

Caravan-Salon 2013: Zu neuen Ufern

Von Gerhard Prien

Der Absatz schwächelt, die Branche hofft daher auf kaufwillige Interessenten, die sich für die mobile Freiheit begeistern können: Beim Caravan-Salon 2013 in Düsseldorf (31.8. - 8.9.2013) zeigen 570 Aussteller aus aller Welt rund 1800 Wohnwagen und Reisemobile. In neun Messehallen und auf dem Freigelände in der Nähe des Rheins werden zur größten Messe für Freizeit-Fahrzeuge und Zubehör rund 150 000 Besucher erwartet.

Bei den Caravans ging der Absatz schon vor geraumer Zeit zurück. Jetzt klemmt es auch bei den Reisemobilen. Und das besonders beim Export, der gerade für die deutschen Hersteller ausgesprochen wichtig ist. Rund die Hälfte der in Deutschland produzierten Fahrzeuge fand in der Vergangenheit Kunden im Ausland. Speziell in Südeuropa ist die durch die Konjunkturflaute bedingte Zurückhaltung beim Kauf deutlich spürbar. Gewohnt drastisch formuliert es etwa Klaus-Peter Bolz, Geschäftsführer von Bürstner: „Die Märkte sind dort so gut wie tot.“ Die Ursachen sind für den Geschäftsführer des Caravaning Industrie-Verbandes (CIVD), Hans-Karl Sternberg, klar: „Wir leiden unter den wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Südeuropa.“

Im ersten Halbjahr 2013 liefen bei den deutschen Hersteller noch 16 777 Caravans vom Band – das sind 26,6 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Zahl der produzierten Reisemobile sank um 3,6 Prozent auf 22 779 Fahrzeuge, davon gingen 10 236 Stück in den Export. Das entspricht einem Minus von 5,4 Prozent. Damit wurden in der ersten Jahreshälfte in Deutschland erstmals mehr Reisemobile als Wohnwagen gebaut. In Deutschland lief es für die Hersteller von Reisemobilen noch recht rund. Mit 17 027 Fahrzeugen wurden 2,9 Prozent mehr Fahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. Aber die Zahl der neu angemeldeten Wohnwagen sank auch deutschlandweit um 6,1 Prozent auf 10 934 Caravans.

Wie schon in den vergangenen Jahren fragen die Kunden vermehrt leichte(re) Reisemobile nach. Die für schwere Fahrzeuge durch Autobahn- und Fährgebühren sowie höheren Kraftstoffverbrauch anfallenden Kosten machen Mobile mit einem

zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen für viele Camper interessant, hinzu kommen Tempolimits und Überholverbote und die geänderten Führerscheinklassen. Seit 1999 gilt der Pkw-Führerschein eben – ohne eine Zusatzausbildung – nur noch für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen. So setzen die Hersteller nicht nur auf preiswerte und günstige Einstiegsmodelle, sondern schon seit Jahren auch auf leichtere Wohnmobile. Ausgebaute Kastenwagen liegen meist unter der magischen Grenze von dreieinhalb Tonnen, zudem sind sie mit ihren halbwegs kompakten Abmessungen alltagstauglich. Für die Fahrt ins Büro taugen sie damit ebenso wie für den Wochenendeinkauf oder auch mal den Besuch im Baumarkt. Kein Wunder, dass etliche Camper auf Kastenwagen stehen.

Die Hersteller folgen dem Trend, etliche haben Kastenwagen (wieder) ins Programm genommen. So etwa Carthago oder Branchenriese Hymer, der mit dem Cape Town erstmals einen Ausbau auf Volkswagen-Basis bringt und auf den bewährten T5 setzt, Ford präsentiert in Zusammenarbeit mit Westfalia in Düsseldorf den neuen Nugget. Und Eura Mobil bringt mit Forster gar eine weitere, neue Marke auf den Markt, die Alkovenmodelle und Teilintegrierte anbieten wird.

Nach wie vor bilden ältere Paare eine zahlenmäßig große und daher wichtige Käufergruppe. Hingegen „treten junge Familien als Neuwagenkäufer bislang weniger stark in Erscheinung“, sagt CIVD-Vorstand Dr. Holger Siebert. Eigentlich kein Wunder, denn das dürfte nicht nur an knappen Budgets liegen, sondern wohl auch am immer noch eher mageren Angebot an bezahlbaren, mehrfach nutzbaren, pfiffig konstruierten und mit ansprechendem Design ausgestatteten Kompakt-Mobilen. Hier droht die Branche immer noch eine Zielgruppe zu verschlafen, die künftig für den Verkauf von Freizeit-Fahrzeugen zunehmend wichtiger werden dürfte. Vor diesem Hintergrund ist es durchaus bemerkenswert, dass unlängst mit Mini ausgerechnet ein Pkw-Hersteller verschiedene Studien zu pfiffigen Campmobilen zeigte, während solche Modelle bei den klassischen großen Herstellern – trotz beinahe unüberschaubarem Angebot – leider immer noch eher Mangelware sind.

Bei der älteren Kundenschicht sind nach wie vor Teilintegrierte ausgesprochen beliebt, nicht nur wegen der aerodynamisch günstigen und optisch ansprechenden Form. Im Heck finden sich meist Einzelbetten oder ein großes Kingsize-Bett. Häufig kann man durch Einlegen zusätzlicher Polsterteile auch aus Einzelbetten eine geräumige Liegewiese entstehen lassen. Bei Modellen mit Hubbetten können auch die Enkel mal mit in Urlaub fahren. Nicht nur die lebensreifere Generation schätzt den Komfort von Raumbädern, bei denen die separate Duschkabine und der Waschraum miteinander verbunden werden können und so zum mehr oder enger geräumigen Ankleidezimmer

mutieren.

Wenig Grund zur Klage haben nach wie vor die Hersteller individueller Reisemobile, darunter auch jene Firmen, die Fernreise-taugliche Allrad-Mobile auf die grobstolligen Räder stellen. Wer aus dem Berufsleben ausgeschieden ist und etwas von der Welt sehen – oder mehrere Monate unterwegs sein – möchte, setzt gerne auf den traktionsfördernden Allradantrieb. Der kann schon dann ausgesprochen hilfreich sein, wenn man mal bei Dauerregen von der Wiese eines Stellplatzes herunter möchte. Dem Interesse trägt auch die Messe Düsseldorf mit einer Offroad-Sondershow Rechnung. (ampnet/gp)