

<http://www.faz.net/-gya-7o3oe>

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA, BERTHOLD KOHLER, GÜNTHER NONNENMACHER, FRANK SCHIRRMACHER, HOLGER STELTZNER

Frankfurter Allgemeine
Technik & Motor

[Home](#) [Technik & Motor](#) [Auto & Verkehr](#) [Transporter Ducato: So entsteht ein Wohnmobil](#)

Transporter Ducato

07.04.2014, 10:11 Uhr

So entsteht ein Wohnmobil

07.04.2014 · Fast 90 Prozent der deutschen Reisemobile haben einen Migrationshintergrund. Die Kunden können aus einer Vielzahl von Aufbauer-Marken wählen, von denen die meisten auf einer italienischen Basis rollen.

Von MONIKA SCHRAMM

Artikel

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2014
Alle Rechte vorbehalten.



© THOMAS STARCK



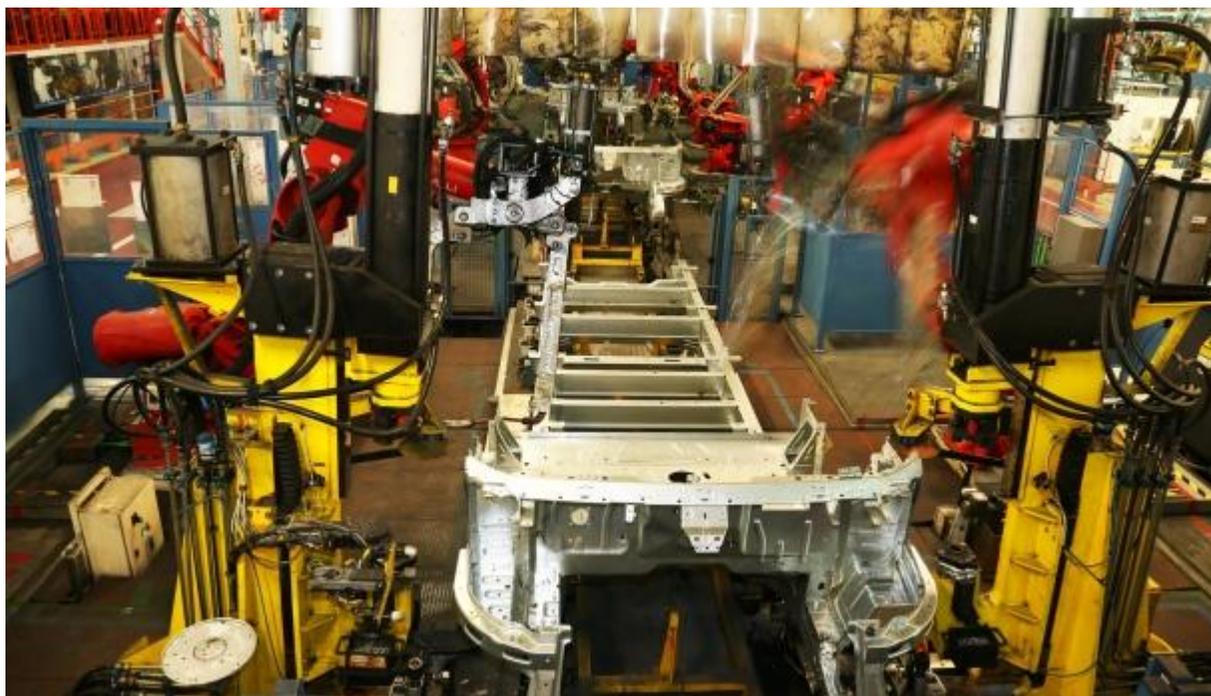
Wie bei vielen Personenwagen sind die Wohnmobile nur noch am Außendesign zu unterscheiden

Die meisten Mobile stammen fahrwerksseits aus Italien, von Fiat. Im Werk Sevel im Val di Sangro läuft der Transporter Ducato vom Band, sozusagen der Vater für rund zwei Drittel der deutschen Wohnmobile. Mütter, sprich Auf- und Ausbauer, gibt es viele, und sie machen wie im richtigen Leben erst etwas aus den Rohlingen, die ihnen da im Dutzend oder gar zu Hunderten auf den Hof gestellt werden. Am Ende steht eine riesige Geschwisterriege, die sich so individuell darstellt, dass kaum ein Fahrzeug dem anderen völlig gleicht.

Wohnmobile unterscheidet man grundsätzlich nach Aus- oder Aufbau. Im ersten Fall wird in einen fertigen, aber leeren Kastenwagen eine Inneneinrichtung eingebaut. Das ist umständlich,

weil nur zwei bis drei Mann gleichzeitig darin werkeln können, ohne sich in die Quere zu kommen. Daher sind der automatisierten Fertigung im Sinn des Wortes (Blech-)Grenzen gesetzt. Aufgebaute Wohnmobile entstehen auf einer Bodenplatte von innen nach außen, das heißt, erst werden alle Innenteile von Möbeln bis Installationen für Küche, Bad und Heizung eingebaut und dann erst die vorgefertigten Außenwände angesetzt – mit Fenstern und Verstärkungen an den Stellen, an denen sie innen etwa für das Aufhängen von Dachkästen gebraucht werden. Bei dieser Bauart können sich die Monteure ungehindert auf der Bodenplatte bewegen und arbeiten. Weiterer Vorteil: Die Wände sind besser zu isolieren als die Kastenwagenbleche. Hier soll es um die Herstellung von Wohnmobilen mit eigenem Aufbau gehen.

1/9



© THOMAS STARCK



Im Fiat-Werk Sevel im italienischen Val di Sangro

Während der Ducato in Sevel auf einer automatisierten Fertigungsstraße entsteht, von Robotern mit großer Präzision und Zuverlässigkeit zusammengefügt, werden ihm schon Wohnmobiltügel implantiert. Fiat hat nämlich als erster europäischer Hersteller im Jahr 2006 (nach jahrelangem Bitten und Bohren der Wohnmobilmacher) ein Chassis präsentiert, das auf den späteren Einsatz als Freizeitfahrzeug hin konzipiert wurde und es den Aufbauherstellern leichter macht. Rund 50 dieser besonderen Details hat das Ducato-Fahrgestell, wenn es auf einem Großtransporter auf den Weg in sein künftiges Leben gebracht wird.

Und da ändert sich alles: Während in Sevel nur wenige Menschen am Fahrzeug schrauben, wird bei den Aufbauherstellern viel Hand angelegt, bis am Ende ein Wohnmobil steht. Das heißt nicht, dass es hier kein Fließband gäbe oder Maschinen, aber die Montage einer Inneneinrichtung geschieht bis heute mit einem hohen Anteil an manueller Arbeit.

Etwa im Werk Capron nahe Dresden, wo Marktführer Hymer und die zum Konzern gehörende Marke Dethleffs 2005 eine Fertigungsstätte für Freizeitfahrzeuge aufgezogen haben. Sie brauchten bei Wohnmobilen eine Alternative zu den preisgünstigen Fahrzeugen, die damals vor allem von Italien und Spanien aus mit aller Preisdruckgewalt auf den deutschen Markt drängten. Während der Standortsuche wurden die beiden Unternehmen in Neustadt bei Dresden (Capron steht für Caravan-Produktion Neustadt) fündig: Dort standen auf einem 22 Hektar großen Gelände riesige Hallen eines ehemaligen Landmaschinen-Kombinats seit 2004 leer. Hier ist genug Platz für großzügige Arbeitsverhältnisse und natürlich auch zum Wachsen. Eine engagierte Truppe von Mitarbeitern war schnell rekrutiert in diesem industriell geprägten Landstrich.

Carado heißen die Mobile als Hymer-Abkömmlinge, Dethleffs nennt seine Sprösslinge Sunlight. Sie sind eng verwandt miteinander, fast eineiige Zwillinge, die aber grundsätzlich unterschiedlich angezogen werden – das war die Vorgabe für eine schlanke und preisgünstige Produktion.

Alles just in time

Der zweite Entwicklungsschritt des Ducato beginnt, wenn das Chassis (Fahrgestell mit Motor und Leiterrahmen) in die Produktionshalle im Werk Capron rollt. Vorher hat es schon einen ersten Check hinter sich gebracht, den das ortsansässige Fiat-Autohaus erledigt. Eineinhalb Arbeitstage später wird der Ducato als Carado oder Sunlight dann seiner endgültigen Bestimmung als Freizeitdomizil entgegenrollen. Dazwischen liegen 40 Arbeitstakte, die jeweils auf einer Strecke von zehn Metern aufeinanderfolgen. Für jeden sind zwei bis drei Mitarbeiter zuständig, in jedem Fahrzeug werden am Ende 40 Arbeitsstunden für die Montage stecken.

Die ersten acht Takte absolviert das Chassis noch außerhalb des Bands, der Rahmen wird abgesenkt für die spätere Fahrradgarage, die Bodenplatte wird mit Hilfe eines Krans aufgebracht und mit den Vorbereitungen für Installationen bestückt. Erst bei Takt neun wird das Chassis in die Kette des Bands eingeklinkt. Das ändert im Lauf der Produktion zweimal seine Richtung um 90 Grad, die Fertigung läuft in U-Form durch die großzügigen, hellen Hallen.

An den vorgesehenen Arbeitsstationen stehen die Einbauten bereit, die von der Vormontage im Drei-Schicht-Betrieb hergestellt werden: Wände und Decken sowie fast alle Möbel entstehen in Eigenregie, zum Beispiel werden die Küchenblöcke mit Spülbecken und Herden nebst Kühlschrank und den nötigen elektrischen und Gasanschlüssen konfektioniert. Hier docken auch zwei Unternehmen an, die sich auf dem Werksgelände angesiedelt haben und Kabelbäume sowie Kantenleisten und andere Kleinteile zuliefern. Das geht alles just in time, der Drei-Schicht-Betrieb der Vormontage sorgt dafür, dass der Ein-Schicht-Betrieb am Produktionsband läuft.

Die empfindlichsten Stücke werden zum Schluss ergänzt

Im Abschnitt Innenausbau erkennt man, was unter Carado oder Sunlight verkauft werden wird, an den unterschiedlichen Interieurs der beiden Marken: Die Möbeloberflächen sind heller oder dunkler, technisch sind die Modelle gleich. Wenn alle Einbauten sowie die Installationen (Wasserversorgung, Heizung, Elektrik) am Platz sind, erfolgt der nächste Check, dann geht es bei Takt 18 weiter zum Außenaufbau. Kräne heben die vorgefertigten Wände samt Fenstern, Türen und Außenklappen sowie die Dächer ans Band, wo sie von Hand eingesetzt und fixiert werden.

Danach erhalten die jetzt kompletten Fahrzeuge ihr Außendesign: Die Kunststofffolien so auf die Wände zu bringen, dass weder Kniffe noch Falten entstehen, erfordert Spezialisten mit Fingerspitzengefühl. Auf den letzten fünf Takten vor der Endabnahme kontrollieren die Mitarbeiter systematisch, ob alles in Ordnung ist, und ergänzen die empfindlichsten Stücke, etwa die je nach Marke unterschiedlichen Polster für die Sitzgruppe oder die Teppichböden, wenn sie geordert waren. Nach Takt 40 wird das Fahrzeug ins mobile Leben entlassen. Zwanzig Minuten später folgt ihm schon das nächste.

Weitere Artikel

Caravan-Messe: Wir lassen uns das Campen nicht verdrießen

52. Caravan Salon in Düsseldorf: Einstimmung auf den nächsten Urlaub

Quelle: F.A.S.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

[Zur Homepage FAZ.NET](#)

Themen zu diesem Beitrag: [Dresden](#) | [Fiat](#) | [Italien](#) | [Möbel](#) | [Neustadt \(dosse\)](#) | [Alle Themen](#)

Weitere Empfehlungen

Autobau in Amerika

Mehr Sicherheit durch den Blick nach hinten

Neuwagen in den Vereinigten Staaten müssen künftig mit Videokameras für den Blick nach hinten ausgestattet sein. Die Aufsichtsbehörde will so die Zahl von Unfällen beim Rückwärtsfahren verringern. [Mehr](#) Von PATRICK WELTER, WASHINGTON



01.04.2014, 03:49 Uhr | Wirtschaft

Neuwagen in Amerika

Mehr Sicherheit durch den Blick nach hinten

Neuwagen in Amerika müssen künftig mit Videokameras für den Blick nach hinten ausgestattet sein. Die Aufsichtsbehörde will so die Zahl von Unfällen beim Rückwärtsfahren verringern. [Mehr](#) Von PATRICK WELTER, WASHINGTON



01.04.2014, 06:19 Uhr | Wirtschaft

Innovation in der Uhrenbranche

Schwingen ohne die Schweizer

Die Metro von Nomos Glashütte ist äußerlich eine innovative neue Uhr und innerlich eine Unabhängigkeitserklärung der Manufaktur. Das neue Swing-System ist nichts weniger als eine Sensation.

[Mehr](#) Von MONIKA SCHRAMM



26.03.2014, 09:45 Uhr | Technik-Motor
