
Caravaning: Neue Mobile aus dem Trigano-Haus

Von Michael Kirchberger

Keine Lattenroste aus Belarus, keine Kabelbäume aus der Ukraine, und Chips gibt es auch nicht. Die Mangelwirtschaft lässt die Caravaning-Branche verzweifeln. Auf der einen Seite fehlen die Zutaten für die Produktion des Wohnraums und die notwendigen Chassis, auf der anderen Seite ist die Nachfrage ungebrochen hoch. Ergo müssen die Kunden lange Lieferzeiten und satt gestiegene Preise in Kauf nehmen.

Im französischen Trigano-Konzern, der die Marken Challenger, Mobilvetta, Roller Team und Benimar vereint, gehören in Deutschland die Traditionshersteller Eura Mobil, Karmann sowie die jungen Label Forster und Panama. Eura Mobil setzt im neuen Modelljahr verstärkt auf andere Basisfahrzeuge als den Fiat Ducato, der gerade seine Führungsposition auf dem Reisemobilmarkt verloren hat. Nach der teilintegrierten Spitzenbaureihe Contura bekommen nun auch die Mittelklasse-Modelle der Profilia-Serie den Sprinter als rollenden Untersatz. Das Ziel, 500 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2022 auf das Mercedes-Chassis zu setzen, wurde erfüllt. Weitere 500 sollen im zweiten Halbjahr folgen.

Bei Karmann soll unterdessen der VW Crafter den Mangel an Ducato-Kastenwagen beenden. Die bisherigen Folgen der Materialknappheit für den Standort Sprendlingen (Rheinhessen) waren dramatisch. Mit 40 Prozent beziffert Geschäftsführer Dr. Holger Siebert den Produktionsausfall. Im Juni war das Werk komplett geschlossen.

Forster ist die eher junge Marke im Trigano-Haus und feiert dennoch bereits in der kommenden Saison zehnjähriges Jubiläum. Alle Alkovenmodelle rollen künftig auf einem Transit-Chassis von Ford, ihre maximale Länge liegt bei sieben Meter, das zulässige Gesamtgewicht bei 3,5 Tonnen. Wer mehr zuladen will, kann die optionale Auflastung auf 4,1 Tonnen wählen.

Der Standarddiesel des Transit leistet 90 kW (130 PS), auf Wunsch wird die Variante mit 106 kW (155 PS) eingebaut. Die Preisliste beginnt bei 47.800 Euro. Die gleiche Summe wird für das Basismodell der Camper-Van-Serie in der limitierten Sonderedition Livin' Up fällig. Die Kastencamper nutzen den Citroen Jumper als Basisfahrzeug, er bekommt statt des Einstiegsmotors mit 88 kW (120 PS) die 103 kW (140 PS) starke Variante ohne Aufpreis. Weiter im Programm bleiben die Vantasy-Versionen mit zusätzlichem mit Hubdach.

Bei der deutschen Kernmarke Eura Mobil steht in der kommenden Saison vor allem Optimierung auf dem Plan. Neu sind die beiden 7,44-Meter-Grundrisse der Profilia-Baureihe auf Sprinter-Basis, die entweder Einzelbetten im Heck oder an derselben Stelle ein Queensbett und vorne eine Face-to-Face-Sitzgruppe aufweisen.

Die Van-Spezialisten bei Karmann Mobil straffen das Programm und rüsten alle Grundrisse unter sechs Meter grundsätzlich mit dem 88 kW (120 PS)-Diesel aus, erst bei größerer Länge stehen auch die stärkeren Selbstzünder mit dann 104 kW (140 PS) oder 132 kW (180 PS) aus. Neu im Programm ist der wendige Duncan 545 auf Ford Transit, dessen Hubdach gegen die Fahrtrichtung öffnet. Das erlaubt, die Küche und den Waschaum im Heck einzubauen. Im Programm der Panama-Vans verstärken der P12 und der P12S mit Sitzplätzen für bis zu sieben Personen. Die mittleren Einzelsitze lassen sich leicht entfernen, so wird der Camper zum Transporter.

Bei Mobilvetta geht ein neuer Vollintegrierter an den Start, der P85 I85 ist für vier Personen ausgelegt. Hub- und Heckbetten bieten Platz zum Schlafen. Als Innovation verkauft die Marke den bei diesem Grundriss direkt neben der Eingangstür eingebauten

Sicherungskasten und Hauptschalter für die Aufbaubatterie. Dies sei ein wichtiger Aspekt für die Sicherheit. Challenger verstärkt den Antrieb der S-Ausstattung, der Transit-Diesel bringt es nun auf 125 kW (170 PS). Das matte Grau des schlanken Aufbaus setzt den Challenger prächtig in Szene, er ist kaum breiter als ein Kastenwagen und daher überaus wendig. Außerdem steigt die Zulademöglichkeit durch diese Konstruktion und konsequenten Leichtbau um fast 300 Kilogramm. Knapp 80.000 Euro sind für das variable Siebenmeter-Mobil fällig.

Am Standort Sprendlingen wird unterdessen kräftig in Solarenergie investiert. Mehr als 30.000 Quadratmeter Hallenfläche sollen eine Spitzenleistung von 2,6 Megawatt ergeben. Außerdem wird eine Hackschnitzelanlage für Holzreste aus dem Möbelbau für den Brennstoff für die Fabrikheizung liefern. (Michael Kirchberger, aum)

Bilder zum Artikel



Challenge Sport Edition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michal Kirchberger



Mobilevetta Kea 590.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mobilevetta Kea.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mobilevetta Kea.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Kühlschrank, beidseitig zu öffnen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michal Kirchberger



Forster LInvin' up.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michal Kirchberger



Forster LInvin' up.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michal Kirchberger
