

Crossover für zwei

Text: Simon Rilmützky Fotos: Zuckerfabrik Fotodesign



Fernreisemobil – mit diesem Begriff titulieren Hersteller gern Fahrzeuge, die sich für lange Reisen und auch mal abseits asphaltierter Straßen eignen, es aber nicht an Reise- und Wohnkomfort missen lassen. Zudem steht unkomplizierte Handhabung weit oben im Lastenheft – einfach einsteigen und losfahren.

Neuester Vertreter dieser Gattung ist der Xtura aus dem Hause Eura Mobil in Sprend-

lingen bei Mainz. Der 6,88 Meter lange Teilintegrierte nutzt den Mercedes-Benz Sprinter mit dem durchaus potenten permanenten Werksallrad, 190-PS-Turbodiesel und Neungang-Automatikgetriebe als Basis. Drei Pakete steigern optisch und technisch sukzessive die Fernreisetauglichkeit des Xtura, dessen Preisliste bei 144.900 Euro beginnt.

Damit wird er zum idealen Herausforderer für den Platzhirsch in diesem Segment: dem

Hymer ML-T. Die Oberschwaben haben ihrem Bestseller jüngst ein umfangreiches Update spendiert. Innen rückt der ML-T mit Bambus- und Filzelementen nah an die Optik des spektakulären, aber doppelt so teuren Venture S.

Die Basis bildet auch bei Hymer der Mercedes-Benz Sprinter – für den Einstiegspreis von 104.900 Euro mit Hinterradantrieb, doch verlässt kaum ein Fahrzeug die Produktion ohne das Allrad-Chassis, das auch beim Eura



Der neue Xtura von Eura Mobil und der kürzlich modernisierte Hymer ML-T zielen auf Camper, die ein komfortables 4x4-Mobil für die lange Reise möchten, ohne das Extreme zu suchen. Was unterscheidet die beiden Sprinter-Teilintegrierten? 4x4 Camper hat genau hingeschaut.



Mobil Xtura zum Einsatz kommt. Zahlreiche individuell kombinierbare Extras rüsten auch den ML-T für die Fernreise mit kürzeren Abstechern in unwegsames Gelände.

4x4 Camper wollte wissen, was die beiden selbsternannten Fernreisemobile wirklich können, worin sie sich unterscheiden und welches letztlich die beste Wahl für komfortable Reisen auf und jenseits des Asphalt ist. Den Xtura gibt es derzeit ausschließlich als 6,88

Meter langen XT 686 EF – der ML-T stellt sich dem Vergleich als 6,98 Meter langer 580. Als Alternative bietet Hymer den zehn Zentimeter kürzeren ML-T 570 mit ähnlichem Grundriss.

AUFBAU

Eura Mobil wie Hymer versprechen eine im Serienbau besonders robuste Kabine. Die Stichworte lauten hier Sealed Structure Technologie (Xtura) und Pual-Bauweise (ML-T).

Selbstredend, dass die Fahrzeuge nicht mit Offroad-Mobilen mit Kofferaufbau und entkoppeltem Rahmen zu vergleichen sind – das stand aber auch nicht im Lastenheft der Entwickler in Rheinhessen und Oberschwaben.

Schauen wir genauer hin: Eura Mobil fertigt den Aufbau des Xtura aus GfK-Sandwichplatten, die für Dach und Wände 30 Millimeter dick, für den Boden satte 85 Millimeter. Die Platten werden über Aluminium-Profile voll-





EURA MOBIL



HYMER

Weitläufig und hell: Die Face-to-Face-Sitzgruppe mit Längsbänken ermöglicht viel Bewegungsfreiheit. Typisch Eura Mobil: der Ausbaustil Typ „Chalet Rustico“.

Modern und elegant: Der Ausbaustil „Native Bamboo“ nimmt mit Bambus- und Filzelementen Anleihen am Venture S. Grundriss mit klassischer L-Sitzgruppe.

flächig mit Industrieklebstoffen verklebt und versiegelt – der Hersteller attestiert dieser Bauweise eine hohe Steifigkeit und eine lange Lebensdauer. Dichtigkeitsgarantie: zehn Jahre.

Sollte der Aufbau doch einmal beschädigt werden, gilt es zu beachten, das Eura Mobil wasserabweisenden XPS-Schaum zur Isolierung nur in Boden und Dach verwendet. Für die Wände kommt offenporiges EPS (besser bekannt als Styropor) zum Einsatz.

Hymer verwendet für Dach und Wände der Kabine 34 Millimeter dickes Aluminium-Sandwich, für den Boden eine 41 Millimeter dicke Sandwichplatte mit GfK-Ober- und Unterseite. Zur Isolierung kommt rundum wasserabweisender PU-Schaum zum Einsatz. Wie auch beim Xtura ist der Aufbau des ML-T holzfrei.

Standard sind in beiden Fahrzeugen Kunststoff-Rahmenfenster und -Dachluken. Echtholz spielt in diesem Segment – nicht zuletzt

aus Gewichtsgründen – keine Rolle und findet sich folglich auch nicht unter den Extras ab Werk. Bei Bedarf gilt: selbst nachrüsten.

Bei der Verarbeitung der Kabinen gibt es keinen Anlass zur Klage. Dachhutzen und Fender – die Übergänge vom Aufbau zum Fahrerhaus – sind in beiden Fällen sauber verfugt, sodass kein Kunststoff am Blech scheuert.

INNENAUSBAU

Im Wohnraum der beiden Testkandidaten zeigt sich klar die Design-Handschrift des jeweiligen Herstellers. Eura Mobil verwendet den als Chalet Rustico bezeichneten Ausbaustil, der auch in vielen anderen Modellen zum Einsatz kommt. Hymer lässt Kunden die Wahl zwischen zwei Stilrichtungen: Velvet Ash mit dunklem Holz sowie das im Testfahrzeug verbaut Native Bamboo mit besagten Anleihen am Venture S mit Bambus und Filzelementen.

Das Mobiliar ist in beiden Kandidaten solide verarbeitet. Die Hersteller vertrauen hier auf die Fertigungsweise, die auch in Mobilien ohne Allradantrieb zum Einsatz kommt – spezielles Offroad-Mobiliar ist nicht vorgesehen. Das gilt es im Falle von härteren Einsätzen abseits der Straße zu beachten – für die allerdings weder Xtura noch ML-T werkseitig gedacht sind.

Bei der Raumaufteilung gehen Eura Mobil und Hymer ähnliche, aber nicht identische Wege. Einig sind sich Xtura und ML-T im Heck, hier übernachten zwei Camper in längs montierten Einzelbetten. Im Standard sind die Liegeflächen im Xtura ein paar Zentimeter länger. Hymer bietet aber für das beifahrerseitige Bett eine Verlängerung an, womit die Liegefläche auf deutlich mehr als zwei Meter wächst – ein Argument für großgewachsene Urlauber.

Die Sitzgruppe im Bug gestaltet Hymer klassisch mit einer L-Sitzbank, Einsäulen-Tisch



EURA MOBIL



HYMER

Dank drehbarer Frontsitze passen auch mal mehr als zwei Camper bequem um den Tisch. Die Fläche der Tischplatte lässt sich durch Aufklappen verdoppeln.

Bequeme Plätze an der Sitzgruppe des ML-T. Die Tischplatte lässt sich längs wie quer verschieben. Der L-Schenkel der Bank ist demontierbar, sollten zwei Gäste mitreisen.



und drehbaren Fahrerhaussitzen. Eura Mobil setzt hingegen auf die im Serienbau derzeit angesagte Face-to-Face-Sitzgruppe. Hier stehen sich zwei Längssofas gegenüber. Die Tischplatte ist hälftig klappbar, sodass die Passage nach vorn ungehindert möglich ist.

Vorteil dieser Lösung ist, dass keine Bank in den Raum hineinragt, somit herrscht im Eingangsbereich des Xtura mehr Bewegungsfreiheit als beim ML-T. In Zahlen: Im ML-T beträgt die Durchgangsbreite zwischen Sitzbank und Küche 47 Zentimeter, im Xtura (hier zwischen Küche und Bad) sind es 63 Zentimeter – das spürt man.

Nachteil der Face-to-Face-Konstruktion: wollen mehr als zwei Camper mitfahren, muss umgebaut werden. Aus der fahrerseitigen Längsbank lässt sich ein Sitz mit Dreipunktgurt in Fahrtrichtung klappen, er ist jedoch weniger bequem als die feste Bank im Hymer. Die beifahrerseitige Bank ist zu kurz für einen weiteren Klappsitz.

KÜCHE UND BAD

Eura Mobil verbaut serienmäßig einen Kocher mit zwei Gasflammen und einer Induktionsplatte. Hymer setzt im Standard auf einen dreiflammigen Gaskocher – Aufrüsten natürlich möglich. Bei-



EURA MOBIL



Gut ausgestattete Längsküche im Xtura. Mitgedacht: Die breiten Schubladen verfügen über je zwei Verschlüsse statt wie sonst üblich nur über einen in der Mitte.



HYMER



Der kompakte Küchenblock im ML-T verfügt über ein bündig anschließendes Klappbrett, das die Arbeitsfläche erweitert. Mülleimer im Unterschrank.



Bequem: Die Matratzen liegen auf einem Lattenrost, die Kopfteile sind aufstellbar. Um an Schränke und Garage zu kommen, lassen sich die Betten ganz hochklappen.

Komfortabel: Die Matratzen der Einzelbetten im ML-T ruhen auf Federteilern. Aufstellbar ist nur der Deckel des Kleiderschranks unter dem beifahrerseitigen Bett.

de Küchen punkten mit ausreichend Stauraum in Ober- und Unterschränken sowie großen Spülen mit schicken Armaturen. Die in beiden Mobilien rund 150 Liter fassenden Kühlschränke arbeiten mit Kompressor-Technik.

Aufgrund der etwas kürzeren Fahrzeuglänge fällt das Bad im Xtura rund 20 Zentimeter kürzer aus als im ML-T. Eura Mobil setzt deshalb auf einen schwenkbaren Waschtisch. Um 90 Grad nach links über die Toilette geschwenkt, entsteht eine Duschkabine mit praxistauglichen Maßen. Im Bad des ML-T lässt sich die

Duschkabine mit Acrylglastüren separieren und erreicht so vergleichbare Abmessungen. Stichwort Toilette: Hier setzen beide Hersteller ab Werk auf herkömmliche Chemie-Kassetten-WCs, die alle paar Tage nach einer Entsorgungsstation verlangen. Trockentrenntoiletten sind ab Werk aktuell nicht vorgesehen – da muss der Camper selbst aktiv werden.

BORDTECHNIK UND AUTARKIE

Ein Fernreisemobil macht nur dann richtig Spaß, wenn auch abseits der üblichen Cam-

ping-Infrastruktur nicht so schnell die Lichter ausgehen. Wichtig hierfür in erster Linie: eine leistungsfähige Elektrik und ausreichend dimensionierte Akkukapazitäten.

Eura Mobil arbeitet hier mit den Spezialisten von Victron zusammen. Serie ist eine 330-Ah-Lithiumbatterie, ein 3-kW-Wechselrichter und eine verstärkte Lichtmaschine, die während der Fahrt zügig die Akkus nachlädt. Das Overland-Paket bringt zwei fest montierte Solarpanels (je 135 Wp) auf dem Dach mit, die Adventure-Line ein faltbares Extra-Modul.

INTERESSANTE DETAILS



Die Badtür des Xtura ist als Flügeltür in Milchglas-Optik ausgeführt. Der Verschluss arretiert die Tür innen und außen. Positives Detail in der Garage: Per Stöpsel verschließbare Öffnungen im Boden erleichtern das Reinigen.



Eher knapp: Beinfreiheit auf der zum Sitzplatz in Fahrtrichtung umgebauten Längsbank. Übersichtlich: Die Elektro-Zentrale mit den Victron-Geräten in der Heckgarage.



Praktisch: Anschluss für eine Außendusche in der Garage. Die Elektrik (hier: 12-V- und 230-V-Absicherung) ist beim Hymer ML-T über Außenklappen gut zugänglich.



Design und Funktion: Lederschlaufen an den Oberschränken taugen auch als Griff. Die Pendelleuchte lässt sich flexibel nutzen.



EURA MOBIL



Variabel: Das kompakte Bad wird zur Duschkabine, indem man den Waschtisch zur Seite über die Banktoilette schwenkt. Gut: weit öffnende Dachhaube zum Lüften.

HYMER



Integriert: Die Duschkabine im Bad des ML-T wird bei Bedarf mit Acrylglastüren abgetrennt. Auch Hymer setzt auf eine Banktoilette mit Chemie-Kassette.

Zur Steuerung kommt das Empirbus System von Garmin aus dem Marine-Bereich zum Einsatz und laut Eura Mobil höchste Zuverlässigkeit gewährleistet. Auch eine Bedienung via Smartphone-App ist möglich. Die Adventure-Line (Top-Ausstattung) bringt das All-Terrain-Naví Thread von Garmin mit, das zum Beispiel eine satellitengestützte, mobilfunkunabhängige Notruf-Funktion bietet.

Auch Hymer setzt bereits im Standard auf einen Lithium-Akku, allerdings mit nur 80 Ah Kapazität. Ausbaustufen des Smart-Battery-Systems mit zweitem (80 Ah) und drittem (160 Ah) Akku stehen auf der Optionsliste, ebenso eine Solaranlage. Serie ist der Ladebooster fürs Laden während der Fahrt. Mit Hymer Connect hat der Hersteller sein eigenes System zur Steuerung der Bordtechnik am Start, das sich auch via Smartphone-App bedienen lässt.

Zur Autarkie gehört mehr als eine leistungsfähige Elektronik. Hier sind die Ressourcen mitunter schneller aufgebraucht. Die Frischwassertanks fassen ordentliche 145 Liter (Xtura) und 120 Liter (ML-T). Gut: Frisch- und Abwassertanks sind isoliert und beheizt.

Unterschiede gibt's bei der Heizung: Hymer setzt im Standard auf eine Truma-Diesel-Luftheizung, die ihren Brennstoff aus dem →

4x4 Camper | EURA MOBIL XTURA VS. HYMER ML-T 580



TECHNISCHE DATEN

Eura Mobil Xtura 686 EF

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 419 CDI, Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorn, Starrachse an Längsblattfedern hinten, 2,0-l-Turbodiesel 140 kW/190 PS, 9G-Tronic Automatikgetriebe, Allradantrieb permanent, Euro VI-E

Maße: (L x B x H) 688 x 220 x 305 cm, Radstand 367 cm, Stehhöhe 198 cm

Zul. Gesamtmasse: 4.100 kg

Masse fahrbereit: 3.350 kg

Betten: Einzelbetten 196 x 80 u. 195 x 80 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 145/105 l, Gas 2 x 11 kg, Kompressor-Kühlschrank 146 l, Diesel 92 l, AdBlue 22 l

Aufbau: Dach, Wände und Boden GfK-Sandwich; Dach und Wände 30 mm, Boden 85 mm, Isolierung Dach u. Boden XPS-Schaum, Wände EPS-Schaum; Aufbau holzfrei; Rahmenfenster

Serienausstattung (Auszug): Fahrer- u. Beifahrerairbag, Klimaanlage Fahrerhaus, Tempomat, Seitenwindassistent, Alde-Warmwasserheizung, 330-Ah-Lithiumbatterie, Frisch- und Abwassertank isoliert und beheizt

Extras (Auszug): Xperience-Line u. a. mit 190-PS-Motor, Automatikgetriebe, Abstandstempomat, Klimaautomatik Fahrerhaus (14.900 €); Fahrassistenten-Paket u. a. mit aktivem Spurhalteassistent, LED-Scheinwerfern (4.380 €); Overland-Line u. a. mit AT-Bereifung mit Delta-Felgen, Dachrack mit Solarplatten, Dachleiter, Ersatzrad am Heck (9.900 €); Adventure-Line u. a. mit Garmin All-Terrain-Nav, Unterfahrschutz, faltbares Solarmodul (4.270 €)

Grundpreis: 144.900 €

Testwagenpreis: 178.350 €

www.euramobil.de



Hymer ML-T 580

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 419 CDI, Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorn, Starrachse an Längsblattfedern hinten, 2,0-l-Turbodiesel 140 kW/190 PS, 9G-Tronic Automatikgetriebe, Allradantrieb permanent, Euro VI-E

Maße: (L x B x H) 698 x 222 x 301 cm, Radstand 367 cm, Stehhöhe 198 cm

Zul. Gesamtmasse: 4.100 kg

Masse fahrbereit: 3.071 kg (inkl. Allradantrieb)

Betten: Einzelbetten 191 x 77 u. 192 x 77 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 120/100 l, Gas 2 x 5 kg, Kompressor-Kühlschrank 154 l, Diesel 92 l, AdBlue 22 l

Aufbau: Dach und Wände 34 mm Sandwich mit Alu-Außen- und -Innenseite; Boden 41 mm Sandwich mit GfK-Ober- und -Unterseite; Isolierung Dach/Wände PU-Schaum, Isolierung Boden XPS, Aufbau holzfrei und mit Rahmenfenstern

Serienausstattung (Auszug): Fahrer- u. Beifahrerairbag, Klimaanlage Fahrerhaus, Tempomat, Seitenwindassistent, Faltdunkelung Fahrerhaus, Fliegenschutzrolle Eingangstür, LED-Innenbeleuchtung, Diesel-Warmluftheizung mit Höhenkl., elektr. Abwassertankentleerung, Frisch- und Abwassertank isoliert und beheizt, 80-Ah-Lithiumbatterie, Ladesteuer, Hymer Connect

Extras (Auszug): Plus-Paket u. a. inkl. Multimediasystem MBUX, Automatikgetriebe 9-G-Tronic, aktiver Abstands-Assistent (7.190 €); 190-PS-Motor (4.990 €); Allradantrieb permanent (6.990 €); 2. Aufbaubatterie Lithium 80 Ah (1.790 €)

Grundpreis: 104.900 €

Testwagenpreis: 161.265 €

www.hymer.com



LADETIPPS

Das vollausgestattete Testfahrzeug bringt mit vollem Diesel-, Frischwasser- und Gasvorrat, 69 Kilogramm Inventar, zwei Campern und ihrem Gepäck (je 10 kg) 3.852 Kilogramm auf die Waage – es bleiben ordentliche 248 Kilogramm Restzuladung.



	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
zulässige Gesamtmasse	4.100 kg	2.000 kg	2.430 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.412 kg	1.504 kg	1.908 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)**	3.852 kg	1.575 kg	2.277 kg
Norm-Gewicht (3 Pers.)**	3.937 kg	1.608 kg	2.329 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	248 kg	425 kg	153 kg
Rest-Zuladung (3 Pers.)	163 kg	392 kg	101 kg

Das mit zahlreichen Extras bestückte Testmobil kommt mit vollem Diesel-, Frischwasser- und Gasvorrat, 70 Kilogramm Inventar, zwei Urlaubern und ihrem Gepäck (je 10 kg) auf 3.750 Kilogramm – es bleiben gute 350 Kilogramm Restzuladung.



	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
zulässige Gesamtmasse	4.100 kg	2.000 kg	2.430 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.358 kg	1.449 kg	1.909 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)**	3.750 kg	1.554 kg	2.196 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)**	3.920 kg	1.611 kg	2.309 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	350 kg	446 kg	234 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	180 kg	389 kg	121 kg

* mit vollem Kraftstofftank; ** 4x4-Camper-Messmethode, angelehnt an die EN 1646-2; Anzulässige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenverhältnis (Achslastverteilung = Einzelgewicht x Höhe zum Radstand)

* mit vollem Kraftstofftank; ** 4x4-Camper-Messmethode, angelehnt an die EN 1646-2; Anzulässige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenverhältnis (Achslastverteilung = Einzelgewicht x Höhe zum Radstand)



Kompakt: Die Garage des Xtura ist vom Heck bis zum Podest nur 66 Zentimeter lang. Gut: die Höhe von 120 Zentimetern und bis 180 Grad öffnende Türen.

Eine Nummer größer: Die Garage im Hymer ist am Boden mindestens 102 Zentimeter lang und satte 128 Zentimeter hoch. Türen öffnen nur bis ca. 100 Grad.

Fahrzeugtank bezieht. Im Gaskasten reichen deshalb zwei 5-kg-Flaschen zum Kochen. Eura Mobil verbaut eine Alde-Warmwasserheizung, die mit Gas arbeitet. Zwei Gasflaschen à elf Kilogramm sind an Bord. Wer viel heizt, muss im Xtura schneller für Nachschub sorgen, der je nach Region zudem schwieriger zu bekommen ist als Diesel. Alternative: eine Gastankflasche nachrüsten.

BASISFAHRZEUG/AUSSTATTUNG-

Der Mercedes-Benz Sprinter mit Werksallrad bildet die Basis beider Fernreisemobile. Höherlegung, AI-Bereifung und der kurze Radstand von 3,87 Meter sind bei Ausflügen abseits asphaltierter Straßen förderlich. Die



Hecküberhänge (Xtura 2,25 Meter, ML-T 2,30 Meter) setzen solchen Touren Grenzen.

Der Allradantrieb verteilt die Kraft vollautomatisch an die Räder mit dem meisten Grip. Die Grenze setzt hier wohl eher, was der Fahrer sich und seinem Fahrzeug(-Innenraum) zunutzen will – der Sprinter kommt weit.

Bei der Ausstattung gilt: gerne mit allem. Eura Mobil hat sich zum Ziel gesetzt, im ersten Jahr rund 200 Xtura zu bauen und zu verkaufen. Viele sind schon bestellt – immer inklusive aller Pakete, also für rund 180.000 Euro. Auch der ML-T wird gern üppig konfiguriert. Der Testwagen überschreitet die 160.000-Euro-Marke. Insgesamt ist das Preisniveau der beiden Kontrahenten vergleichbar.

TESTFAZIT

Eura Mobil Xtura und Hymer ML-T sind Fernreisemobile im besten Sinne: Potentes Allrad-Chassis trifft unkompliziert zu fahrenden Sprinter und komfortablen Wohnraum. Dabei bleiben die Fahrzeugdimensionen noch angenehm überschaubar. Zum echten Offroader fehlt zwar hier und da die letzte Konsequenz, doch das wird viele Camper kaum stören. Bei allen technischen wie konzeptionellen Gemeinsamkeiten ist der Charakter der beiden Fahrzeuge durchaus unterschiedlich. Der ML-T gibt mit silberglänzender Kabine und stylischem Innenraum das elegante Design-Mobil, der Xtura im sandfarbenen Look will mehr kerniger Naturbusche sein. Traummobile sind letztlich beide.