



Aktuell Technik & Motor Auto & Verkehr

50. Internationaler Caravan Salon

Artikel-Services

Wir sind dann mal weg

Wohnwagen und Reisemobile stehen wieder hoch im Kurs. Sie werden immer schöner, individueller, sparsamer und dabei kaum teurer. Das Motto des Jubiläumssalons bringt es auf den Punkt: „50 Jahre Freiheit erleben“.

Von *Monika Schramm*

31. August 2011 Das wird ein Fest: Nach überstandener Krise feiert die Branche sich, ihre Kunden, ihre Produkte und den Caravan Salon. Er hat sich seit seiner Premiere im Jahr 1962 in Essen zur größten Messe der Welt für Freizeitfahrzeuge und Caravaning entwickelt, befeuert durch den Umzug aufs Düsseldorfer Messegelände vor 17 Jahren. Damit hatte sich die Branche vom Korsett befreit, das sie im räumlich begrenzten Essen eingeengt hatte. Und in diesem Jahr zeigen rund 580 Hersteller auf dem 50. Salon, was Caravaner wünschen. Oder wünschen sollen, denn diese Kundschaft ist traditionell etwas konservativ, allen Visionen und modernen Angeboten zum Trotz. Dennoch sind immer wieder verrückte Ideen zu bestaunen, vor denen sich die Besucher drängen, aber nur, um danach fachmännisch zu begründen, warum das gar nicht geht.

Das Angebot wird immer vielfältiger, selbst für Kleinwagenfahrer gibt es die passenden leichten Wohnwagen, und in die Garagen der größten Mobile passen mittlerweile satte Mittelklasseautos. Zwischen diesen beiden Extremen spielt die Musik bei Kastenwagen und Teilintegrierten, die Grundrisse sind immer genauer auf die Bedürfnisse von Paaren oder Familien abgestimmt, und wenn es dem Caravaner an Land zu langweilig wird, dann geht er mitsamt seinem Fahrzeug aufs Wasser. Auch dafür gibt es in Düsseldorf mehrere Lösungen zu bestaunen.

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9



© Monika Schramm

An Deck statt am Haken: Wem es zu langweilig wird, geht aufs Wasser - samt Caravan „Nemo“

Caravaning bedient die großen Tourismus-Themen der heutigen Zeit, wie die neuesten Untersuchungen ergeben: Gesundheit, Wellness, Mobilität, Globalisierung, Individualisierung und etliche weitere, die von den Forschern als „Megatrends“ identifiziert werden. Da reißt sich Holger Siebert, Geschäftsführer von Eura Mobil, die Hände, denn genau diesen Zug der Zeit bedient er seit geraumer Zeit mit seinen Wellness-Wohnmobilen: Sie enthalten orthopädische Gesundheitsmatratzen mit Massagefunktionen, und die nächste Stufe privater Wellness im eigenen Fahrzeug ist eine Infrarotkabine für zwei im Heck des fast neun Meter langen Spa-Mobils Integra.

Erstaunlich, was Spacecamper mit einem T5 anstellt

IAA 2011

Frankfurt, 15. bis 25.9.2011



Auto & Verkehr

RSS

IAA

Technik & Motor

RSS

Auto & Verkehr
Audio & Video

Computer & Internet
Umwelt & Technik

Software-Portal

Kfz-Versicherungen

Fahrtberichte

Von „Alfa Romeo“ bis „Volkswagen“

A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M |
N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y | Z



Technik & Motor

FAZ.NET

100 Jahre „Alter Elbtunnel“
In der Hamburger
Unterwelt

Blättern



FAZ.NET-Ticker

Ressorts

Blättern

Jüdische Kulturwoche: Einblicke und Ausblicke ...

Wahlanalyse: Berlin, wer soll dich verstehen?

Nach Drohung: Vortrag von Gül in Humboldt-Uni abgesagt

Telefonkonferenz mit Troika: Zitterpartie um Griechenland geht weiter

Koalitionsoptionen in Berlin: Die Stadt mit dem Klaus, die Sendung mit der Maus

Top-Themen: Heute Woche Monat

FAZ.NET fragt

Welches Assistenzsystem halten Sie für überflüssig?

Eine Weltneuheit ist der Frankia I 8400 auf Mercedes-Benz Sprinter mit Alko-Tandemchassis, der es auf ein Gesamtgewicht von sechs Tonnen bringt. Diese Tonnage wird es ein Jahr lang exklusiv nur bei Frankia geben, für mindestens 114.600 Euro. Für solche Gewichte muss man ansonsten den Iveco Daily einsetzen, der vom Komfort eines Sprinters ein gutes Stück entfernt ist. Dafür reicht der Daily bis 7,5 Tonnen, und die braucht Carthago für seinen neuen Mega Liner de luxe. Auffallend an der Karosserie sind die völlig plan eingesetzten isolierten Reisebusklappen, die parallel hochschwingen und bequemes Laden ermöglichen. Die Ausstattung und die technischen Besonderheiten sind beeindruckend, nicht umsonst hat Carthago sich in Europa einen Marktanteil bei Integrierten von 17 Prozent erarbeitet. Setzt man den Mega Liner auf ein MAN-Chassis, darf man sogar ein Auto mit an Bord nehmen - Premiere bei Carthago. Das ist gar keine Frage bei einem der aufwendigsten Fahrzeuge auf dem Salon, dem Performance II von Volkner. Der hat ein Volvo-Busfahrgestell und nimmt dank hydraulischen Stützen locker einen 911er oder einen Audi R8 an Bord, den er sich auf einer Plattform von der Seite her reinzieht. Zusätzlich kann er auf der gegenüberliegenden Seite ein Wall-out von unglaublichen zehn Metern ausfahren, und das bei einer Gesamtlänge von zwölf Metern. Das 18-Tonnen-Mobil lässt keine Wünsche offen, weil es nur nach Käufervorstellungen gebaut wird. Man sollte mindestens eine Million Euro gespart haben, der Salon-Typ kommt auf eineinhalb.

Zum Thema

- Hymer: Mit dem Wohnmobil in der Stadt elektrisch fahren
- Avanti H von La Strada: Damit lässt man sich gern "Vorwärts!" schicken
- Bürstner: Mehr Platz und Komfort bei weniger Gewicht
- Freizeitfahrzeuge von Knaus Tabbert: Die Schwälbchen fliegen hoch
- Internationaler Caravan Salon in Düsseldorf: Schmal und sparsam oder luxuriös und teuer

Diese Art Fahrzeug ist genauso exotisch wie die martialischen Expeditionsmobile, die das Fernweh des gemeinen Campers anregen. Dem gibt er sich dann doch wieder in seinem „normalen“ Mobil hin. Etwa in einem Kastenwagen von La Strada: Der Fano ist einer der wenigen ausgebauten Renault Master. Der Transporter ist für Mobilisten interessant, die einen schweren Anhänger ziehen wollen. Da ist Hinterradantrieb von Vorteil, und der ist bei Renault deutlich billiger als beim Sprinter. Westfalia, von Anfang an auf dem Salon, feiert sein eigenes Jubiläum - 60 Jahre Campingbus - mit einem Ausbau des Mercedes-Benz Viano. Er heißt Jules Verne und wird (mit zwei festen Einzelbetten und Toilette) in 60 Exemplaren entstehen. Nach dieser Edition 60 wird der Jules Verne dann in Serie auf dem Vito gebaut, nicht ganz so üppig ausgestattet. In Sachen Innovation beim T5-Ausbau

schießt seit einigen Jahren das junge Unternehmen Spacecamper den Vogel ab. Diesmal zeigt es einen Bus mit Flügeltür auf der linken Seite, aus der man den Küchenblock ins Freie heraus schwenken kann. Auch dieser T5 quillt über von praktischen Ideen, man braucht Zeit, um sich alles vorführen zu lassen. Erstaunlich, was Spacecamper mit einem T5 anstellt.

Alkovenmodelle spielen fast nur noch für die Vermietung eine Rolle

Bei den Teilintegrierten fallen außer komplett neuen Baureihen bei etlichen Herstellern (Knaus Sun TI, Carthago C-Tourer, Dethleffs Esprit TI) einzelne Modelle wie der Chausson Sweet auf. Der steht bei der französischen Marke für Innovationen und hat nach der frei stehenden Küche in der Mitte des Mobils jetzt eine elektrisch hochklappbare Seitenwand, so dass man drinnen fast wie im Freien sitzt. Ein neues Konzept stellt Reimo in Gestalt des Monos vor. Der Ausbauspezialist wagt sich zum ersten Mal an eine Kabine, und gleich an eine Monocoque-Konstruktion auf Basis des VW T5 mit Alko-Tiefrahmenchassis. Das sollte für hohe Aufmerksamkeit reichen. Die Basisdaten des schicken Monos: 6,75 Meter lang, nur 2,10 Meter breit und 3,5 Tonnen schwer, zwei Längs-Einzelbetten, Preis ab 64.000 Euro.

Worauf viele Fans mit Sicherheit warten, ist der Serienanlauf eines Hobby-Prototypen: Der Nachfolger des Kult-Mobils 600 steht in neuem Kleid auf dem Salon, ist auf den ersten Blick als 600 zu identifizieren und mit einem Design wie der schon vorgestellte Premium-Wohnwagen. Das ist ein richtiger Appetithappen, aber er kommt wohl erst im nächsten Jahr und soll Hobby wieder zu höheren Reisemobilabsatzzahlen verhelfen. Die sind derzeit mangels Angebot nicht berauschend.

Alkovenmodelle spielen fast nur noch für die Vermietung eine Rolle und für eine Klientel, die viel Geld ausgibt für große, luxuriöse Nasenbären wie den Bürstner Argos oder den neuen Eura Mobil Activa style. Die seit drei Jahren überall entwickelten Teilintegrierten mit Hubbett haben dem Alkoven das Wasser abgegraben, es reicht den meisten Caravanern als Zusatzbett.

Üppige Raumverhältnisse und gute Ausstattung

Das Angebot an Integrierten wächst dagegen weiter, so verstärkt ein Flair 100 das Programm von Niesmann & Bischoff, eine günstigere Variante der mittlerweile preislich abgehobenen Baureihe. Bei Hymer soll der neue Exsis-i die Rolle des Einsteiger-Integrierten übernehmen. Der schmale Typ kommt in drei Versionen für 62.000 bis 64.000 Euro und will eigenständig auftreten, nicht als abgespeckte B-Klasse. Die tritt als erstes Wohnmobil der Welt in einer Hybrid-Version auf, die bis 35 km/h und (bisher) etwa 35

- Bremsassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Abstandsregler
- Automatisches Fahrlicht
- Automatisches Fernlicht
- Automatischer Scheibenwischer
- Head up Display
- Nachtsichtassistent
- Spurhalteassistent
- Totwinkelwarner
- Müdigkeitswarner
- Automatisches Einparken
- Einparkhilfe (Piepser)
- Tempomat
- Schlüsselloser Zugang (Keyless go)

Ergebnis

Abstimmen 

FAZ.NET-Suche

- FAZ.NET Suchhilfe
- F.A.Z.-Archiv Profisuche

Suchbegriff 

Reise-Services	Top-Services
 Routenplaner	 Wetter

Mehr F.A.Z.

Updates

- Mobile
- RSS
- Newsletter

Social Networks

- Facebook
- Twitter
- YouTube

Widgets

- Google
- FAZ.NET-Sidebar
- Bildschirmschoner
- Netvibes
- Windows Vista

Kilometer weit elektrisch fahren kann. Was in der Autoindustrie Thema ist, können die Reisemobilhersteller nicht ignorieren. Der Typ in Düsseldorf ist zwar fahrfähig und hat das mit seinem lautlosen Heranrollen auf den Stand bewiesen, aber bis man ihn kaufen kann, werden wohl noch zwei Jährchen vergehen.

Die interessanteste Neuheit von Knaus steht auf dem VW-Stand. Sie ist Teil eines Gepans aus T5 und Hubdachwohnwagen, die im Design aufeinander abgestimmt sind und als aufsehenerregende Einheit die Blicke auf sich ziehen - zumal in der metallisierenden Farbe Azurblau. Höhe, Heckleuchten und weitere Details entsprechen einander, aber erst einmal muss man konstatieren, dass Knaus jetzt offenbar Hubdach-Caravans bauen will. Der Tourer am Haken des T5 ist reisefreundliche zwei Meter breit und etwa 4,50 Meter lang. Das wiederauferstandene Unternehmen aus Jandelsbrunn tummelt sich mit mittlerweile sieben Marken in allen Sparten und hat sich mit respektablen Zahlen wieder Ansehen verschafft - rechtzeitig zum fünfzigjährigen Bestehen der Marke Knaus, die sich unter anderem mit einer kleinen Neuauflage des ersten Schwalbennest-Wohnwagens feiert.

Das wohl dienstälteste Caravan-Modell, das Landhaus von Hobby, reiht sich mit seinem Außendesign jetzt ins Programm ein und fällt nur noch durch das runde Heck mit den großen Fenstern und das weit überstehende Dach auf, das hier viel weniger organisch aussieht als das „echte“ Satteldach des Vorgängers. Geblieben sind die üppigen Raumverhältnisse und die gute Ausstattung.

Der Caravan Salon dauert noch bis einschließlich Sonntag.

Text: F.A.Z.

Bildmaterial: Monika Schramm

[Drucken](#) [Versenden](#) [Speichern](#) [Vorherige Seite](#)

[Kurz-Link](#)

[f](#) Teilen [Twitter](#)



© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2011.

Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben



Verlagsinformation

Hier geht 's zur günstigen Kfz-Versicherung. Vergleichen Sie mit unserem anonymen Versicherungsrechner über 180 Tarife und sparen Sie bis zu 500 Euro!

[Aktuell](#) [Technik & Motor](#) [Auto & Verkehr](#) **50. Internationaler Caravan Salon**

[FAZ.NET-Impressum](#) [Die Redaktion](#) [Kodex](#) [Kontakt](#) [Sitemap](#) [Hilfe](#) [Nutzungsbedingungen](#) [Datenschutzerklärung](#) [RSS](#) [Mobil](#)

[Online-Werbung](#) [Anzeigen](#) [Leserportal](#) [Jobs bei der F.A.Z.](#) [Mehr über die F.A.Z.](#)

Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001 - 2011 [Partner-Portal: NZZ Online](#)