

FÜR IMMER JUNG

Er ist klein, teuer und etwas konservativ, erfreut sich aber seit über 40 Jahren größter Beliebtheit – der Eriba-Touring. Was hat der kleine Reise caravan, was andere nicht haben?



Von vielen Caravanern liebevoll belächelt, kann die Eriba-Touring-Baureihe von Hymer auf eine beispiellose Karriere zurückblicken. Seit nunmehr über 40 Jahren erweisen sich die Kompaktmodelle, die in Frankreich gefertigt werden, im Gegensatz zu vielen anderen Caravans in Funktion, Form und auch in Farbe als enorm wertbeständig und beliebt. Grundkonzept wie Grundkonstruktion der Reise caravans wurden nur unwesentlich verändert, aber im Feinschliff stets verbessert.

Anlässlich des Jubiläums im letzten Jahr erfuhr das betagte Modell eine regelrechte Frischzellenkur. Erstmals ist der Gaskasten in den Aufbau integriert, und die Frontscheibe, jetzt zweigeteilt, ist zu öffnen. Die Farbe Gelb ersetzt das Aubergine im Dekor und das Grau der Stoffwände. Die Außenbeplankung ist jetzt wahlweise in Glatt- oder Stukkoblech erhältlich, und auch beim Mobiliar gibt es die Wahl zwischen Hainbuche und Kirsch.

Die Profis von CAMPING, CARS & CARAVANS nahmen den Eriba-Touring Triton BSA unter die Lupe. Ein Fahrzeug mittlerer Größe im Touring-Segment und für zwei bis drei Personen geeignet. Zwei Sitzgruppen, Küchenblock, Schrank und Toilettenraum beherbergt der 4,14 Meter lange Aufbau. Mit Stehhöhe und Betten unter 190 Zentimetern ist der Triton normal gewachsenen Menschen vorbehalten. 22.390 Mark sind dagegen weniger knapp bemessen. Kann der scheinbar ewig Junggebliebene den gewachsenen Ansprüchen von heute eigentlich noch gerecht werden?

Karosserie: „Die selbsttragende Karosseriekonstruktion mit dem Stahlrohrrahmen ist in Sachen Stabilität den Sandwich-Fahrzeu- ▶

Karosserie

Rudi Stahl urteilt:
„Die Karosserie des Triton ist sehr gut verarbeitet. Der Rahmen verdient eine Hohlraumveriegelung – Gesamtnote Gut.“

- Materialwahl**.....Gut
- Verarbeitung**.....Sehr gut
- Abdichtung**.....Gut
- Isolation**.....Gut
- Gestaltung**.....Gut





Wohnen: Klein und gemütlich, bietet die Längssitzgruppe guten Komfort beim Essen wie beim Schlafen. Der Umbau zum Bett gestaltet sich einfach, wirkt aber antiquiert.



Kochen: Der Küchenblock ist klein, aber komplett ausgestattet.



Schlafen: Im Bug ist schnell das Bett für den dritten Passagier gebaut.



Fotos: Dieter S. Heinz



Stauraum: Mit wenigen Handgriffen wird das Hubdach aufgestellt. Der zwei 5-Kilo-Flaschen fassende Gaskasten ist jetzt im Aufbau integriert.



Bad: Trotz knapper Maße bietet der Waschaum allerhand Ablagen und Fächer sowie eine Kassettoilette serienmäßig.



gen natürlich überlegen“, weiß CCC-Profi Rudi Stahl. Aber er mahnt auch die Risiken an: „Stahl rostet und will geschützt sein – besonders am Unterboden.“ Er vermisst eine Hohlraumversiegelung und einen vollständigen Unterbodenschutz. „Erste leichte Flugrostansätze sind an einigen Schnittstellen bereits zu finden“, tadelt Stahl. Daß Hymer kein verzinktes Material einsetzt, kann sich Stahl nur durch die Konstruktionsweise erklären. Sie basiert auf einem geschweißten Käfig der außen mit Aluminium verplankt wird und innen mit Hartfaserplatten und einem Stoffhimmel verkleidet wird. Dazwischen liegt die Styropor-Isolation. Die Verarbeitung der Alu-Verplankung sowie die Befestigung aller Keder- und der Abdeckleisten ist nahezu perfekt. Nur zwei leichte Wellen vor den Radkästen entdeckt sein geübtes Auge. Fenster, Türen und Serviceklappen sind gut eingebaut. Stabile Scharniere halten die Eingangstür: „Da sie innen beladbar ist, kann sie sehr schwer werden.“

Perfekt verarbeitet sind die aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigten Dach- und Hubdach-Schalen. Hier wird mit PU-Schaum isoliert. Die federunterstützten Scheraufsteller sind kräftig und solide. Die Gummidichtung verspricht lange Haltbarkeit.

Der neuerdings integrierte Deichselkasten verfügt über hochwertige Scheraufsteller an der Klappe. Die Innenschale aus Kunststoff hat integrierte Gasflaschenstabilisatoren und Entlüftungsgitter. Nur die silberne Lackierung der Klappe gefällt dem Karosseriemann nicht. „Die unnötigerweise ansteigenden Zierstreifen, alle anderen

Linien am Triton sind bodenparallel, sollten auch über die Gaskastenklappe verlaufen. So wirkt die Klappe wie ein vorge-setzter Deichselkasten.“

Technik: Der kleine Triton weckt bei TÜV-Mann Wilfried Weber Erinnerungen, war er doch viele Jahre mit einem ähnlichen Modell unterwegs. Schon beim ersten Rundgang um den Caravan fallen ihm einige Veränderungen auf. Der neuerdings integrierte Deichselkasten erfüllt die Sicherheitsvorschriften und ist dank aufschwingender Klappe gut zugänglich. Stabiler geworden sind die Haltegriffe. Die aufgesetzten Kammer-Rückleuchten erfüllen nach wie vor ihren Zweck, würden aber mal eine optische Modernisierung benötigen. Das Nummernschild sollte immer über eine Trägerplatte verfügen, da es wegen der runden Karosserieform nicht anliegt.

Das Hubdach ist mit minimalem Kraftaufwand aufstellbar. Vier Knebel halten die GfK-Wanne unten, Scheraufsteller mit Federn schieben



Technik

Wilfried Weber stellt fest:
„Am Triton ist nichts zu bemängeln. Ohne besondere Merkmale können Technik und Sicherheit als gut bezeichnet werden.“
Karosserieanbauten (STVZO) ...Sehr gut
Chassis + ChassisbefestigungGut
Kabelverlegung/-schutzSehr Gut
Technische AusstattungGut
Einbau aller TechnikteileGut
Passive Sicherheit im InnerenGut



Inneneinrichtung

Matthias Bartels urteilt:
„Das Mobiliar in einem Klassiker sollte etwas routinierter gefertigt werden. Dennoch hat der Triton einen guten Möbelbau.“

Gestaltung Gut
Konstruktion Gut
Verarbeitung + Finish .. Sehr gut
Montage Sehr gut
Beschläge Gut

das Dach hoch. Die Stoffwand wird über einen Gummizug nach innen gezogen. Der Vorteil: Beim Einklappen klemmt sich die Stoffwand nicht zwischen Schale und Dach.

Trotz der geringen Abmessungen hat im Triton alles seinen Platz. Der Umformer ist gut geschützt in der Sitztruhe platziert. Die Heizung sitzt wie üblich unter dem Kleiderschrank. Die Küche gegenüber verfügt über eine standardisierte Spüle mit Dreiflammkocher und einen 70-Liter-Kühlschrank. Jede Wasserstelle hat einen eigenen Kanister mit Pumpe. Da sich im Triton auch keine Warmluftverteilung findet, sind die Sitztruhen jungfräulich rein von Kabeln und Schläuchen. Die restlichen Kabel in den Schränken sind sehr gut geschützt verlegt. Neu ist für Weber das Mobiliar: „Früher war dunkle Bootsoptik angesagt, heute ist helles Caravanmobiliar in Rahmenbauweise in.“ Die Klappen öffnen aber immer noch nach unten.

Was nahezu unverändert geblieben ist: T-Lenker-Chassis, Gummifederung und Stoßdämpfer. Das Ersatzrad ist serienmäßig unterflur untergebracht. Der Unterboden ist ordentlich mit Unterboden-



schutz behandelt, aber wie schon der Karosseriemann befürchtete, weiß es Weber aus langjähriger Erfahrung: „Rost ist der einzige natürliche Feind des Touring.“

Inneneinrichtung: Schreinermeister Matthias Bartels kann sich nur darüber wundern, wieviele Möbel der Hersteller in dem kleinen Aufbau unterbringt. Das Mobiliar in Hainbuche wirkt elegant und freundlich. „Gegenüber der gedeckteren Kirsche macht es den Triton wesentlich freundlicher und trotzdem schnuckelig“, freut sich Bartels. Auch Decke, Bodenbelag und Arbeitsplatten sind hell gehalten.

Weniger gefällt ihm allerdings die Formenvielfalt im Caravan: Es wechseln die verschiedensten Bauweisen beim Mobiliar – mal stumpf aufgesetzt, mal auf Gehrung, mal mit Umleimer, mal mit Massivkante und diese noch in den verschiedensten Formen. Auch das verwendete Material variiert häufig, besonders an nicht so gut einsehbaren Stellen. „Etwas weniger wäre hier mehr“, lautet sein Urteil. Er erwartet von einem Klassiker eine klarere Linie.



Wohnwert

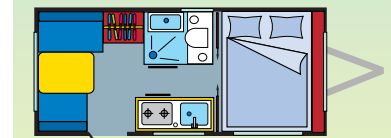
Christiane Eckl meint:
„Der kompakte Hubdachcaravan für zwei Personen bietet trotz begrenztem Platz guten Komfort.“

Ausstattung Gut
Raumaufteilung Gut
Schlafkomfort Gut
Badkomfort .. Befriedigend
Küchenkomfort Gut

Die Konkurrenten

Fleurette Tamaris 38 D*

Der leichtgewichtige Konkurrent aus Frankreich bietet ein Hubdach mit festen, aufstellbaren Seitenwänden und ein Chassis mit Spiralfedern. Den Tamaris 38 D gibt es nur mit festem Doppelbett.



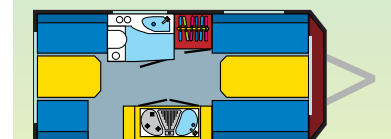
Leergewicht: 620 kg
Gesamtgewicht: 850 kg
Zuladung: 230 kg
Gesamtlänge: 520 cm
Innenlänge: 430 cm
Breite: 200 cm
Stehhöhe: 190 cm
Gesamthöhe: 198 cm

Ausstattung:
Doppelbett im Bug 190 x 135 cm und 190 x 75 cm, Küche mit Kühlschrank, Spüle, Zweiflamm-Kocher, alle Fenster ausstellbar mit Kombirollos, Serviceklappe.

Preis: DM 21.750

Eriba-Eribelle 430 TD*

Neben der Touring-Reihe bietet Hymer mit der Eribelle noch einen Hubdachcaravan an. Das Dach ist einseitig aufstellbar mit Stoffbespannung. Ausstattung und Grundriß sind mit Ausnahme der Toilette zum Triton nahezu identisch.



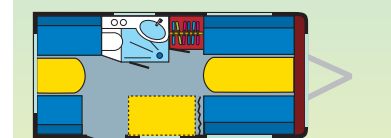
Leergewicht: 820 kg
Gesamtgewicht: 1.100 kg
Zuladung: 280 kg
Gesamtlänge: 530 cm
Innenlänge: 430 cm
Breite: 210 cm
Stehhöhe: 190 cm
Gesamthöhe: 204 cm

Ausstattung:
Umbaubare Dinette 195 x 140 cm und 195 x 80 cm, Küche mit Kühlschrank, Spüle, Dreiflamm-Kocher, Frischwasserkanister, alle Fenster ausstellbar mit Kombirollos, Heizung.

Preis: DM 20.290

Rapido Club 40 TCA*

Der kleine Franzose lockt mit einer in das Vorzelt ausklappbaren Küche und bedingter Wintertauglichkeit. In Abmessung und Gewicht identisch liegt er auch preislich mit dem Triton gleichauf.



Leergewicht: 610 kg
Gesamtgewicht: 900 kg
Zuladung: 290 kg
Gesamtlänge: 515 cm
Innenlänge: 428 cm
Breite: 198 cm
Stehhöhe: 194 cm
Gesamthöhe: 198 cm

Ausstattung:
Umbaubare Dinette 192 x 140 cm und 192 x 70 cm, ausklappbare Küche mit Spüle, Dreiflamm-Kocher, Kühlschrank, Frischwasserkanister, Ausstellfenster mit Kombirollos, Heizung.

Preis: DM 22.700

*Alle Angaben laut Hersteller

Eriba-Touring Triton BSA



Fahrwerk:
Leichtbau-Chassis mit T-Deichsel von Al-Ko, Monoachse mit Längslenker, Gummifederung, Trommelbremsen.



Reifen:
185/70 R 13, LI 86 = 583 kg/Rad



Gewichte:
Eigengewicht 804 kg
Herstellerangabe 760 kg
zulässiges Gesamtgewicht 1.000 kg
Zuladung 196 kg
Stützlast bei Leergewicht 54 kg
zulässige Stützlast 75 kg
Achslast links 365 kg
Achslast rechts 385 kg



Fahrsicherheit:
Gierträghheitsmoment
leer 1.462 kgm²
beladen 1.866 kgm²
statistische Abweichung vom Ø +25 %
Fahrdynamik-Kennwert:
beladen 199 kg
statistische Abweichung vom Ø -7 %



Aufbau:
selbsttragende Stahlrohr-Rahmen-Konstruktion mit Aluminium-Außenhaut und GfK-Hubdachschale, Styropor-Isolierstärken: Wand 25 mm, Boden Holz/Styropor 35 mm, Aufstelldach 210 x 125 cm mit 20 mm starken Seiten und GfK-Dach mit 26 mm PU-Schaum, integrierter Gasflaschenkasten mit Scheraufsteller, Eingangstür 131 cm hoch, 50 cm breit.



Fenster:
7 Fenster, alle ausstellbar, davon 5 mit Verdunkelungs-Rollo und Fliegen-gitter, Küchenfenster mit Lamellen-Jalousie, Badfenster in Milchglas.



Füllmengen:
2 Frischwasserkanister à 12 l, Gas 2 x 5 kg



Innenausstattung:
Betten: umbaubare Dinette im Bug 187 x 74 cm, umbaubare Längssitzgruppe im Heck 187 x 140 cm, Polster wattiert, Schaumstoffkerne.

Möbel (Maße HxBxT):
Möbelbau aus Furnierplatten, Klappen und Türen mit Massivholzrahmen in Buche Korpus und Füller Hainbuchendekor, Tisch- und Arbeitsplatten mit Schichtstoffbelägen in Steinoptik, 1 Kleiderschrank 104 x 52 x 55 cm, 8 Hängeschränke, 2, Fächer, 1 Ablage, 4 Sitzstaukästen.



Küchenblock (Maße LxBxH):
107 x 56 x 91 cm, Dreiflamm-Kocher mit aufstellbarem Flammschutz in Spüle integriert, Kühlschrank Electrolux RM 4230 brutto 70 l, netto 60 l; 2 Hängeschränke, 1 Unterschrank mit Besteckschublade und Gitterauszug und Mülleimer, 1 Leuchte mit 2 12-V-Spots, 1 Steckdose.



Sanitärraum (Maße BxTxH):
97 x 70/65 x 185 cm mit Duschtasse, Kassettoilette von Thetford, Eckwaschbecken mit Unterschrank, Hänge-schränkchen, 3 Ablagen, 5 Haken, Zahnputz-becher- und Seifenschalen, 1 Leuchte mit 2 12-V-Spots, 1 Spiegel, 1 Steckdose.

Heizung: Truma 3002



Energieversorgung/Beleuchtung:
Elektroversorgung vom Pkw über 13-polige Steckverbindung Marke Jäger, Umformer 145 W, 230-Volt-Außensteckdose, Beleuchtungssystem 12 Volt, je 2 Spots 12 V an Sitzgruppe, Bad und Küche 2 Steckdosen.



Sonstige Ausstattung:
Ein-Schlüssel-System, Reserverad mit Halterung unterflur.



Zusatzausstattung:
Vorzeltleuchte 197 Mark

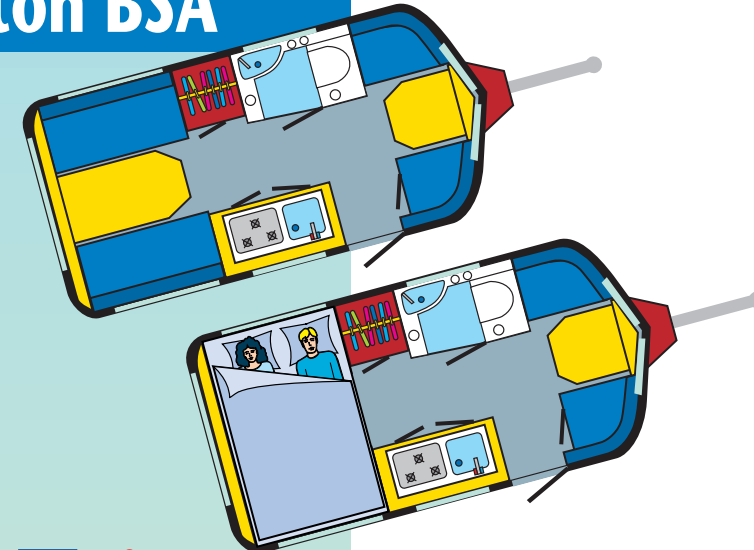


Zubehör:
Auflastung 1.200 kg 699 Mark, Serviceklappe 399 Mark, Teppich 298 Mark, Umluftgebläse 499 Mark, Frischwassertank 40 l 757 Mark, Duomatic 298 Mark, Querbett im Heck 454 Mark.



Nebenkosten: TÜV und Brief 197 Mark

Grundpreis: 22.390 Mark
Preis des Testwagens: 22.527 Mark



Maße:
Gesamtlänge 5,11 m
Aufbaulänge 4,14 m
Innenlänge 3,70 m
Aufbaubreite 2,00 m
Innenbreite 1,87 m
Gesamthöhe zusammengeklappt 2,20 m
Gesamthöhe aufgeklappt 2,46 m
Stehhöhe 1,60/1,86 m
Deichsellänge 3,06 m

Die Verarbeitung im Triton stimmt. Alle Klappen sind CNC-gefräst und sehr sauber nachgearbeitet. Die verwendeten Scharniere, Griffe oder Schlösser sind einfach, aber stabil. „Hymer achtet auch auf Details“, freut sich der Profi und lobt Gummipuffer, Riegel und Stangenschlösser.

Die Sitztruhen sind solide gefertigt, aber die Aufsteller für die Klappen sind unnötig. Die eingehängten Tische lagern in stabilen Schienen, die Tischbeine sind leicht einzuklappen.

Am Küchenblock gefällt dem Profi die Halterung für die Abdeckungen: „Sie ist so stabil, daß auch mal ein voller Topf darauf abgestellt werden kann.“ Der Gitterauszug streift am Mülleimer, der tiefer gesetzt werden muß.

Wohnwert: Zum superkompakten Triton stellt Wohn-testererin Christiane Eckl natürlich die Gretchenfrage: „Wieviel Caravan braucht der Mensch?“

Trotz der kleineren Außenmasse ist der Caravan innen recht geräumig. Alle Wohnkomponenten sind vorhanden, teilweise zwar etwas ►





verkleinert, aber nie beengend. „Auch an Stauraum fehlt es nicht“, stellt sie fest. Der Kleiderschrank hat fast Standardmaße, und die acht kleinen Dachstauschränke nehmen allerhand an Bekleidung auf. Etwas beschränken müssen sich die Reisenden bei den Vorräten und beim Geschirr. Trotzdem kann sich der Küchenblock mit denen in größeren Caravans messen. „Die Abdeckung ist multifunktional, der Kühlschrank standardisiert und wie so oft könnte man auf die dritte Flamme am Kocher verzichten“, urteilt die Testerin.

Im Bad geht es zwar recht eng zu, aber auf die Kassettoilette kann man sich noch bequem setzen. Das Eckwaschbecken genügt für die kleine Toilette und in die beiden Schränkchen passen die Badartikel. Die vielen Haken, Ablagen und die Mulden in der Tür helfen darüber hinaus, eine Unordnung im Caravan zu vermeiden.



Gesamturteil:

Der Eriba-Touring Triton erweist sich auch nach 40 Jahren als idealer Reise caravan für Camper, die Wert auf Ästhetik, Fahrstabilität und kompakte Maße legen. Das Campingleben mit dem Triton findet im Freien statt, er ist quasi der letzte Zufluchtsort bei Nacht oder widrigen Wetterverhältnissen, der dennoch hohen Komfort bietet. Die Frischzellenkur zum 40. Geburtstag hat der Baureihe gut getan. Aber trotz hellerer Farben und neuer Bugpartie sollten sich die Designer bei Hymer nochmals mit der Gas kastenklappe befassen.

Der Bettenbau im Triton folgt der traditionellen Bauweise. Der Tisch im Heck wird ausgehängt und muß auf den Boden gelegt werden. Die Sitzflächen der Bänke sind auf Bretter gepolstert und werden, unterstützt von einem schwenkbaren Bügel, in die Mitte des Caravans gezogen. Die gekippten Rückenlehnen füllen die entstehenden Lücken. So entsteht eine knapp 190 x 140 Zentimeter messende Liegefläche, die fest gepolstert recht bequem ist. Alternativ bietet Hymer ein Festbett. Für ein Kind ist die Bugdinette blitzschnell umgebaut.

Lichtmangel gibt es aufgrund der vielen Fenster und

des Aufstelldaches im Triton eigentlich nicht. Die Testerin schwärmt: „Der gelbe Stoff macht das Licht weich und warm.“ Die aufstellbaren Bugfenster ermöglichen eine noch bessere Lüftung als früher. Außerdem sind im Stoff drei Lüfterdreiecke

mit Reißverschluß, die erwärmte Luft entweichen lassen.

Künstliches Licht strahlt aus drei Doppelspots: „nicht gerade üppig, aber zielgerichtet einsetzbar.“

Fahrstabilität: Ohne Schlingerdämpfung und V-Deichsel, aber mit Stoßdämpfern und Gummifederung kann das T-Lenker-Chassis den Fahrsicherheits-Profi Dieter S. Heinz nicht sonderlich beeindrucken. Dennoch verhält sich der Kleine im Schlepp tadellos. „Der Triton macht das 80-Stundenkilometer-Limit vergessen, und man wünscht sich nach Frankreich“, schwärmt Heinz. Aber Vorsicht, die Zulassung des Caravans gilt nur bis 100 Stundenkilometer.

Auch auf dem Prüfstand bei Al-Ko in Kötz macht der kleine Triton eine gute Figur. Bei sehr ausgeglichenen Radlasten ist auch das Beladen kein Problem, wenngleich die Stützlast des Winzlings recht hoch ist. Mit Gierträgheitsmomenten im leeren wie im beladenen Zustand, die weit besser als der bisher ermittelte Durchschnitt sind (25 beziehungsweise 18 %), zeigt der Triton, daß kompakte Abmessungen sind. Die Deichsellänge liegt nämlich weit unter dem Schnitt (-13%), was den errechneten Fahrdynamik-Kennwert auf eher durchschnittliche 199 kg. senkt.

Fazit: Eins steht fest: Für großgewachsene Menschen



Fahrstabilität

Dieter Heinz sagt:
„Der aerodynamische Triton ist auf dem Prüfstand wie auf der Straße einmalig. Trotz altmodischer Fahrwerkstechnik folgt er brav dem Zugfahrzeug bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche.“

Sicherheits-AusstattungBefriedigend
Fahrdynamik-Kennwert Gut
FahrsicherheitSehr gut

taugt der Triton BSA nicht. Über 1,80 Meter sollten die Besitzer nicht sein – Tür, Betten und Bad bilden hier einfach einen Grenzwert. Ein längeres Bett bei gleichem Grundriß bietet größeren Menschen der Troll. Wer auf großer Fahrt kompakte Abmessungen und ein geringes Zuggewicht liebt, sich dafür beim Platzbedarf beschränken kann, ist mit dem Triton bestens bedient. Der Caravan bietet alles, was ein Großer auch bietet und erweist sich durchaus als vollwertig. Darüber hinaus ist er noch äußerst fahrstabil – ein richtiger Reise caravan eben. Als optische Aufwertung kann für knapp 500 Mark auch eine Glattblech-Verplankung geordert werden.

Die Wintertauglichkeit des Triton ist trotz guter Heizung eingeschränkt: Nur ganz harte Naturen werden das Hubdach im Winter öffnen. Die anderen laufen dann mit eingezogenem Hals oder belassen es bei Winterschlaf.

Ärgerlich ist die abweichende Angabe des Herstellers beim Leergewicht. Der Kunde verliert 44 Kilogramm an Zuladung, was in diesen Dimensionen beträchtlich sein kann. Von 196 Kilo müssen noch je zwei Gasflaschen und das Wasser in den Kanistern abgerechnet werden – verbleiben netto knapp 150 Kilo. Dies sollte allerdings für einen Reise caravan dieser Größe reichen.

Raymond Eckl