



# Vielfältiger Caravan Salon in Bern

## Suisse Caravan Salon 2022

**Der Caravan Salon in Bern startet am 27. Oktober, und es lohnt sich ein Besuch – selbst wenn man kein Camper ist oder werden will. Was in der Szene abgeht, ist sehenswert.**

### Suisse Caravan Salon 2022 27. bis 31. Oktober 2022

**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:** Do. bis Mo. 09:30 bis 18 Uhr (ab 16:00 h freier Eintritt, Freitag bis 20:00 Uhr).

Das Gelände ist behindertengerecht.

**Eintrittspreise:** Erwachsene 15 Fr., AHV, etc. 10 Fr.

Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener gratis, Montagsticket 5 Fr.

Hundehort 5 Fr. pro Halbtage, Hunde sind in der Messe nicht erlaubt.

**Stellplätze:**

Beim Messegelände, Tagesgebühr je nach Länge 20–100 Fr. Übernachtung 40–10 Fr.

[www.suissecaravansalon.ch](http://www.suissecaravansalon.ch)

**E**rneut wird die GIMS (Geneva International Motor Show) kommendes Jahr nicht stattfinden, dafür werden zwei nicht ganz unbedeutende Automodelle schon 2022 in Bern ihre Schweizer Premiere feiern. Offiziell zum ersten Mal kann man auf dem Suisse Caravan Salon den Ineos Grenadier als Plagiat des legendären Land Rover Defender sehen – und auf dem Stand von Ford den neu aufgelegten Bronco. Beide als zum Campen prädestinierte Autos mit Dachzelt.

Dass die Caravaningbranche boomt, ist keine Neuigkeit. Schon vor 2019 ging es nur noch aufwärts. Seit der Pandemie aber extrem. Im Stenogramm: 2019 wurden hierzulande 6933 Wohnwagen und Reisemobile zugelassen – seit 2006 mehr WoMo als WoWa. Letztere stagnieren, die Zulassungen der WoMos explodieren. 2021 waren es 10 197 Campingfahrzeuge: Heisst gegenüber 2019 ein Plus von 47 Prozent. In den zwei Wintermonaten des laufenden Jahres boomte es weiter (+ 14 %). Seither brechen die Auslieferungen zweifellos ein. Statistisch dokumentiert via den Neuzulassungen. Die Verkäufe zeigen weiter nach oben. Wie die

Autohersteller ist nun mit etwas Verzug auch die Caravanbranche von den klemmenden Lieferketten betroffen. Viele Kunden müssen über ein Jahr auf ihren selbstfahrenden oder gezogenen Camper warten. Das hindert die teilweise im Trockenmodus laufende Caravaningindustrie nicht, der Nachfrage entsprechend innovativ zu bleiben.

### Trend zum Van

Während sich die meist teuren integrierten Wohnmobile mit einem Anteil um die zehn Prozent im Markt halten können, haben sich die einst dominierenden Alkoven – Schlafnase über der Fahrerkabine – praktisch vollumfänglich in das Vermietergeschäft zurückgezogen und den Teilintegrierten Platz gemacht. Nun geht der Trend weiter hin zu den ausgebauten Vans mit Isolierung. Neuerdings sogar mit Panoramadach über dem Fahrerhaus (z. B. Dreamer D51) wegen der stadtauglicheren Aussenbreite von 1,95 bis 2,10 Metern, anstelle der üblichen 2,3 Meter der Integrierten, Teilintegrierten und Alkoven. So verliert der Chassislieferant Fiat zugunsten von Ford, Mercedes und Volkswagen Marktanteile,

**Adria baut besonders familienfreundliche Wohnwagen, im Beispiel der erneuerte Altea.**

Fotos: Hersteller, Jürg Wick



Der Showstar: Bürstner Lyneo Gallery als teilintegrierter Alkoven.



Zum Abgewöhnen von überflüssigen Komfortinstallationen: Beachy Wohnwagen von Hobby.



Schweizpremiere in Bern: der neue Ford Bronco, am Salon mit Dachzelt.

auch weil die genannten Hersteller dank des Trends zum Van Lieferverträge mit den Caravanherstellern abschliessen konnten: Ford mit Hymer und den im Konzern integrierten Marken wie Bürstner und Dethleffs. Und Volkswagen schloss kürzlich einen Vertrag mit Knaus/Weinsberg ab. Die Franzosen, Italiener und Spanier setzten auch für die konventionellen Wohnmobilaufbauten schon länger auf Ford. Die Marken Challenger, Chausson (F), Benimar (Sp) sowie Rimor (I) überraschen fast jährlich mit neuen Grundrissideen. Im Segment der Vans bleibt Pössl mit den Submarken Globecar, Clever sowie Roadcar stark vertreten. Dort setzt man weiter auf die Sevel-Nutzfahrzeuge aus Chieti in Italien, ordert aber nun statt dem Fiat Ducato vermehrt den baugleichen Citroën Jumper mit französischer statt italienischer Motorisierung. Die Grundrissausswahl ist gigantisch. Es gibt praktisch nichts, was es nicht gibt. Neuerdings bringt man sogar das sogenannte Raumbad in den schmalen Kastenwagen unter und insgesamt drei Bettenetagen übereinander. Das ist dann etwas für Gruppen mit regelmässigen Eventbesuchen.

### Der Magnet

Die Messeneuheit schlechthin geht trotz des Van-Hypes an Bürstner mit dem Lyseo Gallery auf Ducato-Basis. Das ist quasi ein teilintegrierter Alkoven. Im Dach ist über dem Fahrerhaus ein aufblasbarer zweiter Stock

montiert, hinauf geht's über eine stabile Treppe. Auf der Caravanmesse in Düsseldorf musste man für dieses rund 90 000 Franken teure Konstrukt Schlange stehen. So dürfte es auch in Bern sein. Auf dem Bürstner-Stand stehen weitere Neuheiten, wie unter anderem der Van Lineo auf Transit-Basis mit seitlichen Verbreiterungen auf Fensterhöhe. Damit lässt sich das quer stehende Heckbett auf 2,01 Meter verlängern. Eine derartig erreichte Verlängerung trifft man auch auf dem Frankia-Stand mit dem Yucon 60 auf dem Sprinter Kastenwagen als Basis. Yucon ist eine Submarke von Frankia.

### Outdoorfolklore

Die vom kanadischen Bundesstaat Yukon abgeleitete Bezeichnung soll offensichtlich etwas Offroad- oder Geländefeeling vermitteln. Als Camper-Trend lässt sich eine gewisse Geländefolklore ausmachen. Heisst Fahrzeuge, die optisch suggerieren, in den Outback oder in den vereisten Norden fahren zu können. Davon kann man in Bern jede Menge Angebote bei Tartaruga, HRZ, La Strada, Werz und auch Hymer sehen.

### Und die Wohnwagen

Selbst vor der Caravanfraktion macht das Offroadfeeling optisch nicht Halt. Wegen der Elektromobilität sind die Wohnanhänger bezüglich der Anhängergewichte zunehmend eingeschränkt. Also müssen die Hersteller ihre Anhänger abspecken, was letztlich

in aufwendigere Konstruktionen mündet. Der Wohnwagenriese Hobby hat deshalb mit Beachy eine neue Marke ins Leben gerufen, macht in Nostalgie, um die Kunden von den neuesten Komfortelementen zu entwöhnen. Die Beachy 360-450 sind mit 900 bis 1000 Kilogramm Gesamtgewicht sehr leicht und verfügen über eine seitliche sowie eine Hecktür.

Gesehen haben muss man den französischen BeauEr mit «ausdehnbarem Wohnraum» (8–28 m<sup>2</sup>). Der Hänger mit 2,7 Tonnen Gesamtgewicht ist 665 Zentimeter lang und lässt sich von 170 auf 480 Zentimeter verbreitern.

Traditionell besonders kinderfreundliche Caravans baut die gesamteuropäisch gesehen momentan stärkste Campermarke Adria aus Slowenien. Ausgeprägt die neu aufgelegte Serie Altea mit neun Grundrissen und bis zu sieben Schlafplätzen. Der 552 verfügt rechts hinten über drei Kajütenbetten. Ein heller Innenraum wirkt grösser und irgendwie edler, ergo geht es in vielen aktuellen Wohnwagen wie bei den Reisemobilen leichter zu.

Das seinerzeit von Frankia erfundene Raumbad sowie das von Brüstner erstmals vorgestellte Hubbett findet man inzwischen bei den meisten Marken und nun sogar in Wohnwagen. Etwas seltener ist der Wäschetrockner. Innovationen, die ins Gewicht gehen. Das sollte man beim Konfigurieren beachten.

Text: Jürg Wick



Fotos: Jürg Wick

**Etrusco T 7400 SBC**  
 R4-Turbodiesel, 2184 cm<sup>3</sup>,  
 103 kW/140 PS, 350 Nm,  
 Vorderradantrieb,  
 6-Gang-Schaltgetriebe,  
 10,5 l/100 km  
 Tank 71 l (90 l, 100 Fr.),  
 0–80 km/h: ca. 12,5 s,  
 Spitze: über 140 km/h,  
 L/B/H: 740/232/295 cm,  
 Radstand: 404 cm,  
 Stehhöhe: 190 cm,  
 Innenbreite: max. 195 cm,  
 Leergewicht: 2900 kg,  
 Gesamtgewicht: 3500 kg,  
 max. Anhängelast:  
 2000 kg.  
**Ausrüstung:**  
 2 Schlafplätze,  
 Check-Control-System,  
 automatisches Lade-  
 gerät, Bordbatterie 95 Ah,  
 Gasflaschenbox 2 x 11 kg,  
 3-Flammen-Kocher, Kühl-  
 schrank 140 l, Heizung  
 Truma Combi 4C plus,  
 elektrische Druckwasser-  
 pumpe, Frischwasser-  
 tank: 140 l, Abwasser-  
 tank: 90 l, Dusche und  
 gegenüberliegendes WC  
 (Kassettoilette) mit  
 Spüle, u. a.  
**Preis: 64 309 Fr.**  
 Fahrzeuglieferant:  
 Mobil-Center Dahinden,  
 6110 Wollhusen, [www.wohn-mobile.ch](http://www.wohn-mobile.ch)

**Der 7400 ist ein  
 7,4 m langer  
 Teilintegrierter  
 auf der neuesten  
 Ducato-Basis.**



# Ein neuer Idealgrundriss

**TEST: Etrusco T 7400 SBC**

**Etrusco ist eine junge Wohnmobilmarke. Sie bietet aber schon das volle Programm. Im Bericht ein Teilintegrierter mit dem gefragtsten Grundriss.**

Nach unserem Kenntnisstand zählte der Hymer-Konzern im Jahr 2019 14 Wohnmobil- und Wohnwagenmarken. Mit Etrusco sind es jetzt 15. Nach Carado und

Sunlight eine weitere Günstigmarke, aber mit italienischem Flair. «Etrusco kommt bei jüngeren Leuten sehr gut an», sagt Guido Dahinden, unser Testwagenlieferant.

Die Fahrzeuge werden bei Laika – ebenfalls Hymer – in der Toskana gebaut. Der erste Eindruck innen: cool, diskretes Grau statt frugales Holz und wirksame statt aufdringliche Ambientebeleuchtung. Der zweite beim Anfassen: gute haptische Qualität. Der dritte Eindruck beim Sichten des Datenblatts: Dieser 7,4 Meter lange T 7400 SBC ist ein Leichtgewicht und bietet 600 Kilogramm Nutzlast. Da könnte man ohne mulmiges Gefühl das 47-Kilogramm-Hubbett mitbestellen (1629 Fr.), um gelegentlich Enkel mitzunehmen.

## Idealgrundriss

Standardmässig ist das Modell ein Zweischläfer mit zwei längs instal-

lierten Einzelbetten im Heck, plus der Möglichkeit, mit einer Zwischenmatratze eine Liege für ein Kind zu schaffen. Mitfahren dürfen vier Personen. Dazu müssen die beiden längsmontierten Sitzbänke in Einzelsitze in Fahrtrichtung umfunktioniert werden, was mit Klettverschlüssen einfach, aber vermutlich etwas verschleissfreudig funktioniert. Sicherheitsgurte sind montiert. Spannend war der Sitztest in der wiederentdecken Vis-à-vis-Konfiguration mit mittig installiertem Tisch. Dank hälftig klappbarer Platte geht es praktisch ungehindert nach vorn ins Fahrerhaus. An jedem Sitzplatz kommt man ungehindert vorbei. Und man fragt sich, wieso gibt es diese Anordnung nicht schon längst? Vielleicht fühlt man sich auf den Autositzen noch etwas bequemer. Dem steht nichts im Weg, aber auf den beiden Bänken gibt es mehr Bewegungsfreiheit.

## Raumbad

Dieses Dinette-Arrangement hat uns jedenfalls gefallen, und man

möchte wetten, dass es zum neuen Standard in den grossen Wohnmobilen wird. Genauso wie es mit dem sogenannten Raumbad passiert ist. Es beansprucht etwas mehr Fahrzeuglänge, bietet aber Komfort fast wie zu Hause. Im Etrusco funktioniert es so: Die Tür trennt Wohntrakt vom Schlafzimmer inklusive WC/Spüle links und Dusche rechts. Nutzt man nur das WC, schliesst die Tür das WC und der Durchgang zu den Liegen, zur Dusche sowie zu den Kleiderschränken bleibt offen. Ein enormer Raumgewinn beim Umziehen.

## 140 PS sind genug

Wir setzen uns mit gutem Gefühl hinter das Lenkrad und vermissen mit 140 PS am Glaubenbergpass keine Pferdestärke respektive mit 350 Nm kein Newtonmeter mehr Drehmoment. Den Aufpreis zum Multijet 160 kann man sich sparen. Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist in den Gängen vier und fünf etwas zu lang ausgelegt. Am Schluss sind 10,5 Liter Verbrauch herausgekommen. Der

neue Ducato ist rund sieben Prozent sparsamer geworden. Aber es schepert und quietscht nach wie vor. Im Etrusco allerdings nicht schlimmer als in hochpreisigeren Wohnmobilen. Die junge Marke von Hymer verfolgt den Plan, mehr Marken, mehr Vertreter, die auch konzernfremde Produkte vertreten. Das kann sich für Hymer auszahlen, denn an das Prinzip der Markenexklusivität haben sich die Caravaninghersteller, anders als bei den Autobauern, noch nicht herangewagt. Das kann ja noch kommen. Text: Jürg Wick

## Fazit:

» Etrusco scheint eine Nische aufgemacht zu haben. Vergleichsweise günstiger Preis in Verbindung mit coolen statt stereotypem Ambiente. Der 7400 mit einer Art Idealgrundriss. Die Aufpreisliste ist lang. Man kommt aber mit wenig aus. Die Markise sollte man aber mit einkalkulieren. Bedeutet: schon wieder rund 15 kg weniger Nutzlast.

1. Dinette im Vis-à-vis-Arrangement sorgt für viel Bewegungsfreiheit.
2. Raumbad: WC und Spüle links, Dusche rechts.
3. Küchenblock links, 140-Liter-Kühlschrank rechts.
4. Einzelbetten längs, darunter Heckgarage und Kleiderschränke.





# Namenlos in den Container

**PREMIERE: Ranger Impala**  
**Ein Schweizer Explorerspezialist baut die ultimative Aufsetzwohnkabine auf einem Pick-up. Gelände, Wüste, Gletscher, alles theoretisch für den Impala Ranger kein Problem – auch nicht die Verschiffung im Container.**

Die in Gossau ansässige Firma Impala Reisemobile hat für ihren konstruierten Pick-up nicht mal einen Namen. Sie nennt ihn schlicht Ranger, weil die Aufsetzkabine auf einem Ranger von Ford montiert ist. Ja, richtig, Impala war einst ein erfolgreiches Chevrolet-Modell. Der vom Explorerspezialisten visierte Kunden mit extremen Wünschen an. Dazu gehören Geländetauglichkeit oder Transportfähigkeit für die standardisierten Container. Der Pick-up-Ausbau hat deshalb ein waagerechtes sogenanntes paralleles Aufstelldach. Ein 2,2 Meter hohes Konstrukt, das es ab der Stange so noch nicht gibt und das Impala beispielsweise auch für den Defender baut. Container? Nun, um zum Beispiel den australischen Kontinent zu durchcampen. Geringere Forderungen in Europa kann dieser Camper mit dem ausfahrbaren Dach (Höhe 2,85 m) selbstverständlich sowieso erfüllen, um unter anderem mit

einem weniger mulmigen Gefühl Kurven zügig durchfahren. Vergleichsweise zu einer normalen Aufsetzkabine auf einem Pick-up wäre dieser alleinige Anspruch aber schon etwas teuer, zumal ai-Leser im Caravaning Special 10/2020 gelernt haben, dass sich der Ranger Pick-up mit normaler Aufsetzkabine durchaus zielgenau steuern lässt. Aber gefühlt macht es der – wir nennen ihn jetzt mal Impala – doch lockerer. Dieses leer 2,78 Tonnen schwere Wohnauto gefällt mit weiteren Vorteilen.

## Toller Ausblick

Das Dach hochgestellt mit dem besseren Ausblick über die Landschaft. Beispielsweise im australischen Outback, da ist scheinbar nichts, ausser die unbevölkerte karge Landschaft. Für solche Ausritte ist der «Impala» perfekt geeignet, zumal dieser Ranger in Australien das zweitmeistver-

kaufte Auto ist, also auch im Outback am ehesten repariert werden könnte. Ein weiterer Vorteil: Ist das Dach heruntergefahren, sieht man nicht hinein. Sehr geduckt kommt man gebeugt an das Wesentliche heran. Das Hochstellen des Dachs ist zwar keine Hexerei, braucht aber seine Zeit. Zum Hochstellen sind vier Hände besser als zwei. Darüber hinaus gibt es eine Toilette und eine Aussendusche. Die Machart ist seriös, stabil und erträglich rustikal.

Die Nutzlast des Impala beträgt rund 500 Kilogramm. Wo auch immer es hingehen soll, mit einem Pick-up und der Wohnkabine kommt man sprichwörtlich überall hin – weil individuell. Doch sollte man sich beim Aufbau nach den Details erkundigen. So verlässt schliesslich kein Fahrzeug den Betrieb in Gossau wie das nächste.

Text: Jürg Wick

**Dach eingezogen ist der Impala 2,2 Meter hoch – also containerfähig. Mit dem hochgestellten Dach erreicht man zwei Meter Stehhöhe.**



Fotos: Hersteller

**Erhabener Blick nach draussen, so lässt sich's innen durchaus leben.**



Die mittige Wohnlandschaft ist ein Highlight. Kajüten Im Heck haben drei Heranwachsende übereinander Platz. Jede Etage hat ein Fenster.

Fotos: Hersteller

# Interessanter Kinderwagen

**TEST: Adria Adora 573 PT**  
**Wohnwagen des slowenischen Herstellers Adria sind besonders bei Familien beliebt. Im 573 PT verfügen drei Heranwachsende über ein eigenes Kajütenbett mit Fenster.**

Sieben Personen im 6,4 Meter langen Wohnwagenaufbau – davon zwei Erwachsene vorne quer unter der Panoramascheibe (Bettenmass 203 x 140 cm). Drei Heranwachsende können sich mit ihren Smartphones in drei übereinanderliegenden Kajüten (je 173 x 60 cm) unterhalten und darin übernachten. Schliesslich könnte man im 573 PT durch den Umbau der mittig installierten Sitzgruppe zum 196 x 154 cm grossen Doppelbett zwei weitere Personen beherbergen. Das wird man sich freilich kaum antun wollen, sondern den Geselligkeitsbereich stehen lassen und so das Raumgefühl bis in die Nacht geniessen. Und das selbst bei einem Kälteeinbruch in den Sommerferien, wenn die Jungmannschaft üblicherweise unter dem Vortelt übernachtet.

### Fast komplette Ausstattung

Adora nennt sich beim slowenischen Hersteller über Aviva, Altea und Ac-

tion die zweithöchste Ausstattungsstufe. Darüber heisst sie dann bei den über sieben langen Versionen Alpina. Man darf demnach ein gediegenes Ambiente sowie die komplette Ausstattung erwarten. Die Slowenen erfüllen diesen Anspruch über das Innendesign. Heisst helle Materialien und wenig zwingend zu bestellende Optionen. An die Klappverschlüssen der Schubladen und Kästen mit den versteckten Verriegelungen wird man sich gewöhnen. Die Spotlampen fühlen sich fragil an. Im von der Garage Mettlenbach in Mönchaltendorf zur Verfügung gestellten Testwagen war sogar eine Klimaanlage (2000 Fr.) installiert.

Im Grundriss 573 PT mit Unterflur-gepäckraum können mittig Erwachsene pokern oder jassen und die Kinder sich hinten ausreichend vertun, wenn es draussen garstig ist. Kühlkost findet im 140 Liter Kühlschrank Platz. Und mit dem grosszügigen Küchenblock vis-à-vis der Dinette lässt sich auf dem Dreiflammenkocher auch ein mehrteiliges Menü zubereiten. Rüstfläche hat es also genug. Die Nachtlager sind durch stabile Faltdächer von der Stube abgetrennt. Die rechtsseitig hinten angeordnete Nasszelle gewinnt durch das versenkbare Waschbecken über dem WC an Raum, bietet

ausserdem eine Trockenstange sowie genügend Spiegel und Stellflächen.

Der 573 PT ist für ein Gesamtgewicht von zwei Tonnen zugelassen. Dafür braucht es schon eine gewisse Potenz. Ein Allradler wie im Zugfahrzeug VW Golf TDI Variant Alltrack mit 200 PS und 7-Stufen-DKG ist jedoch nicht zwingend. Ein stoisches Benehmen an der Deichsel wird durch die mit Stossdämpfern ausgerüstete Achse und die Antischlingerkupplung AKS gesichert.

Text: Jürg Wick

### Fazit:

» Dieser Wohnwagen war nicht unser erster Adria. Er löste erneut das Prädikat, besonders familienfreundlich zu sein, ein. Wer sich mit Wohnwagen auskennt, sollte wegen des Preisschildes nicht erschrecken. Im Konkurrenzumfeld sind die Adria zwar nicht mehr billig, aber immer noch günstig.



**Adria Adora 573 PT**  
 L/B/H 769/246/261 cm,  
 Aufbauhöhe: 636 cm,  
 Stehhöhe: 195 cm,  
 Innenbreite: 230 cm,  
 Leergewicht: 1482 kg,  
 Gesamtgewicht: 2000 kg  
 Chassis: Al-Ko-Achse,  
 Dämpfer, Antischlingerkupplung  
**Ausrüstung:**  
 6/7 Schlafstellen,  
 Stromversorgung 12/230 Volt, 3-Flammen-Kocher, Kühlschrank 140 l, Gasheizung: Umluft 3004, Wassertank: 50 l, Warmwasseraufbereiter 5 l, Nasszelle mit Dusche, Thetford-Kassettoilette, UBS-Anschlüsse, Steckdosen 230 V, u. a.  
**Preis: ab 28 500 Fr.**  
 Fahrzeuglieferant:  
 Garage Mettlenbach  
 AG, 8617 Mönchaltendorf,  
 www.8617.CH

Der 7,2 Meter lange Adora verlangt ein Auto mit 2 Tonnen Anhängelast.



**Idealmasse: 4,97 Meter Länge, 1,95 Meter Breite und 1,97 Meter Höhe. Die Heckschwungtür dient lediglich als Regenschutz. Zügelbarer Küchenblock mit Verstaumöglichkeiten.**



**Fährt sich wie ein PW: der Opel Zafira-e Life.**

**Fazit:**

» *Unter Zafira hat man bislang etwas anderes verstanden. An das französische Konzept muss man sich gewöhnen. Ein Ferienfahrzeug ist der Zafira Camper, ob mit Strom oder Diesel betrieben, nicht. Aber als Alternative zum Hotel während Eventbesuchen kann er sich wie andere Produkte dieser Art empfehlen.*

**Opel Zafira-e Life**

E-Motor, 100 kW/136 PS, 260 Nm, Eingang-Getriebe, Vorderradantrieb, Batterie: 75 kWh, Reichw.: 285-330 km, 0-100 km/h: 8,8 sec., Spitze: 100 km/h, L/B/H: 496/192/197 cm, Radstand: 328 cm, Innenbreite: ca. 183 cm, Leergewicht: 2230 kg, Gesamtgewicht: 2780 kg.  
**Ausrüstung:** 5 Sitz-/4 Schlafplätze, Gasflaschenbox 2,75 kg, ausfahrbarer Küchenblock mit Einflammenkocher, Kühlbox, Frischwasserkanister, Aufstelldach mit Schwenkbett, Holzrost und Matratze für unteres Bett, Campingtisch, vier Stühle, u. a.  
**Preis: 71 900 Fr.**  
 Importeur: AO Automobile Schweiz AG, 8952 Schlieren  
[www.opel.ch](http://www.opel.ch)

# Alternatives Hotelzimmer

**TEST: Opel Zafira-e Life** Keinem Autohersteller ist der Camper-Boom entgangen. Auch Opel will verstärkt mitmischen und mit dem Zafira-e Life elektrisch punkten.

Um es gleich vorwegzunehmen: Diesen Kompakt-Camper gibt es auch mit Dieselmotoren, und zwar als Zweiliter-Turbodiesel mit 144 oder 177 PS inklusive Automatik für 61 990 beziehungsweise 67 490 Franken sowie als 1,5-Liter-Version mit 120 PS und manuellem Sechsgang-Getriebe ab 54 900 Franken. Das ist gut so, denn eine elektrische Reichweite von rund 300 Kilometern ist für ein Reisemobil einfach zu wenig.

Aber als Ferienauto ist der Zafira-e Camper wohl auch nicht gedacht. Wir würden dieses Konzept als sehr geräumigen Familienwagen bezeichnen, mit dem man gelegentlich oder auch häufiger Events ansteuert, ohne ein Hotelzimmer buchen zu müssen. Wie beim California passt das Höhenmass von 1,96 Metern noch für die meisten Tiefgaragen. Und besteht zu Hause eine Zapfmöglichkeit, kann man den elektrischen Zafira in Betracht ziehen. Ist er als Siebenplätzer im Einsatz, so wie dieses Minivan-Label ursprünglich auf die Welt gekommen ist, müsste in der Garage nicht nur Platz für die Campingbox vorhanden sein, sondern auch für die dritte Sitzreihe. Sie lässt sich im aktuellen Zafira nicht versenken, sondern muss, zum Camper mutiert, entfernt werden. Oder man ordert ihn gleich ohne dritte Sitzreihe. So oder so funktioniert das Ganze zum ziemlich komplizierten Einrichten, was ohne zweite Kraft nicht möglich ist.

Die Bettenmasse (L x B unten/oben: 195 x 135/185 x 123 mm) sind ausreichend. Im Zafira reist es sich komfortabel, mit bis zu sieben Personen und anders als im originalen Zafira auch in der dritten Sitzreihe mit ausgestreckten Beinen.

Text: Jürg Wick

# Bitte Gesamtgewicht beachten!

Camper überschätzen oder ignorieren gerne die mögliche Nutzlast ihres Wohnmobils. Mit Zusatzausstattungen wie Sonnenstores, Solarzellen, Flachbildschirm oder Veloträger plus den Rädern ist das Limit von 3,5 Tonnen Gesamtgewicht schnell überschritten. Für Familien wären mindestens 700 Kilogramm empfehlenswert. Allein der gefüllte Wassertank frisst davon 100 Kilogramm oder mehr. Sofern man nicht autark unterwegs sein will, sondern einen Campingplatz ansteuert, lohnt es sich demnach, mit höchstens 20 Litern Vorrat zu starten.

**Bussen in der Schweiz**

Auch Proviant, Gepäck und weitere Ausrüstung schlagen dem Wohnmobil auf die Hüften. Und das kann, nicht nur hierzulande, sondern besonders in beliebten Ferienländern wie Italien, Österreich oder Spanien richtig teuer werden. In der Schweiz reichen die Ordnungsbussen von 100 bis 250 Franken. Überschreitet man das Gesamtgewicht um mehr als fünf Prozent, droht sogar eine Anzeige mit individuellem Strafmass. Im Vergleich zu einigen anderen Ländern sind die Strafen in der

Schweiz noch harmlos. Frankreich beispielsweise kennt beim Gesamtgewicht überhaupt keine Übergewichtstoleranz.

Will man das Gewicht auf einer Waage überprüfen – was beispielsweise bei Kehrmaschinen möglich ist –, darf man die mitreisenden Passagiere und Tiere nicht vergessen, sondern muss ihre Gewichte zum gemessenen Resultat hinzuaddieren.

**Gewichtsmessungen**

«KiTraffic Digital, die komplett überarbeitete Weigh-I-Motion-Lösung von Kistler bietet ein unerreichtes Mass an Präzision und Benutzerfreundlichkeit. Mit den neuen Lineas-Digital-Sensoren und ihrem einzigartigen Design messen KiTraffic Digital-Sensoren die Achslasten und das Fahrzeuggewicht mit höchster Genauigkeit – auch bei Spurwechseln.» So steht es auf der Website von Kistler und weiter: «Überladene Fahrzeuge einzeln aus dem Verkehr ziehen – das war gestern! Heute werden diese Verkehrssünder einfach per Blitzer geahndet.» Die Winterthurer Kistler-Gruppe ist Weltmarktführer in der dynamischen Messtechnik.

Text: Jürg Wick



**Beispiele von Mehrgewichten an optionalem Fahrzeugzubehör:**

Panoramadach Fahrerkabine	6 kg
Automatikgetriebe (Fiat)	18 kg
90-Liter-Tank (Fiat)	13,5 kg
Isolierter Wassertank	8 kg
Hubbett	44 kg
Bodenteppich	6 kg
Kabinenplissees	7 kg

**Und schon sind nach der konsultierten Nutzlast gemäss Werk bei der Bestellung rund 100 Kilogramm eingebüsst.**