
Praxistest Hymermobil B-ML T 780: Camping-Schloss mit App-Anschluss

Von Michael Kirchberger, cen

Der Teilintegrierte B-ML T 780 ist das größte Mobil dieser Bauart von Hymer. Der Grundriss ist trotz des üppigen Raumangebotes konsequent auf die Nutzung durch nur zwei Camper zugeschnitten. Rund 90.000 Euro kostet der Luxusliner auf Basis des Mercedes Sprinter in der Grundausstattung. Bei unserem Testfahrzeug kamen allerdings noch Sonderausstattungen für gut 35.000 Euro dazu und trieben den Preis auf fast 125.000 Euro. Dafür gibt es dann aber auch viel Energie-Autarkie und üppigen Komfort.

Der Aufbau mit seiner Lackierung und Folierung in Silbermetallic wirkt wie aus einem Guss. Die Proportionen stimmen, trotz 2,35 Meter Breite und fast drei Meter Höhe wirkt das Mobil nicht klobig. Das liegt auch am schlanken Triebkopf des Sprinters, dessen Fahrerhaus in seiner ursprünglichen Form erhalten bleibt und so nicht nur die Optik schön, sondern auch hohen Sicherheitsansprüchen genügt. Einzig das Drehen der beiden Pilotensessel im Fahrerhaus, um sie in die L-förmige Sitzgruppe mit ihrem vielfach verstellbaren Tisch zu integrieren, ist ob den knappen Räumen zwischen Sitzen und Türen zunächst eine knifflige Angelegenheit.

Der Wohnraum ist überaus großzügig gestaltet, der Durchgang ins Bad und Schlafzimmer im Heck – selbst in dieser Klasse häufig ein Engpass – ist so breit, dass auch zwei Camper berührungsfrei passieren können. Ins Innere des ML gelangen sie über zwei Treppenstufen durch die solide und mit einem Fliegenschutzgitter bewehrte Eingangstür. Höhe muss gewonnen werden, denn das Mobil hat einen fast durchgängigen Doppelboden und bietet im Kellergeschoss jede Menge Stauraum. Dessen mittlerer Bereich kann auch durch Stauklappen links und rechts beladen werden. Selbst Skiflieger Jens Weißflog könnte hier wohl sein Sportgerät mühelos unterbringen. Von innen dienen in den Boden eingelassene Bretter zur Beladung, allerdings klappern sie beim Drauftreten geräuschvoll.

Ein Mucksmäuschen ist der B-ML T780 auch während der Fahrt nicht. Die Schlösser der formschönen und geräumigen Schubladenauszüge der Küche stimmen nervige Quietschgesänge an, sobald die Straße uneben wird. Es hat eine Weile gedauert, bis wir dahinter kamen, dass nicht der übliche Trick – einen Topflappen von oben auf den Auszug legen – funktioniert. Er muss von unten eingeklemmt werden, dann geben die Schlösser Ruhe.

Die Küche selbst ist unterdessen perfekt aufgeteilt, für Töpfe und Tiegel, Flaschen und Vorräte finden sich die passenden Fächer. Ein Schmuckstück ist der Hybrid-Herd, der zwei Gasbrenner mit einer Induktionskochfläche kombiniert, Fläche zum Anrichten gibt es ebenfalls in angemessenen Größen. Auf der gegenüberliegenden Seite hat der 153 Liter große Kühlschrank mit einer Wechselanschlagtür seinen Platz, darüber wartet ein Backofen auf seinen Einsatz.

Zwischen Pantry und Sitzgruppe schlummert ein 32 Zoll großer Flachbildschirm in der Versenkung. Elektrisch fährt er nach oben und wer das Autarkie-Paket XL für 4190 Euro bestellt, kann auch ohne Landstrom lange TV-Nächte einplanen. Das Batteriepaket setzt sich aus einem zweiten Gel-Akku mit 95 Ah und einem zusätzlichen, 135 Ah starken Lithium-Speicher zusammen. Ein Umformer macht aus der 12-Volt-Bordspannung 230 Volt Wechselstrom: selbst ein mittelkräftiger Fön kann damit betrieben werden. Mit einem Steckdosenpaket kommen zusätzliche Stromquellen an Bord, sie sind meist mit USB-Anschlüssen kombiniert und wirklich in beinahe jeder Ecke des Mobils zu finden.

Das Badezimmer trennt Dusche und die Kassettoilette mit Waschbecken. Wer die Tür zum Lokus ganz öffnet, kann sie an der Wand neben der Küche einrasten lassen und genießt dann den Raumkomfort eines Ankleidezimmers. Zum Brausebad geht es durch eine stabile Plexiglastür. In beiden Bereichen der Nasszelle gibt es gute Lüftungsmöglichkeiten über große Dachhauben. Gute Schlafqualität bieten die beiden längs im Heck eingebauten Betten. Sie haben Gardemaße, sind über zwei Meter lang und 90 Zentimeter breit, die komfortablen Matratzen liegen auf Tellerfedern. Unter den Fußenden gibt es einen Kleider- und einen Wäscheschrank, ein weiterer füllt den Raum zwischen Kühlschrankschrank und Waschräumen, eignet sich also für Tischwäsche oder Handtücher.

Das Beleuchtungskonzept im großen teilintegrierten Hymer ist wohldurchdacht. Deckenstrahler, indirektes Licht und punktgenaue Leseleuchten erlauben die passende Illuminierung des Innenraums je nach Bedarf oder Stimmung. Wer mit den zahlreichen Schaltern das passende Szenario einstellen will, ist allerdings gut unterwegs. Und hier kommt nun die Hymer-App ins Spiel. Über das Smartphone lassen sich die unterschiedlichsten Beleuchtungsskizzen voreinstellen und so einfach abrufen. Aber auch die Bordtechnik kann so gesteuert werden. Nicht nur die Füllstände von Frisch- und Abwassertank (180/150 Liter Volumen) sind abfragebereit, auch der Treibstoffvorrat oder der Kilometerstand wird mitgeteilt. Aus der Ferne gehorchen ebenso der Kühlschrank und die Truma-Gasheizung den Funkbefehlen. Selbst die Sat-Schüssel und die Markise (wenn elektrisch betrieben) fahren auf Wunsch im Falle einer Sturmwarnung ein. Wir waren noch mit einem Prototypen unterwegs, im Sommer soll die App in der Master-Line-Baureihe zur Serienausstattung werden. Auch eine Funktion für die Stellplatzreservierung ist als weiterer Schritt in Planung.

Doch schon heute zeigt sich das Basisfahrzeug, der Sprinter, von seiner besten und kommunikativen Seite. Das MBUX-System reagiert sehr verständlich auf Spracheingaben, die Schar der Helfer und Wächter im immerhin 6890 Euro teuren Fahrassistenz-Paket Plus könnte umfangreicher nicht sein. Nur das Abschalten des Spurhalte-Assistenten erfordert nicht weniger als fünf Schritte über den Berührungsmonteur, obendrein aktiviert er sich nach jedem Neustart, als wäre nichts gewesen. Das nervt. Denn auf schmalen Landstraßen greift der Kerl unweigerlich ins Lenkrad und trägt nicht zum entspannten Reisen bei.

Dafür fährt der Sprinter formidabel. Trotz der üppigen Zusatzausstattung, die insgesamt rund 300 Kilogramm zusätzlich an Bord hievt, bleiben bei einem zulässigen Gesamtgewicht von fast 4,5 Tonnen rund 600 Kilogramm für Ausrüstung und Vorräte als Zuladung. Mühe hat der 177-PS-Diesel (130 kW) in Verbindung mit der neunstufigen Automatik damit nicht, trotzdem gilt in dieser Gewichtsklasse das Tempolimit von 100 km/h. Die Federung ist komfortabel, der Verbrauch moderat. Aus Konsumwerten zwischen 9,8 und 12,5 Liter auf 100 Kilometer ergab sich ein Durchschnitt von 10,8 Liter Diesel. Manch unlimitierter Kastenwagen braucht deutlich mehr.

Hymers größter Teilintegrierter ist ein wahres Camping-Schloss. Würden die Einbauten nicht klappern und quietschen, wir würden von Perfektion sprechen. So aber müssen das umfangreiche Komfortangebot und fürstliche Platzverhältnisse über den in dieser Klasse nicht zu erwartenden Mangel hinwegtrösten. (aum/mk)

Daten Hymer B-ML T 780
Länge x Breite x Höhe (m): 7,80 x 2,35 x 2,96
Radstand (m): 4,50
Motor: 4-Zyl.-Diesel, 2143 ccm, Turbolader
Leistung: 130 kW / 177 PS bei 3800 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Testverbrauch: 10,8 Liter
Tankinhalt 90 Liter, 2 x 11 Kilogramm Gas
Leergewicht: 3535 kg

Zuladung: 895 kg
Max. Anhängelast: 2000 kg
Stehhöhe: 2,00 Meter
Schlaf-/Sitzplätze: 2/4
Frisch-/Abwasser: 180/150 Liter
Basispreis: 86.990 Euro
Testwagenpreis: 124.768 Euro

Bilder zum Artikel



Hymermobil B-ML T 780.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Hymermobil B-ML T 780.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



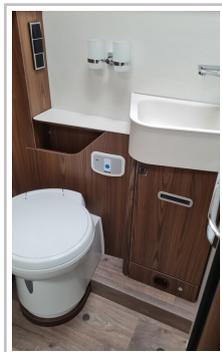
Hymermobil B-ML T 780.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Hymermobil B-ML T 780.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Hymermobil B-ML T 780.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
