



Europa lässt grüßen

Der Alaska TE mit elektrisch verstellbarem Hubbett vorn und Einzelbetten im Heck ist auf dem französischen Renault Master aufgebaut – gefertigt in Italien. Womit noch überrascht der Teilintegrierte der deutschen Marke Ahorn in der Praxis?

Von Claus-Georg Petri

Gelb. Das ist doch mal etwas ganz anderes. „Diese Außenfarbe steht für unsere Marke“, sagt Alexander Reichmann, Chef von Ahorn Wohnmobile. Weiteres Plus: „Das ist ein RAL-Ton, also reparaturfreundlich.“

Die Marke Ahorn, seit 2013 wieder am deutschen Markt, lässt ihre Fahrzeuge im selben Werk des Konzerns Trigano im toskanischen Poggibonsi produzieren wie die italienische Marke Rimor. „Wir haben ein eigenes Fertigungsband“,

sagt Reichmann, „dort entsteht deutsche Qualität.“

Wenn auch auf französischer Basis: Exklusiv bei einer deutschen Marke ist der Renault Master als Reisemobilbasis bei Ahorn zu bekommen. Die Franzosen erhoffen sich mehr Marktanteile – angesichts 1.200 verkaufter Einheiten pro Jahr allein in der Ahorn-Firmenzentrale in Speyer nicht ganz unberechtigt.

Deutsche Marke, französisches Chassis, italienische Produktion: Welche Eigenschaften dieser ab

43.800 Euro teure Teilintegrierte in sich vereint, zeigt er auf einer Tour durch Europa. An Bord des 2018er-Teilintegrierten mit Hubbett über der Halbdinette und längs angeordneten Einzelbetten im Heck eine vierköpfige Familie. Zu befürchten ist, dass der 3,5-Tonner, der leer 3.160 Kilogramm wiegt, an seine Gewichtsgrenzen stößt (siehe Lade-tabelle, Seite 48).

Der Renault Master dCi 145 macht seine Sache gut. Der 2,3-Liter-Diesel mit 145 PS, Steuerkette

und Common-Rail-Einspritzung arbeitet durchzugsstark und ist schaltfaul zu fahren. Seine Abgasklasse ist zukunftsweisend bei Euro 6b eingestuft. Das Sechsganggetriebe überträgt seine Kraft auf die Vorderräder. Positiv: Der Master-Motor gibt sich mit 9,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer zufrieden – für ein 741 Zentimeter langes und 237 Zentimeter breites Reisemobil ein guter Wert.

In einem Freizeitfahrzeug dieser Dimension findet ein familienfreundlicher Grundriss Platz. Voraussetzung dafür sind vier Sitzplätze mit Gurt und vier Schlafplätze – wie im Alaska TE vorhanden. Sogar ein fünfter Platz mit Sicherheitsgurt befindet sich neben der Aufbau-tür. Aus dem Tisch und der Bank, einem seitlichen Sitz sowie einigen Polstern lässt sich ein Bett puzzeln. Aber das zu nutzen entspricht wohl kaum der Praxis.

Die zwei Einzelbetten im Heck sind längs angeordnet. Sie messen 80 mal 200 Zentimeter und eignen sich für Erwachsene. Die Matratzen sind gerade mal zehn Zentimeter dick, ruhen aber auf je einem Lattenrost. Das macht sie bequem.

Das Hubbett über der Halbdinette ist 125 mal 205 Zentimeter groß. Erwachsene, die auf dieser Breite nächtigen, dürfen nicht allzu korpulent sein und sollten sich mögen. Dass es sich bei dem Hubbett eher um die Schlafstatt für den Enkel handelt, der mal mitfährt, beweist die Matratze. Sie ist spartanische neun Zentimeter dick und liegt auf einem Holzbrett ohne Lattenrost.

Das Hubbett ist elektrisch verstellbar, bei Stromausfall mit einer Kurbel. Heruntergefahren verdeckt das Hubbett einen Großteil der Aufbau-tür. Ist das Bett bis unter die Wohnraumdecke hochgefahren, beträgt die Stehhöhe darunter 190 Zentimeter. Pluspunkt: Das Bettzeug bleibt auf der Matratze liegen.

Jedoch wird an dieser Stelle des Innenraums, dessen Boden durchgehend ohne Stufe verläuft, mehr gegessen. Die Halbdinette bildet sich aus den umgedrehten Fahrersitzen, der 93 mal 50 Zentimeter großen Bank und besagtem 75 mal 53 Zentimeter messenden Sitz neben der Aufbau-tür. Dazu kommt ein 40 mal 40 Zentimeter großes Sitzkissen, das die Runde auf der Fahrerseite komplettiert. Es lässt sich ►



Platz da: Der Tisch hat zwei Formate. Hier ist er auf die kleine Größe eingestellt. Er lässt sich aber aufklappen und so auf doppelte Länge bringen. Hinter der Halbdinette steht die L-Küche mit dem praktischen Brett zum Hochklappen an der rechten Seite.





Das Bad nahe dem Fußende eines Bettes ist groß genug – aber hellhörig.

herausnehmen, damit der Mitfahrer auf dem Fensterplatz die Beine abstellen kann.

Clou ist der 61 mal 58 Zentimeter große Tisch. Er lässt sich per Fußschalter absenken, in alle Richtungen verschieben, vor allem aber auf doppelte Länge aufklappen. So entsteht eine regelrechte Tafel, an der vier bis fünf Personen Platz haben.

Das Menü brutzelt in der L-Küche auf der Fahrerseite hinter der Dinette. 90 Zentimeter ist sie breit, der lange Schenkel ragt 93 Zentimeter nach vorn. Links sitzt der Dreiflammkocher ohne elektrische Zündung, rechts die 32 mal 32 Zentimeter große Spüle. In dem Platz dazwischen ergibt sich eine Abstellfläche.

Technische Daten

Fahrgestell: Renault Master mit original Chassis, 145-PS-Turbodiesel (107 kW), Euro 6b, Sechsgang-Schaltgetriebe und Frontantrieb

Maße und Massen: (L x B x H): 741 x 234 x 285 cm, Stehhöhe: 190 cm, Radstand: 304 cm, zul. Gesamtmasse: 3.500 kg, Anhängelast gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg

Aufbau: Dach: GfK-Sandwich 30 mm, Wände: GfK-Sandwich 30 mm, Boden: GfK-Sandwich 44 mm, Isolierung: EPS

Betten: Einzelbetten: 200 x 80 cm, Hubbett: 125 mal 205 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 100/100 l, Gas: 2 x 11 kg, Kühlschrank 141 l, davon 23 l Tiefkühlfach

Serienausstattung (Auszug): Fahrerairbag, Webasto-Dieselheizung, Whale-Gasboiler, Rahmenfenster, LED

Zusatzausstattung (Auszug): Chassis-Paket (2.200 Euro), Fahrerhaus-Klima (1.390 Euro), elektr. Hubbett (930 Euro), Kühlschrank mit Frostfach (690 Euro)

Testverbrauch: 9,9 Liter/100 km

Grund-/Testwagenpreis: 43.800/51.540 Euro

www.ahorn-wohnmobile.de



Gute Nacht: Die beiden Einzelbetten sind bequem, ihre Matratzen ruhen auf Lattenrosten. Das heruntergelassene Hubbett ragt in die Tür hinein.

Das Bedienpaneel ist selbst erklärend und einfach zu bedienen. Das Hubbett fährt per Knopfdruck hoch und runter.



Diese Fläche wäre zum Kochen zu wenig. Daher sitzt an der rechten Seite der Küche ein hochklappbares Brett, 35 mal 35 Zentimeter groß.

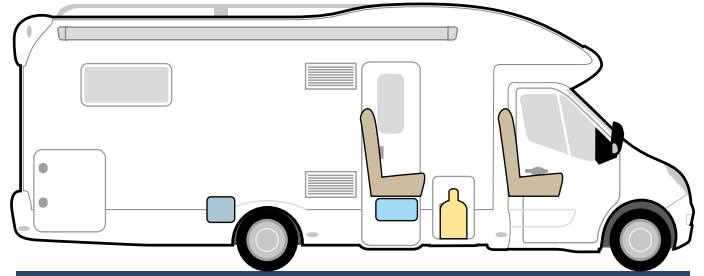
Allerdings sind die Ösen für die Leiter, mit der sich das heruntergelassene 140 Zentimeter hohe Hub-

bett erklimmen lässt, etwa drei Zentimeter zu weit links angeschraubt. Das bewirkt, dass die Leiter auf dem Klappbrett der Küche aufliegt, ohne den Boden zu berühren – und so nicht zu gebrauchen ist. Ein Mangel, der schon verwundert.

Zurück zur Küche: Stauraum ist reichlich vorhanden, doch es fehlen Bretter, die den Raum einteilen. Das gilt auch für den Dachstauschrank. Nur ganz unten im Küchenblock erstreckt sich ein Board über dessen gesamte Breite. Hier wäre Platz für einen Mülleimer – der aber fehlt.

Auch das Staufach über dem 141 Liter fassenden Kühlschrank, der mit seinem separaten, 23 Liter großen Tiefkühlfach auf der Beifahrerseite gegenüber dem Küchenblock steht, ist nicht unterteilt. Bretter und Einteilungen fehlen auch in den ausreichend vorhandenen Kleiderschränken und in den riesigen Staufächern unter den Einzelbetten. ►





Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
zulässige Gesamtmasse	3.500 kg	1.850 kg	2.100 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.112 kg	1.378 kg	1.734 kg
+ Fahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 100 % Frischwasser	100 kg	38 kg	62 kg
+ 100 % Gas	48 kg	22 kg	26 kg
+ Boiler/Toilette	10 kg	-2 kg	12 kg
Leermasse**	3.345 kg	1.492 kg	1.853 kg
+ Beifahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	56 kg	94 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	1/2 kg	19/38 kg
+ 10 kg/Meter Länge	75 kg	4 kg	71 kg
Norm-Gewicht*** (2 Pers.)	3.515 kg	1.553 kg	1.962 kg
Norm-Gewicht*** (4 Pers.)	3.685 kg	1.610 kg	2.075 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	-15 kg	297 kg	138 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	-185 kg	240 kg	25 kg

*mit vollem Kraftstofftank; ** RMI-Messmethode, angelehnt an die StVZO; *** RMI-Messmethode, angelehnt an die EN 1646-2: Anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslastbelastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand)

Beim Gewicht stößt der Ahorn Alaska TE an seine Grenzen. Schon mit nur zwei Personen und deren Gepäck beträgt das Übergewicht 15 Kilogramm – obwohl die Achsen noch Reserven hätten. Schwerwiegender jedoch ist es mit vier Personen an Bord: Dann ist das Familienmobil mit 185 Kilogramm überladen. Dringend ist daher zu raten, das Fahrzeug auf mindestens 3.850 Kilogramm aufzulasten – oder bei den Extras deutlich abzuspecken.

Schönes Domizil:
Auf der Fähre ist das leicht wellige Dach des Teilintegrierten zu erkennen. Auf dem Stellplatz macht der Ahorn eine gute Figur.

Eine 52 Zentimeter breite Tür mit einer schicken Milchglasscheibe trennt den vorderen vom hinteren Raum. Im Schlafzimmer steht auf der Fahrerseite das Bad und gegenüber die Dusche. So ist familiäre Toleranz gefragt: Wer im Bett liegt, hört – und riecht womöglich – unwillkürlich, was der andere gerade im Bad treibt.

Mein Fazit

Der Teilintegrierte Ahorn Alaska TE ist ein Vierschläfer und deshalb interessant für Paare wie für eine Familie. Dazu kommt der relativ niedrige Kaufpreis. Dass das Bad samt Toilette nahe den Heckbetten steht, ist eine Frage der familiären Toleranz. Insgesamt erscheint das Mobil solide verarbeitet. Unterwegs klappert kaum etwas. Ahorn sollte dringend die Schränke unterteilen, und ein Montage-mangel wie die falsch angeschlagene Leiter ist unnötig. Der Renault Master ist eine angenehme Basis. *Claus-Georg Petri*



Mit einer halbrunden Lamellentür schließt die 77 mal 84 Zentimeter große Nasszelle. Sie birgt das 28 Zentimeter runde Waschbecken, Kassettentoilette, Unterschrank und Board für Kleinkram. Über dem Fenster sitzt ein weiterer Schrank.

Die Dusche mit nur einem Ablauf misst 50 mal 72 Zentimeter. Wasser hält der 13 Zentimeter hohe Rand der Duschtasse zurück. Feuchte entweicht über einen Pilzlüfter.

Acht Liter warmes Wasser spendet ein Boiler der Marke Whale. Er läuft mit Gas, sitzt unter dem Heckbett auf der Beifahrerseite und ist über einen Schalter sehr leicht zu steuern: an oder aus. Heiße Luft erzeugt die Dieselheizung Webasto 4000 – auch für die Heckgarage.

Die misst 218 mal 100 mal 91 Zentimeter und nimmt sperriges Reisegepäck auf. Beleuchtet ist sie mit einer Hand-LED-Leuchte am Spi-

ralkabel. Sehr gut, um die Tiefen des Reisegepäckes zu ergründen.

Positiv: Die Heckgarage ist von zwei Türen aus zu erreichen (und sogar vom Innenraum aus). An deren Schließern befindet sich je ein Fanghaken, der die Tür im Notfall fixiert. Doch auch beim Öffnen muss der Metallhaken nach innen gedrückt werden. Für manche Frauen- oder Kinderhände ziemlich aussichtslos.

Das Leben im Alaska TE spielt sich natürlich im Innenraum ab – auch, wenn es draußen dunkel ist. Dann kommen die durchgängig mit LED versehenen Lampen und Lichtbänder zum Einsatz. Sie sind weitgehend einzeln zu schalten. Vor allem aber verbrauchen sie kaum Strom.

Das kommt dem Wunsch vieler Reisemobilisten nach Autarkie stark entgegen. Unabhängigkeit in Europa – ein gerade in heutiger Zeit immer wieder diskutiertes Thema.