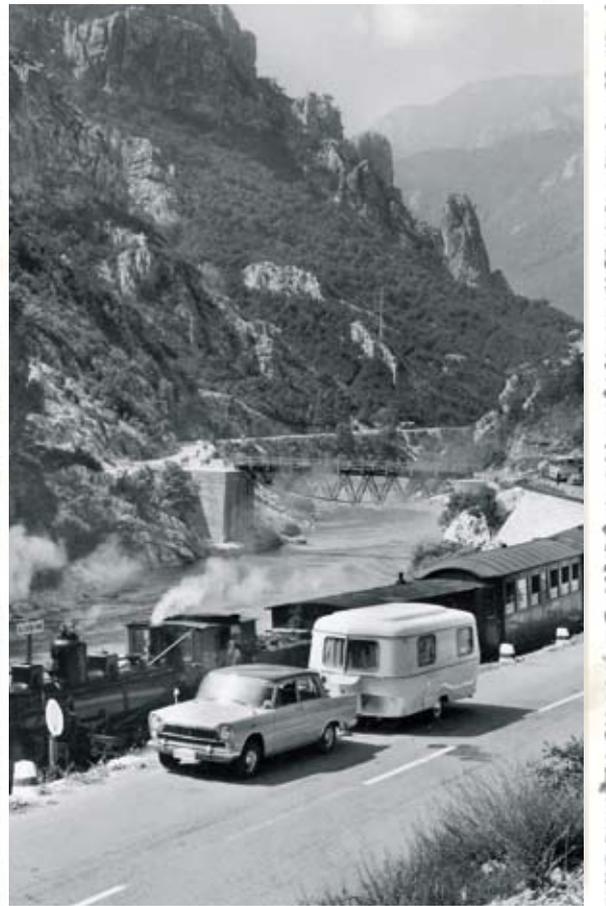
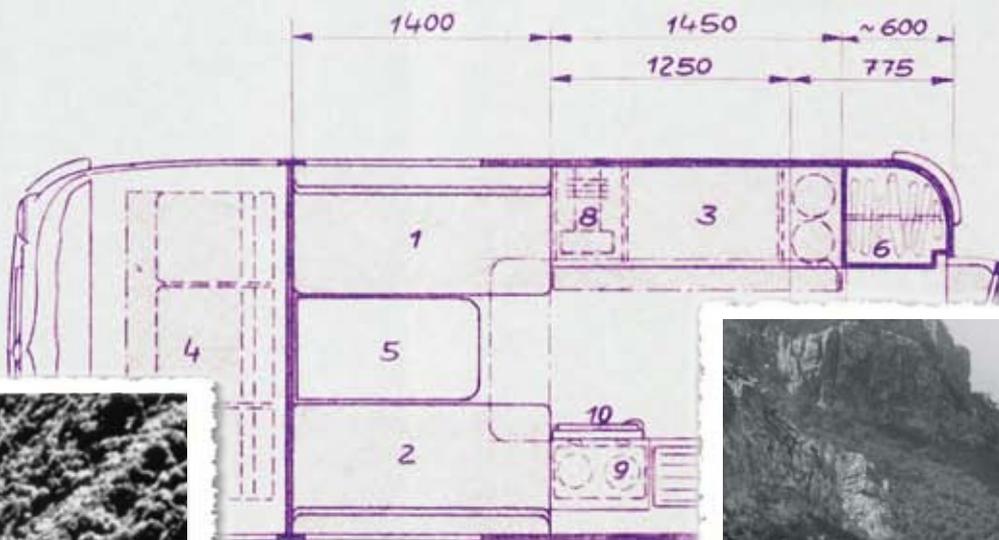
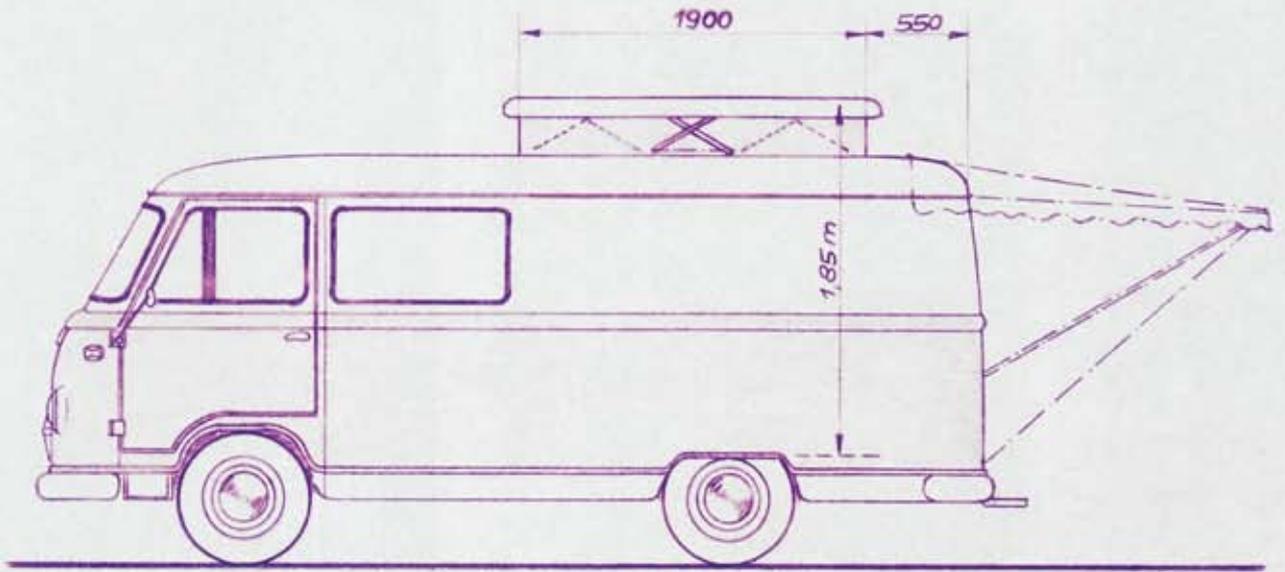


Vom Planwagen zum Hightech Wohnmobil



Caravanning – Urlaub im Wohnwagen oder Wohnmobil - hat Konjunktur. Ob als Familienurlaub, für den Wochenend-Kurztrip oder für Senioren mit viel Zeit, die flexibel die Welt bereisen wollen. Die Caravanningbranche boomt – mit immer neuen Angeboten.

von Robert A. Thiem



5 } m. Rückenpolster
 } ergeben Doppelbett
 4 f Theke
 Fahrerhaus
 cm
 nk

8 Pro
 9
 10
 11 Sp
 12 Wo
 13 Ch



Wohn- und Reisemobil
 HYMER Caravano 3

Billigflugangeboten, Weite und Ferne zum Trotz, Caravanning liegt im Trend. Die Vogelgrippe, ein unseliger Kariaturenstreit, weltweite Terroranschläge und Wirbelstürme haben ihre Spuren hinterlassen. „Obgleich Touristen ein chronisches Kurzzeitgedächtnis haben“, wie Prof. Dr. Horst Opaschowski in der 23. Tourismusanalyse des BAT Freizeit-Forschungsinstituts erneut feststellen konnte, hat sich das Urlaubsverhalten in den letzten Jahren doch beständig verändert. Ferien in der Heimat sind mehr denn je beliebt. Ganz im Sinn der Caravanningbranche. Nach einer Berechnung des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (dwif) in München setzt sie in Europa pro Jahr 27,7 Milliarden Euro um. 12,4 Milliarden für Fahrzeuge und 15,3 Milliarden Euro für touristische Ausgaben. Allein die 375 Millionen Übernachtungen auf den rund 25.000 Campingplätzen in Europa summieren sich auf drei Milliarden Euro.

Rund neun Milliarden geben die Camper und Reisemobilisten nach der Erfassung der Wissenschaftler während des Campingplatzaufenthaltes für Verpflegung, Unterhaltung und kulturelle Angebote aus. Der europäische Herstellerverband ECF bilanziert die Ausgaben für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge jeweils auf mehr als fünf Milliarden Euro. Mehr als eine Milliarde Euro wurden für Zubehör und 520 Millionen Euro für Dienstleistungen verbucht. Eine Urlaubsform, die vor allen Dingen für Familien aber auch für die Generation 50plus von wachsender Bedeutung ist.

Wechselhafte Caravanning Geschichte

Die Wiege des ersten Reisewagens (chambre du voyage) stand in Großbritannien. Mitte des 19. Jahrhunderts gab

es auf der britischen Insel von Pferden gezogene zweiachsige Gefährte und noch vor dem ersten Weltkrieg, aber bereits nach der Erfindung des Automobils, wurde 1908 der erste englische Caravan Club gegründet.

Auf dem europäischen Kontinent gilt Arist Dethleffs als Erfinder des Caravans. Als Peitschen- und Skistockvertreter war der Allgäuer aus Isny zum Missfallen seiner Frau viel alleine unterwegs und wurde von ihr gedrängt, „so etwas Ähnliches wie einen Zigeunerwagen zu schaffen, mit dem wir gemeinsam fahren könnten.“ 1931 hatte er die Idee eines „Wohnautos“, einer rollenden Unterkunft, die zum Wohnen und als Atelier für seine kunstbegeisterte Frau geeignet war. 1932 war Jungfernfahrt und Stunde Null seiner Caravanproduktion.

Ende der dreißiger Jahre gab es bereits mehrere Caravanhersteller, die dem britischen und vor allen Dingen Dethleffs' Vorbild gefolgt waren. Im Zweiten



Camping und Caravanning – Eine interessante Alternative zu anderen Urlaubsarten.

Weltkrieg wurden bei Dethleffs anstatt Wohnanhänger Sanitätsschlitten gebaut und das deutsche Afrikacorps unter Rommels Führung mit einer Wohnwagenserie, dem ersten Globetrotter, ausgestattet. Den Durchbruch allerdings schaffte der Caravan mit der aufkommenden Reiselust in den Nachkriegsjahren. Der Nachkriegswohlstand war Ursache für einen wahren Camping-Boom. Die Menschen entdeckten die Freizeit für sich und vor allem Italien als Reiseland. Mühsam quälten sie sich in ihren schwer bepackten Kleinwagen wie dem VW Käfer oder dem Opel Kadett über die Alpen in das gelobte Ferienland. Wo „zwei kleine Italiener am Hafen von Neapel standen“ oder „die Sonne bei Capri im Meer versank“, wollte man auch gewesen sein. Balkonien hatte ausgedient. Der Caravan erfüllte die Sehnsüchte nach Sonne, Meer und Zitronen oder, mangels Masse, wenigstens das Gefühl der Freiheit bei Verwandten und Bekannten im Schrebergarten.

Unterwegs zu Hause

Anfang der 60er Jahre herrschte in der Szene Goldgräberstimmung. Die ersten motorisierten Wohnwagen, die heutigen Wohnmobile, entstanden. „Camping“, das Zauberwort dieser Zeit war in Mode gekommen. „Unterwegs zu Hause zu sein – ohne zu Hause zu sein“. Ein hehrer Anspruch. Das Reisemobil blieb zur damaligen Zeit aber schon wegen seines exorbitanten Preises ein exotisches Vehikel. Ein Ferienappartement auf Rädern konnte sich nur in Amerika oder bestenfalls in Großbritannien durchsetzen, nicht aber auf dem Festland Europas. Und trotzdem. Die Ansprüche an das mobile Wohnen stiegen immer weiter. Beste Fahreigenschaften waren schon auf Grund der europäischen Festlandtopografie nicht erst in den 70er Jahren ein absolutes Muss. Tausende von Kilometern, über schwierige Pässe an das Traumziel „Meeresgestade im sonnigen

Süden“ allein, ließen mit zunehmender Kaufkraft auch die Hoffnung nach mehr Luxus aufkommen. „Ihr Wohnmobil ist Ihre Skihütte, Ihr Domizil nach einer Segelpartie, Ihre luxuriöse Ferienwohnung, Ihr Wochenendhaus oder gar Ihre verträumte Villa unter Palmen“, waren die damaligen Werbeversprechungen der Industrie. Die neue Motivation zum Caravaning. Nicht der kostengünstige Urlaub allein stand im Vordergrund, sondern Wertvorstellungen wie Freiheit, Unabhängigkeit und Individualität waren die Zauberworte der Hippie-Generation der 70er Jahre. Der Weg zurück zur Natur und Freiheit, zum urtümlichen Leben. Aber auch der Weg zum Luxus, zu immer hochwertiger ausgestatteten Fahrzeugen. Dieser bisher nicht gekannte Trend gipfelte in den zwischen 1976 und 1986 erstmals von Hymer hergestellten „Araberwagen“. Es war die große Zeit der Ölscheichs, die besonders in den frühen 70er Jahren, seit der ersten Erdölkrise, Unsummen an Petrodollars



Ausgebaute Kastenwagen verzeichnen einen besonderen Boom – besonders bei Paaren.



Noch attraktiver, noch komfortabler, noch individueller: 40.000 Euro sind bei Wohnmobilen die Einstiegsstufe.

verdient hatten und sich auf gewaltigen Sattelaufliegern rollende Schlösser fertigen ließen. Separate Stromerzeuger sicherten den gewaltigen Energiebedarf der rollenden Großküchen oder der Klimaanlage, welche den arabischen Fürsten aus Katar, Bahrain oder Saudi Arabien auf ihren Reisen das Leben versüßten. Was heute eine umgebaute Boeing 747 oder ein Airbus A380 für einen Scheich ist, waren damals die im Vergleich eher billigen Wohnmobile mit goldenen Wasserhähnen. Alles relativ. Heute ist das Klientel der fahrenden Luxus-Wohnkarossen in der PS-Branche zu suchen. Es sind Skiasse oder Formel 1-Piloten. Sie fahren keine Wohnmobile, sondern entsprechend ihrer Branche „Motorhomes“. Eine Kombination aus Wohn-/Schlafzimmer und Businesscenter. Zu den bekanntesten Exoten der Motorhome-Enthusiasten zählt der amerikanische Weltklasseskifahrer Bode Miller. Er reist zu seinen Wettkämpfen stets mit eigenem Motorhome an. Selbst bei den olympischen Winterspielen 2006 in Turin wohnte er – zum Leidwesen seiner Trainer – in seinem Wohnmobil und nicht bei der US-Mannschaft.

Vom praktischen Wohnen zum mobilen Luxus

Immer hochwertiger, immer besser ausgestattet präsentieren sich die Wohnmobile auch Otto Normalverbraucher. „Obgleich der Preis im Vordergrund steht, verlangt der Kunde langlebige, komplett ausgestattete und solide Fahrzeuge, die einen hohen Wiederverkaufswert darstellen“, analysierte die Fachzeitschrift promobil bereits in ihrer Ausgabe anlässlich des Caravan Salons in Essen 1986 eine nicht

unerwartete Entwicklung. Rückblende: Mitte der dreißiger Jahre im „Wohnauto“ der Familie Dethleffs auf dem Stuttgarter Schlossplatz. Die Wohnwagentür fliegt auf und ein Kocher im hohen Bogen hinterher. Der Spirituskocher hatte mit einer Stichflamme die Familie in helle Aufregung versetzt und wurde zum Abfackeln nach draußen befördert. 75 Jahre später. Nicht nur, dass auf dem Stuttgarter Schlossplatz Campen verboten ist. Auf der CMT Urlaubsmesse 2008 in Stuttgart hat der Spirituskocher längst ausgedient und ist in den 50er Jahren durch den Propankocher ersetzt worden. Heute sind wie selbstverständlich „die rollenden Küchen“ mit elektrischen Backöfen und Mikrowelle ausgestattet. Das meist spartanische Equipment der ersten Caravans und Wohnmobile ist längst edlen Naturhölzern, feinem Leder und anderen üppigen Ausstattungsfeatures gewichen. Selbst Designer-Papst Luigi Colani hat sich in der Hoch-Zeit seines Schaffens am Wohnmobil versucht: Herausgekommen ist – wie könnte es bei ihm anders sein – ein Raumschiff auf Rädern.

Doch nicht nur die Ansprüche der Camper, auch die Möglichkeiten der Hersteller haben sich durch neue Arbeitsprozesse und Materialien verbessert. Beste Beispiele dafür sind die Weiterentwicklungen bei der Wasserversorgung, der Lagerung und Versorgung mit Nahrung (Kühlung) und beim Heizen der Caravans und Wohnmobile. Diente ursprünglich der Dorfbrunnen als Wasserspender, kommt heute das Wasser aus festinstallierten Tanks, die problemlos von außen befüllt werden können. Kühlsysteme gibt es zwar schon seit über einhundert Jahren, doch für Wohnwagen wurden sie erst in den 50er Jahren hoffähig und bis heute

weiterentwickelt. Immer ein großes Caravaning-Thema war und ist die Frage der Wintertauglichkeit und damit das Heizen. Kohle- und Propangasheizungen gehören schon längst der Vergangenheit an. Heute sorgen integrierte Heizsysteme für wohlige Wärme und warmes Wasser. Sie basieren in der Regel auf in der Raumfahrt bewährten Techniken zur Beheizung von Abwassertanks und -rohren.

Im Mekka des Wohnmobilbaus

Immer wieder gaben in der Geschichte des Automobils große Erfinder ihre Namen. Ob die Schwaben Gottlieb Daimler, Carl Benz oder Wilhelm Maybach oder die Briten Charles Rolls und Henry Royce. Auch im oberschwäbischen Isny und in Bad Waldsee lebten bzw. leben solche automobile Namensgeber. Sie sind nicht so bekannt, dafür aber in der Branche um so beliebter. Nur knapp einen Steinwurf entfernt tüftelten Arist Dethleffs und Erwin Hymer an ihrer Idee „Wohnen auf Räder“. Arist Dethleffs startete bereits zwanzig Jahre vor Erwin Hymer in den 30er Jahren mit seinem „Wohnautobau“.

Erwin Hymer präsentierte 1961 das erste Reisemobil; den Caravano auf der Basis eines Borgward-Kastenwagens B 611. So gelten beide als Pioniere ihrer Branche. Beide haben ihre Unternehmen zur Marktführerschaft gebracht. Beide entwickelten ihre Prototypen mit Anleihen an den Flugzeugbau. Arist Dethleffs hatte schon sehr früh die Parallelen zum Fahrzeug-, Flugzeug- und Bootsbau erkannt und entsprechend reagiert. Wie die damaligen Personenwagen baute er sein erstes Wohnauto auf einem Leiterrahmenchassis. Als Karosserie wurde



Femotion und BestAger Mobil: Frauen und Senioren als Zielgruppe entdeckt.

dem Chassis zunächst ein stabiles Hartholz-Gerippe verpasst, das von ihm mit einem Material aus dem Flugzeugbau überzogen wurde: wasserfest verleimte Sperrholzplatten mit wetterharter Lackierung auf Kunstharzbasis. Heute dienen entweder Aluminiumbleche oder GfK-Beschichtungen rundum als wetterfeste Außenhaut.

Ähnlich sollte die Entwicklung bei Hymer in Bad Waldsee verlaufen. Als Flugzeugingenieur hatte Erwin Hymer sein Handwerk bei Dornier gelernt. Zusammen mit seinem Partner, dem erfahrenen Flieger Erich Bachem präferierten auch sie eine leichte Gerippebauweise bei ihren ersten Wohnwagen. Sie arbeiteten wie Dethleffs in den 50er Jahren allerdings gleich mit Stahl und Aluminiumblech für die Beplankung. 1962 übernahm Hymer schließlich in Langenargen eine Dornier-Ausgliederung, die sich auf Leichtbauprofile und Artikel wie Aluminiumleitern für den allgemeinen Markt spezialisiert hatte. Eine ideale Ergänzung zum damaligen Hymer-Portfolio. Wenig Gewicht und aerodynamisch günstig mussten sie sein, die Wohnwagen dieser Zeit, da das Kühlwasser ihrer potenziellen Zugfahrzeuge leicht zum Kochen neigte und die Bremsen bergab schnell an ihre Grenzen gerieten. Das galt übrigens für beide, für Dethleffs und für Hymer Wohnwagen und Wohnmobile.

Femotion und BestAger Mobil

Auch heute ist die Zeit im Caravan- und Reisemobilbau nicht stehen geblieben. Die Umweltdiskussion und die Entwicklung der Erdölpreise trifft im besonderen Maße die Reisemobil-Hersteller. Trotz aller technischen Entwicklungen in Sachen

Leichtbauweise werden die Reise- und Wohnmobile nicht leichter, sondern eher schwerer. Die Anforderungen der Kunden werden immer differenzierter. Der Anspruch nach exklusiver Ausstattung wächst und damit das Gewicht der Fahrzeuge. Der Druck auf die Hersteller steigt. Sie sind gezwungen, immer neue Wege zu gehen. So hat die Firma Dethleffs in den letzten Jahren mit ihrem Frauenprodukt „Femotion“ und seinem „BestAger Mobil“ neue Maßstäbe gesetzt. In zwei Studien wurde untersucht, wie ein „frauen-“ respektive ein „altersgerechtes“ Wohnmobil aussehen könnte. „Ein von Männern entwickeltes Reisemobil kann nicht wirklich praxisgerecht sein“, so der Vorwurf einer Umfrage der Zeitschrift „promobil“ unter Reisemobilistinnen. Zusammen mit einigen Hobby-Konstrukteurinnen haben sich die Dethleffs Entwickler und Hausdesigner Michael Studer an die Arbeit gemacht. Herausgekommen ist nicht der mobile Kleiderschrank in Pink oder Rosa. Vielmehr ist ein Fahrzeugkonzept mit einer Vielzahl ausgeklügelter Ideen entstanden, die alle mittlerweile in die Entwicklung neuer Fahrzeuge eingeflossen sind.

Doch damit nicht genug. Getragen von den effizienten Ergebnissen des Frauenprojekts, wurde bei Dethleffs das BestAger-Projekt auf die Beine gestellt. Zusammen mit der technischen Universität wurde Ergonomieansprüche der Generation 50plus im Reisemobil untersucht und wissenschaftlich ausgewertet. „Informationen, die nicht hoch genug eingeschätzt werden können“, so Marketingchef Helge Vester, „denn immerhin handelt es sich bei der Generation 50plus um die bedeutendste Käufergruppe der Reisemobilbranche überhaupt.“ In Zusammenarbeit mit weiteren, namhaften Unternehmen wie

Ricaro, Schaudt, Tretford oder Truma wurden neue Produkte entwickelt, die dem Best Ager Anspruch besonders gerecht werden sollten. „Ziel war nicht, ein Best-Ager Mobil zu entwickeln. Denn gerade unter den Best Agern sind die Ansprüche an ein Reisemobil zu unterschiedlich“, so Dethleffs Geschäftsführer Thomas Fritz. Verbessert wurde mehr im Detail. In der Innenraumgestaltung mit Platz für zwei Personen und gemütlichen Sitzplätzen für weitere Gäste und Freunde. Beim Schlafkomfort durch optimierte Anordnung der Betten und Verwendung besonders hochwertiger Matratzen. In der Duschkabine, die eine ausklappbare Sitzfläche erhielt. Und vor allem in der Küche, die mit leicht bedienbaren Geräten und mit großen Displays ausgestattet wurde. Das komplette Lichtsystem wurde im BestAger Mobil auf Strom sparende LED-Technik umgerüstet.

Camping und Caravanning hat sich durch umfangreiche Angebote, nicht nur der Fahrzeughersteller, immer mehr zu einer interessanten Alternative zu Pauschal- und Fernreisen entwickelt. Die Zeiten, als sich Campingurlaub in der Schmutzdecke für Billigurlaub befand und die Caravans und Wohnmobile als weiße, uniforme Kästen durch das Land fuhren, sind längst vorbei. Dabei lautet die Devise: attraktiver, komfortabler und individueller. Ihre Innengestaltung hält Annehmlichkeiten wie Klima- und Satellitenanlagen, Flachbildschirme und umfangreich ausgestattete Küchenzellen bereit, die auch gehobenen Ansprüchen gerecht werden. Selbst Solarzellen und zunehmend Brennstoffzellen sorgen für die Sicherstellung der notwendigen Stromversorgung und für Unabhängigkeit von den lokalen Energienetzen. ■