
Besterte Ernte: Hymer setzt weiter auf Mercedes

Von Michael Kirchberger

Es kann nicht anders gewesen sein. Erwin Hymer und Daimler-Chef Werner Niefer müssen sich in einer Besenwirtschaft irgendwo in Untertürkheim oder einem schwäbischen Landgasthof auf der Alb getroffen haben und ihren Handel mit einem Handschlag beschlossen haben. Denn kein anderer Hersteller in der Branche kam jemals in den Genuss, die eigenen Modelle in Anlehnung an die Fahrzeug-Baureihen der Stuttgarter zu benennen. So kam es zur S- und zur B-Klasse, die nicht von den Daimler-Bändern liefen, sondern südöstlich davon im Bad Waldsee im lieblichen Allgäu gefertigt wurden.

Im Gegenzug, so scheint es, ist Mercedes zum Haus- und Hoflieferant von Hymer geworden. Kaum ein anderer Hersteller von Reisemobilen ist je mit einer Automarke so nah zusammengerückt. Mercedes-Transporter sind seitdem ein fester Bestandteil im Hymer-Portfolio, nur die feinsten und eben auch teuersten Campingwagen aus den Hallen der Bad Waldseer nutzen das Chassis mit dem Stern. Die Geschichte hat Bestand. Hymer war einer der ersten Wohnmobilmacher, die den neuen Sprinter zum Freizeitvehikel umgestalteten, im jetzt vorgestellten Programm des Modelljahrs 2020 gesellen sich zwei weitere Exemplare dazu.

Der neu aufgelegte Hymer Tramp, ein teilintegriertes Reisemobil mit der stattlichen Länge von 7,4 Meter, baut auf dem Originalrahmen des Transporters auf. Das bringt einen stufenfreien Innenraum und trotzdem mehr als zwei Meter Stehhöhe im gesamten Wohnbereich. Der S 695 folgt der Tendenz der sogenannten Face-to-Face-Einrichtung. In Wagenmitte gibt es zwei längs angeordnete Sitzbänke, der Hubtisch dazwischen kann abgesenkt und seine Oberfläche geklappt werden. Das verbessert den Durchgang zwischen Heck und Fahrerhaus. Nach einem kurzen Umbau werden aus den Bänken zwei gurtbewehrte Sitzplätze, reisen dürfen im Tramp vier Camper. Im Heck allerdings findet sich nur ein freistehendes Queensbett. Wer mehr Schlafplätze verlangt, muss das optionale Hubbett bestellen, das über der Sitzgruppe herabgelassen werden kann. Die Alternative bietet der Tramp S 685, dessen im Schlafzimmer mit zwei längs eingebauten Einzelbetten bestückt wird.

Zwischen Schlaf- und Wohnbereich kommt ein Raumbad mit separater Dusche unter, sie ist in Fahrtrichtung rechts positioniert, gegenüber haben Waschbecken und Kassetten-toilette ihren Platz. Eine solide Schiebetür trennt Bad und Bett. Zweigeteilt ist auch die Bordküche. Der Küchenblock mit Spüle, Rollauszügen und Gaskocher steht auf der Fahrer-, der 152 Liter große Kühlschrank auf der Beifahrerseite. Ambientlicht setzt den Wohnraum bei Dunkelheit gelungen in Szene, statt mit Gas wird im Tramp mit Diesel geheizt. Die Basisversion kostet 63 990 Euro.

Der zweite Sprinter mobilisiert die Hymer B-Klasse MC und geht als Sondermodell White Line an den Start. Die flächige Außenlackierung in Weiß überrascht angesichts des Namens nicht. Der Innenraum ist farbiger gestaltet, die Möbeldekore Grand Oak und Noce Cognac, beide in gedecktem Design, stehen zur Wahl. Entscheiden kann sich der Camper auch bei der Aufbauform. Die White Line ist in integrierter oder teilintegrierter Form zu haben. Das Basisgewicht liegt bei 3,5 Tonnen, wer zu viert unterwegs ist und das Hubbett bestellt hat, sollte die Option der Auflastung auf 4,5 Tonnen wählen.

Ohnehin hält die Wunschliste noch allerlei begehrten Positionen bereit. 177 statt 143 PS unter der Haube, Leichtmetallräder, Lederlenkrad einen größeren Kühlschrank und eine Eingangstür mit Fliegenschutz.

Als dritte Neuheit bei den Reisemobilen kommt der aufgefrischte Exsis als integriertes oder teilintegriertes Mobil auf die Straßen. Hier dient der vor allem technisch erneuerte Fiat Ducato als Basisfahrzeug. Der Camper ist knapp sieben Meter lang und 2,22 Meter breit, er bietet zwei bis vier Schlaf- und ebenso viele Sitzplätze. Einen Preis nennt Hymer noch nicht, er wird erst beim Caravan Salon in Düsseldorf bekanntgegeben und dürfte dann aber unter 60 000 Euro für das Basismodell 580 liegen.

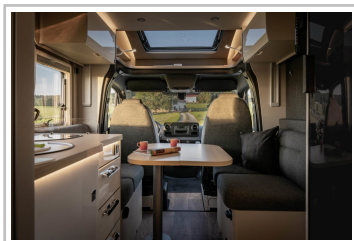
Für den Hymer-Caravan Eriba Nova endet eine Ära mit dem Beginn einer neuen. Die Produktion wurde von Bad Waldsee nach Sassenberg zur Tochtermarke LMC verlegt. Geblieben ist es dagegen beim GfK-Boden, in den der Frisch- und der Abwassertank integriert sind. Die Möbelrahmen sind in hellem Weiß gestaltet, Klappen und Türen setzen mit warmen Farbtönen harmonische Kontraste. Neun Grundrisse gehören künftig zur Nova-Baureihe, schon die günstigere Trend-Ausstattung erfüllt durchaus gehobene Ansprüche, die hochwertige Ambience-Ausführung macht den Nova fast zum Luxuscaravan. Als Zugwagen bedarf es unterdessen eines potenten Automobils, unter 1400 Kilogramm bewegt sich bei den Eriba Wohnwagen nichts. Genauere Daten will der Hersteller nachreichen, auch über die Preisgestaltung ist man sich offensichtlich noch nicht schlüssig. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



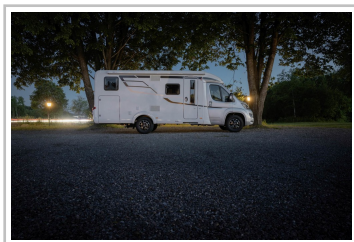
Hymer Tramp S 695.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer



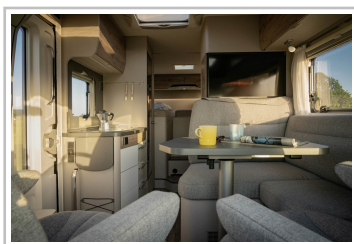
Hymer Tramp S 695.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer



Hymer Exsis t 580.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer



Hymer Exsis t 580.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer



Eriba Nova 545 Trend.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer



Eriba Nova 480 Ambience.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer