
Praxistest Eura Mobil Integra: Eine Frage der Neigung

Von Michael Kirchberger, cen

Einst war sie der ultimative Gemütlichkeitsfaktor, die Rundsitzgruppe. Klönen und schnacken, Skat klopfen oder gemeinsam schmausen, dafür war das gesellige „U“ in Wohnmobil und Caravan wie geschaffen. Viele Jahre war diese Grundrisslösung, die zu Beginn des Caravanings stets zum Standard gehörte, in der Versenkung verschwunden, jetzt findet sie sich bei dem einen oder anderen Hersteller wieder im Programm. So auch bei Eura Mobil, wo der kleinste Integrierte der Integra-Baureihe mit dieser wiederentdeckten Variante antritt.

Einmal mehr der Ducato als Basis

Wirklich klein ist das auf einem Fiat-Ducato-Chassis rollende Mobil nicht. Aber mit knapp 6,5 Meter Länge, 2,32 Meter Breite und 2,94 Meter Höhe gehört es in seiner Klasse eher zu den Einsteigermodellen. Auf die 3,5-Tonnen-Grenze guckt der in Sprendlingen bei Ingelheim im Rheinhessischen gebaute Integra nur aus der Ferne. Zumindest, wenn es in Sachen Zusatzausstattungen wie Markise, Sat-Anlage oder einer Anhängerkupplung bleibt. 460 Kilogramm dürfen zugeladen werden, da bleibt – wenn ein Duo auf die Reise geht – noch Spielraum für Vorräte und flüssige Souvenirs. Für wenigstens 74.320 Euro kann der Ausflug beginnen.

Auffahrkeil muss mit an Bord

Der Integra Line 650 HS (HS für Hecksitzgruppe) ist gefällig gestaltet und mit stilsicherer Zurückhaltung dekoriert. Auffällig sind der knappe Überhang der Frontpartie, der die Übersichtlichkeit verbessern soll, und die deutliche Neigung des Aufbaus nach vorne. Immerhin um acht Grad steigt die Dachlinie Richtung Heck an, für den Wohnraumboden und die Einbauten gilt das gleichermaßen. Störend ist das weiter nicht, nur beim Schlafen rutscht wegen des Gefälles nach vorn, wer das Mobil nicht mittels Auffahrkeilen ausbalanciert hat.

Vier Übernachtungsplätze bietet der Integrierte. Zwei im Hubbett über den Pilotensesseln vorne (150 mal 185 Zentimeter) und zwei weitere nach dem Umbau der Sitzgruppe im Heck (200 mal 150 Zentimeter). Die Liegefläche vorn wird per Zentralverschluss sehr einfach entriegelt und senkt sich dann auf eine bequem erklimmbare Höhe ab. Zuvor müssen jedoch die Lehnen der Sitze für Fahrer und Beifahrer nach vorne umgeklappt werden.

Sie lassen sich außerdem drehen und zusammen mit dem kleinen, von einer herausnehmbaren Säule getragenen Tisch als Mini-Esszimmer nutzen. Etwa für ein Frühstück zu zweit, wenn die hintere Sitzgruppe noch im Betten-Modus schlummert oder wenn einer hinten das Fernsehprogramm verfolgen will und der andere weniger gestört lesen oder schreiben möchte.

Auf der Fahrerseite schließt der hinreichend groß geschnittene Sanitärraum an, sein Boden ist als Duschtasse mit zwei Abläufen ausgelegt, die drehbare Kassettoilette bequem, weil mit Beinfreiheit benutzbar. Auch das Waschbecken ist korrekt installiert, kein ausladender Schrank darüber behindert die Reinigung. Die eigene Duscharmatur entspricht gehobenem Haushaltstandard, die Pumpe fördert einen kräftigen Tropenregen aus dem Brausekopf. 140 Liter Wasservorrat sind an Bord, da steht dem ausführlichen Duschvergnügen nichts im Wege. 100 Liter passen in den Abwassertank, beide Behälter

sind frostsicher und beheizt eingebaut.

Komfortable Zentralverriegelung, große Küche

Auf der gegenüberliegenden Seite hat neben der insektenschutzbewehrten Eingangspforte, die sich ebenso wie Fahrerhaustür per Kopfdruck und Funkfernbedienung verschließen und entriegeln lässt, die Bordküche mit ihrer sanft geschwungenen Front ihren Platz. Die konkave Wölbung ermöglicht jede Menge Arbeitsfläche, die darunterliegenden, rollengelagerten Auszüge bieten erstaunlich viel Stauraum und sind für die Aufbewahrung von Vorräten und Kochutensilien perfekt geschnitten.

Die Großzügigkeit endet allerdings beim Gasherd, dessen drei Kochstellen sich auf einer eher knappen Edelstahlmulde drängeln. Wer auf drei Flammen gleichzeitig kochen will, muss Puppenküchengeschirr einsetzen. Bei den Zulieferern gibt es da gewiss großzügigere Modelle. Ob die Dunstabzugshaube über dem Herd für 470 Euro Aufpreis unbedingt sein muss, ist eine Frage persönlicher Empfindlichkeiten. Uns zumindest hätte der mit einem Ventilator bewehrte Dachlüfter über der Pantry genügt, um Küchendünste flugs nach draußen zu saugen.

Bettenbauen fällt nicht leicht

Vor dem gemütlichsten Wohnbereich des 650 HS reiht sich nun der üppige Schacht ein, in dem während der Fahrt ein bis zu 32 Zoll großer Flachbildschirm versteckt ist. Bei Bedarf fährt der federunterstützt nach oben und lädt zur entspannten TV-Runde ein. Vier Camper sitzen in der Rundsitzgruppe im Heck überaus komfortabel und selbst bei sechs wird es nicht zu kuschelig. Die beiden Sitzplätze auf der Querbank vor der Rückwand sind mit voluminösen Kopfstützen ausgestattet, Sicherheitsgurte verstecken sich hinter den Polstern.

Das Doppelbett entsteht durch das Absenken der Tischplatte, was dank der hydraulischen Säule zunächst leicht und schnell geschieht. Dann aber muss das große Zwischenpolster eingelegt werden, das einzig im Heckstauraum einen angemessenen Transportplatz findet, der aber ist nur von außen zugänglich. Bei schlechtem Wetter schlafen zwei Camper also bevorzugt auf dem Hubbett vorne, um nächtliche Außeneinsätze zu vermeiden. Eine angenehme Ambientebeleuchtung setzt die Wohnlandschaft unterdessen ins rechte Licht. Der große Kleiderschrank und der 145-Liter-Kühlschrank vervollständigen auf der linken Seite die Einrichtung des Eura Mobils.

Heckgarage? Fehlanzeige

Das Möbeldesign folgt aktuellen Tendenzen, helle, cremige Farbtöne kontrastieren mit dunkler Holzoptik. Die Verarbeitung hinterlässt einen guten Eindruck, ganz klapperfrei ist der Integrierte von Eura jedoch nicht unterwegs. Die Bordtechnik, dazu gehört unter anderem ein elektrisch fernbedientes Ventil des Abwassertanks, ist durchdacht und sauber installiert, eine Serviceklappe hinten erlaubt den Zugriff von außen auf alle wichtigen Versorgungseinrichtungen. Beim Stauraum im Heck fordert allerdings die Rundsitzgruppe darüber ihren Tribut. Fahrräder kommen hier nicht unter, die lassen sich mit dem 650 HS nur auf einem Heckträger transportieren. Selbst bei Campingmöbeln heißt es, auf deren Maße zu achten, zumal die Einlegematratze des Heckbetts bei Nichtgebrauch hier erheblichen Platz beansprucht.

Beiheizbarer Zwischenboden für warme Füße

Dafür bietet der Eura in großen umlaufenden Dachstaukästen im Innenraum viel Platz und auch der zwölf Zentimeter hohe und beheizbare Zwischenboden taugt für den Transport von Vorräten und Ausrüstung. Die Versorgung von Stromverbrauchern ist durchdacht und

im gesamten Wohnraum gegeben. Neben vier 220-Volt-Steckdosen gibt es einen Anschluss für 12-Volt-Stecker sowie USB-Versorger an Betten und Sitzgruppe.

Eingeschränkte Sicht zur Seite

Die Sicht nach vorne ist dank der verkürzten Distanz zwischen Fahrersitz und Frontscheibe gut, zumindest wenn man geradeaus und direkt vor der Front des Reisemobils etwas erkennen möchte. Schlechter ist der Ausblick bei Einfahrten in Kreisverkehre oder beim Queren von Kreuzungen. Denn die beiden vorgehängten Busspiegel an den A-Säulen, die beste Informationen über das rückwärtige Verkehrsgeschehen liefern, behindern die Sicht auf 45 Grad. Jenem Winkel, den man bei der Aussicht auf den Kreisel, wenn der von links kommende die Vorfahrt hat oder wenn die Regel rechts vor links gilt, unbeeinträchtigt überblicken sollte. So aber sind gewisse Fitnessübungen vonnöten, um den Vorfahrtsberechtigten am Spiegel vorbei zu entdecken.

Gut motorisiert mit 160 PS

Mit dem 160 PS (118 kW) starken Vierzylinderdiesel ist der Integra flott unterwegs, 10,6 Liter Verbrauch auf 100 Kilometer gehen bei 3,5 Tonnen Gesamtgewicht in Ordnung. Die Zuladung passt ebenfalls. Die Mehrausstattung wie Design- und Komfortpaket sowie der kräftigere Motor erhöhen das Leergewicht zwar um 100 auf 3040 Kilogramm, gut neun Zentner dürfen dennoch an Bord gebracht werden. Der 650 HS ist ein guter Begleiter für zwei Camper, die sich die Option der freien Bettenwahl oder den Empfang von zwei Übernachtungsgästen wahren wollen. (ampnet/mk)

Daten Eura Mobil Integra Line 650 HS

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 160
Motor: 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel
Leistung: 160 PS /118 kW
Drehmoment: 380 Nm bei 1500 U/min
Verbrauch: 10,6 Liter Diesel/100 km
Länge: 6,50 Meter
Breite: 2,2,32 Meter
Höhe: 2,94 Meter
Stehhöhe: 1,98 Meter
Radstand: 3,8 Meter
Min. Leergewicht / max. Zuladung: 3060 kg / 460 kg
Anhängelast: 2000 Kilogramm
Verbrauch im Durchschnitt 10,6 Liter Diesel je 100 km
Schlaf-/Sitzplätze: 4/4
Frisch-/Abwasser: 140/100 Liter
Preis: ab 74.320 Euro (Testwagen 78.900 Euro)

Bilder zum Artikel



Euro Mobil Integra Line 650 HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Euro Mobil Integra Line 650 HS

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
