

Fazit:

➤ Caddy okay, Prinzip California okay, aber die Verbindung erschliesst sich nicht jedem. Für kurzweilige Ausflüge, wie beispielsweise an Openair-Veranstaltungen, eignet sich der Caddy California. Längere Ausflüge sollte man lieber dem California 6.1 überlassen.



Tête-à-tête: Ein Tisch und zwei Stühle sind in einer Extratasche im Heck untergebracht.

Fotos: Vesa Eskola

VW Caddy California

R4-Turbodiesel, 1968 cm³,
90 kW/122 PS, 320 Nm bei 1600/min,
Vorderradantrieb, 7-Gang-DSG,
Verbrauch 5,6 l/100 km, Tankinhalt 40 l,
0–80 km/h 8,5 s, Spitze über 180 km/h,
L/B/H 450/186/182 cm, Radstand 276 cm,
Leergewicht 1825 kg,
Gesamtgewicht 2250 kg,
max. Anhängelast 1500 kg.

Ausrüstung Wohntrakt:

Gasflaschenbox 1,9 kg, Einflammenko-
cher, Fahrzeugheizung und -Klimaanla-
ge, 2 Campingstühle, Campingtisch.

Preis ab 32 330 Franken

Testwagen 40 763 Franken

FAHRZEUGLIEFERANT:

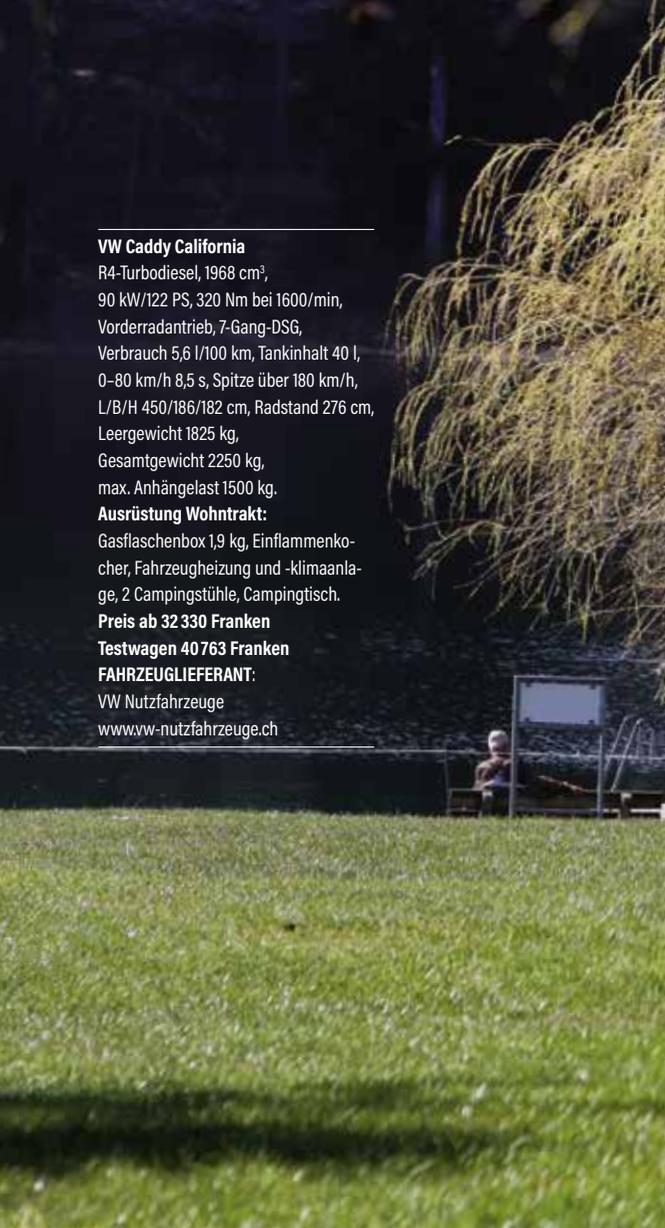
VW Nutzfahrzeuge
www.vw-nutzfahrzeuge.ch



Ganz normal: Bedienkonzept nach VW-Standard – mit allen Vor- und Nachteilen.



Familie: Klapp(spiel)tische und Fächer für den Krimskrams, für Kleinfamilien gehts.



Robust: Gasflaschenfach an der Rückseite der Küche.



Umbau: Einige koordinierte Handgriffe sind nötig, um das Lattenrostbett auszuklappen.



Kocher: Mehrgänger gibts keine, aber für eine Rösti zum Znacht oder den Kaffee zum Zmorge reicht das Gasrechaud. Darunter bietet eine Schublade Platz für Geschirr und Vorrat.



Diskret: Den Camper sieht man dem Caddy California nicht an, in manchen Momenten ist dies ein Vorteil.

Beinahe Idealmasse: Der Nugget ist 4,97 Meter lang, 1,99 Meter breit und 2,07 Meter hoch.



Kompakt und luftig

TEST: Westfalia Nugget Custom Der Nugget von Ford ist eine Alternative zum California von VW. Erst recht seit er auf dem kompakteren Transit Custom basiert.

Nuggets baut Westfalia bereits seit 1988 bis 2016 auf dem grossen Ford Transit. Dann wurde der «Edelsteinklumpen» zielgenauer auf den California angepasst, in dem das Konzept auf den kompakteren Transit Custom übertragen wurde. Ein leichtes Nutzfahrzeug, das sich europaweit besser verkauft als der VW-Transporter. Dieser Erfolg wird dem Nugget gegenüber

dem California kaum gelingen, weil er erstens die Aussenhöhe von zwei Metern marginal überschreitet und weil er zweitens vor allem in der Schweiz, anders als der grosse Transit, nicht mit 4x4-Antrieb lieferbar ist.

Heckküche

Das California-Prinzip wurde, wie 1988 der erste Nugget, von Westfalia entwickelt, seit einigen Jahren

aber von VW produziert. Wo die Aussenhöhe unter zwei Metern kein Kriterium ist, stellt der Ford mit knapp unter fünf Metern Aussenlänge eine gelungene Alternative zum Leader dar, der ebenfalls als Erstauto passt – sowohl technisch als auch wohnmobilstisch. Wie der Konkurrent hat der Ford kein WC, lässt sich jedoch dank des separaten Küchenabteils mit einer Kassettoilette bestücken.

Der Nugget-Grundriss ist wohlicher als im VW. Funktionsschliff und Machart sind professionell. Die Umbauten verlangen beim ersten Versuch einen Blick in die Bedienungsanleitung, funktionieren dann einwandfrei. Das gilt ebenfalls für das händische Aufstellen des Dachs. Optional oder in der teuersten Version serienmässig geht das bei VW elektrisch. Das aufstellbare Hochdach in beiden Versionen ermöglicht aufrechtes Gehen, zudem ist im Deckel eine klappbare Doppel-Liege angebracht. So kann man zu zweit sommers ohne Bettenumbau leben.

Dass im Nugget auf praktischer gleicher Aussenlänge quasi ein zweites Zimmer mit der Küche und zahlreichen Kästen sowie ein zwei Meter langes Doppelbett möglich

Westfalia Nugget/ FT Custom

R4-Turbodiesel, 1996 cm³, 125 kW/170 PS, 405 Nm bei 1500–2400/min, Vorderradantrieb, 6-Stufen-Automatik, Testverbrauch 8,7 l/100 km, Tankinhalt 70 l, 0–80 km/h 9 s, Spitze 173 km/h, L/B/H: 497/199/207 cm, Radstand 293 cm, Innenbreite ca. 195 cm, Leergewicht 2668 kg, Gesamtgewicht 3240 kg, max. Anhängelast 2150 kg.

Ausrüstung Wohnkabine: 2 Bordbatterien AGM 12V, 190 Ah, HD-Alternator; Gasflaschenbox 2,5 kg, Zweiflammenkocher, Kühltruhe 40 l, Standheizung, Spüle, Warmwasserboiler; Frisch- und Abwassertank je 41 l, Aussendusche, 2 Campingstühle, Tisch und Markise.

Preis Testwagen (MY 2021, 185 PS)

68 882 Franken
FAHRZEUGLIEFERANT:
www.ford.ch



Nugget- Alleinstellungsmerkmal: Heckküche mit viel Rüstfläche.



Dinette: Sie ist so gross und bequem, wie in einem «richtigen» Wohnmobil.



Clever: Die Füsse der Bettverlängerung liegen unter der Spüle und dem Kocher.

sind, erklärt sich über die Liegeverlängerung. Sie reicht unter den Küchenblock mit Zweiflammkocher und Spüle. Clever und keineswegs störend ist die Bettstatt komfortabel und wie jene im ersten Stock mit Leseleuchten ausgestattet. Das Camperleben spielt sich sowieso meistens im Freien ab. Die Markise ist im Westfalia-Ford serienmässig, ebenso ein Campingtisch mit zwei Klappstühlen – alles in der Heckschwungtür deponiert.

Meistens draussen

Punkto Fahreigenschaften und Leistung gibt sich der 170 PS starke Transit Custom keine Blöße. Der Turbodiesel ist innen als Selbstzünder nicht mehr zu erkennen und dessen Verbrauch von 8,7 l/100 km

ist top. Das über 400 Nm starke Drehmoment geht ziemlich in die Reifen, sodass man für die 130-PS-Variante plädieren kann. Und da es eine 190 PS starke California-Variante gibt, liefert Ford nun auch einen 185-PS-Nugget. Das sechsstufige Wandler-Getriebe erledigt den Job effizient. Trotz der präzisen Ford-Schaltung bestellen die Händler den Nugget fast ausschliesslich mit Automatik.

Der California ist das kompaktere Alltagsfahrzeug, der Nugget der luftigere Camper. Als Nugget Plus bekommt er ein festes Hochdach, und als Nugget L2 mit 3,3 Meter Radstand Raum für ein festes WC im Heck. Dieser verlangt dann aber nach einem grösseren Parkfeld.

Text: Jürg Wick



Hell: Aussicht auf alle Seiten in der oberen Bettstatt.

Ford Transit Custom Nugget



Tageskonfiguration



Nachtkonfiguration

Ford Transit Custom Nugget plus



Tageskonfiguration



Nachtkonfiguration

Fazit:

➤ *Der Ford Nugget ist eine schlüssige Alternative zum üblichen Angebot an Vans. Er bietet innen viel Bewegungsfreiheit, ist funktionell eingerichtet und situativ selbst als Erstauto tauglich – das alles zu einem fairen Preis.*



Festes Hochdach: Der Nugget ist, wie andere Kompaktvans, auch mit festem Hochdach lieferbar. Wegen der Aussenmasse lassen sich diese Fahrzeuge ebenfalls als Erstauto nutzen und problemlos auf öffentlichen Parkplätzen abstellen. Zu Versionen mit festem Hochdach raten wir aber nur, wenn dafür ein fester Abstellplatz gesichert ist, wo man mit dem Auto die Mitbewohner nicht durch Sichtbehinderung belästigt. Auf öffentlichen Parkplätzen in Wohnquartieren haben Hochdachvans länger abgestellt nichts zu suchen – auch wenn sie dort nicht verboten sind.



Carado CV 601
Fiat Ducato 2.3
 R4-Turbodiesel, 2287 cm³,
 88 kW/120 PS,
 320 Nm bei 1400/min,
 Vorderradantrieb,
 6-Gang-Getriebe,
 Verbrauch 9,6 l/100 km,
 Tankinhalt 90 l,
 0–80 km/h 11 s,
 Spitze ca. 150 km/h,
 L/B/H 599/205/265 cm,
 Radstand 404 cm,
 Stehhöhe 189 cm,
 max. Innenbreite 190 cm,
 Leergewicht 2930 kg,
 Gesamtgewicht 3500 kg,
 max. Anhängelast
 2000 kg.
Ausrüstung:
 Check-Control-System,
 automatisches Lade-
 gerät, Aufbau-Batterie,
 Gasflaschenbox
 2x7 kg, 2-Flamm-Kocher,
 Kompressor-Kühlschrank
 84 l, Dieselheizung D4,
 el. Druckwasserpumpe,
 Frischwassertank 100 l,
 Abwassertank 90 l,
 einteilige Nasszelle mit
 Dusche, Thetford-
 Kassettentoilette.
Preis ab 39 890 Franken
FAHRZEUGLIEFERANT:
 Garage Heimberg,
 6072 Sachseln,
www.garageheimberg.ch

Mehr auf weniger

TEST: Carado CV 601 Carado ist eine Günstigmarke des Hymer-Konzerns. Der Van 601 ist ein kompakter Vierschläfer, hauptsächlich für Campen statt Hotel während Events.

Auf knapp sechs Meter Aussenlänge ohne aufstellbares Hochdach offeriert der 601 in Etageeinrichtung zwei Doppelbetten quer im Heck, einen ordentlichen Essplatz, eine Nasszelle sowie den obligaten Küchenblock mit einem 84-Liter-Kühlschrank. Hinzu kommen noch einige Oberschränke sowie ein minimalistischer Kleiderschrank. Mehr braucht der Camper zumindest in der warmen Jahreszeit tatsächlich nicht. Kompromiss: Campingmöbel müssen unterwegs auf den Liegestätten lagern, da der «Kofferraum» dafür nicht ausreicht. Velos passen an das zweiteilige Heckportal.

Abgesehen von der schmalen Aussenbreite ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Vans. Zumindest die kurzen schultern meistens etwas mehr Nutzlast als die konventionellen Wohnmobile mit separatem Aufbau. Deshalb fahren sich die Vans handlicher. Im Carado 601 ist man zu zweit in der Bewegungsfreiheit kaum eingeschränkt, zu viert möchte das nicht jeder erleben. Die Drehsessel im Fahrerhaus lassen sich einfach umdrehen. Sitzen vier Personen am Tisch, kann man die Tischfläche verdoppeln, doch dann wird es eng. Während der Evaluation sollte man dies checken, besonders wenn ein Hund dabei ist.

Die Machart ist schlicht, seriös und passgenau. Bis auf die Tür zur Nasszelle, da kann Nachjustieren helfen, damit es nicht mehr schepert. Die Ausstattung geht über das Minimale hinaus, umfasst eine offene Garderobe und Handtuchhalter im WC. Die serienmässige Tritstufe (elektrisch) wäre nicht unbedingt nötig.

120 PS reichen

In einem Van à la Carado 601 reichen die 120 PS des Ducato völlig. Mehr Power geht, wegen des starken Drehmoments des Turbodiesels, zu Lasten des Reifenprofils. Mit dem neuen Neungang-Wandlerautomaten raten wir zur 140-PS-Version. Der 170-PS-Ducato ist dann etwas für die kräftig im Wind stehenden Alkoven-Wohnmobile. Selbst der 120-PS-Ducato zieht im sechsten Gang an Autobahnsteigungen schön hoch. Treibstoffersparnis darf man gegenüber den stärkeren Motorisierungen aber nicht erwarten.

Text: Jürg Wick

Fazit:

» Der Grundriss des Carado 601 ist weniger Ferienauto, sondern eher Ersatzhotel über ein Wochenende. Damit bleibt er als Mietwagen interessant. Die Hymer-Van-Abteilung hat acht verschiedene Baureihen mit Aussenlängen von 5,4 bis 6,2 Metern im Programm.



Platz: Bequem zu zweit, eng zu viert.



Reicht: Zweimal zwei feste Schlafstellen, kleiner Kofferraum.



Fast food: In der Küche wird's eng.

California-Konkurrent

TEST: Hanroad Trek 4 Mit Hanroad gelangt eine weitere Campingbus-Marke zu uns. Der Importeur möchte sich ein Stück vom California-Kuchen abschneiden.

Fotos: Jürg Wick



Vielseitig verwendbar: Der Tisch lässt sich auch im Freien aufstellen.



Hanroad Trek 4: 4,97 Meter lang, 1,95 Meter breit, 1,99 Meter hoch.

Hanroad klingt britisch, die Fahrzeuge entstehen aber in Frankreich und die Marke gehört mittlerweile zur Pilote-Gruppe. Camper-Know-how ist also längst vorhanden.

Der Eindringling in die California-Bastion entspricht im Grundriss exakt jenem Konzept, wie es Westfalia vor Jahrzehnten für den VW Bus entwickelt hat. Also aufstellbares Hochdach mit Liege im Obergeschoss und unten eine verschiebbare Sitzbank, die sich zu einer Schlafstelle umbauen lässt. Links davon der Küchenblock mit Spüle und Kühlschrank. Wie im VW gibt es kein WC. Unter der Sitzbank warten zwei grosse Schubladen auf Befüllung. In zahlreichen Kleinablagen hinter Rollläden lässt sich Kleinzeug verstauen. Die Handhabung des Aufstelldachs geschieht, ebenso wie die Verwandlung der Parterremöbel in eine Bettstatt, zu zweit easy, allein schwieriger und komplizierter.

Hanroad weist auf einige bessere Zahlen im Vergleich zum California hin: Wasservorrat +36 Liter, Kühlschrank 49 statt 42 Liter, Bettenbreite unten 120 statt 113 Zentimeter. Ein Alltag mit einem Hanroad Trek wird sich ähnlich abspielen, wie mit dem VW und man kann ihn praktisch uneingeschränkt als Erstauto nutzen.

Renault-Basis

Das Wohnmobil-Inventar ist in den verblechten Renault Trafic gezim-

mert. Im Testwagen inklusive eines 145 PS starken Zweiliter-Turbodiesels in Kombination mit dem sechsstufigen DSG. Eine nervenschonende, geräuscharme Angelegenheit, kombiniert mit einer komfortablen Fahrwerksabstimmung. Der Diesel hängt leicht phlegmatisch am Gas, aber Dampf ist auch vollgepackt genügend vorhanden. Sympathisch wird das steil angeordnete Lenkrad wahrgenommen, das ist fast PW-Feeling. Wermutstropfen sind die für Fading anfälligen Bremsen. So fühlt es sich beim Drauftreten wie Pudding unter dem Pedal an. Wahlweise gibt es den Treck als XL mit

40 Zentimeter längeren Radstand für mehr Kofferraum.

Summa summarum ist der Trek 4 quasi eine «Aldinative» zum Bestseller, der einiges an Mehrausstattung zum günstigeren Preis bietet.

Text: Jürg Wick

Fazit:

➤ *Der Hanroad Trek 4 ist eine komfortable Alternative zum VW California. Er ist zwar etwas weniger perfektionistisch, aber bietet mehr Standardausstattung. Und man trifft ihn nicht an jeder Ecke.*

Hanroad Trek 4 / Renault Trafic 145 PS
R4-Turbodiesel, 1997 cm³, 107 kW/145 PS, 350 Nm bei 1500/min, Vorderradantrieb, 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Testverbrauch 8,5 l/100 km, Tankinhalt 80 l, 0–80 km/h 9,5 s, Spitze 175 km/h, L/B/H 499/195/199 cm, Radstand 309 cm, Stehhöhe bis 210 cm, Innenbreite ca. 185 cm, Leergewicht 2265 kg, Gesamtgewicht 2835 kg, max. Anhängelast 1865 kg.
Ausrüstung Wohnkabine: AGM-Aufbau-Batterie 12V, 105 Ah; Gasflaschenbox 2,75 kg; Zweiflammenkocher, Kühlschrank 49 l; Dieselheizung, Spüle, Warmwasserboiler; Frischwassertank 60 l, Abwasser 35 l; Aussendusche, Campingtisch.
Preis 61700 Franken
FAHRZEUGLIEFERANT: Bantam Camping, 8902 Urdorf, www.bantam.ch



Heckschwingtür: der Kofferraum und zwischendurch die Bettenverlängerung.



Übernommen: Der seitliche Küchenblock, wie er von Westfalia erfunden wurde.

Aus den Bergen

PREMIERE: Capricorn Trucks Campers Ein Umbau, egal von welcher Art, erfordert immer eine gewisse Kompetenz und Erfahrung. Diese beiden wichtigen Faktoren bringen René Veraguth und sein Team von Capricorn Trucks auf alle Fälle mit. Wichtige Gründe die dazu beitragen, dass seine Projekte «Gian» und «Giachen» nur erfolgreich werden können.

In der Szene ist die Marke Capricorn Trucks mittlerweile fast allen ein Begriff. Vor allem bei uns in der Schweiz begegnet man immer öfters einem in der Surselva umgebauten Busse oder Pick-ups. Die Umbauten sind sehr beliebt, Zeit für René Veraguth, mit ihnen in die nächste Runde zu gehen. Die beiden Modelle Gian und Giachen bringen Neuerungen ins Repertoire; er gewährt uns einen spannenden Blick hinter die Kulissen.

Der Unterschied

Was die Modelle unterscheidet erklärt Veraguth gerne: «Es gibt durchaus viele Differenzen zwischen den beiden Versionen. Bei Gian handelt es sich um einen funktionellen und einfachen Zweiplätzer mit fixem Bett und Schrank, Giachen wird ein praktischer Fünfplätzer mit originalem VW-Schlafdach / oder SCA-

Schlafdach.» Das Modell Gian wird für alle Draufgänger spannend: «Er wird der optimale Offroader. Weniger Gewicht durch die fehlende Rückbank und optimal fixierte Möbel wegen des gewonnenen Platzes machen ihn zum praktischen Alleskönner», wie Veraguth weiter erklärt.

Die Basis der Busse spielt bei einem Umbau keine Rolle. Es werden natürlich auch Occasionen nach Kundenwünschen individualisiert und verändert. Möchte man jedoch einen Neuwagen umbauen lassen, bestellt man diesen am besten zusammen mit den Profis. «Unnötiges kann so weggelassen werden, wenn wir es sowieso ausbauen, wird es nicht benötigt, und Geld kann bei der Anschaffung gespart werden.»

Made and tested in Graubünden

Die ganzen Umbauten werden auf Qualität und Standhaftigkeit ge-

prüft. Das verbaute Material muss natürlich diversen Strapazen standhalten. Um dies möglich zu machen, arbeitet Capricorn Trucks nur mit Kollegen aus der Umgebung. Die Schreinerei Camathias in Laax produziert beispielsweise die Möbel. So können auch kurzfristige Änderungen am Prototypen gemacht und spontane Sitzungen einberufen werden. Auch für die bereits erwähnten Kundenwünsche gibt es keine Grenzen: «Wir haben schon die verschiedensten Anfragen erhalten. Holz von Bäumen aus der Region oder Leder von Tieren aus der Surselva, wir haben schon ganz spannende Nachfragen erhalten», meint René.







Wo die ganze Magie passiert: In der Laaxer Schreiner werden in Zukunft alle Möbel hergestellt, von Hand selbstverständlich.



Praktisch: Für die grössere Matratze ist der Lattenrost einfach ausziehbar.



Handarbeit: Die bequemen Sitze hat ein Mitarbeiter von Hand bezogen.



Wird noch ersetzt: Der bisher eingebaute Boden entspricht den Vorstellungen von René Veraguth noch nicht ganz.

Die totale Massanfertigung macht den Unterschied für die Kunden. Möbel werden zurzeit entwickelt und getestet, in Zukunft wird es alles von A bis Z im Angebot geben. Die Soundanlage kann durch Freistellung aller Seitenwände neu verkabelt werden und ein besseres Surroundfeeling anbieten. Die Seitenwände werden wärmegeklämt und ein standhafter, wasserabweisender Holzboden eingebaut.

Was noch kommen soll

Die Zukunftsaussichten sehen besonders gut aus. Der erste Prototyp Gian soll in den kommenden Wochen fertiggestellt werden. Giachen wird ebenfalls in den nächsten Monaten hergestellt. Die Nachfrage der Kundschaft ist hoch, die Motivation der Mitarbeiter ebenso: «Wir haben, obwohl noch kein fertiger Bus im Showroom steht, viele Anfragen

bekommen. Auch unsere Mitarbeiter sind Feuer und Flamme für die Projekte. Ich musste ihnen den Feierabend schon aufzwingen», sagt René Veraguth mit einem stolzen Lächeln im Gesicht.

Der von uns im Heft gezeigte Bus wird nach Fertigstellung zur Vermietung bereitgestellt. So können Interessenten sich selber ein Bild vom Produkt aus den Bündner Bergen machen. Die Stromversorgung erfolgt über Solarpanels auf dem Dach. So ist auch der warme Kaffee am Morgen garantiert, egal wo man ist.

Auf den fertigen Bus freut sich René und sein Team am meisten: «Die Idee schwirrt schon länger in meinem Kopf. Durch die Ambition meiner Mitarbeiter und Kollegen ist es eine wahre Freude, die beiden Projekte umzusetzen.»

Text: Dario Fontana

«Meine Lernenden bringen innovative Ideen für die Möbel.»

Beat Camathias



Chausson 627 GA/FT/170 PS
 R4-Turbodiesel, 1996 cm³,
 125 kW/170 PS,
 405 Nm bei 1750–2500/min,
 Vorderradantrieb,
 6-Gang-Automat,
 Verbrauch 10,2 l/100 km,
 Tankinhalt 80 l,
 0–80 km/h ca. 11 s,
 Spitze 145 km/h,
 L/B/H: 699/230/289 cm,
 Radstand 375 cm,
 Stehhöhe 208 cm,
 max. Innenbreite 215 cm,
 Leergewicht 2995 kg,
 Gesamtgewicht 3500 kg,
 max. Anhängelast 2000 kg.
Ausrüstung Wohnkabine:
 Check-Control-System,
 automatisches Ladegerät,
 Bordbatterie 95 Ah;
 Gasflaschenbox 2x11 kg, Zwei-
 flammenkocher, Kühlschrank
 140 l (AES), Heizung ALDE
 4000 W, elektrische Druck-
 wasserpumpe, Frisch- und
 Abwassertank je 105 l, zwei-
 teilige Nasszelle mit Dusche,
 Thetford-Kassettoilette.
Preis 67900 Franken
inkl. CH-Extras und
Lieferungspauschale
FAHRZEUGLIEFERANT:
 Garage du Lion Sàrl,
 2710 Tavannes,
www.garagedulion.ch.

Preisgünstig und effizient

TEST: Chausson 627 GA Ein Teilintegrierter mit Hubbett
in Kombination mit einem grossen Fahrzeug und Automatik.
Ein Mix, der wie beim Chausson zunehmend verlangt wird.

Wir fahren einen knapp sieben Meter langen Teilintegrierten mit zwei längs installierten Einzelbetten im Heck. Das Konzept lässt sich mittig für ein Kind erweitern. Dazu kommt ein elektrisch betriebenes Hubbett über dem Wohnbereich mit Winkelsitzbank. Also ein Fünfschläfer. Mit den drehbaren Sesseln im Fahrerhaus sowie einem Einzelsofa rechts ergeben sich sechs Sitzplätze. Zum Reisen ist der 627 aber nur für fünf Personen zugelassen.

Souveräne Basis

Der Chausson basiert auf dem vorne angetriebenen Ford Transit mit Zweiliter-IDCi-Aggregat und 130 PS. Verkauft wird er vorwiegend mit 170 PS/405 Nm in Verbindung mit dem sechsstufigen Getriebeautomat. Jedes Kilo zählt, deshalb hat Ford den Transit um rund 50 Kilogramm abgespeckt. Er setzt sich mit kommodem Fahrkomfort, zielgenauer Dynamik sowie exzellenten Bremsen in Szene. Und dank der Automatik beschleunigt er zügiger auf 80 km/h als der Handschalter. Für das Scheppern und Klappern kann Ford nichts. Die Geräusche unterwegs sind jedoch nicht auffälliger als in anderen Teilintegrierten.

Der 627 GA bietet 500 Kilogramm Nutzlast – im Vergleich ein guter Wert. Die Serienausstattung erfordert kaum weitere Optionen. Der Round-up fällt erfreulich aus: Einstieg ohne ausfahrbare Trittstufe

38 Zentimeter über dem Grund, Küchenblock vis-à-vis der Dinette, geräumiges Hygieneabteil, grossflächige Ablage über dem Fahrerhaus, seitlich verstellbare und zum Schlafgemach drehbare TV-Installation, beidseitig zugängliche Garage.

Der Franzose bietet kaum Angriffsflächen. Einzig die etwas mickrigen offenen Ablagen oder die fehlende Handtuchhalter im Hygieneabteil sowie die minimalistische Rüstfläche in der Küche muss er sich ankreiden lassen. Mit dem rund 20 Zentimeter längeren 777 GA oder 788 (Kingsize-Bett) bekommt man das famose Raumbad, verliert dafür aber die gewinkelte Sitzbank.

Ecken und Kanten

Saubere Verarbeitungsqualität, Abfalleimer in der Eingangstür. Die Schweizer Ausstattung lässt ausser der nicht serienmässigen, 20 Kilogramm schweren Markise kaum einen Wunsch offen. Im Vergleich zu den spanischen Modellen von Benimar oder den italienischen Rimor, ebenfalls auf Transit-Basis, alle aus dem Trigano-Konzern, sind die Chausson mit Ecken und Kanten etwas rustikaler gezimmert, dafür noch kompletter ausgestattet.

Text: Jürg Wick

Fazit:

➤ *Stimmiges Wohnmobil für ein älteres Paar zum fairen Preis in dem zwischendurch auch Enkel mitreisen dürfen. Der Ford ist sparsam und läuft souverän.*



Gross: Um den klappbaren Tisch passen bis zu sechs Personen.



Bringt Helligkeit: Ein Panoramadach gehört mittlerweile fast zur Standardausrüstung.



Beidseitig zugänglich: die seriös ausgestattete Heckgarage.



Klassiker auf Reisen

TEST: Eriba Touring Troll 530 Eriba-Wohnwagen gibt es seit 1957. Mit dem Hubdach ab 1960 haben sie sich als Ikonen unter den Caravanern eingemeisselt und bleiben unverändert erfolgreich.

Seit 2006 haben die Wohnwagen bei den Caravanern sozusagen die Zwei auf dem Rücken, werden in der Schweiz doch seltener zugelassen als Reisemobile. Eine Konstante bleibt: Der aerodynamisch designte Hänger von Hymer, unter dem die Wohnwagenmarke Eriba segelt, erfreut sich ungebrochener Beliebtheit.

Den Fotos zuliebe ziehen wir den Touring Troll mit einem vorne angetriebenen Basis-Toyota C-HR mit Sechsgang-Getriebe und 1,2-Liter-Motor mit 116 PS. Antipodisch passt der ausgefallene gestylte Toyota irgendwie zur Wohnwagen-

ikonen — Design meets Skulptur. Der Toyota mit Vierzylinder-Benziner darf bis 1300 Kilogramm ziehen, so passt das optimal zum C-HR. Und es ist so: Das leichte Gespann fährt sich fast so, als wäre hinten nichts angedockt. Der Eriba Touring mit seinen 926 Kilogramm Leergewicht benimmt sich dank seiner Stromlinienform in Verbindung mit der Stahlkonstruktion und nur 226 Zentimeter Höhe recht unauffällig am Hacken.

Flexible Höhe

Zum Wohnen wird die Stehhöhe von 195 Zentimeter über das auf-

stellbare Hochdach erreicht. Das Hoch- oder Zurückklappen im Stand ist eine Sache von Sekunden. Seit es die französischen Rapido mit ausfahrbarem Dach nicht mehr gibt, hat Hymer mit dem Eriba Touring wieder ein Alleinstellungsmerkmal, das sich unterwegs positiv bemerkbar macht.

Der Troll 530 ist ein Dreischläfer mit einem festen Doppelbett im Heck. Die heimelige Sitzgruppe vorne lässt sich bei Bedarf in eine weitere Schlafstelle umwandeln. Gesetzt sind mittig der Küchenblock mit Zweiflammenkocher und gegenüberliegend die Nasszelle, die mit vielen Handtuchhaltern und Kleinablage positiv auffällt. Ausserdem gibt es im Troll 530 neben dem obligaten Kleiderschrank und den Oberschränken zahlreiche versteckte, um Kleinzeug abzulegen. Sperriges findet indes unter dem grossen Doppelbett Platz.

Die Machart ist filigran, aber sauber ausgeführt. Das Ganze ist nicht

Eriba Touring Troll 530

Chassis: Rohrrahmenchassis, Längslenkerachse, Antischlingerkupplung, Stützlast 100 kg. L/B/H 579/210/226 cm, Aufbauhöhe 471 cm, Stehhöhe 195 cm, Innenbreite 200 cm, Leergewicht 951 kg, Gesamtgewicht 1300–1400 kg.

Ausrüstung Wohnkabine:

Stromversorgung 12/230 Gasflaschenbox 2 x 5 kg, Zweiflammenkocher, Kühlschrank 70 l, Gasheizung 3,5 kW; Elektroboiler 5 l, Frischwassertank 2 x 13 l, Abwassertank 40 l, einteilige Nasszelle, feststehende Thetford-Kassettentoilette.

Preis ab 23 570 Franken (inkl. Überführung)

FAHRZEUGLIEFERANT:

Bantam Camping, 8902 Urdorf, www.bantamcamping.ch



Passt: Eine Autoskulptur wie der Toyota C-HR trifft die Wohnwagenikonen von Eriba.



Fotos: Jürg Wick



Bequem und noch dazu einladend: die heimelige Sitzgruppe.

billig, aber, so zeigen es die Wohnwagenbestände, offenbar langlebig. Und das spricht von überdurchschnittlicher Qualität.

Verschiedene Grundrisse

Wer nicht bloss auf dem Campingplatz, sondern schon auf der Anfahrt Genuss aufkommen lassen will, wird mit dem Eriba Touring gut bedient. Regelmässig aufgelegte Sonderversionen setzen optische und ausstattungs-mässige Akzente, aber das muss nicht immer sein. Grundrissalternativen mit bis zu vier Schlafplätzen sowie mit geräumigerer Sitzgruppe sind verfügbar.

Text: Jürg Wick

Fazit:

➤ *Teuer, frugal aber klassisch sowie top verarbeitet, wertstabil und herausragend unauffällig am Hacken. Das Eriba Touring-Sortiment reicht von 19 780 bis 79 880 Franken.*



Stehhöhe 195 cm: Das erleichtert das Kochen.



Alles an Bord: «Erwachsene» Sanitärzelle.



Weder Fisch noch Vogel

TEST: Burow Oman Mit Burow tritt ein weiterer Reisemobil-Hersteller und damit eine zusätzliche WoMo-Kategorie auf den Plan. Für Weltreisende gedacht.

Anders als der Tischer-Pick-up mit Aufsetzkabine (ai10/2020), welche auf die Ladefläche aufgeschnallt für verschiedenste Pick-ups brauchbar wird, und als Pick-up genutzt werden kann, verschraubt Burow seine Wohnkabine fest auf dem Chassis des Ford Ranger mit Allradantrieb, der seit Kurzem auch als Fahrgestellvariante lieferbar ist. Pick-up mit offener Ladefläche statt Wohnmobil gibt es beim Burow Oman nicht. So positioniert sich die bayerische Firma aus Mering als Hersteller von Fahrzeugen für Weltenbummler. Anders als mit Aufsetzkabine, benötigt der Burow lediglich einen Abstellplatz, sofern man das Auto als Erstwagen nutzen will. Mit fester Wohneinheit eignet sich der Oman so als Alltagsfahrzeug weniger als ein Pick-up. Aber es geht.

Fahren wir zuerst

Der Burow fährt sich agiler als ein Pick-up mit Aufsetzkabine, ist steifer und frei von den üblicherweise in Wohnmobilen vorkommenden Klappereien. Die Lauf-

he ist mit der Ford-Motorisierung bemerkenswert gediegen. In der 170-PS-Variante wird man nie zum Schlangenfänger, es geht aus den Startpflocken flott voran. Wahlweise ist der Allradler statt mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe mit Zehnstufen-Automatik lieferbar. Sofern man sich auf der Autobahn auf 110 km/h beschränkt, sind trotz des kathedralenmässigen cw-Werts 10 l/100 km Verbrauch realistisch. Im Gelände wirkt sich die festgeschraubte Verbindung positiv aus. Bestiegen wird das Wohnmobil über eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe.

Frugales Innenleben

Uns empfängt im Heck der quer installierte Küchenblock mit vier Schubladen, der Spüle und dem Zweiflammenkocher. Dazwischen finden Köche eine grosse Rüstfläche. Um die Ecke nach vorn geht es in die ausreichend dimensionierte Nasszelle mit Dusche, gutem Stauangebot und drehbarer Toilette. Vorbei an Kühl- und Kleiderschrank gelangt man in die Aufenthalts-

zone. Einen Stock höher nach vorne liegt die Bettstatt über dem Fahrerhaus. Die Schlafstelle lässt sich von einer queren Liegewiese mittels ausziehbarer Verlängerung auf eine Bettstatt mit zwei Einzelbetten längs einrichten, so ragen die Füsse über die schlichte Face-to-face-Dinette hinaus. Das Ganze wirkt frugal-funktional. Und kleine Lederakzente werten das Mobiliar auf.

Es gibt ausreichend offene Ablagen. Unter dem Wohnraum bietet ein beidseitig von aussen zugänglicher, durchgängiger Laderaum Platz für die Campingmöblierung, Skis oder die Golfausrüstung. Der Oman ist weder Fisch noch Vogel, sondern eine trendige Mixtur aus Wohnmobil und Geländegänger.

Text: Jürg Wick

Fazit:

➤➤ *Der Burow Oman ist ein einleuchtendes Konzept für Explorer, sofern man nicht in einem Defender übernachten will. Er ist aber nicht wirklich ein Erstauto, wie es Pick-ups mit Aufsetzkabine sein können.*

Burow Oman Einzelkabine/ Ford Ranger 2.0 TDCi

R4-Turbodiesel, 1996 cm³,
125 kW/170 PS,
405 Nm bei 1500–2400/min,
Allradantrieb,
6-Gang-Getriebe,
Testverbrauch 10,4 l/100 km,
Tankinhalt 80 l,
0–80 km/h 10 s,
Spitze über 150 km/h,
L/B/H: 565/214/295 cm,
Radstand 322 cm,
Innenbreite 190 cm,
Stauraum 590 l
Leergewicht total mit
Fahrzeug/Chassis 2875 kg,
Gesamtwicht 3500 kg.

Ausrüstung Wohnkabine:

80 Ah AGM-Batterie mit
Votronic Battery Charger
Triple, 110–230 V (45–65
Hz weltweit) für Starter-
und Aufbauakku, 12
V/230-V-Elektroanlage
mit FI-Schutzschalter, 25
A Ladewandler (Booster),
Zweiflammenkocher, Kom-
pressor-Kühlschrank 80 l,
Dieselheizung 6 kw,
Boiler 10 l, Gasflaschenbox
2x2,7 kg, einteilige Nasszelle
mit Dusche, Kassetten-WC
Thetford, Frischwasser 100 l,
Abwasser 45 l.

Preis ab 89 600 Franken

FAHRZEUGLIEFERANT:

René Hächler AG,
8912 Obfelden,
www.garage-haechler.ch



**1. Ausreichend:
grosse einteilige
Nasszelle mit
Dusche.**

**2. Küchenblock:
Er ist hinter
dem Eingang,
bevor es in das
Wohnzimmer
geht.**

**3. Schlicht:
Die Dinette mit
grosser Bettstatt.**