
Dethleffs expandiert: Neue Mobile braucht das Land

Die Wiege des deutschen Wohnwagens steht in Isny im Allgäu. Dort hatte bereits Anfang der 1930er Jahre Arist Dethleffs einen Caravan ersonnen, um sich auf seinen beruflichen Handlungsreisen mit seiner Frau, einer Kunstmalerin, wohl zu fühlen. Die erste Ausfahrt mit dem Eigenbau wurde vielbeachtet, Dethleffs begann mit einer Serienproduktion. Heute gehört das Unternehmen mit etwa 1000 Mitarbeitern zur Erwin-Hymer-Gruppe und zählt zu den bekanntesten der Branche. Mit Wohnwagen wird auch heute noch in Isny gutes Geld verdient, umsatzstärker sind jedoch die Reisemobile, von denen die Marke gleich acht Baureihen mit mehr als 40 Grundrissen anbietet. Mit dem neuen Programm der Saison 2020 folgen die Isnyer Konstrukteure nun den aktuellen Tendenzen des Marktes und der Nachfrage.

Auffällig ist, dass zwei Grundriss-Versionen neu, beziehungsweise wiederentdeckt wurden. Da wäre zum einen die Lounge-Lösung, bei der sich Sitzbänke auf der linken und rechten Wohnraumseite längs der Fahrtrichtung um einen Tisch gruppieren. Da dessen Platte verschiebbar ist, bleibt der Durchgang zum Fahrerhaus komfortabel. Wieder aufgenommen wird zunehmend die Idee der Rundsitzgruppe. Meist im Heck angesiedelt bietet sie bis zu sechs Campern bequemen Platz und lädt zum gemeinsamen Dinieren oder zum geselligen Klönschnack ein. Beides gehört zu den bevorzugten Beschäftigungen der Caravaner und Reisemobilisten.

Wichtiger noch ist die Erneuerung des meistverkauften Basisfahrzeugs in Europa, dem Fiat Ducato. Seine Technik wird auf die am 1. September 2019 auch für aufgebaute Reisemobile in Kraft tretende Abgasbestimmung Euro 6d-Temp und die Verbrauchszertifizierung nach dem WLTP-Zyklus abgestimmt. Unter der Haube findet sich künftig nur noch der 2,3-Liter-Vierzylinderdiesel, der es mindestens auf 120 PS (88 kW) bringt. In ihren weiteren Leistungsstufen liefert die Maschine 160 PS (118 kW) und 180 PS (132 kW). Alle Motoren arbeiten mit SCR-Katalysator und Adblue-Einspritzung. Der Umbau unterm Blech erlaubt künftig nur noch maximal 75 Liter große Tanks, bisher waren bis zu 120 Liter möglich. Der Grund ist die Unterbringung des zusätzlichen Adblue-Behälters, der 15 Liter aufnimmt. Eine Auflastung ist aufgrund der Abgasbestimmungen nicht mehr im bisherigen Umfang möglich.

Die Einsteigerbaureihe Trend bekommt in teilintegrierter Form zwei neue Grundrisse, den 50 799 Euro kostenden TI 6757, der auf knapp sieben Meter ein Queensbett im Heck und eine Lounge-Sitzgruppe in Wagenmitte erhält. Die Variante TI 6617 hat statt des freistehenden Doppelbetts zwei längs eingebaute Einzelbetten im Heckschlafzimmer. Sie steht für 49 799 Euro beim Händler. Das Alkovenmodell Trend A 7877-2 wird dank eines Doppelbodens besonders wintertauglich und bietet reichlich Stauraum im Untergeschoss. Neu sind außerdem die hellen, glänzenden Möbel-Oberflächen und die hinterleuchtete Rückwand aus Plexiglas an der Küchenrückseite (68 799 Euro).

Den im vergangenen Jahr vorgestellten Pulse hat Dethleffs auf sechs Grundrisse jeweils in teil- und vollintegrierter Aufbauart erweitert. 7051 DBL und EBL debütieren zu jeweils rund 58 000 Euro mit Queensbetten und unterschiedlicher Konfiguration ihrer Bäder. Neu ist auch die etwa weniger aufwendig ausgestattete Designvariante Pulse Classic 7051, die mit warmen Farbtönen im Innenraum und üppigem Holzdekor, vor allem mit einem günstigeren Preis gefallen will. Der soll bei nur wenig mehr als 50 000 Euro liegen. Die Baureihe Magic Edition indessen wird eingestellt.

Bei den Caravans will Dethleffs erneut eine Vorreiterrolle übernehmen und widmet sich der Elektromobilität. Bereits 2018 haben die Allgäuer die Studie eines Wohnwagens mit

Eigenantrieb und Bordakku gezeigt, im kommenden Jahr soll die erste Non-Stopfahrt eines Elektroauto mit einem Elektrocaravan im Schlepp gelingen. Die Reise wird von Isny an den Gardasee führen, das sind rund 400 Kilometer. Hierfür ist man eine Allianz mit den Elektrospezialisten von ZF eingegangen, die eine elektrisch angetriebene Achse entwickeln, die sich für den Einsatz unter einem Wohnwagenchassis eignet. Ob der E-Caravan damit schon Serienreife erreicht, ist allerdings fraglich.

Ganz konventionell, aber sehr gelungen wurde die Baureihe Generation Scandinavia überarbeitet. Ursprünglich war sie für die Märkte im Norden Europas geplant und deshalb besonders frostsicher. Aber auch weiter im Süden gewinnt Wintercamping zunehmend Freunde, die Serie bekam daher eine Überarbeitung für den mitteleuropäischen Geschmack. Gemütlichkeit wird mit warmen Holztönen erzeugt, alle Ausstattungselemente, die fürs Wintercamping nötig sind, gehören zum Serienstandard. So etwa ein zusätzlich isolierter und beheizter Abwassertank mit 50 Litern Volumen. Er wird vom warmen Wasser einer Alde-Fußbodenheizung umspült und trotz so dem Frost. Komfortable Einzelbetten finden sich im 650 RE, der 695 RK hat dagegen Etagenbetten und bis zu sieben Schlafplätze, ist daher besonders familientauglich. Die Preise reichen von 30 999 Euro für den 6,50 Meter langen 545 QMK bis 39 000 Euro für den 695 BQT mit 7,60 Metern Aufbaulänge.

Neu aufgestellt hat sich eine der ältesten Serien von Dethleffs, die Nomad-Baureihe. Sie setzt sich künftig aus zwölf Grundrissen zusammen, Längen von 5,50 bis acht Metern und Preise zwischen 21 400 bis 32 400 Euro finden sich im Angebot. Zur Wahl stehen Schlafzimmer mit Einzelbetten in Bug oder Heck, komfortable Raumbäder, Queensbetten oder französische Liegen, sogar eine seitliche Rundsitzecke in Wagenmitte ist zu haben. Zu den optischen Veränderungen gehören Integralrückleuchten und eine auffällige Chromleiste außen, innen gibt es Ambientebeleuchtung, Hochglanzklappen an den Dachstaukästen, sogar das Panormadach Skyroof wird auf Wunsch eingebaut. Die Küche hat gleich sieben Rollschubladen, als Raumteiler fungieren solide Holzschiebetüren. In den größeren Grundrissen wird eine separate Dusche geboten und im Eingangsbereich wärmt ein sanfter Luftstrom aus dem Heizungsgebläse die Garderobe in einem eigenen Schrank.

Innerhalb der Hymer-Gruppe übernimmt Dethleffs künftig die Rolle als Kompetenzzentrum für Campervans, wie man ausgebaute Kastenwagen dort nennt. Gründe genug gibt es dafür. Schließlich werden im Allgäu auch die Erfolgsmodelle der Marke Pössl gebaut. Ganz frisch ist der Crosscamp, der den Toyota Proace Verso als Basis nutzt und ein Pendant zu Pössls Spacetourer darstellt. Damit sichert sich die ebenfalls zum Konzern gehörende neue Marke einen zusätzlichen Vertriebsweg – über die Händlerorganisation von Toyota. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



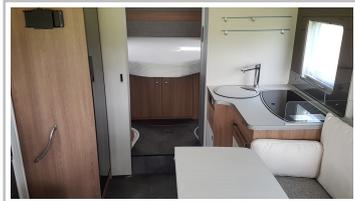
Dethleffs Trend i6757.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Trend i6757.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Trend i6757.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Trend ti.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Gran Alpa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Gran Alpa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Generation Scandinavia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Nomad.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Crosscamp auf Basis des Toyota Proace Verso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dethleffs



Crosscamp auf Basis des Toyota Proace Verso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dethleffs



Crosscamp auf Basis des Toyota Proace Verso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dethleffs