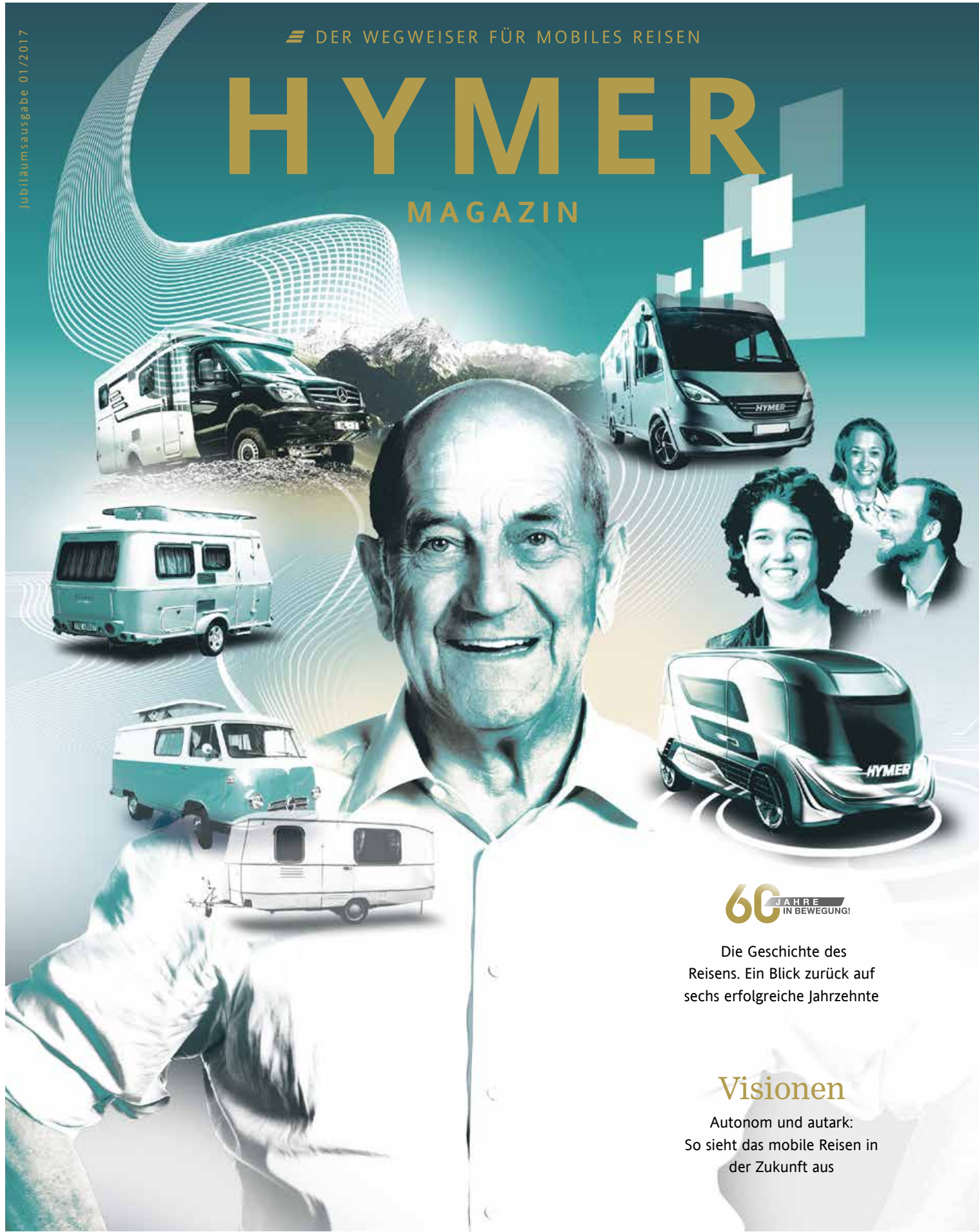


DER WEGWEISER FÜR MOBILES REISEN

HYMER

MAGAZIN

**60** JAHRE
IN BEWEGUNG!

Die Geschichte des
Reisens. Ein Blick zurück auf
sechs erfolgreiche Jahrzehnte

Visionen

Autonom und autark:
So sieht das mobile Reisen in
der Zukunft aus

HYMER**ERIBA****HYMERCAR****HYMER**
ORIGINAL TEILE & ZUBEHÖR

Der GLS-Liner 3

Ein ganz neues Sitzgefühl!



1
Integrierter
3-Punkt-Gurt

2
Edles Steppmuster und
gelochtes Leder

3
Sondernaht
„Baseball“

Eleganter, formschöner Komfort-Sitz mit integriertem 3-Punkt-Gurt. Gerade bei langen Strecken entspanntes Sitzen durch anatomisch angepasste Kontaktflächen für Beine und Rücken.

Serienmäßig mit Gurtstraffer FIAT X250/X290 oder Mercedes ausgestattet.
Weitere Fahrzeuge wie Iveco/MAN auf Anfrage.

- > Breite Armlehnen
- > Stufenlose Rückenverstellung
- > Sitz-Neigungsverstellung (NV)
- > Höhenneigungsverstellung (HNV)
- > Sitzheizung
- > Elektrische Lordosenstütze
- > Luftfederung

„Wir wollen vor allem aber auch nach vorne schauen. Schließlich sind wir voller Ideen und Tatendrang.“



Jochen Hein
Geschäftsführer der Hymer
GmbH & Co. KG

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie halten heute ein ganz besonderes HYMER Magazin in den Händen: die Ausgabe zum 60-jährigen Bestehen unseres Unternehmens! Wir blicken zurück auf eine beispiellose Erfolgsgeschichte, die ihren Ursprung in einer gemeinsamen Idee der begnadeten Ingenieure Erwin Hymer und Erich Bachem hat. Basierend auf diesem Grundstein entwickelte sich HYMER zum heute erfolgreichsten und führenden Unternehmen der Branche. Unsere Fahrzeuge zählen zu den beliebtesten bei anspruchsvollen Freunden des mobilen Reisens.

Wir wollen vor allem aber auch nach vorne schauen. Schließlich sind wir voller Ideen und Tatendrang. Wir werden weiterhin mit innovativen Technologien Trends setzen, so wie es seit seiner Gründung im Wesen unseres Unternehmens fest verankert ist. Konnektivität, E-Mobilität und Premium-Services werden einige der Themen der Zukunft sein, aber auch Nachhaltigkeit und Ökologie.

Besonders bedanken möchte ich mich bei unseren tüchtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ohne die unser Erfolg niemals möglich wäre. Und nicht zuletzt möchte ich Ihnen, unseren Kunden, danken. Ihre Zufriedenheit mit unseren Produkten ist unser Ansporn, auch in den kommenden Jahrzehnten mit der gleichen Leidenschaft Reisemobile und Caravans zu entwickeln. Feiern Sie mit uns:

60 Jahre Erfahrung – 60 Jahre Fortschritt – 60 Jahre in Bewegung!

CARAVAN SALON DÜSSELDORF – VOM 26. AUGUST – 3. SEPTEMBER 2017

Wie schon seit vielen Jahren, ist HYMER auch in seinem 60. Jubiläumsjahr auf dem Caravan Salon Düsseldorf in der Halle 17 – der HYMER-Halle – vertreten. Als einziger Aussteller präsentieren wir unser breites Produktprogramm in einer „eigenen“ Messehalle. Von unseren gängigsten Fahrzeuggrundrissen über Sondermodelle bis hin zu unseren aktuellsten Fahrzeugneuheiten können Sie sich einen Überblick über sämtliche

Angebote aus unseren vier Geschäftsbereichen HYMER Reisemobile, ERIBA Caravans, HYMERCAR Campingbusse und HYMER Original Teile & Zubehör verschaffen. Im HYMER Innovation-Lab zeigen wir z.B. die neuesten und fortschrittlichsten Entwicklungen im Bereich Konnektivität sowie unsere weiterentwickelte Aufbautechnologie PUAL 2.0. Schauen Sie doch einfach mal vorbei, wir freuen uns auf Sie.





34

Die HYMER-Balken stets im Herzen: Drei ehemalige Mitarbeiter erinnern sich



26

Beeindruckend und vielfältig: das Erwin Hymer Museum

18

Vom Stolz des Vaters und wie sie ihren eigenen Weg gefunden hat: Ein Gespräch mit Carolin Hymer



06

ERIBA und HYMER, seit 60 Jahren eine Erfolgsgeschichte

44

Perfektion bis ins letzte Detail: Wie ein Fahrzeug entsteht



INHALT

- 05 Editorial
- 06 Die Geschichte des mobilen Reisens
HYMER und ERIBA: Ein Rückblick auf sechs bewegende Jahrzehnte
- 18 „Mein Vater war stolz auf mich“
im Gespräch über ihre Rolle im Unternehmen und Wünsche für die Zukunft
- 26 Einmal um die ganze Welt
Das Erwin Hymer Museum erzählt von der Geschichte und der Zukunft des mobilen Reisens
- 30 So verreisen wir morgen
Autonom und autark: Visionäre zeichnen eine fantastische Zukunft des mobilen Reisens Carolin Hymer
- 34 Weißt du noch?
Erinnerungen und Anekdoten: Drei ehemalige HYMER-Mitarbeiter blicken zurück
- 42 Jubiläumsmodelle „60 Edition“
Vier top ausgestattete Modelle mit vielen Neuerungen und Highlights zu attraktiven Preisen!
- 44 Perfektion ab Werk
Richtige Planung, exakte Umsetzung: Ein Blick hinter die Kulissen des HYMER-Werks
- 50 Reiselust ganz ohne Grenzen
Bis ins Reich der Mitte: Ein Paar und seine Abenteuerreisen mit dem Hymermobil S 670
- 54 Zusammen auf Achse
Ein Besuch beim ERIBA-HYMER-Club Schleswig-Holstein e.V.
- 56 Freiheit auf Rädern
Von Ägypten auf Wallfahrt, Römern in Bussen und dem Wunsch einer deutschen Malerin
- 60 Stark verbessert!
Früher und heute: Produkte für Camping und Reisen und wie sie sich entwickelt haben
- 62 Rätsel/Impressum
Sudoku lösen und tolle Preise gewinnen. Mitmachen lohnt sich!



Neu!
Für Campingbusse und Kastenwagen: CamperPLUS – die günstigen Pakete für den Fiat Ducato X250/X290.



Mehr Zuladung

Erhöhen Sie das zulässige Gesamtgewicht Ihres Reisemobils mit einer Auflastung von Goldschmitt.



Mehr Komfort

Setzen Sie auf die innovative Fahrwerkstechnik von Goldschmitt und erleben Sie ein neues Fahrgefühl.



Mehr Sicherheit

Erleben Sie die Wirkungsweise der Goldschmitt-Fahrwerkstechnik und fahren Sie zukünftig noch sicherer.



GOLDSCHMITT
Fahrwerkstechnik vom Feinsten

Goldschmitt technobil GmbH • Tel. +49 (0) 62 83 / 22 29-100
info@goldschmitt.de • www.goldschmitt.de

60
JAHRE
IN BEWEGUNG

Die Geschichte des mobilen Reisens

Ab in den Süden bedeutete in den 1960er-Jahren nicht nur ab nach Italien. Hier überholt ein Fiat 1500 mit einem ERIBA Familia am Haken auf dem Weg nach Sofia eine Dampflok.

Was als Tüftelei zweier begabter Ingenieure begann, ist heute eine 60 Jahre währende Erfolgsgeschichte. HYMER gilt heute als Inbegriff des Reisemobils und genießt mit den Marken ERIBA und HYMERCAR Kultstatus. Angetrieben von Pioniergeist und unbändiger Innovationsfreude schuf das Unternehmen aus dem schwäbischen Bad Waldsee immer wieder neue technische und optische Meisterwerke. Damals wie heute steht im Mittelpunkt, mobiles Reisen für alle so komfortabel wie möglich zu gestalten – auch in der Zukunft. Viel Freude auf der Reise durch sechs Jahrzehnte HYMER.



Alle Informationen zum Jubiläum finden Sie unter:
www.hymer.com/60-jahre-hymer



Schau her, so geht das: Erwin Hymer's Schwester Elisabeth demonstriert die Funktion des Hubdachs in einem Faun.

DER START: 1957 – 1969

Am Anfang war der Ur-Troll

Deutschland im Jahr 1957. Die Unionsparteien mit Kanzler Konrad Adenauer an der Spitze holen die absolute Mehrheit bei der Bundestagswahl, Borussia Dortmund ist deutscher Fußballmeister und Harry Belafonte singt „Island in the Sun“. Von Inseln in der Sonne sehen die allermeisten Arbeitnehmer nicht viel. 14 Tage Urlaub haben sie im Jahr. Die verbringen sie zuhause oder mit Besuchen bei Verwandten. Autos sind Luxusgüter. Und doch denken einige Pioniere schon weiter und entwickeln Caravans für den Urlaub auf Rädern.

Zwei dieser Pioniere sind der erfahrene Flugzeug-Ingenieur Erich Bachem (ERIBA) und der junge Maschinenbau-Ingenieur Erwin Hymer. Sie konzipieren und konstruieren den ersten ERIBA Caravan, das Modell Troll, mit einem festen Dach, später als „Ur-Troll“ bezeichnet. Jeder von ihnen testet den Troll 1957 in seinem Urlaub. Aus dem Ur-Troll wird schnell eine Modellfamilie. „Spitzenmodelle für anspruchsvolle Camper, gebaut von erfahrenen Karosseriefachleuten und Leichtbau-Ingenieuren“, heißt es im Katalog. Typisch für alle ist, neben der Gerippebauweise, ein Hubdach. Immer wieder weiterentwickelt, sind das auch heute noch markante Merkmale der Caravanbaureihe ERIBA Touring, in der die Gründermodelle fortbestehen.

Aus einem Urlaub in Südfrankreich bringt Erwin Hymer eine Idee mit: Es müsste doch möglich sein, abseits von Hotels und Campingplätzen Urlaub zu machen. Das Ergebnis ist 1961 der HYMER Caravano, das erste Reisemobil des Unternehmens. Dieser Campingbus ist seiner Zeit weit voraus und nimmt mit seiner Ausstattung schon damals die Basis der aktuellen Modellreihe HYMERCAR vorweg.

1966 erweitert HYMER das Programm um eine neue Baureihe, passend als Nova bezeichnet. Mit geräumigem Aufbau und festem Dach setzt HYMER auf Komfort und Raumangebot. Viele praktische Ideen, wie der Bügeltischfuß, das Scherentischgestell und – zusammen mit Partnerunternehmen entwickelt – rahmenlose Fenster aus Acrylglas, erobern den Markt. Vieles ist bald Allgemeingut, typisch HYMER.

1957



Erich Bachem („ERIBA“) und Erwin Hymer bauen den Ur-Troll als ersten Caravan.

1960



Die ERIBA Touring-Modelle Puck, Faun und Troll entstehen, gefolgt von Pan, Familia, Triton und Titan.

1961



Von Hand gefertigt, entsteht das erste Reisemobil aus dem Hause HYMER, der Caravano.

1966

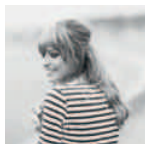


Die Modellreihe ERIBA Nova wird eingeführt.

Die Erfindung des Hytermobils

Die Siebzigerjahre, Zeit der Aufbrüche: Die „Fohlen“ von Borussia Mönchengladbach feiern 1970 ihren ersten Bundesligatitel. Willi Brandt kniet nieder am Mahnmal im Warschauer Ghetto. Das Album des Jahres liefern Simon und Garfunkel mit „Bridge Over Troubled Water“.

Brücken baut auch HYMER: Die Marke nimmt einen neuen Anlauf mit Reisemobilen und präsentiert 1971 auf dem Caravan Salon das erste Hytermobil. Das Unternehmen kombiniert zu diesem Zweck den Aufbau eines Caravans mit einem großen Transporter von Mercedes-Benz; der Katalog spricht von einem „Traum auf Rädern“.



Der Look von Brigitte Bardot war angesagt anfangs der 1970er-Jahre. Die Französin beendete 1973 ihre Schauspielkarriere.

Ein echter Verkaufsschlager folgt 1976: das Hytermobil 521, ein kompaktes, integriertes Reisemobil. Mit diesem preiswerten Modell revolutioniert HYMER die Idee dieser Art von Reisemobilen. Besonders praktisch ist das absenkbare Doppelbett über den Vordersitzen – das Hubbett ist eine Erfindung von HYMER.

Prompt klettert die Jahresfertigung in der Saison 1977/78 erstmals auf mehr als 1.000 Einheiten. Über die

Ein Jahr zuvor kommt Pong auf den Markt, das erste populäre Videospiel der Welt. Kaum zu glauben, dass dieses dem Tischtennis ähnelnde Game einst das Highlight der Computertechnik war.

schnelle Entwicklung der Reisemobile bleibt die der Caravans nicht stehen. Spitzenmodell ist nun der mächtige Nova 780 mit Schleifackmöbeln. Die Variante namens Club fährt gar mit einer Bar an Bord vor.

In diesen Jahren schlägt HYMER erneut völlig neue Wege bei der Aufbautechnik ein. Das Stichwort: PUAL-Bauweise. Der Begriff setzt sich aus Polyurethan (PU) und Aluminium (AL), den Materialien für die Außenwände und Dächer, zusammen. HYMER schäumt die Wände seitdem vollständig mit Polyurethan aus. Ergebnis ist ein robuster, gut isolierender und hitzebeständiger Aufbau, der keinerlei Feuchtigkeit aufnimmt.

Ein epochenprägendes Reisemobil schließt 1979 das Jahrzehnt ab: HYMER präsentiert die S-Klasse, gehobene Integrierte auf Basis einer neuen Baureihe von Mercedes-Benz. Ihr Kennzeichen ist das an den Kanten sanft gerundete Dach aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Kurz: S wie Spitzenklasse.

Mit den kompakten Modellen auf Bedford, der S-Klasse sowie dem Hytermobil 900 ist HYMER in der jungen Klasse der Reisemobile bestens aufgestellt.

1971



Das erste Hytermobil wird gebaut und auf dem Caravan Salon präsentiert.

1975



Die zwei Campingbusse 500 und 501 auf Mercedes L 206 D/L 207 – mit dem Hubdach der Caravans – sind die Vorreiter einer neuen Produktgattung.

1976



Das Hytermobil 521 mit absenkbarem Doppelbett im Fahrerhaus wird zum Verkaufsschlager.

1976



Als kompakte Alternative zum ERIBA Touring entsteht die Eribette in Holzbauweise.

1978



Der innovative PUAL-Aufbau wird entwickelt und stellt seine Stabilität unter Beweis.



01

Bild 01

Das Hytermobil 521 auf Bedford mit Hubbett über dem Fahrerhaus wird ein echter Verkaufsschlager.

Bild 02

Der Caravan ERIBA Nova 560 LK de Luxe. „Eine Grundriss-Variation, die viele Frauenherzen höher schlagen lässt“, so heißt es im Katalog.



02

Reisemobile in allen Varianten

Die Achtziger, Zeit des Umbruchs. Helmut Kohl löst Helmut Schmidt als Bundeskanzler ab. Das Jahrzehnt wird gekrönt vom Fall des eisernen Vorhangs und der Mauer zwischen den seit 40 Jahren getrennten deutschen Staaten.

„Vorbei sind die Zeiten, in denen sich Motorcaravans mit eigenem Aufbau, sprich Reisemobile, als Huckepack-Caravans oder anderweitig abenteuerlich anmutende Gebilde präsentieren mussten.“ Mit diesen selbstbewussten Worten stellt HYMER 1981 seinen neuen Reisemobiljahrgang vor. Im Mittelpunkt steht die neue B-Klasse. Sie basiert zunächst ebenfalls auf Fahrgestellen von Mercedes-Benz, verfügt jedoch über ein Dach in PUAL-Bauweise und ist preislich unterhalb der S-Klasse angesiedelt. Die B-Klasse ist schnell der neue Stückzahlbringer im Programm. Mit Erfolg: Im Modelljahr 1983/84 verlässt bereits das 10.000ste Reisemobil das Werk.

Wie ein Paukenschlag ist die Präsentation des Hymermobils 880 auf dem Caravan Salon 1986. Der Prototyp ist ein Design- und Technologieträger. Erstmals ist der Markenschriftzug in den Kühlergrill integriert. Außerdem trägt das Reisemobil ein geklebtes, seitlich abgerundetes Dach aus einem Aluminium-Sandwich. Die Technik ist ihrer Zeit voraus – zehn Jahre später ist diese Bauweise die etablierte und wegweisende Art für den modernen Reisemobilbau.

Vor allem in Berlin war die Teilung Deutschlands sicht- und spürbar.



Bild 01
Farblich abgestimmt: Der ERIBA Nova sichert HYMER einen langfristigen Erfolg. Vorneweg ein 3er von BMW.

Bild 02
Winterfestes Traummobil für den Traumurlaub im Schnee: Ein Hymermobil S 560 auf Basis des neuen Mercedes-Transporters, der Ende der 1970er-Jahre im Bremer Werk vom Band lief.



Und die Caravans? Sie sind in dieser Zeit ein wenig aus dem Fokus geraten. Immerhin erregt 1980 der ERIBA Air-Liner mit seiner aerodynamischen Gestaltung Aufsehen. Gleiches gilt für den Camp-Liner mit rundem Bug und Hubdach. Doch ein schnittiger Caravan ist nicht unbedingt praktisch. Langfristig erfolgreicher ist daher ab 1983 der ERIBA Nova mit dem formschön integrierten Gasflaschenkasten.

1980



ERIBA und HYMER fusionieren zur ERIBA-HYMER GmbH.

1980



Der HYMER Tramp auf Basis des Bedford Blitz mit Hubdach bietet eine zusätzliche Schlafgelegenheit dank umklappbarer Einzelsitze im Fond.

1981



Die HYMER B-Klasse wird eingeführt und entwickelt sich in den folgenden Jahren zum beliebtesten Reisemobil Europas.

1982



Die Campingbusse werden nun HYMERCAR genannt. Der eckige HYMERCAR 1 auf Basis des Ford Transit erinnert optisch stark an amerikanische Vans.

1983



Der teiltintegrierte ERIBA Car ist eine Kreuzung aus dem HYMERCAR 2 auf Fiat Transporter Renault Trafic mit dem Wohnwagenaufbau aus der Touring-Reihe.

1985



Das Besondere am neuen HYMERCAR 2 auf Fiat Ducato ist sein praktischer Grundriss mit abteilbarem Wasch- und Toilettenraum.

1986



HYMER gibt als erster Hersteller 6 Jahre Garantie auf die Dichtigkeit seiner Reisemobile.

1989



Zeitgleich kommen HYMERCAR Van und Family auf den Markt – erstmals mit der markanten geriffelten Hochdachform und neuer Raumaufteilung.

Technische & optische Meisterstücke

Die Neunziger, Zeit für Höhepunkte. Die Wiedervereinigung und der dritte Titel bei Fußballweltmeisterschaften unter Teamchef Franz Beckenbauer machen 1990 für Deutschland zu einem unvergesslichen Jahr. Die Zulassungszahlen von Reisemobilen explodieren geradezu: HYMER fertigt in der Saison 1989/90 erstmals mehr als 5.000 Reisemobile.

1993 führt der erste Crashtest eines Reisemobils in der Branche zu vermehrten Sicherheitsanstrengungen. HYMER fährt vorneweg und baut serienmäßig Dreipunkt-Sicherheitsgurte und Kopfstützen auch im Wohnbereich ein. Bald folgt ein erster eigener Crashtest, Auftakt einer einzigartigen Serie.

Mitten in einem heftigen konjunkturellen Abschwung verlangen neue Basisfahrzeuge 1994/95 eine bisher beispiellose Rundumerneuerung des damaligen Programms: HYMERCAR, HYMER Camp, HYMER Tramp und Hypermobil B-Klasse, die neu eingeführte Hypermobil E-Klasse und bald darauf die vornehme Hypermobil S-Klasse auf dem Mercedes-Sprinter. Im Sommer 1995 läuft in Bad Waldsee das 50.000ste Reisemobil vom Band.



Tastentelefon und Schreibmaschine, das war Anfang der 90er-Jahre Standard. Heute könnte man mit dem Smartphone das gesamte Homeoffice schmeißen – und den Weg zum Campingplatz kennt es auch.

Schon ein Jahr später legt HYMER nach: Mit den StarLine-Modellen kreuzt man Aufbau und Einrichtung der B-Klasse mit Fahrgestellen von Mercedes-Benz. 1997 besticht die abermals komplett erneuerte Hypermobil B-Klasse als technischer und optischer Meilenstein. Die attraktive Form mit fließenden Linien und dem einprägsamen Markenschriftzug im Grill stammt von Designerhand. Im Inneren: ein Feuerwerk an Innovationen, wie neuartige Faltjalousien im Fahrerhaus oder das Vario-Bad.

Bei den Caravans rückt HYMER 1998 mit dem ERIBA Moving in die Spitzenklasse vor – die Aufbautechnik des wichtigen und gleichzeitig eleganten Caravans stammt von der B-Klasse. Im gleichen Jahr gibt HYMER mit der Reisemobilstudie Inno-Vision erneut einen Denkanstoß. Nach der Glaskuppel von Colani steht bei der Studie von Elatio-Design jetzt ein luftig-leichtes und hochflexibles Interieur im Mittelpunkt.

Und es zeigt sich erneut, dass HYMER weit über das Thema Fahrzeuge hinausblickt: 1999 wird die Vermietorganisation HYMER-rent eingeführt, heute rent easy genannt.



01

1992



HYMER überarbeitet seine HYMERCAR-Flotte und tritt mit einem Pärchen an: Der Magic (li.) trumpft mit einem Bad auf, der Fantasy mit Stauraum.

1993



Klein, aber fein: der knapp vier Meter lange HYMER Van auf Basis des winzigen Fiat Talento – der ideale Campingbus für reisende Paare.

1994



Die Produktion des HYMERCAR Fantasy wird eingestellt, nur der Magic bleibt. Und dieser wird prompt zum „Reisemobil des Jahres“ gewählt.

1995



HYMER präsentiert die neue S-Klasse und wird als erstes Unternehmen der Branche für seine hohe Produktqualität nach ISO 9001 zertifiziert.

1998



Die Modellreihe ERIBA Moving setzt mit ihrer runden Aufbauform Maßstäbe im Caravanbau.

Bild 01

Familienfreundlich vom Grundriss bis zum Preis-Leistungs-Verhältnis: der HYMER Camp Swing im neuen Design.

Bild 02

Markanter Blick: 1995 präsentiert HYMER die erfolgreiche neue S-Klasse, hier der imposante S 650.



02

Jubiläen, Erfolge, Modellwechsel und schwierige Zeiten

Das neue Jahrtausend, Zeit für Veränderung. Mit dem optimistischen Satz „Yes, we can“ löst der neue US-Präsident Barack Obama 2009 seinen Vorgänger George W. Bush ab. Michael Schumacher gewinnt im Ferrari fünftmal hintereinander den Weltmeister-Titel. Und bei HYMER gibt es gleich im Jahr 2000 einen Grund zu feiern: Erwin Hymer wird das Bundesverdienstkreuz verliehen. Die Anlässe dafür trifft man auf Reisen an: HYMER liefert das 200.000ste Freizeitfahrzeug aus, einen ERIBA Nova.

Die Innovationskraft von HYMER findet im Jahr 2000 Ausdruck in der neuen S-Klasse. Fantasiervolle Sitzgruppen, elegante Bäder, eine abgehängte Decke, Lichtsäulen – ein Wohntraum auf Rädern. Gleichzeitig erhält die Hymermobil B-Klasse einen Tiefrahmen und einen Doppelboden. Sie wird trotzdem kein Kilogramm schwerer und keinen Zentimeter höher. Dahinter steckt eine patentierte Lösung mit isolierten Bodenwannen.

Bei den Caravans überflügelt der rundum aufgewertete ERIBA Nova den Moving. Der neue ERIBA Living soll junge und junggebliebene Camper ansprechen. Im Herbst 2004 steht das nächste Jubiläum an: Insgesamt 100.000



Das neue Jahrtausend wird mit kleinen Computerproblemen und großen Erwartungen eingeläutet.

HYMER Reisemobile haben das Werk verlassen – Europa-rekord. Mit dem HYMER Van erfindet die Marke im Sommer 2005 eine neue Reisemobilgattung. Der schlanke Teilintegrierte trifft sofort den Nerv des Publikums.

Hinter den Kulissen laufen derweil die Vorbereitungen für den größten Modellwechsel aller Zeiten: Weil die Basisfahrzeughersteller im Jahr 2006 ihre Fahrzeuge austauschen, entwickelt HYMER auf einen Schlag seine Reisemobile neu. B-Klasse und S-Klasse, Tramp, Camp – alle neu und voller Ideen.

S-Klasse und Exsis-i beweisen ihr Sicherheitsniveau in Crashtests; beide sind serienmäßig mit Airbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Im Jubiläumsjahr 2007, 50 Jahre nach dem Ur-Troll, fährt die legendäre Baureihe ERIBA Touring mit dem Modell „Forever Young“ munter in die Zukunft.

Wo so viel Licht ist, breitet sich plötzlich Schatten aus: Ab Herbst 2008 beutelt die weltweite Finanzkrise auch die Caravaning-Branche. Das Wort des Jahres 2009 lautet prompt „Abwrackprämie“. Auch HYMER wird kräftig durchgeschüttelt, profitiert aber von seiner Substanz und Innovationskraft und geht sogar gestärkt aus der Krise hervor.

01



Bild 01

Pfiffig: Der teillintegrierte HYMER Van 512 auf Basis des Ford Transit wurde auch mit zusätzlichem Aufstelldach angeboten.

Bild 02

HYMER erreicht mit seiner breiten Palette an ausgereiften Modellen alle Freunde und Freundinnen der mobilen Freiheit.

2004



Der neu gestaltete ERIBA Nova ist der modernste Caravan auf dem Markt.

2004



Im Oktober rollt das 100.000ste HYMER Reisemobil in Bad Waldsee vom Band.

2005



Als moderner Hubbach-Caravan entsteht der ERIBA Feeling.

2007



50 Jahre HYMER werden mit einer Jubiläums-Edition der B-Klasse SL in Gold geehrt.

2008



Beim Relaunch der HYMERCAR-Baureihe machen die Details den Unterschied: angeschrägte Möbel und klappbarer Tisch bieten mehr Bewegungsfreiheit.

Ein Museum und ein Abschied

Die letzten sieben Jahre bis heute. Sebastian Vettel wird 2010 mit 23 Jahren jüngster Formel-1-Weltmeister aller Zeiten. Finanzkrise, Griechenlandkrise – Kanzlerin Merksels „alternativlos“ prägt die Zeit und wird das Unwort des Jahres 2010.

Erwin Hymer wirft ein Jahr später einen Blick zurück: In Bad Waldsee eröffnet das Museum, das seinen Namen trägt. In einem faszinierenden Gebäude präsentiert er rund 100 Caravans und Reisemobile. Es ist das letzte Projekt des Firmengründers und Pioniers, gleichzeitig sein Vermächtnis für die gesamte Branche: 2013 stirbt Erwin Hymer im Alter von 82 Jahren.

Die Marke aber lebt weiter. 2012 erlebt das Hymermobil B-SL, ein umfangreich ausgestatteter Integrierter mit Flaggschiff-Charakter, seine Premiere. HYMER geht auf Nummer sicher: Bei fast allen Modellen zählen nun neben Fahrer-Airbag und ABS auch Beifahrer-Airbag und ESP zur Serienausstattung – vorbildlich! Die B-Klasse wird 2013 verschönert und erhält ein hagelsicheres GFK-Dach. Zum Exsis-i gesellt sich der Teilintegrierte Exsis-t. Im Jahr 2014 kann HYMER das 150.000ste Reisemobil ausliefern.

Bei den Caravans folgt ebenfalls ein Aufschwung, auch dank spannender Modelle, wie etwa dem neuen Exciting oder dem Nova Light, einem hochwertigen, schlanken und gleichzeitig leichten Reisecaravan. Ihm folgt 2014 der Nova SL, technisch eine Revolution: Der



Erwin Hymer setzte mit dem Museum, das seinen Namen trägt, sich und der ganzen Branche ein großartiges Denkmal.

Bild 01

Leicht, schmal und wendig: Der HYMER Exsis-t setzt die erfolgreiche Geschichte der Leichtgewichte fort.

Bild 02

Das macht HYMER so leicht keiner nach: Das Hymermobil B-Klasse DynamicLine mit einem Gewicht deutlich unter 3,5 Tonnen.

Unterboden ist aus GFK, die Bordtechnik ist komplett neu, das innovative raum+system, bei dem die Leitungen in Installationskanälen verlegt sind, schafft Platz.

Bei den Reisemobilen schlägt HYMER auf dem Weg zum diamantenen Jubiläum mehrere neue Kapitel auf. Im Mittelpunkt steht die brandneue Hymermobil B-Klasse DynamicLine, kurz B-Klasse DL. Unter dem Blech wegweisende Leichtbautechnik, drinnen ein Wohnraum mit harmonischen Formen, wohnlich und praktisch zugleich.

Dass es auch nach 60 Jahren unverdrossen weitergeht, zeigte auf dem Caravan Salon 2016 eine aufregende Studie der kommenden Hymermobil S-Klasse – freuen Sie sich auf die Zukunft mit HYMER!



01



02

2011



Eröffnung des Erwin Hymer Museums gegenüber der Unternehmenszentrale in Bad Waldsee.

2011



Die weiterentwickelte Modellreihe mit separater Nasszelle mit Dusche und Toilette setzt neue Maßstäbe in Sachen Komfort und Geräumigkeit.

2012



Für junge Camper ergänzt der ERIBA Exciting das Modellprogramm.

2014



Europas führender Hersteller produziert das 150.000ste Reisemobil der Marke HYMER.

2014



Auffallend schön und überzeugend praktisch, so präsentieren sich die neuen Platzwunder der Nova-Modellreihe.

2016



Konsequent: Dank moderner Leichtbauweise bleiben das Hymermobil B-Klasse und der ML-T auf Mercedes-Basis deutlich unter 3,5 Tonnen.

2016



Der Grand Canyon S ist da: Hier trifft das HYMERCAR-Wohngefühl auf Fahrdynamik und Sicherheitsstandards von Mercedes-Benz.

2017



60 Jahre in Bewegung: HYMER feiert Jubiläum.

CAROLIN HYMER

„MEIN VATER WAR STOLZ AUF MICH“

Die Tochter Erwin Hymers geht ihren eigenen Weg. Ein Gespräch über ihre Rolle im Unternehmen, ihren beruflichen Werdegang und Wünsche für die Zukunft.



Carolin Hymer ist Aufsichtsratsmitglied der Erwin Hymer Group und Vorsitzende der Erwin Hymer Stiftung, geht beruflich aber ihren eigenen Weg. Eine operative Aufgabe im Unternehmen habe sie nicht übernommen, sagt Carolin Hymer, nehme aber sehr wohl Einfluss. Sie blickt als Tochter und als Unternehmerin sonst stets nach vorn – im Jahr des Jubiläums aber auch gern mal zurück.

Frau Hymer, wie schaffen Sie es, den Geist Erwin Hymers im Unternehmen aufrecht zu erhalten?

Das ist ein sehr komplexes Thema. Mein Vater hat das Unternehmen vor allem durch seinen Erfinder- und Pioniergeist geprägt und durch sein Unternehmertum. Diese Werte wollen wir als Familie erhalten und weiterführen. Daher bekommt unsere Führungsmannschaft eine Art Familienverfassung an die Hand, in der wir festgelegt haben, was wir von unseren Vorständen und Aufsichtsräten erwarten. Außerdem definieren wir mit dem Maßnahmenkatalog Führungsrichtlinien und Unternehmenswerte, damit der Geist meines Vaters nicht verloren geht.

Hatte Ihr Vater an diesen Vorgaben Anteil?

Mein Vater kam leider nicht mehr dazu, seine Gedanken und Prinzipien zu formulieren. Also haben wir die Punkte aufgeschrieben, die ihm wichtig waren.

Als kommende Generation formen mein Bruder und ich nun das Ganze mit. Uns ist auch wichtig, dass sich Werte wie Loyalität und Verlässlichkeit im Unternehmen widerspiegeln. Aber wir stehen auch für Neues und möchten nicht an alten Zöpfen festhalten. Wir unterstützen den Vorstand dabei, nicht in alten Mustern zu verharren, sondern in die Zukunft zu gehen.

Hat Ihr Vater Ihnen jemals nahegelegt, in seinem Unternehmen mitzuarbeiten?

Offiziell gesagt hat er mir das nie. Aber es war klar, dass es ihn gefreut hätte. Nach meinem Abitur habe ich allerdings erst einmal vehement darauf bestanden, dass ich etwas studiere, das mit alledem nichts zu tun hat – weder Ingenieurwesen noch Betriebswirtschaft. Stattdessen habe ich Eventmanagement studiert und danach als Produktmanagerin in einer Agentur für Kommunikation und Design gearbeitet. Aber mein Vater war zufrieden damit, auch wenn es etwas völlig anderes war als das, was er machte. Er war stolz auf mich.

Dachte er, dass man einen Schritt hinaus machen muss, um mit neuen Ideen zurückzukommen und einen anderen Blick auf die Dinge zu haben?

Genau. Das war ihm wichtig. Er hat zu meinem Bruder und mir gesagt: Ihr müsst hinaus in die Fremde. Stoßt euch die Hörner in anderen Unternehmen ab. Und wenn

ihr dann gut genug seid und Lust habt, dann kommt zurück. Unterdessen wuchs das Unternehmen aber und bekam eine viel kompliziertere Struktur. Das Unternehmen ist heute nicht mehr einfach zu führen. Deshalb suchen wir auch Vorstände aus, die jahrelange Erfahrung mitbringen. Ich selbst sehe es als meine Verantwortung an, dass wir mit dem Aufsichtsrat Führungsleute aussuchen, mit denen es positiv in die Zukunft geht.

Hatte Ihre Ausbildungsentscheidung auch damit zu tun, aus Bad Waldsee heraus zu kommen?

Unbedingt! Das hatte höchste Priorität. Aber das wollten ja alle – hinaus in die weite Welt. Vor kurzem habe ich übrigens wieder ein Studium angefangen. Ich mache in München berufsbegleitend den Master in Betriebswirtschaft, um meinen Horizont zu erweitern.

Sie übernehmen aber noch repräsentative Aufgaben für die Erwin Hymer Group.

Klar. Bei manchen Aufgaben ist es wichtig, dass jemand aus der Familie dabei ist. Darauf legen wir alle großen Wert. Und deshalb versuchen wir auch, dass entweder meine Mutter, mein Bruder oder ich unsere Unternehmerfamilie repräsentieren.

Wie hat es sich angefühlt, als Sie bei der Einweihung des Laika-Werkes in der Toskana neben dem damaligen italienischen Premier Matteo Renzi standen?

Die Frage ist lustig, weil Matteo Renzi ja auch nur ein Mensch wie jeder andere ist. Aber er ist tatsächlich sehr charmant. Ein Vollblutpolitiker, dem man seine Anspannung nicht anmerkt, weil er so freundlich und smart auftritt. Auf jeden Fall hat er den Bau des Laika-Werkes sehr unterstützt und so war es ihm auch wichtig, sich bei der Einweihung zu zeigen.

Müssen Sie als Frau im Unternehmen eigentlich stärker auftreten als ein Mann?

Unsere Eltern haben uns beiden – meinem Bruder und mir – viel Persönlichkeit, Selbstbewusstsein und Vertrauen in uns selbst mitgegeben. Meinen Vater hat es aber nie beschäftigt, ob ich ein Mädchen bin oder nicht. Das war ihm völlig wurscht.

Ich finde diese ganze Mann-Frau-Debatte auch ein bisschen überflüssig. Wir Frauen sind doch kompetent genug, um uns für Aufsichtsrats- oder Vorstandsmandate zu bewerben. Wir müssen nur wir sein. Und wir brauchen auch keine Quote. Wenn ein Mann kompetenter ist als eine Frau, dann kriegt er den Job, umgekehrt aber genauso. Auf jeden Fall sorgt eine gesunde Mischung aus Männern und Frauen langfristig für Erfolg und für ein besseres Betriebsklima.

Im Interview zeigte sich Carolin Hymer als bodenständige und eloquente Gesprächspartnerin mit einem klaren Blick auf das Wesentliche.



„Unsere Eltern haben uns beiden – meinem Bruder und mir – viel Persönlichkeit, Selbstbewusstsein und Vertrauen an uns selbst mitgegeben.“



„Mich faszinieren im Museum die alten Sachen und als Tochter finde ich den Ur-Troll natürlich großartig – das erste Fahrzeug meines Vaters.“

Ihr Vater war ein begnadeter Tüftler. Haben Sie sein Erfinder-Gen geerbt?

Ich überlege mir manchmal technische Sachen für den Haushalt, wenn etwas nicht so funktioniert, wie ich will. Die sind aber eher banal. Allerdings würde ich schon sagen, dass ich handwerklich nicht unbegabt bin. Die ganze Technik- und Produktionsseite macht mir Spaß. Man hat ja immer ein Steckpferd und das ist bei mir die Affinität zur Technik.

Ein eigenes Moped wie Ihr Vater haben Sie aber nicht gebaut?

Nee! Ich war als Kind ein eifriger Lego-Bauer. Da haben mein Bruder und ich uns immer angestachelt und Wettbewerbe mit tollen Konstruktionen veranstaltet. Ansonsten kann ich keinerlei Erfindungen vorweisen.

Blieben wir bei Ihrer Kindheit. Welche Erinnerungen haben Sie an Ihren Vater?

Sehr schöne. Er war ein sehr liebevoller und humorvoller Vater. Und die Zeit, die wir mit ihm hatten, war immer sehr intensiv. Deshalb kam es uns Kindern auch nicht so vor, als sei er viel unterwegs. Wenn er da war, war auch wirklich Familie angesagt. Die Zeit hat er sich genommen

und wir hatten tolle Erlebnisse. Aber klar – es war immer auch der Aktenkoffer dabei und in seiner Sakkotasche steckte immer sein Terminplaner.

Als Jugendliche haben Sie sicher viele Urlaube in HYMER-Fahrzeugen verbracht. Wie lief das ab?

Das Campen stand im Vordergrund, als wir Kinder alt genug waren, um mitzufahren. Doch wenn meine Mutter zum Beispiel bemängelte, dass etwas in der Küche nicht funktionierte, notierte mein Vater das sofort. Er war auch an jedem Detail interessiert, das unserere Camping-Nachbarn an ihren Wagen kritisierten, um später Lösungen für die Probleme zu finden.

Saß nur Ihr Vater am Steuer oder durfte Ihre Mutter auch fahren?

Sie durfte auf jeden Fall auch fahren! Mein Vater war ein großer Verfechter des Gedankens, dass die Frauen gleichberechtigt sind. Er fand es toll und war sehr stolz auf seine Frau, die so ein riesiges Gefährt lenken konnte und nicht mal Angst hatte, damit in der Stadt zu fahren.

Auch bei uns Kindern hat er kein Gewese daraus gemacht, sondern fand es wichtig, dass wir nach dem Führerschein viel mit dem Mobil gefahren sind.

Carolyn Hymer im Erwin Hymer Museum mit dem Ur-Troll. Den ersten ERIBA Wohnwagen konzipierte und konstruierte Erwin Hymer 1957 zusammen mit Erich Bachem.

Hatten Sie als Teenager irgendwann genug davon, mit dem Wohnmobil gemeinsam in die Ferien zu fahren?

Ich kann mich an einen Urlaub erinnern, in dem es sehr viele Auseinandersetzungen zwischen uns Kindern und unseren Eltern gab. Da standen wir am Lago Maggiore und es regnete eine Woche lang. Danach beschlossen wir, dass Schluss mit dem gemeinsamen Campen ist. Ich denke, das ist ganz normal, dass Kinder irgendwann keine Lust mehr haben, mit den Eltern in den Urlaub zu fahren. Und bei uns war es ja zudem noch auf relativ engem Raum.

Verreisen Sie heute noch mit dem Wohnmobil?

Ja. Mein Freund und ich haben uns letztes Jahr ein eigenes gekauft – allerdings eines von Bürstner. Gehört ja zur Konzern-Familie. Ich dachte, irgendwann muss ich mal damit anfangen, alle durchzuprobieren.

Sie sind Vorstandsvorsitzende der Erwin Hymer Stiftung, die wiederum Träger des Museums für mobiles Reisen ist. Wie kam es zu dieser Idee?

Es war lange ein Herzenswunsch meines Vaters, einen Ort zu kreieren, an dem das mobile Reisen thematisiert und an dem es auch erlebbar wird. Und ich erinnere mich,

dass er immer schon sehr viel dafür sammelte. Er kaufte Sammlungen und alte Fahrzeuge auf und lagerte nach und nach einen immer größeren Fundus ein.

Da war klar: Wir wollen ein Museum. Ein Agenturbüro hat dann nach vielen Vorschlägen das Innenkonzept erarbeitet, bei dem ich mich selbst sehr stark einbrachte, wobei mir mein Studium und meine Arbeit natürlich dabei halfen. So wurde aus der Idee schließlich Wirklichkeit.

Nehmen Sie Einfluss auf die besonderen Veranstaltungen des Museums?

Sagen wir mal so: Ich bin sehr stark eingebunden. Wir haben aber ein tolles Team, das sehr rührig ist. So entstand zum Beispiel die Idee für Crazy Camping, bei dem wir total verrückte Fahrzeuge im Museum vorstellen. Ich mische mit, welche Veranstaltungen stattfinden, halte mich dann aber heraus und gebe die Verantwortung an das Team ab, wenn es um die inhaltliche Ausarbeitung geht.

Haben Sie ein Lieblings-Exponat im Museum?

Mich faszinieren die ganz alten Sachen und als Tochter finde ich den Ur-Troll natürlich großartig – das erste Fahrzeug meines Vaters. Es ist schon beeindruckend, wie aus diesem rudimentären Mobil alles entstand. Und selbst



im Ur-Troll stecken schon so viele, schlaue Kleinigkeiten drin, die zur optimalen Ausnutzung der Fläche dienen.

Als Tochter eines Wohnmobilerherstellers und Camperin: Welche Trends im Bereich Reisen mit Wohnmobil oder Caravan beobachten Sie?

Der absolute Trend sind kleine Fahrzeuge – sogenannte Campervans. Außerdem werden derzeit viele Konzepte erarbeitet, ein Wohnmobil einfach nur zu mieten. Ein Paar möchte das Fahrzeug vielleicht nur für ein Wochenende und es wird ihm mit gefülltem Kühlschrank angeliefert. Oder im Idealfall kann man es künftig vielleicht über eine App bestellen. Da tut sich gerade viel, um neue Interessen zu erreichen – gerade im Bereich Vermietung.

Angesagt ist der Gedanke, in seinem Urlaub total frei, unabhängig, flexibel zu sein und das Gefühl zu haben: Ich kann machen, was ich will. Die Leute wollen in ihren Ferien heraus aus der Urbanität.

In diesem Jahr ist das Firmenjubiläum. Wo sehen Sie das Unternehmen HYMER in Zukunft?

Mittelfristig sehe ich HYMER weiterhin als Vorreiter der Branche. Wir bleiben die Marke, die für innovative

Standards steht, an denen sich alle anderen orientieren. Neuartige Materialien, Konnektivität und alternative Antriebssysteme sind zum Beispiel Themen, mit denen wir uns derzeit intensiv beschäftigen. HYMER möchte auch in diesen Bereichen in Zukunft wegweisend sein.

Welche persönlichen und beruflichen Träume möchten Sie sich noch erfüllen...?

Ich möchte gerne irgendwann einmal für längere Zeit mobil durch die Gegend fahren. Zum Beispiel durch Kanada oder Neuseeland. Das wäre wunderbar. Was das Berufliche angeht, werden mein Bruder und ich uns auch künftig operativ aus der Firma heraushalten. Aber wir möchten das Unternehmen verantwortungsvoll in die Zukunft begleiten. Als neue Generation wollen wir ab und zu auch mit dem Alten brechen, um in Zukunft weiterhin erfolgreich zu sein.

Mein Vater hat sich auch nie auf Erfolge ausgerichtet, sondern immer sehr über die Zukunft nachgedacht und nach wirtschaftlichem Erfolg gestrebt. Beim Ausmisten habe ich neulich eine Karte von ihm gefunden. Da stand in etwa drauf: Die beste Garantie für eine erfolgreiche Zukunft ist, auch heute schon gute Zahlen zu schreiben. ☺

Blick über Bad Waldsee vom Balkon der Schwäbischen Bauernschule Bad Waldsee
(www.schwaebische-bauernschule.de).

AL-KO
QUALITY FOR LIFE



Die Chassis-Profis für mehr Sicherheit und Komfort

Ob Reisemobil oder Caravan – AL-KO Komponenten bilden die zuverlässige Basis für ein Maximum an Fahrsicherheit und Fahrkomfort. Innovative Leichtbau-Chassis, anspruchsvolle Federsysteme und cleveres Zubehör. In jedem Teil steckt die Leidenschaft für höchste Reisequalität.



www.al-ko.com

EINMAL UM DIE GANZE WELT

Das Erwin Hymer Museum erzählt seinen Besuchern von der Geschichte und der Zukunft des mobilen Reisens. Längst gilt der kühne Bau auch als ein Vermächtnis für eine ganze Branche.

Vielleicht der Käfer von 1952, der einen Wohnwagen von Hersteller Sportberger aus dem Jahr 1946 zieht? Oder doch der 72er Fiat 500, der einen Wohnwagen des italienischen Herstellers Laika schleppt? Müsste man sich im Erwin Hymer Museum für ein Lieblingsexponat entscheiden, fiel es schwer. Über 80 Reisemobile, Faltanhänger, Wohnwagen und ihre zeitgemäßen Zugfahrzeuge sind hier liebevoll zusammengestellt – vom Käfer bis zum Kadett, vom Wohnauto der Firma Dethleffs von 1931 über das erste Hymermobil aus den 1970er-Jahren bis hin zum silbern glänzenden Airstream aus den USA, den man wie manch anderes Modell sogar betreten kann.

Wer plant, das Erwin Hymer Museum gegenüber des HYMER-Werkes zu besuchen, sollte nicht nur wegen der vielen Exponate genügend Zeit mitbringen. Denn in dem kühn gestalteten Bau gibt es auf 6.000 Quadratmetern nicht nur die Entwicklung der Technik des mobilen Reisens der vergangenen neun Jahrzehnte zu bestaunen – die Ausstellung widmet sich auch der kulturellen Entwicklung von Camping und Caravaning. Sie entführt ihre Gäste darum an neun Sehnsuchtsorte: nach Marokko zum Beispiel oder in einen Wigwam von Indianern, in einen indischen Ganesha-Tempel, an die Ostsee, den Sehnsuchtsort vieler Bürger der DDR, und in die Zukunft.

Was macht die Ausstellung in dem markanten, zweistöckigen Gebäudekomplex aus, der in der Form eines stehenden und eines liegenden Wohnwagenfensters entworfen ist? Der Besucher soll die Welt des mobilen Reisens nicht nur sehen oder anfassen, sondern auch erleben und erleben können. Und dass in dieser Welt nicht die Produkte der Firma HYMER die Hauptrolle spielen, sondern viele andere Marken und Ideen von Camping- und Caravaning-Pionieren zu sehen sind, das ist ganz im Sinne von Museumsgründer Erwin Hymer.

Sammeln und stiften

Historische Wohnwagen, Reisemobile, Faltanhänger, Motorräder, Oldtimer-PKW, Zubehör und Archivmaterial – Erwin Hymer war auch ein leidenschaftlicher Sammler. Seine Exponate bilden die Grundlage des heutigen Bestandes der Erwin Hymer Stiftung. 2001 gegründet, ist die Stiftung Trägerin des Erwin Hymer Museums.

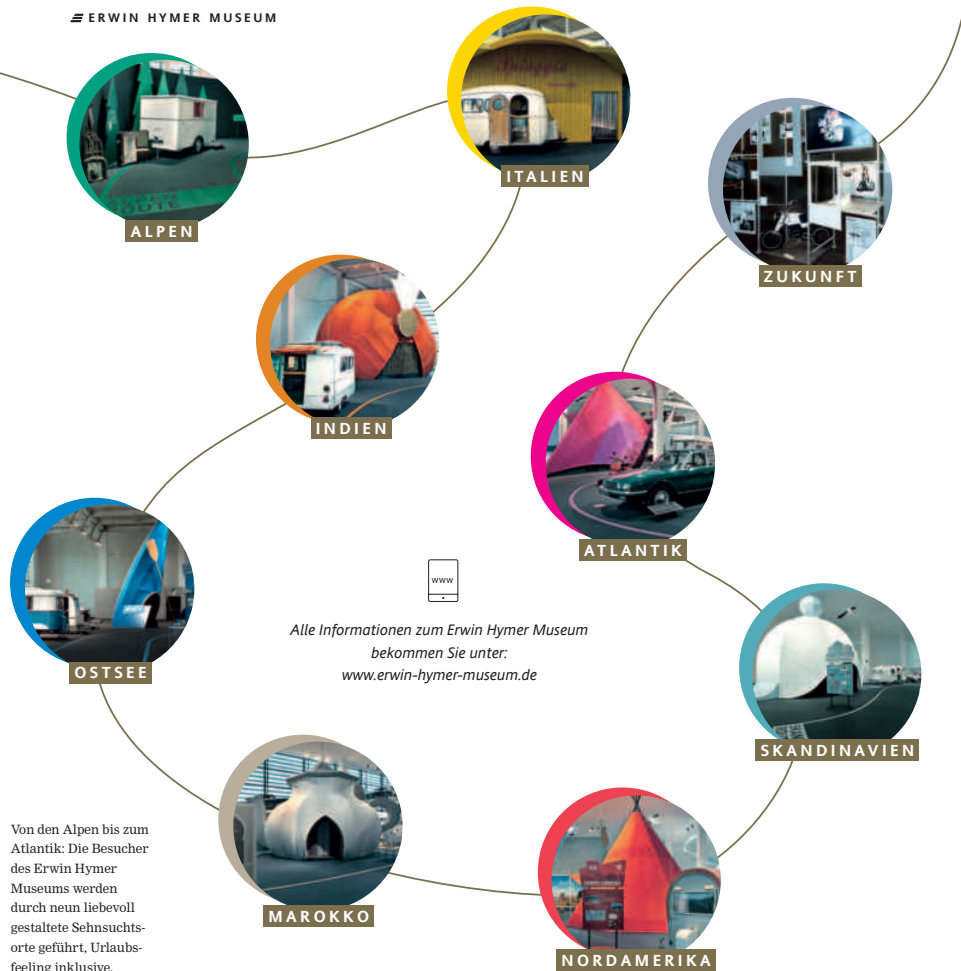
Bild links

Auf in die Alpen! So startet die Ausstellung im Museum. Die automobilen Klettergruppe führt ein Opel Kadett von 1938 an, den „Kleinen Strolch“ von Schweikert am Haken. Verfolgt wird er vom 52er VW Käfer mit Sportberger-Anhang und einem Opel 4 PS von 1929, der ebenfalls einen Sportberger zieht, den Karawane S 39.

„Es muss die Welt gesehen haben“, sagt Susanne Hinzen zum wichtigsten Kriterium, das ein Exponat erfüllen muss, um es in die Ausstellung zu schaffen. Sie leitet als Geschäftsführender Vorstand der Erwin Hymer Stiftung das Museum. Die gemeinnützige Stiftung bürgerlichen Rechts ist die Trägerin des Museums, Erwin Hymer's Tochter Carolin deren Vorstandsvorsitzende. Die Einrichtung hat einen klaren Bildungsauftrag: Sie soll Kunst und Kultur fördern, insbesondere Kulturgüter im technischen Bereich. Dieser Auftrag ist erfüllt durch „die Errichtung und Unterhaltung des Museums für Caravan- und Motorcaravan-Oldtimer“. Und er wird weiter ausgeführt, zum Beispiel durch die besondere Museumspädagogik im Erwin Hymer Museum für Schulklassen mit Workshops und Seminaren. Mit dem Museum habe sich Erwin Hymer einen Traum erfüllt, sagt Hinzen. Grundsteinlegung für die 19 Meter hohe Halle war Mitte 2008, die feierliche Eröffnung fand im Oktober 2011 statt.

Nicht nur als Stifter und Mäzen trat Erwin Hymer in Erscheinung: Er hat manchmal in der Museumswerkstatt, die sich in der ehemaligen Werkstatt von Alfons Hymer befindet, bei der Restaurierung der Fahrzeuge mitgeholfen. Auch darum, und weil es eben für alle Marken offen ist, steht das Museum auch für Erwin Hymer's Großzügigkeit und Größe.

Insgesamt beträgt die Fläche des Erwin Hymer Museums 10.000 Quadratmeter. Es gibt einen Veranstaltungssaal, in dem sich zum Beispiel Oldtimer-Freunde im sogenannten Werkstattgespräch zum Austausch treffen. Im Foyer findet der Besucher den Museumshop mit Büchern und Accessoires, die nicht nur eingefleischte Camper interessieren dürften. Neben bietet das Restaurant Caravano Speisen aus den Sehnsuchtsorten an: italienisches Essen, amerikanisches, indisches, skandinavisches und deutsches natürlich, vom Meer und aus den Bergen.



Von den Alpen bis zum Atlantik: Die Besucher des Erwin Hymer Museums werden durch neun liebevoll gestaltete Sehenswürdigkeiten geführt, Urlaubsfeeling inklusive.

VERANSTALTUNGEN

Juli – September 2017
AUSSTELLUNG: AB IN DEN URLAUB

Bademode im Wandel der Zeit
Heute gibt es die verschiedensten Stylings, Muster und Farben. Doch war das schon immer so? Informativ, mit vielen Aktionen zum Mitmachen und Erleben für die ganze Familie! Mehr zur Ausstellung auf der Homepage des Erwin Hymer Museums: www.erwin-hymer-museum.de.
Sa, 01.07.2017 bis So, 10.09.2017

ab Oktober 2017
VERANSTALTUNGSREIHE LIVE-REPORTAGEN

Spannende Reisen rund um den Globus
Die Veranstaltungsreihe „Live-Reportagen“ in der Sonderausstellungshalle mit Groß-Leinwand nimmt die Besucher mit auf außergewöhnliche Reisen um die Welt. Freuen Sie sich auf spannende Abenteuer rund um den Globus. Das Programm finden Sie unter www.erwin-hymer-museum.de.
ab Oktober 2017



„Das Museum möchte die Menschen begeistern: Für mobiles Reisen und seine spannende(n) Geschichte(n)!“

Susanne Hinzen,
Direktorin des Erwin Hymer Museums

Der Gang durchs Museum selbst startet mit einer Multimedia-Show: Menschen packen für den Urlaub, voller Vorfreude, etwas aufgeregt – und sofort entsteht ein Gefühl, wie man es aus den eigenen Reisevorbereitungen kennt. Die Ausstellung der Exponate beginnt mit der Alpenroute. Es geht buchstäblich eine steile Passstraße hinauf, vorbei an ersten Autos mit Wohnanhängern. Weiter führt der Weg durch das Museum, unter anderem nach Marrakesch, zu einer leuchtend gelben Strandmuschel an den Lido in Italien, zu einer Schneemütze in Skandinavien, zu einem Kanu an der Ostsee und, und, und ...

Am Ende wartet der Globusraum mit seinen drei großen Weltkugeln. Der Clou: Hier lässt sich die Eintrittskarte einscannen, und die eigenen Reisefotos reihen sich ein in den schon vorhandenen Bilderstrom.

Für Kinder dürften die Highlights des Erwin Hymer Museums feststehen: umgebaute Wohnmobile zum Reinkrabbeln, ausgestattet mit Rutschen und Bällebad, Multimedia-Memories oder Ferngläser, die etwa den Blick in die Alpen erlauben.

Doch was sind die Highlights für die Erwachsenen? Der orangefarbene VW Bulli T2 vielleicht, erkennbar selbst ausgebaut? Er lässt einen von Freiheit und Abenteuer träumen. Seine einstigen Besitzer sind damit in Nord- und Südamerika innerhalb von zwei Jahren über 96.000 Kilometer gereist. Oder der HYMER Caravano 3, Baujahr 1961, ein schicker Kastenwagen als Reisemobil? Der „Ur-Troll“ von ERIBA, mit dem alles anfing?


Wie gut, dass man sich im Erwin Hymer Museum nicht entscheiden muss. 

Bild oben
Ziemlich imposant thront das Erwin Hymer Museum auf einem kleinen Hügel direkt gegenüber des Hauptsitzes der Hymer GmbH & Co. KG.



ZUKUNFT DES CAMPINGS

SO VERREISEN WIR MORGEN

Schon heute erleichtert moderne Technik den Campingurlaub. Doch Visionäre zeichnen eine fantastische Reise-Zukunft – mit selbstfahrenden Fahrzeugen, interaktiven Oberflächen und 3D-Druckern an Bord.



Manche Utopie für den Urlaub in der fernen Zukunft könnte aus einem Science-Fiction-Film stammen: So hat ein englischer Designer hypermoderne Luftschiffe entworfen, die über den Globus schweben sollen – heutigen Kreuzfahrtschiffen gleichend, sind sie mit Swimmingpools, Restaurants und eleganten Zimmern ausgestattet. Nur der Ausblick ist wesentlich besser als auf dem Meer. Glaubt man Trend- und Zukunftsforschern, sind in nur wenigen Jahren Flüge ins All und luxuriöse Unterwasser-Hotels die Zukunftstrends. Doch die echten Reisefreunde und Caravanning-Begeisterten, die gerne Neues entdecken und am liebsten autonom und mobil unterwegs sind, wird es auch in 30 oder 50 Jahren noch geben.

Die mobile Reisezukunft hat eigentlich längst begonnen: Schon heute kann man etwa mit dem Smartphone prüfen, ob Gas- und Wasserstand im Fahrzeug für die

nächsten zwei Wochen noch ausreichen. In nur wenigen Jahren ist aber noch viel mehr möglich. Mithilfe von Virtual Reality wird man sich seinen Stellplatz am Meer vorab schon einmal genauer ansehen können – Gerüche und Geräusche inklusive.

Das autonome Fahren wird auch Reisemobile revolutionieren. Spätestens auf der Autobahn lässt man die Finger vom Lenkrad und reist entspannt Richtung Erholung.

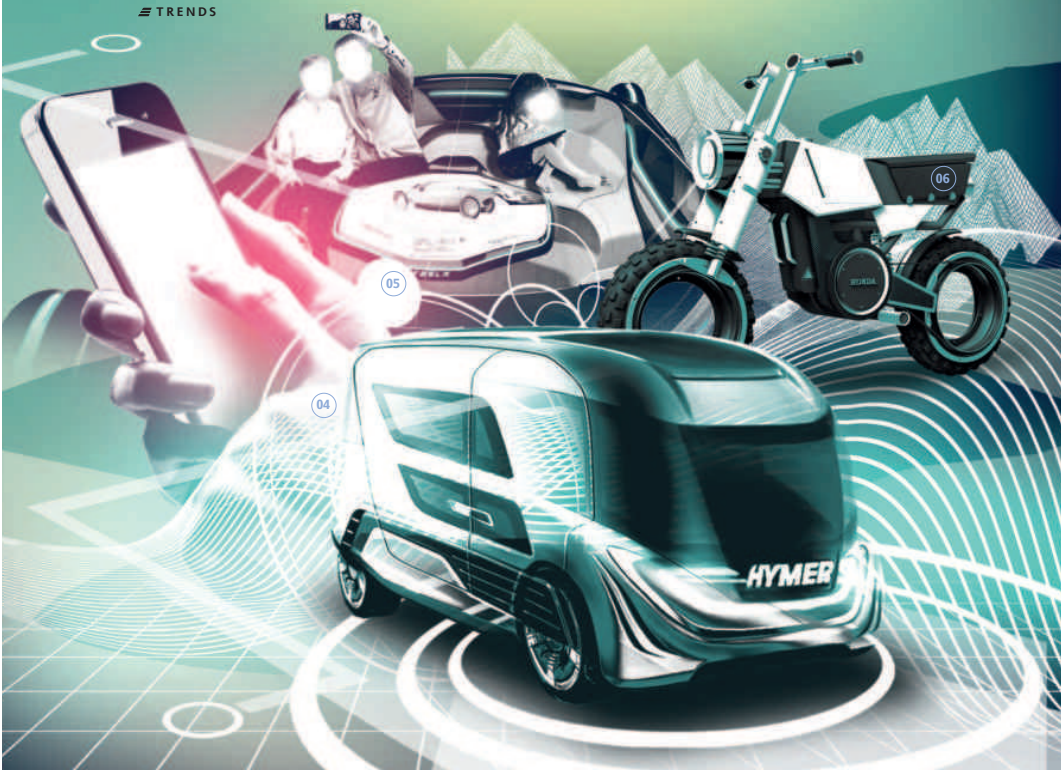
Der klassische Stau zur Urlaubszeit ist passé

Einer der Vorteile des autonomen Fahrens: Die Fahrzeuge sind miteinander vernetzt, erkennen dadurch hohe Verkehrsaufkommen und können in Echtzeit reagieren, so dass klassische Staus zur Urlaubszeit passé sind.

01 Drehbar: Die Studie von Ofdesign zeigt einen Caravan mit Veranda.

02 Studie von Studio SYN: Das HYMER-Future-Mobil ist kompakt, vernetzt, fährt autonom und wird von Radnabenmotoren angetrieben.

03 Keine Emissionen: Ecco fährt mit Strom und lässt sich zum Parken hochstellen.



Das zukünftige Reisemobil ist übrigens kleiner als man denkt: Es besitzt ein sich selbst aufbauendes Vorzelt mit einer Membran, die wasserdicht ist und durchsichtig, aber trotzdem vor Sonne und Hitze schützt. Auf Sprachbefehl lässt sich die Membran auch verdunkeln. So kann man bei Bedarf ein Mehr an Privatsphäre schaffen.

Digitale, intelligente Oberflächen ermöglichen Interaktion

Langweilig wird es auch während der Fahrt auf der Autobahn nicht. Digitale und intelligente Oberflächen im Fahrzeug ermöglichen vielerlei Interaktion und Entertainment. Sie reagieren auf Sprache, können Filme abspielen, für Video-Anrufe nach Hause verbinden und dank globaler Vernetzung den Tisch im Lieblingsrestaurant am Zielort reservieren.

Am Urlaubsort angekommen, erfolgt die Stromversorgung im Stand durch eine großzügig dimensionierte, leistungsstarke Fotovoltaikanlage am Aufstelldach. Über-

haupt: Der Strom zum Fahren kommt ausschließlich aus der Steckdose. An einer Möglichkeit dafür tüfteln britische und deutsche Forscher schon heute. Die Idee: Sie verlegen Magnetspulen im Straßenbelag, die per Induktionstechnik Fahrzeuge kabellos mit der nötigen Energie zum Fahren versorgen.

Auch der Ärger, dass man etwas zuhause vergessen hat, ist Vergangenheit. Selbst wenn am schön gelegenen See weit und breit keine Einkaufsmöglichkeit zu finden ist: Zahnbürste, Gabel oder Schere kommen aus einem kompakten 3D-Drucker, der mit an Bord ist.

Zurück zuhause ist die Parkplatzsuche kein Thema mehr. Nachdem das Fahrzeug ganz bequem direkt vor der Haustüre entladen wurde, findet es mittels Konnektivität und vernetztem Datenaustausch auf Knopfdruck per App den nächsten freien Parkplatz. Ver- und Entsorgung erfolgen dort selbstverständlich ganz automatisch. Eine kurze Nachricht aufs Smartphone meldet, wo das Fahrzeug steht, bis es per App-Steuerung zur nächsten großen Fahrt vor die Haustüre gerufen wird. ☺

04

Das Smartphone steuert in Zukunft die ganze Technik im Reisemobil. Ziel eingeben, reinsetzen, entspannen.

05

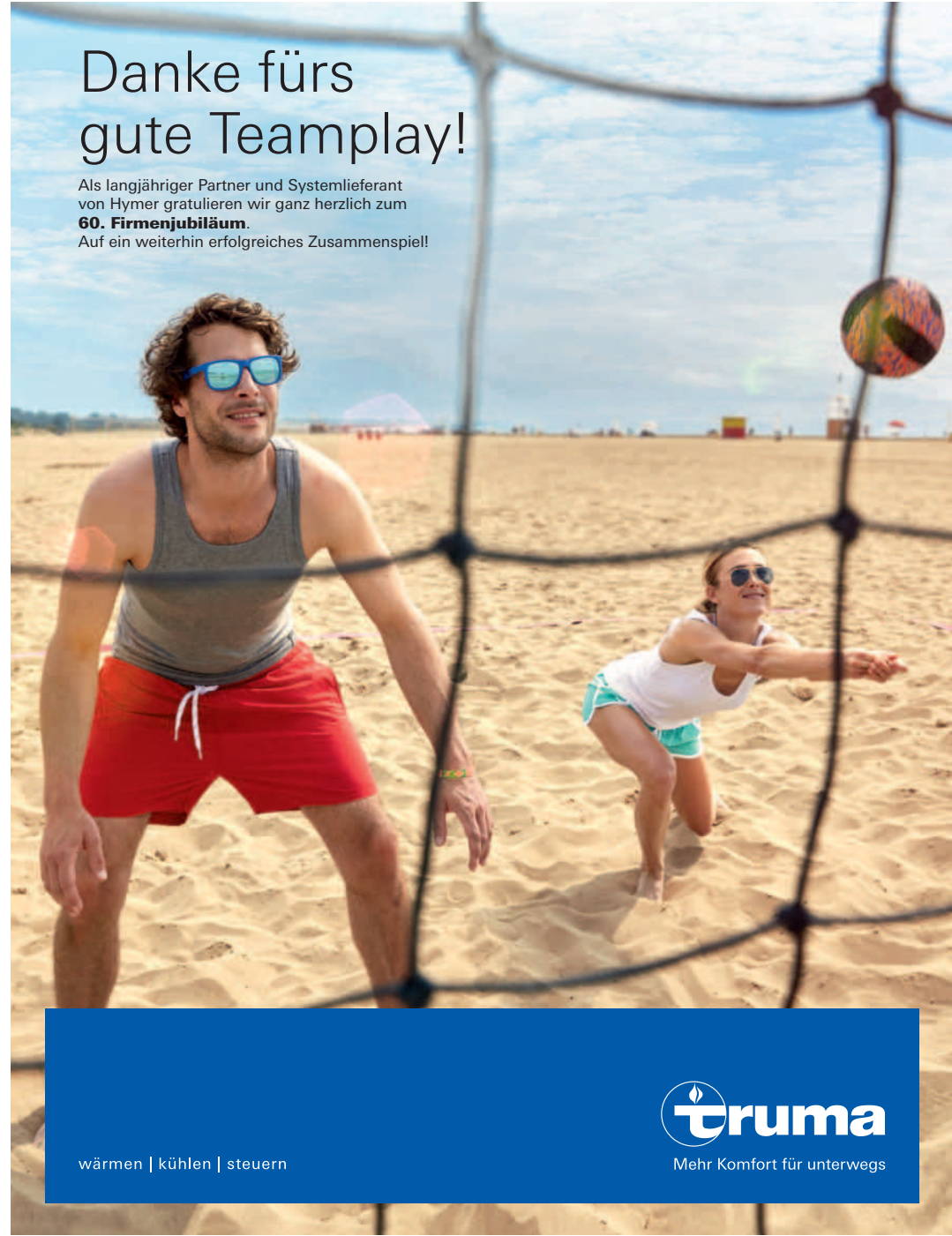
Selbstfähig: Tesla Motors setzt ganz auf das autonome Fahren.

06

Die klappbare E-Monkey von Honda – elektrisch zum Brötchenholen und für Kurztrips immer dabei.

Danke fürs gute Teamplay!

Als langjähriger Partner und Systemlieferant von Hymer gratulieren wir ganz herzlich zum **60. Firmenjubiläum**. Auf ein weiterhin erfolgreiches Zusammenspiel!

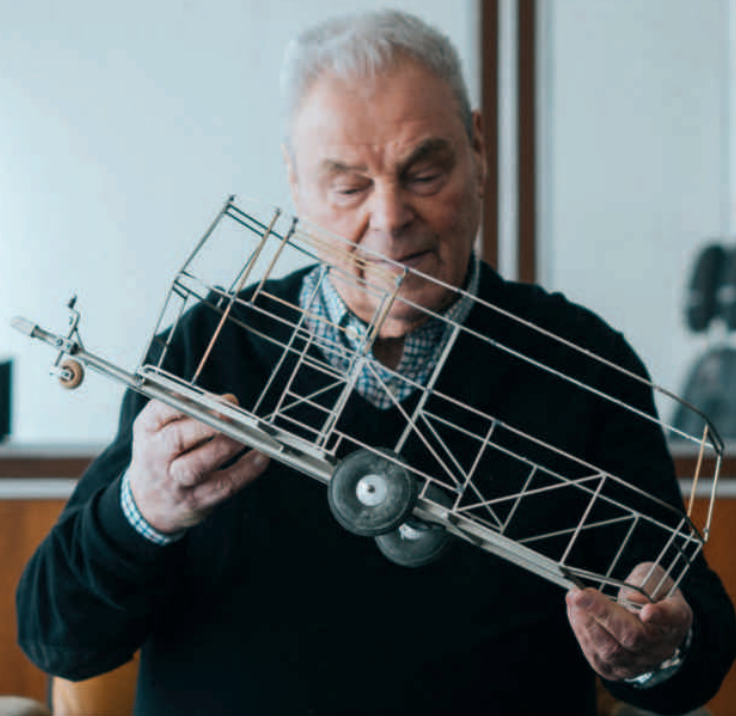


Truma

Mehr Komfort für unterwegs

wärmen | kühlen | steuern

WEISST DU NOCH?



IM GESPRÄCH

Max Ludy, Max Rothenhäusler und Hans Haugg arbeiteten Jahrzehnte lang für HYMER. Hier verraten sie die besten Anekdoten aus dieser Zeit.

Die drei HYMER-Balken sind in unsere Herzen eingegraben, die kriegt man nicht mehr los“, sagt Max Rothenhäusler. Die beiden anderen nicken zustimmend. „So ist es“, sagt Max Ludy in breitem Schwäbisch, das hier in der Gegend fast alle sprechen. Rothenhäusler, Ludy und der dritte in der Runde, Hans Haugg, haben eine große Gemeinsamkeit: Sie arbeiteten bis zu ihrer Rente für das Unternehmen HYMER – und sie tun es trotz ihres Ruhestandes immer noch, zwei direkt, einer indirekt: Rothenhäusler führt Besucher durch die Produktionshallen und erklärt, wie die Reisemobile entstehen. Haugg repräsentiert das Unternehmen bei Messen oder Händlern. Und Ludy ist einer der Führer des Erwin Hymer Museums.

Mehrere Jahrzehnte haben sie alle „beim HYMER geschafft“. Und viel erlebt. Im Werk und auch im Urlaub. Denn selbst in die Ferien fuhr der Arbeitgeber gewissermaßen mit. „Wir haben für den Urlaub ein Wohnmobil oder einen Caravan zur Verfügung gestellt bekommen“, sagt Max Rothenhäusler. „Dafür mussten wir aber auch alles notieren, was uns aufgefallen ist, und Verbesserungsvorschläge machen.“ Seine Frau habe seitdem wenig Lust auf Campingurlaub: Selbst beim Kochen stand Gatte Max hinter ihr, machte Notizen. „Damit habe ich ein ehernes Campergesetz gebrochen.“ Frauen müssten in der Küche in Ruhe gelassen werden, so Rothenhäusler.

„Meine Frau ist immer noch leidenschaftliche Camperin“, sagt dagegen Hans Haugg. „Wir haben unsere Hochzeitsreise mit dem Wohnwagen gemacht und besitzen schon das zehnte Reisemobil.“

Max Ludy in der Museumswerkstatt. In der Hand hält er ein Modell des Stahlgerippes eines Trolls.

„Als ich Erwin Hymer vorschlug, eine Betriebsfußballmannschaft zu gründen, war er Feuer und Flamme. Sogar

mitgekickt hat er.“

Max Ludy

Max Ludy, der über 40 Jahre und damit am längsten im Unternehmen arbeitete, war einer der ersten, der mit einem Caravan von HYMER verreiste. Nach Italien zog es ihn und seine Frau, wie so viele Deutsche zu der Zeit. „1963“, erinnert er sich, „bin ich zum ersten Mal mit dem Wohnwagen in den Urlaub gefahren. Es gab drei Autos bei HYMER: einen Ford, einen VW und den 220er Mercedes vom Seniorchef.“ Dass Erwin Hymer Vater Alfons ihn beiseite nahm und großzügig sagte: „Herr Ludy, Sie nehmen mein Auto“, beeindruckt ihn heute. „14 Tage hat der auf sein Auto verzichtet!“

Lässt man die drei erzählen, kommen sie immer wieder auf den „Chef“ zu sprechen. Wie Erwin Hymer sie mit dem Versprechen, eine Feier zu veranstalten, einst dazu gebracht hat, die Produktionszahlen in kurzer Zeit zu steigern. „Das versprochene Fest anschließend kann man durchaus als rauschend bezeichnen“, sagt Max Rothenhäusler und lacht. Wie er – typisch, wenn Erwin Hymer sich in etwas vertiefte – die Welt um sich herum vergessen konnte. Einmal, erzählt Hans Haugg, hätten sie zusammen bis spät in die Nacht über irgendwelchen Plänen gegessen. Da fragte Erwin Hymer seinen immer nervöser werdenden Mitarbeiter: „Herr Haugg, warum sind Sie denn so unruhig?“ Dessen Antwort: „Herr Hymer, ich habe eine hochschwängere Frau zuhause!“ Oh je, hätte der Chef dann gerufen, ich ja auch! „Jetzt kriegen wir beide Ärger, hat er zu mir gesagt. Und: Ab nach Hause!“

„Und er war immer offen für neue Ideen“, sagt Max Ludy. Als er Erwin Hymer vorschlug, man könne doch eine Fußballmannschaft für den Betriebssport gründen, sei dieser Feuer und Flamme gewesen. Sogar mitgekickt habe der Chef. Ludy, der Libero spielte, erinnert sich: „Der allerbeste Fußballer war er nicht. Aber er hatte die Gabe, oft richtig zu stehen und ein Tor zu erzielen.“



01

Bild 01
Max Ludy und ein ERIBA Touring Familia in der Museums- werkstatt. Einige der Exponate hat er selbst gesucht und gefunden.

Bild 02
Max Rothenhäusler in der Abteilung Fahr- zeugausbau, deren Leiter er war.

Erzählt Ludy, klingt das wie eine Live-Übertragung aus einer anderen Zeit. Ja, sagt er, die 1960er-Jahre seien eben besonders toll gewesen. „Das war auch die Zeit der Selbstabholer. Wo heute das HYMER Zentrum Oberschwaben steht, war früher alles Wiese“, sagt Rothenhäusler. „Die Kunden haben dort ein oder zwei Nächte verbracht und auf ihren Caravan gewartet. Wir konnten nicht auf dem gewohnten Weg vom Firmengelände nach Hause gehen. Ständig wurde man sonst gefragt, ob man noch ein paar Biere mittrinken wolle.“

Ein Kunde aus Frankreich, der einen Puck besaß, habe den Trinkwassertank sogar immer mit Rotwein gefüllt. Schmuggelware. „Damals gab's den Zoll ja noch“, sagt Ludy. „Der Franzose hat uns nach Feierabend am Tor dann mit Wein versorgt.“

Auch der ein oder andere Prominente schwor damals auf HYMER-Produkte und blieb ein paar Tage. „Chris Howland zum Beispiel, der englische Schlagersänger und Moderator, wollte Sondereinbauten in seinem Reisemobil. So lange die Arbeiten dauerten, ist er hier in Bad Waldsee geblieben. Und abends hat er alle, die an seinem Fahrzeug arbeiteten, eingeladen und für sie eine Mordsgaudi veranstaltet“, sagt Rothenhäusler.

Was Ludy, Rothenhäusler und Haugg vermissen? Die Bahnverladungen früherer Zeit, zum Beispiel. Die 250 Puck-Caravans für die USA, verladen auf 42 Waggons mit



02



01

je sechs Wohnwagen, das sei ein großartiges Bild gewesen. Auftraggeber war ein deutscher Auswanderer, den sie aufgrund seiner Kriegsverletzung den einarmigen Müller nannten. „Manchmal piff der Zug von Weitem und man wusste, bald muss verladen werden“, sagt Rothenhäusler. Doch manchmal seien die Fahrzeuge noch auf dem Band gewesen. Es musste also zügig gehen. „Darum hat's auch den Kerl, der damals die Fahrzeuge verlud, mal erwischt.“ Der hatte das letzte Fahrzeug so spät verladen, dass er es nicht mehr vom abfahrenden Zug schaffte. Nächster Halt: Holland. „Der Chef hat ihn dann dort abgeholt.“

An welche Modelle haben sie gute Erinnerung? „Wann war das, als wir den Mitsubishi auf den Wohnwagen gestellt haben?“, fragt Rothenhäusler. „1984“, antwortet Hans Haugg. „Den Kopf wollten sie uns abreißen, weil wir das gemacht haben. Und heute ist das Bild ein Highlight in jeder Chronik.“

„Der Mitsubishi mit seinen zwei Längsbetten war ideal für den Familienurlaub“, erinnert sich Rothenhäusler. „Nur: Der wurde im Fahrerhaus sehr warm, weil man ja quasi auf dem Motor saß. Eine Qual war das im Sommer! Ich weiß noch, dass die Kinder während der Fahrt auf den Tisch gehüpft sind, von da aus rein in den Alkoven, wieder runter auf den Tisch. Dazu die Hitze, ich wurde fast wahnsinnig. Gelaufen ist das Auto aber wie die Hölle.“

„Der Mitsubishi war ein echtes Erfolgsmodell“, sagt Haugg. „Sicherheitstechnisch aus heutiger Sicht eine Katastrophe, aber wir waren in der Lage, ein komplettes Reisemobil unter 30.000 Mark auf den Markt zu bringen.“ Am Band von Max Ludy hätten sie bis zu 17 Stück am Tag hergestellt. „Der Wagen hatte die komplette Technologie von HYMER und den PUAL-Aufbau“, erklärt Haugg. „Das war neben dem Preis wohl der Grund für den Erfolg. Der ist weggegangen wie frisch geschnittenes Brot.“

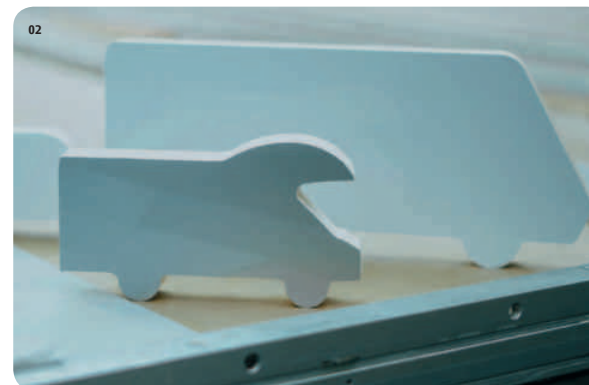
Auch die Zeit der ersten Gastarbeiter haben die drei erlebt. „Die Italiener zum Beispiel, die waren oft sehr hitzig“, erinnert sich Rothenhäusler. Dann seien die Spanier und Jugoslawen gekommen. Und schließlich gab es die große Welle türkischer Einwanderer. Die Kollegen aus der Türkei seien ihnen am liebsten gewesen. „Durch die Sprachprobleme gab es aber manch lustige Anekdote“, sagt Haugg. „Am

Bild 01
Max Rothenhäusler ist der Umgang mit Schreinerwerkzeug nicht ganz fremd.

Bild 02
Umrisse zweier Reisemobile, gefräst aus PUAL.

„Max Ludy war ein Schlitzohr. Der hatte immer zwei Fahrzeuge fertig in der Hinterhand.“

Max Rothenhäusler



02

„Auf der Autobahn erkennt
man schon von Weitem:
Da kommt ein HYMER –
einer von uns!“

Hans Haugg

Hans Haugg war bei
HYMER Leiter der
Schäumerei, in der
die Außenwände aus
PUAL entstehen.

Hubbett zum Beispiel mussten die Schrauben mit Loctite, einem speziellen Klebstoff, gesichert werden. Das hat der Max Ludy dem türkischen Kollegen erklärt. Nimm dieses Öl für diese Schraube! Das hat der getan – und dieses Öl später leider auch für seine Bohrmaschine zum Schmieren verwandt.“

Ludy, Rothenhäusler und Haugg beginnen ihre Sätze oft mit „Wir, als Firma HYMER...“. Unterbräche man sie nicht, würden sie stundenlang erzählen: Max Ludy, der als Schreinermeister Leiter an einem der Produktionsbänder war, schwärmt dann von Erwin Hymer, mit dem er die Exponate fürs Museum zusammengesucht hat. Max Rothenhäusler, einst Leiter der Abteilung Fahrzeugausbau, spricht von dem Kollegen, den er auf einer Betriebsfeier dabei ertappte, als der im Wurstkessel nach seinem verlorenen Gebiss suchte. Und Hans Haugg, der ehemalige Leiter der PUAL-Schäumerei, berichtet beeindruckt von Erwin Hymer, der die Stabilität eines neuen Hubbetts mit einem waghalsigen Sprung auf selbiges testete.

Das Schlusswort spricht Haugg für alle drei: „Das Produkt, das wir 30 oder 40 Jahre lang bauen durften, ist ein tolles Produkt. Es ist nicht anonym. Auf der Autobahn erkennt man schon von Weitem: Da kommt ein HYMER – einer von uns! Und wir haben ein Produkt gebaut für die schönste Zeit des Jahres der Kunden: für den Urlaub. Darum können wir uns noch heute mit HYMER so stark identifizieren.“

RUNDER TISCH

In der bequemen und großzügigen Rundsitzgruppe im Heck eines ERIBA Nova GL „60 Edition“ haben Max Ludy, Max Rothenhäusler und Hans Haugg Platz genommen, um über die alten Zeiten zu plaudern. Was Ludy, der 1959 bei HYMER als Schreiner begann, und Rothenhäusler als ehemaligem Leiter der Abteilung Fahrzeugausbau an der „60 Edition“ besonders gefällt: Dass das moderne Möbeldekor Chiavenna Nussbaum und die einfarbigen Polsterstoffe einen Hauch von Retro-Design verströmen.



Bewegte Bilder vom Gespräch finden Sie unter:
www.hymer.com/urgesteine

Herzlichen Glückwunsch

Seit 60 Jahren macht Hymer nun schon mobiles Reisen zum Erlebnis: Wir gratulieren zu diesem tollen Erfolg und präsentieren dazu den umfangreichsten Zubehörkatalog unserer Geschichte – randvoll gefüllt mit Produkten, Ideen und Tipps für Ihre nächste Tour. Jetzt bei Ihrem Movera Fachhändler erhältlich oder auf: www.movera.com





60 EDITION


JUBILÄUMSMODELLE

60 Jahre Erfahrung – 60 Jahre Fortschritt – 60 Jahre in Bewegung! Das wollen wir auch mit unseren top ausgestatteten Jubiläumsmodellen feiern. Als „60 Edition“ bieten sie viele Neuerungen und Highlights zu besonders attraktiven Preisen. Einfach einsteigen und losfahren.

Zum Jubiläum nur das Beste: Der HYMER ML-T 570, das Hymermobil ML-I 570 und die Caravan-Baureihen ERIBA Nova GL sowie ERIBA Exciting sind als „60 Edition“ nicht nur von außen wahre Hingucker. Im Inneren beeindruckt bei den drei Erstgenannten das edle Interieur in hellem Nussbaum-Dekor, beim ERIBA Exciting besticht das Dekor Legno Lombardo. Die Dachstauschränke sind zweifarbig gehalten: Bei den Reisemobil-Modellen kommt eine edle Kombination aus Nussbaum und Weiß zum Einsatz, die Klappen der Caravans glänzen in Seno-san-Kaffee. Viele Materialien sind neu. Zusammen mit modernster Technik vermitteln sie das ganz besondere „60 Edition“-Wohngefühl.

Das Hymermobil ML-I 570 ist komplett in Crystal Silver Metallic lackiert. Beim HYMER ML-T 570 ist das Fahrerhaus zusätzlich in Graphit Grau Metallic gehalten. Beide Modelle haben als „60 Edition“ auch ein umfangreiches technisches Ausstattungspaket an Bord.

Im Fahrerhaus etwa sorgen Klimaanlage, Multifunktionslenkrad und Tempomat für höchsten Komfort. Im Wohnraum glänzt ein 32-Zoll-LED-Fernseher mit integriertem DVD-Laufwerk und HYMER Smart-Multimedia-System. In Verbindung mit der Satellitenantenne Oyster 85 digital Vision bietet er brillantes TV-Erlebnis für unterwegs. Ein echter Grund zum Feiern für unsere Kunden: Der Preisvorteil beträgt bis zu 9.200 Euro!

Die beiden ERIBA Caravan-Baureihen Nova GL und Exciting weisen als limitierte „60 Edition“-Modelle ebenfalls viele Highlights auf. Sie sind in unterschiedlichen Längen und mit verschiedenen Grundrissen erhältlich. Zur Ausstattung der „60 Edition“ zählen unter anderem die gemütliche Ambiente-Beleuchtung und Doppel-Plissee-Rollos an allen Fenstern. Der Preisvorteil beim ERIBA Nova GL „60 Edition“ liegt bei 3.000 Euro, beim ERIBA Exciting sind es 4.500 Euro. 



UND NOCH VIEL MEHR!

Die Jubiläumsmodelle „60 Edition“ haben eine einzigartig zusammengestellte Ausstattung und sind jeweils nur in dieser Form als Paket erhältlich. In Sachen Komfort und Technik haben sie aber noch viel mehr zu bieten. Erleben Sie die

Jubiläumsmodelle live bei Ihrem Handelspartner. Den Standort Ihres nächstgelegenen Handelspartners sowie detaillierte Informationen zu den Modellen finden Sie im Internet unter www.hymer.com bzw. www.eriba.com.



VOM REISSBRETT ZUR REISE

Perfektion ab Werk

Bevor ein neues Reisemobil von HYMER das Werk verlässt, wird mit enormem Aufwand geplant, entworfen und konstruiert. Ein Blick hinter die Kulissen der Produktion des HYMER ML-T „60 Edition“.





Rainer Wingart

Seit fast 20 Jahren bei HYMER beschäftigt. Mit stets offenem Gehör für die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden engagiert er sich als Produktmanager für HYMER Reisemobile mit fundiertem Fachwissen bei der Entwicklung neuer Wohnmobile.



Die Plattform des HYMER ML-T 570 „60 Edition“ scheint noch leer, doch der Fußboden, die Heizung und die Drei-Punkt-Gurte sind schon montiert.

Langsam, für das bloße Auge kaum erkennbar, bewegen sich die Fahrgestelle vorwärts. Eingehängt in einer Lafette, in Reih und Glied. Erst wenn man länger hinguckt, ist die stetige Bewegung zu erkennen. Erstaunlich ruhig und sehr strukturiert geht es zu in der 286 Meter langen Montagehalle, in der an vier Bändern Fahrzeuge gefertigt werden. Jeder Handgriff sitzt.

Was auffällt: die absolute Sauberkeit. Am Anfang eines der Montagebänder sind die Plattformen hinter dem Führerhaus fast noch nackt, nur Fußboden, Heizung und die Drei-Punkt-Gurte sind schon montiert. Trotzdem ist schon erkennbar, dass hier ein Teilintegrierter auf Mercedes-Basis entsteht. Das zeigt das Fahrerhaus des Sprinters mit dem berühmten Stern im Kühlergrill. Genauer gesagt wird hier anlässlich des 60-jährigen Firmenjubiläums der HYMER ML-T 570 „60 Edition“ gefertigt.

Etwas weiter vorne. Ein Mitarbeiter positioniert mithilfe eines Krans gerade einen schon voll funktionsfähigen Küchenblock auf der Mercedes-Plattform. Die Küche ist, wie alle Baugruppen, absolut autark konstruiert: Man könnte an jeder Steckdose prüfen, ob Licht oder Kühlschrank funktionieren. Wie ein Fahrzeug am Ende ausgestattet sein wird, welcher Kocher, Kühlschrank oder Polsterstoff darin verbaut sein wird, diese Entscheidung ist schon früh gefallen – lange bevor der allererste ML-T ins Band lief.



Phase 01

„Zu Beginn einer Produktneuentwicklung beschäftigen wir uns ganz intensiv mit den Bedürfnissen und Wünschen unserer Kunden. Wir führen regelmäßige Kundenbefragungen und Zielgruppenanalysen durch und arbeiten eng mit unseren Handelspartnern zusammen, um herauszufinden, was der Kunde tatsächlich wünscht, so dass das neue Fahrzeug später auch den Kundenbedürfnissen gerecht wird“, sagt Produktmanager Rainer Wingart. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse gibt es in den sogenannten Regeltreffen, bei denen von An-

fang an alle Fachbereiche wie Design, Produktmanagement, Technik, Logistik, Qualitätskontrolle und auch der Vertrieb mit an Bord sind, viel zu besprechen und zu entscheiden. Welche Betten bekommt ein Neufahrzeug? Wo kommt die Dusche hin? Passt eine Seitenküche besser zum Grundriss oder eine Winkeltische? „Die Entscheidungen resultieren aus den vorangegangenen Gesprächen mit Kunden und Handelspartnern“, so Wingart. Basierend auf den gesammelten Ideen wird das sogenannte Lastenheft erstellt. Das Dokument ist bis zu 300 Zeilen lang und fasst die Anforderungen an das neue Fahrzeug zusammen. „In weiteren Entwicklungsgremien diskutieren wir dann die Umsetzung und die Realisierbarkeit dieser Entscheidungen – natürlich unter Berücksichtigung der vorgegebenen Rahmenbedingungen und der technischen Produktionsfaktoren.“

Auch in der Produktion startet der Prozess lange, bevor ein Chassis ins Band rollt: Die Herstellung der Möbel beginnt schon mehrere Tage vor der Endmontage eines Fahrzeugs. Die tägliche Ausbringungsmenge ist immens: Insgesamt werden im Zweischichtbetrieb von 110 Mitarbeitern 15.000 Möbelerzeugnisse hergestellt. Alles beginnt bei neun großen Bearbeitungsstationen, die Leichtbauplatten in unterschiedlichen Stärken fräsen. Längst steuern Computer diese Prozesse und treffen Entscheidungen: Wenn z. B. der Weg zur nächsten Bearbeitungsstation, um ein Loch zu bohren, länger als vier Sekunden in Anspruch nehmen würde, dann wird bei der Fräse einfach das Werkzeug gewechselt. Das geht schneller.

Sind die Möbelteile fertig gefräst, befördert sie eine Rollerbahn in den nächsten Abschnitt. Dort werden in einem sogenannten Endprofiler Dekor und Kanten aufgebracht. Diese Teile werden dann von den Mitarbeitern zu fertigen Möbeln zusammengebaut.

Die große Herausforderung in der Logistik: In einem Fahrzeug sind bis zu 230 Möbelkorpusteile verbaut, außerdem gibt es bis zu 40 verschiedene Baugruppen – und genau die richtigen Teile müssen pünktlich beim richtigen Fahrzeug an einem der vier Produktionsbän-



Komplett vormontiert: So wie diese Betten-Garagen-Kombination wird etwa auch der Küchenblock ans Montageband geliefert.

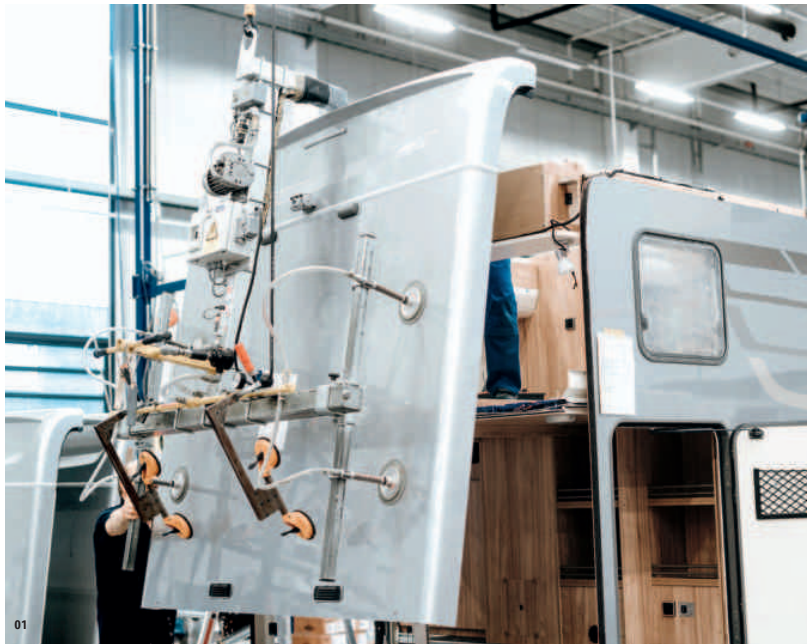


Bild 01

Die Rückwand wird später mit den Seitenwänden verklebt.

Bild 02

Die sogenannte Hochzeit: Die Außenwände werden mit dem Innenleben verbunden. Am Ende kommt millimetergenau das Dach darauf.



Bild 03

Laufend überprüfen die Mitarbeiter der Qualitätssicherung die Fahrzeuge. Nur wenn der HYMER ML-T 570 „60 Edition“ am Ende den grünen Punkt bekommt, wird er das Werk verlassen.



Phase 03



Phase 02

der ankommen. Das klappt selbst bei Sonderwünschen der Kunden oder bei Kleinserien reibungslos.

Jetzt wird es konkret: Aus dem Lastenheft, das der Geschäftsführung zur Abnahme vorgelegt werden muss, ergibt sich das Pflichtenheft, in dem es um die Umsetzung der Anforderungen an ein neues Fahrzeug geht. „Wir behalten auch zu diesem Zeitpunkt schon die Kosten für die Produktion und Fertigung im Auge“, sagt Rainer Wingart. „Schließlich möchten wir für den Kunden hochwertige und dennoch erschwingliche Fahrzeuge bauen.“

Ein dominierender Begriff in der Konzeption eines Fahrzeugs ist der Leichtbau. So war beim HYMER ML-T die Vorgabe, auf jeden Fall unter 3,5 Tonnen zu bleiben und dabei immer noch akzeptable Zuladungsreserven zu bieten. Ist zum Beispiel eine Warmwasserheizung eingeplant, müssen die Möbel einen doppelten Boden haben, sonst funktioniert die Luftzirkulation nicht.

Doppelter Möbelboden bedeutet aber mehr Gewicht. Also wird selbst im Grammbereich über Lösungen nachgedacht. An den Auflageflächen für Schubladen oder den Befestigungspunkten für die Scharniere werden zum Beispiel 100 Gramm leichtere Aluprofile verwendet – macht bei 100 Bauteilen 10 Kilogramm Gewichtsparsnis.

Ist ein Fahrzeug so gut wie komplett mit Heizung, Schränken, Betten, Dusche und Küchenblock eingerichtet, findet die sogenannte Hochzeit statt: Im Reisemobilbau versteht man darunter den Produktionsabschnitt, bei dem die Außenhülle des Fahrzeugs mit dem Innenleben verbunden wird.

Die Wände in der weltweit einzigartigen HYMER PUAL-Bauweise werden in der Halle nebenan gefertigt. Alle 22 Minuten entsteht dort in einer der vier hochmodernen Schäumlinien eine neue Außenwand, die aus drei Komponenten besteht: der Außenhaut aus Aluminium, der 35 Millimeter dicken Isolierschicht aus PU-Schaum und der Innenverkleidung. Der Begriff PUAL setzt sich aus den zum Einsatz kommenden Materialien Polyurethan (PU) und Aluminium (AL) zusammen. Durch die vollflächige Ausschäumung der Wände entsteht ein sehr robuster und stabiler, absolut wasser- und verrottungsfester Aufbau, der exzellente Isolationswerte garantiert. Nicht umsonst hat HYMER vor wenigen Jahren über 10 Millionen Euro in diese Anlagen investiert.

Nach der Montage der Seitenteile wird die Rückwand, die ebenfalls fertig aus einer Form kommt, eingesetzt und mit den Wänden verklebt. Äußerste Präzision ist gefragt, wenn am Ende das Dach mit Hilfe eines Krans in Millimeterarbeit installiert wird. Danach wird das Fahrzeug angehoben, damit die letzten Arbeiten am Unterboden erledigt werden können. Am Ende des Fertigungsbandes prüft die Qualitätssicherung, die bereits den gesamten Produktionsprozess begleitet hat, das Fahrzeug noch einmal auf Herz und Nieren. Erst nach diesem finalen Audit darf das Fahrzeug das Werk verlassen.

Endlich, nach unzähligen Entwürfen und nicht wenigen CAD-Konstruktionen am Computer – auf der Suche nach den perfekten Lösungen stets die Kundenwünsche im Fokus – folgt die Prototypenphase: Zuerst wird ein Ur-Prototyp gebaut. Wird das Grundkonzept so abgenommen und freigegeben, kann das Material für die Produktion des neuen Fahrzeugs disponiert werden.

Anschließend entstehen drei Prototypen. Diese werden einem umfangreichen Prüfprogramm für Neufahrzeuge unterzogen, das jeder neue Fahrzeugtyp durchlaufen muss. Zu dem umfassenden Testprogramm zählen zum Beispiel akustische Testfahrten, Fahrten auf der Rüttelstrecke, Fahrdynamiktests, Kältekammermessungen, Komponentenverifizierung und -validierung, das Überprüfen der Fahrzeugdichtigkeit und vieles mehr. Beispielsweise werden mit dem Fahrzeug 300 Runden auf der Rüttelstrecke des HYMER-eigenen Testgeländes in Höpfingen im Odenwald gedreht. Ein zurückgelegter Kilometer auf dieser Teststrecke entspricht dabei der Laufleistung von ca. 1.000 Kilometern auf europäischen Straßen, was eine gesamte Fahrleistung von ca. 300.000 Kilometern simuliert. Sowohl den Härtestest auf der Rüttelstrecke als auch den in der Kältekammer bestand der HYMER ML-T „60 Edition“ mit Bravour bzw. mit Bestnoten.

Schließlich folgt die sogenannte Nullserie sowie die Erstersie, bei der die Fahrzeuge unter realen Bedingungen am Band hergestellt werden. Erst nach Abschluss aller Tests und Umsetzung aller relevanten Anpassungen der Abläufe geht das Fahrzeug endgültig in die Serienproduktion.

Die Mitarbeiter der Qualitätssicherung beziehen immer wieder auch Kollegen aus anderen Abteilungen ein, um auf akribische Fehlersuche zu gehen und die Fahrzeuge mit dem kritischen Auge eines Kunden unter die Lupe zu nehmen.

Zusätzlich finden regelmäßige Produktaudits statt, an denen auch die Geschäftsleitung teilnimmt. Dabei steht immer die zentrale Frage im Fokus: „Ist das Fahrzeug so gebaut, wie unsere Kunden sich das vorstellen?“ Beim HYMER ML-T 570 „60 Edition“ lautete die Antwort ganz klar: „Ja!“



Wer hat schon so ein Foto? Dietrich Steckel und seine Frau Monika sind mit ihrem Hytermobil bis zum Westende der Chinesischen Mauer gereist.



REISEERLEBNISSE IM HYMER

Reiselust ganz ohne Grenzen

Wer mit dem Wohnmobil unterwegs ist, kann viel erleben. Doch so weitgereist wie Dietrich Steckel und seine Frau Monika sind wohl die wenigsten: Das Ehepaar aus Bad Homburg unternahm mit seinem Hytermobil S 670 unter anderem Touren durch Nord- und Südamerika. Sogar bis nach China haben es die beiden geschafft.

Bild 01
Auf der Spur der Goldsucher in Kanada.

Bild 02
Nein, das ist kein Schnee: Zwischenstopp in den White Sands in New Mexico.

Bild 03
In den Badlands von North Dakota muss man im Verkehr mit Bisons rechnen.

Bild 04
Traumstraße: Cruisen auf dem Alaska Highway.



Nur noch – so spricht einer, der fast die ganze Welt mit seinem Hymermobil S 670 bereist hat. „Heute fahren meine Frau Monika und ich nur noch nach Spanien“, sagt Dietrich Steckel. Und er klingt dabei, als sei die Fahrt von seiner Heimatstadt Bad Homburg ans Mittelmeer ein Ausflug ins nächstgelegene Café.

Ein Reisemobil zu leihen, kam nicht infrage

Allein 45.000 Kilometer sind sie damals, vor gut 20 Jahren, durch Südamerika gereist. Startpunkt war Buenos Aires in Argentinien, das Ziel der Titicacasee in Bolivien. „Wir sind über Schotterpisten genauso gefahren wie auf der asphaltierten Traumstraße, die hinauf zum See führt“, erzählt Dietrich Steckel. Sie waren – zu Fuß von der Stadt Cuzco aus – in Machu Pitchu, in Potosi in Bolivien, der mit 3.976 Metern höchstgelegenen Stadt der Welt, und in Ushuaia in Argentinien, dem südlichsten Ort der Reise, der von den Einwohnern „das Ende der Welt“ genannt wird. Ihr Hymermobil verschifften sie nach 110 Reisetagen wieder in Buenos Aires. Ein Fahrzeug zu leihen, das

Bild 01
Halt an der Magellanstraße am argentinischen Ufer.

Bild 02
Ankunft in Ushuaia, der südlichsten Stadt Argentinien, nach einer Tour aus dem 5.171 Kilometer entfernten La Quiaca in Bolivien.

Bild 03
Trotz dünner Luft: Auf sagenhafte 4.610 Höhenmeter trug das Hymermobil die Steckels in den peruanischen Anden.

Bild 04 + 02
5.121 oder doch 5.171 Kilometer ...? Lieber mal ins Navi gucken!



kam für die Steckels nicht infrage. „Wir sind da, mit dem eigenen Wohnmobil“, haben sie sich zugerufen. Genau so war es auch 1997: Acht Monate lang bereisten sie die Neue Welt – die USA, Alaska, Kanada und Neufundland.

In China musste das Hymermobil viele Feldwege bewältigen

Extra einschiffen mussten die Steckels ihren HYMER für eine ihrer längsten und vor allem spannendsten Fahrten nicht: Von Bad Homburg ging es 1999 sogar bis nach China. Dafür befuhren sie die Straßen Griechenlands oder der Türkei, aber auch von so exotischen Ländern wie Turkmenistan, Kasachstan oder Kirgistan in Zentralasien. 26.000 Kilometer haben sie insgesamt ohne große Probleme zurückgelegt.

Wie war es denn auf Chinas Straßen? „Zum Teil abenteuerlich. Nicht selten mussten wir über Feldwege fahren, weil es sehr viele Baustellen gab“, erinnert sich Dietrich Steckel.

Insgesamt 224.000 Kilometer zeigt der Tacho des Hymermobils von Monika und Dietrich Steckel. Da sind die knapp 2.000 Kilometer von Bad Homburg hinunter nach Spanien in den diesjährigen Urlaub tatsächlich nur ein Klacks.

Bild 05
Parken unter den Palmen in La Paz – auch Mexiko stand auf dem Reiseplan.

Bild 06
Rüttelstrecke: Die Ruta Nacional 40 in Argentinien ist mit 5.301 Kilometern eine der längsten Fernstraßen der Welt – und wie hier in Patagonien nicht immer asphaltiert. Auf ihrer Reise legten die Steckels über 1.600 Kilometer auf solchen Pisten zurück.

Bild 07
Fotoshooting mit einer Einheimischen am bolivianischen Ufer des Titicacasees. Das Gewässer liegt 3.812 Meter über dem Meeresspiegel, ist 178 Kilometer lang und bis zu 67 Kilometer breit.



IHR HYMER

Ihr HYMER hat auch etwas erlebt? Dann schicken Sie uns Ihre Erlebnisse und Fotos. Vielleicht landen Sie auch in unserem Magazin oder der Bericht über Ihre interessante Reise gesellt sich zu denen Gleichgesinnten. Unter: www.hymer.com/reisen

Raus ins Abenteuer

FÜR DIE NÄCHSTEN 60 JAHRE (UND MEHR)

Happy Birthday, Hymer! Ihr seid ein Vorbild für alle, die gern unterwegs sind, und euer Spirit beflügelt auch uns. Denn wo immer es hingeht: Zeltanhänger und Autodach-Zelte von 3DOG camping machen jedes Abenteuer mit. Mehr dazu? www.3DOGcamping.eu



Zusammen auf Achse

Gemeinsame Ausfahrten, Sommerfeste oder Musicalbesuche: Wer einem ERIBA-HYMER-Club angehört, kann ganz schön was erleben. Das HYMER Magazin stellt in jeder Ausgabe einen dieser Vereine vor.

Nortorf, ein 6.500-Seelen-Ort westlich von Kiel. Es ist kalt an diesem sonnigen Tag Ende Januar. In der guten Stube des Gasthofs Ritzebüttel brennt der Kamin. Im großen Saal stehen Kaffee und Kuchen auf den Tischen, die zu zwei langen Reihen aufgestellt sind. Es geht laut und fröhlich zu. Die gut 50 Teilnehmer an der Jahreshauptversammlung des ERIBA-HYMER-Clubs Schleswig-Holstein e.V. haben sich viel zu erzählen, schließlich haben die meisten sich seit der Weihnachtsfeier nicht mehr gesehen.

Ganz vorne unter einer Leinwand steht Klaus Jürgen Behrens, 1. Vorsitzender des Clubs, großgewachsen, graue Haare, Henriquatre-Bart. Behrens mahnt, ein Mikrofon in der Hand, zur Ruhe. Das Programm sei straff, sagt er. Man wolle pünktlich mit dem offiziellen Teil der Versammlung fertig sein. Dann übergibt er das Mikrofon an Elfi Nissen, die Kassenwartin des Vereins. Die liest die Bilanz des Jahres 2016 vor. Einnahmen, Ausgaben, warum und wofür, alles fein säuberlich gelistet und zeitgleich mit einem Beamer auf die Leinwand geworfen.

So weit, so Verein – da ist der ERIBA-HYMER-Club Schleswig-Holstein keine Ausnahme. Auch, dass Behrens nicht nur der 1. Vorsitzende ist, sondern die gute Seele, ist ein scheinbar ehernes Gesetz. Wäre der Verein ein Zusammenschluss von Freizeitkickern, wäre Behrens derjenige, der am Freitagabend alle anruft, damit am Spieltag sicher elf Mann auf dem Platz stehen. Behrens lacht über diesen Vergleich, nicht aber. „Ja“, sagt er mit norddeutschem Understatement, „das kommt wohl hin.“

Die Hauptversammlung zeigt auch: Der Club ist sehr aktiv, fast das ganze Jahr über. Es gibt monatliche Clubabende, Sommerfeste auf dem eigenen Campingplatz hinter dem Gasthof Ritzebüttel oder Teilnahmen an Fahr-sicherheitstrainings. Und natürlich Ausfahrten zu gemeinsamen Campingwochenenden, die sie Rallies nennen. Darüber berichtet mehrmals im Jahr sogar die eigene Zeitung „Der Club Bote“.

Die größte und aufwendigste Veranstaltung des Vereins in diesem Jahr: Die Rallye nach Stover Strand, einem traumhaft an der Elbe unterhalb Hamburgs gelegenen Campingplatz. Eine ganze Woche lang trifft man sich hier, auch mit Mitgliedern von anderen Vereinen. Anlass sei auch das Jubiläum „60 Jahre HYMER“, so Behrens, der, natürlich, der Hauptorganisator ist. Es sei nicht damit getan, einfach nur Plätze für rund 30 Fahrzeuge anzumieten. Auf Behrens' Agenda ist zu lesen: Bus mieten für Hamburg-Besuch mit Hafen- und Stadtrundfahrt; Eintrittskarten Musical „Heiße Ecke“; Führung Reeperbahn; Besuch Lüneburg mit Salzmuseum; Besuch Freilichtmuseum Am Kiekeberg; Floßfahrt in der Elbtaltau; Organisation Kanu-Tour. „Die Rallye Stover Strand füllt längst einen ganzen Aktenordner“, sagt Behrens und lacht wieder.

Klaus Jürgen Behrens ist im vierten Jahr Vorsitzender des Vereins, der im April 1994 gegründet wurde und heute einer von acht seiner Art in Deutschland ist. Zwei weitere gibt es in den Niederlanden, einen in der Schweiz. Er selbst ist bei einer Tour durch Frankreich auf den Geschmack gekommen. „Auf dem Stellplatz in Paris stand neben mir und meiner Frau ein Paar, das ebenfalls mit

ERIBA-HYMER-CLUBS



Acht ERIBA-HYMER-Clubs gibt es in Deutschland, zwei in den Niederlanden und einen in der Schweiz. Hoch im Norden hat der ERIBA-HYMER-Club Schleswig-Holstein e.V. sein Zuhause.



Bild 01
Nicht nur auf dem eigenen Platz in Nortorf, auf dem sich der ERIBA-HYMER-Club Schleswig-Holstein zum Grillen und Feiern trifft, wird die Clubfahne gehisst, auch bei der Teilnahme an einer Rallye.

Bild 02
Gruppenbild mit Hypermobilien: Knapp 40 Mitglieder zählt der ERIBA-HYMER-Club Schleswig-Holstein.



Mehr zu den Clubs unter:
www.hymer.com/ehc

„Wir waren von den Aktivitäten des Clubs begeistert.“

Klaus Jürgen Behrens

einem HYMER unterwegs war“, erinnert er sich. „Das hat uns von den Aktivitäten des Clubs vorgeschwärmt.“ Den haben sie sich dann mal angesehen und sind begeistert beigetreten.

Dabei fährt Behrens zusammen mit seiner Frau gern auch seiner eigenen Wege. Seit 2014 besitzt er, dessen Camperleben im Jahr 2000 mit einem ERIBA Troll begann, den Teilintegrierten HYMER Exsis-t 588, „mit Brennstoffzelle. Diese Autarkie ist uns wichtig und erlaubt es uns, überall zu stehen, wo es uns gefällt.“ Rund fünf Monate wollen sie insgesamt auch dieses Jahr wieder unterwegs sein, im April soll es losgehen. Spätestens zur Rallye Stover Strand im Juni stellen sie ihr Reisemobil aber wieder in die Reihe der anderen aus dem ERIBA-HYMER-Club Schleswig-Holstein.

TREFFEN IN BAD WALDSEE



Besuch in den heiligen Hallen: Im vergangenen Oktober trafen sich alle Vorsitzenden der ERIBA-HYMER-Clubs auf Einladung des HYMER-Werkes in Bad Waldsee zum Austausch.

Klaus Jürgen Behrens (2. v. li.) war von der Werksführung und dem Erwin Hymer Museum beeindruckt. Dass das Unternehmen die Fanclubs unterstützt, auch mit

kleinen finanziellen Hilfen, findet er gut. „Wir wiederum machen auch Werbung für HYMER“, sagt er. „Sehen die Leute unsere Fahne, kommen sie und fragen uns nach Club und Wohnmobil.“ Behrens reist sogar zu Messen. Im Februar zum Beispiel fährt er täglich mit dem Auto von Kiel zur „Reisen Hamburg“, um Club-Flyer zu verteilen.

GESCHICHTE DES MOBILEN REISENS

Freiheit auf Rädern



Die Geschichte des mobilen Reisens ist Jahrtausende alt. Schon die Ägypter unternahmen Wallfahrten zu den Tempeln ihrer Götter, die Römer waren in von Eseln gezogenen Bussen unterwegs. Als Urvater des modernen Campings gilt ein Engländer. Doch auch der Wunsch einer Malerin aus Deutschland beeinflusste die Art, wie Menschen unterwegs sind.

Minnesota im Jahre 1864: Pamela Fergus überfliegt verzweifelt die dreiseitige Einkaufsliste, die ihr Mann James geschickt hat. Vor vier Jahren war er als Siedler in den fruchtbaren Westen gezogen, baute ein Haus und will nun, dass ihm Pam und die vier Kinder folgen. Im Gepäck, nicht zu vergessen: die wichtigen Lebensmittel. Doch Pamela fragt sich, wie sie 600 Pfund Mehl, 50 Pfund Bohnen, 100 Pfund Reis, 80 Liter Sirup, Gewürze, Trockenfisch, Tee, Geschirr, Federbetten, Kleidung, kleine Möbel und die vier Kinder im Planwagen unterbringen soll. Und so steht sie vor dem gleichen Problem, das Camping-Reisende vor einer großen Fahrt häufig plagt: viel Gepäck auf engem Raum unterzubringen.

Der Quantensprung in Sachen Komfort gelang einem Schotten

Die Geschichte des mobilen Reisens beginnt aber viel früher. Manche Historiker sagen mit den alten Ägyptern, die Wallfahrten zu den Tempeln der Gottheiten unternahmen. Die Römer wiederum nutzten bereits vierrädrige Wagen als Reisebusse, auf denen bis zu sechs Personen Platz fanden und die von Eseln gezogen wurden. Am Tag legten sie rund 36 Kilometer zurück. Weltenbummler Marco Polo beschreibt im 13. Jahrhundert auf seiner Reise nach China „einen Wagen der Tartaren, der von Ochsen gezogen wurde und sich mit Zeltplanen bedeckt zu einer Lagerstatt erweitern ließ.“

Als Urvater des modernen Campings gilt der Brite Thomas Hiram Holding. Als Neunjähriger war er 1853 mit seiner Familie fünf Wochen entlang des Mississippi gereist. Offensichtlich hatte ihn die Tour begeistert: Als junger Mann machte er sich immer wieder mit Zelt und wenig Gepäck zu Kanu-Trips und Rad-Touren auf. Seine Erfahrungen veröffentlichte er 1908 in seinem Buch „The Campers' Handbook“.

Ein echter Quantensprung in puncto Reisekomfort gelang dem Schotten Gordon Stables Ende des 18. Jahrhunderts. Der Marine-Offizier und Chirurg war Verfasser von Abenteuer-Romanen und reiste zur Inspiration viel. Als Stables 1885 plante, Großbritannien der Länge nach zu befahren, gönnte er sich dafür ein klein wenig Luxus: Er beauftragte die „Bristol Wagon & Carriage Works“, ihm aus einem Eisenbahnwaggon einen von Pferden gezogenen „Gentleman's Caravan“ zu bauen. Das aus Mahagonie und Ahorn bestehende Mobil war mit wertvollen Möbeln und Tuch ausgestattet, besaß ein Badezimmer und einen gefliesten Boden.



Bild 01

Auf nach Westen: In Planwagen verstauten die Siedler Amerikas ihr gesamtes Hab und Gut.

Bild 02

Von Marco Polo bewundert: Tartaren, die in Wagen mit Zelt unterwegs waren.

Bild 03

Quantensprung in Sachen Komfort: Gordon Stables und sein „Gentleman's Caravan“.

Bild 04

Wunsch erfüllt: Arist Dethleffs baute seiner Verlobten Fridel Edelman ein Wohnauto.



Die Briten waren von Stables „Wanderer“ so begeistert, dass sie, kurz nach der Erfindung des Automobils, 1907 den Caravan Club gründeten. Nun wurde das Gefährt tatsächlich von einem Car gezogen.

Der Wunsch der Malerin war ein Wohnauto mit drei Betten

Den nächsten Meilenstein der Geschichte des mobilen Reisens brachte die Malerin Fridel Edlmann ins Rollen. Sie wollte ihren Verlobten, den Allgäuer Unternehmer Arist Dethleffs, während seiner Reisen nicht wochenlang vermissen. Deshalb wünschte sie sich ein Gefährt, in dem sie Dethleffs begleiten konnte. Der künftige Gatte erfüllte Edlmann den Wunsch: ein Wohnauto mit drei Schlafplätzen und einem Hubdach. Was Dethleffs nicht ahnte: Er hatte damit einen Boom in Gang gesetzt.

Doch zunächst bremste der 2. Weltkrieg die Erfolgsfahrt aus, ebenso wie die gerade entstandene Wochenendbewegung. Erst in der Nachkriegszeit setzte sich diese Bewegung durch. Am 22. September 1948 gründete sich der Camping Club, um Arbeitern zur Erholung die Schönheit der Natur nahezubringen. Die ebenfalls neu entstandenen Gewerkschaften hatten den bezahlten Er-

Bild 01
Ein Symbol für mobiles Camping: der VW T1.

Bild 02
Raus aus der Stadt: 1948 wurde in Deutschland der Camping Club gegründet.

Bild 03
Mal eben an den See: Picknick in den 1960er-Jahren.



holungsurlaub von zwei Wochen erkämpft. Also nutzten junge Familien oder Freundeskreise die neue Freizeit, um an Wochenenden in der Umgebung unter freiem Himmel ihre Zelte aufzubauen.

In den 1950er-Jahren bekam die Camping-Bewegung auch eine Art Wappen-Mobil: den Bulli. Er entwickelte sich zum Kultfahrzeug der jungen Generation. Mit ihm tourte man ins angesagte Italien, um an der Adria oder am Gardasee „La dolce Vita“ zu genießen. Zu dieser Zeit legte Erwin Hymer mit dem Bau des Ur-Trolls den Grundstein für das heute so erfolgreiche Firmenimperium.

Die Perfektion gipfelt heute im sogenannten „Glamping“

Die kommende Zeit ist im Erwin Hymer Museum perfekt zusammengefasst und zu bestaunen: Die Wohnmobile wurden immer besser und bequemer, ebenso wie die Caravans, die echten Ausstattungs-Wundern glichen.

Heute gipfelt diese Perfektion im sogenannten „Glamping“ – also Camping auf glamourösem Niveau in Reisemobilen, Caravans und Deluxe-Lodgezelten mit Boxspringbetten, Dolby-Surround-Anlage und top ausgestatteten Küchen und Badezimmern.

Pamela Fergus, die Frau aus Minnesota, hätte davon nicht einmal zu träumen gewagt.

Bild rechts
Darf's noch ein bisschen Luxus sein? „Glamping“ heißt der Trend, bei dem der Aufenthalt in der Natur glamourös und bequem gestaltet ist.



frei von Chemie

einfach zu reinigen

5 Jahre GARANTIE

extrem strapazierfähig

made in Germany

Q2

Die Stoffmarke für Polstermöbel.

ROHLEDER
DIE HITEX-MANUFAKTUR

Erfahren Sie mehr:
rohleder.com/Q2

sehr gute Ökobilanz

hautverträglich

für Allergiker geeignet

GESTERN & HEUTE

STARK VERBESSERT!

Wie die Fahrzeuge hat sich auch das Zubehör für den Campingurlaub rasant weiterentwickelt. Wir haben ein paar Produkte von damals mit aktuellen Erzeugnissen verglichen.

GRILL

Wacklig und nach dreimal Grillen nicht mehr zu gebrauchen ... Ganz anders der Party Grill 400 von Campingaz: Er ist als Grill, Wok und Kocher verwendbar und leicht zu reinigen. 129,95 Euro.
Erhältlich bei: www.movera.de



LUFTPUMPE

Endlich raus an den Strand – und erst mal schwitzen beim Aufpumpen der Luftmatratze ... Das geht heute längst mit elektrischen Pumpen und kabellos, wie bei dieser hier von Coleman. 26,95 Euro.
Erhältlich bei: www.movera.de



FAHRRAD

Das gute alte Klapprad: praktisch, aber schlecht zu fahren. ... Die intelligente Klappmechanik des HYMER E-Bikes by Flyer sorgt für Stabilität. Mit 250-W-Panasonic-Mittelmotor. 2.799,- Euro.
Erhältlich bei: www.hymer.com/zubehoer



AUTODACHZELT

Für den Trabi entwarf Gerhard Müller einst ein Dachzelt mit Eisengestänge und Zeltstoff ... Die moderne Version von 3DOG camping ist deutlich leichter und bietet deutlich mehr Komfort. Das Zelt lässt sich auf der Homepage sogar konfigurieren. Ab 5.100,- Euro.
Erhältlich bei: www.3dog.eu

ALUFELGE

Stabil, aber schwer – das kennzeichnet die gute alte Stahlfelge ... Abgesehen von den optischen Vorzügen unterschiedlichster Designs sparen Alufelgen, wie hier von Goldschmitt, Gewicht. Ab 219,- Euro.
Erhältlich bei: www.hymer.com/zubehoer



NAVIGATION

Straße suchen, Plan umdrehen, geht's hier links oder rechts? – nach Karte navigieren, sorgte oft für unfreiwillige Umwege ... Das HYMER TomTom Bridge bietet nicht nur Routenführung, sondern alle Funktionen eines normalen Tablets und mehr. 999,- Euro.
Erhältlich bei: www.hymer.com/zubehoer



FAHRRADTASCHE

Der Korb aus Weide sollte besser nicht nass werden ... Die Gepäckträgertaschen von Ortlieb im 2er-Set sind aus robustem Polyestergerewe gefertigt und schützen Ihr Equipment sicher vor Wasser und Schmutz. Sie lassen sich spielend leicht abnehmen und, aufgrund ihres Gewichts von nur 0,9 kg und dank des Schultergurtes, bequem umhängen. 149,- Euro.
Erhältlich bei: www.hymer.com/zubehoer



HALTERUNG

Niedlich, die alte Halterung aus Holz. Doch sie hat einen Nachteil ... Und daran haben die Designer des Küchenrollenhalters von HYMER gedacht: Diese lässt sich mit einem „Klick“ auch außen am Fahrzeug anbringen. Ohne Schrauben... 49,- Euro.
Erhältlich bei: www.hymer.com/zubehoer





Oyster[®] Vision

Wir haben uns in den vergangenen 30 Jahren durch zahlreiche Neu- und Weiterentwicklungen zu einem der führenden Hersteller im Bereich der mobilen Satellitentechnologie entwickelt.

Die Oyster[®] – unser Klassiker! Mit dieser Antenne genießen Sie TV- und Radioempfang in Europa, Nordafrika und dem Nahen Osten. Reichweitenstärke und brillante Bildschärfe in Verbindung mit digitaler Satellitenfindung ermöglichen auch auf den Kanarischen Inseln oder in Griechenland optimalen Empfang zahlreicher deutscher Programme.

3 Jahre Herstellergarantie

60
Jahre

Wir gratulieren HYMER herzlich zum 60-jährigen Jubiläum!

Made in Germany



Neureutstraße 9 · DE-75210 Kelttern
Tel.: +49 (0)72 31/58588-0 · www.ten-haadt.com

tenHaadt[®]

SUDOKU

GEWINNEN SIE einen unserer praktischen und attraktiven Preise aus der original HYMER-Kollektion. Unter www.hymer.com/zubehoer finden Sie noch weitere nützliche Produkte aus unserem Programm. Um an der Verlosung teilzunehmen, schicken Sie die Lösung bzw. ein Foto der Lösung an: gewinnen@hymer.com oder an die Hymer GmbH & Co. KG, Kennwort: Sudoku, Holzstr. 19, 88339 Bad Waldsee. Einsendeschluss: 31.10.2017.

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



Aus allen Teilnehmern werden die Gewinner ausgelost. Mitarbeiter der Hymer GmbH & Co. KG dürfen an dem Gewinnspiel nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER: Hymer GmbH & Co. KG, Postfach 11 40, 88330 Bad Waldsee, www.hymer.com, Redaktionsleitung: Claudia Blaser, Tel.: +49 7524 9998555, magazin@hymer.com

TEXT: Christian Sobiehl (Ltg.), Gitta Schröder, Randolf Unruh, Oliver Cole

BILD: Hymer GmbH & Co. KG/Calvin Müller/Jan van Endert, Erwin Hymer Museum/Milla & Partner, Oliver Cole, Dietrich Steckel, Getty Images/Bettmann, akg-images, akg/Archivio Cameraphoto Epoche, akg-images/H. Armstrong Roberts, Sarah Rice/Redux/laif, Dethleffs, Wikipedia, Hersteller, Mario Wagner (Illustration)

PROJEKTMANAGEMENT/LAYOUT/SATZ:

SCHIPPER COMPANY GmbH, Hohe Brücke 1, Haus der Seefahrt, 20459 Hamburg, www.schippercompany.com, info@schippercompany.com, Frank Bannöhr (CD), Christiane Eckhardt (AD), Oliver Cole (CvD)

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Veröffentlichung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung. Für die Rücksendung unverlangter Manuskripte oder unverlangten Bildmaterials kann keine Gewähr übernommen werden. Alle abgedruckten Artikel wurden eingehend und gewissenhaft recherchiert. Trotzdem kann für den Inhalt keine Haftung übernommen werden. Alle in diesem Heft angegebenen Preise verstehen sich inklusive der gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer.

CAMPINGPARK
GITZENWEILER HOF
Lindau – Bodensee

Herzlichen Glückwunsch!



Wir gratulieren zu großartigen 60 Jahren Hymer!

Vielen Dank für die langjährige und gute Zusammenarbeit und das damit entgegengebrachte Vertrauen.

Wir sind stolz auf unser gemeinsames und einzigartiges Angebot der Hymer Mietwohnwagen bei uns auf dem Campingpark Gitzenweiler Hof.

Wir wünschen Hymer viele weitere erfolgreiche Jahre!

Campingpark Gitzenweiler Hof GmbH
Gitzenweiler 88
D-88131 Lindau – Bodensee
+49 (0) 83 82 / 94 94 - 0
info@gitzenweiler-hof.de
www.gitzenweiler-hof.de





Stark. Stärker. Partnerschaft.

60 Jahre Hymer und die Reise geht weiter. Mit Mercedes-Benz Vans.

Wir gratulieren Hymer herzlich zum Jubiläum, danken für die gute Zusammenarbeit und freuen uns auf eine weiterhin erfolgreiche Zukunft.

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.

