

Streben nach Perfektion

Text und Fotos: Heiko Paul

Fischer Wohnmobile aus Reutlingen hat nach dem Generationswechsel einen glänzenden Neustart hingelegt: Das Schmuckstück Bonito XL beweist im Test seine Qualitäten.



Aus
CamperVans
1/2015



*Am Fuße der Schwäbischen Alb:
Der Fischer Bonito XL meistert trotz
seinem langen Radstand jedes
noch so kleine Sträßchen.*





*Ein Glas Wein überbrückt die Wartezeit aufs Essen.
Rechts: Der große Tisch auf dem stabilen Fuß aus Edelstahl lässt sich in alle Richtungen drehen, verschieben und auch fixieren.*





Den Parkplatz des Thermalbads in Bad Beuren haben wir schon hinter uns gelassen – was mit reichlich Kurbelei und genauem Einweisen verbunden war. Weil der Bonito XL mit dem Polyroof-Schlafdach immerhin 2,75 Meter hoch ist, war die Parkhauseinfahrt bei unsere Ankunft natürlich tabu. Weil alle regulären Parkplätze ohnehin belegt waren, fanden wir nur noch ein freies Eck auf dem Ausweichgelände. Weil dann genau das passiert, was nicht passieren sollte: Quer hinterm 5,29 Meter langen Bonito, auf der anderen Straßenseite, hatte ein Autofahrer sein Gefährt geparkt. Und mit dem langen Radstand (340 Zentimeter) tun wir uns nun schwer, ausparken. Daniel weist ein, die jahrelange Routine des Vater-Sohn-Gespans beim Umgang mit Reisemobilen macht sich bezahlt. So kommen wir doch noch zügig aus der Parklücke heraus, ohne eine Ecke hängen zu lassen. Neben den Wink-Künsten des jungen Mannes spielt hier auch die gute Übersichtlichkeit des Fischer Bonito XL mit: Fenster in der Heckklappe, der Schiebetür und über der Küchenzeile ermöglichen, verbunden mit den großen Außenspiegeln, präzises Rangieren. Obligatorisch dann der Fahrerwechsel: Daniel darf jetzt ran. Auf dem Beifahrersitz konzentriere ich mich zum einen auf den Federungskomfort und zum anderen, ob das umfangreiche Mobiliar irgendwo zirpt oder scheppert.

Die Bergrennstrecke hoch

Der Bonito XL gleitet auf der schmalen Landstraße zwischen Beuren und Balzholz. Die Anweisung, keinen Gullideckel und kein Schlagloch auszulassen – ganz im Gegensatz zu meinen sonstigen Ansagen – befolgt Daniel

perfekt. Doch außer einem feinen Zirpen, das wir nicht zuordnen können, ist es nur die Glasplatte des Zweiflammkochers, die bei allzu heftigen Schlägen ein wenig scheppert. Ansonsten herrscht absolute Ruhe. Der lange Radstand macht sich nicht nur beim Geradeauslauf – der Bonito XL fährt auf der Autobahn wie auf Schienen – sondern auch beim Komfort bemerkbar. Die Vorderachse bügelt Vieles komplett weg – kein Vergleich zu einer Ducato-Vorderachse – und auch die Hinterachse lässt viele Schläge gar nicht durchkommen. Dass quasi hinter dem Fahrerhaus noch ein nicht unbeträchtlicher, hoher Rucksack hängt, fällt da gar nicht ins Gewicht. Das Gefühl sagt klar: Der lange Radstand federt noch ein wenig komfortabler als der kurze.

Doch wie wirkt sich das souveräne Fahrwerk auf die Traktion und das Kurvenverhalten aus? Von Balzholz cruist der Bonito XL weiter nach Neuffen. Daniel biegt dort links ab, um die aus den 1970er-Jahren bekannte Bergrennstrecke unter die Räder zu nehmen. Zügig geht er die Serpentina an. Der lange T5 will ein wenig in die Kehren hineingezwungen werden, aber das ESP verhindert fahrerische Exzesse. Gleichmäßig rundes Fahren ist in den Spitzkehren angesagt – kaum hat das kurveninnere Antriebsrad durch die Seitenneigung geringeren Druck und beginnt zu radieren, regeln Assistenzsysteme die Motorleistung herunter und der Vortrieb geht

Für müde Geister: Die untere Liegefläche ist ausgeklappt 196 mal 133 Zentimeter groß und mit einem Zweischicht-Schaum belegt.

„ Der lange Fischer Bonito XL läuft auf der Autobahn wie auf Schienen.“

„ Die aufgerollte
Matratze im Hochdach ist
erstaunlich bequem. “

flöten. Hektisches Kurvenfahren mag der Bonito XL also partout nicht leiden. Doch eine Schaukel ist er dennoch nicht: Befürchtungen, dass dem Beifahrer aufgrund des weich ausgelegten Fahrwerks schlecht werden könnte, sind unbegründet.

Nach wenigen Minuten erreicht der Bonito samt Zweierbesatzung die Hochfläche der Schwäbischen Alb. An der ersten Keuzung biegen wir links ab, an der zweiten ebenso. Und kurz vor Erkenbrechtsweiler nochmal – zum Wanderparkplatz des Hohen Neuffen, ein beliebter Treffpunkt vieler Gleitschirmflieger.

Matratze und Lattenrost ausrollen

Anstatt der erwarteten T4-Armada steht im hintersten Eck ein großer Concorde – auch wir gehen davon aus, dass wir über Nacht nicht behelligt werden. Nach einem leckeren Abendessen im Burg-Restaurant bleibt unsere Küche kalt. Die Betten sind schnell gemacht: Oben muss nur die große Rolle aus Matratze und Lattenrost ausgerollt werden – im Polyroof-Dach hat Daniel reichlich



Ist der Tisch in die vordere Halterung gesteckt, ist er von den gedrehten Vordersitzen aus gut zu erreichen. Unter dem Beifahrersitz baut Fischer einen kleinen Tresor ein.

Bewegungsfreiheit, zumal das große Dachfenster für zusätzliche Zentimeter in der Höhe sorgt.

Ich mache es mir auf der gut 1,30 und fast zwei Meter langen Liegefläche im Untergeschoss gemütlich. Die Lehne umgelegt, die Sitzfläche nach vorne gezogen, auf der rechten Seite den kleinen Fuß ausgeklappt und links die Auflage ein paar Zentimeter aus der Küchenzeile geschoben – schon ist die Liegefläche bereit. Und dem Schlummer-Bier steht auch nichts im Wege: Trotz der ausgeklappten Liegefläche ist der im Testfahrzeug montierte Kompressorkühlschrank noch gut zu öffnen. ►



Ausrollen des oberen Betts aus Lattenrost und Schaumstoff: Der Liegekomfort ist erstaunlich gut. Unter der hochstellbaren Platte im Heck hängen zwei Boxen und der Außentisch. Unten: In die Küchenzeile geschoben, verstärkt sie die Liegefläche, auf die Schublade gelegt, erweitert sie die Küchenzeile und an den Tisch gesteckt, verlängert sie seine Fläche.



Was für alle Schränke gilt: auch oben, unterm Dach sind die links montierten Stauschränke trotz ausgerollter Matratze zu öffnen.

Schlafsäcke und Kissen finden reichlich Platz im Hän-geschrank über dem Fahrerhaus. Wie bei allen Schrän-ken versieht Fischer den Ausschnitt und die Klappe selbst mit Umleimern, sodass nirgends offene Schnitt-kanten mehr zu sehen sind. Ausgezeichnet: Klavierbän-der halten Klappen und Türen aus dem leichten, aber weichen Pappelsperholz, da reißt nichts aus. Pushlocks halten sie geschlossen. Auf dem Weg zur Perfektion könnte Fischer noch weiter gehen. Denn als Gegenlager der Schlösser verwendet er überwiegend Metallwinkel – wer beispielsweise Schlafsäcke in das Staufach stopft oder wieder herauszieht, läuft Gefahr, diese zu zerrei-ßen, wenn sie an dem Blech hängen bleiben. Und auch die Hände sind gefährdet. Eingelassene Schließbleche wären hier die bessere Wahl.

Das Frühstück im Bonito ist schnell zubereitet. Wir benötigen dazu nicht mal den Esstisch: Ist das Besteck aus der Schublade genommen, ziehen wir die Auflage-platte des unteren Betts vollends heraus und legen sie

„ Der in alle Richtungen

drehbare Esstisch ist ein

Muster an Stabilität. “

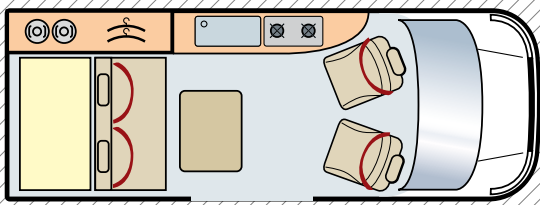
auf die Schublade, die jetzt als Anrichte und Tisch dient. Die Platte hat noch eine dritte Funktion. An den Tisch gesteckt und arretiert, erweitert sie dessen Fläche beträchtlich. Der ist im übrigen ein Muster an Stabilität: Ein direkt hinter der Schiebetür fixiertes Stahlrohr nimmt den Tischfuß aus Edelstahl auf. Ein unter der Tischfläche montiertes Drehgestell – ebenfalls aus Edelstahl und nach Fischer-Vorstellungen gefertigt – unterstützt die Variabilität. Der Tisch lässt sich in alle Richtungen drehen und in nahezu jeder Position fixieren. Soll er vor die beiden gedrehten Vordersitze, beispielsweise, wenn die Liegefläche noch ausgeklappt ist, steckt man ihn samt Fuß in eine zweite Halterung vor der Schiebetür.

Viel Hirnschmalz hat Fischer auch in den Ausbau des T5-Hecks investiert. Der Stauraum fürs Gepäck auf der Ablage ist großzügig bemessen, auch der Außentisch, die Frischwasserkanister und der Abwassertank finden hier ihren Platz und sind damit vor Frost geschützt. Die beiden unter dem eingehängten Tisch fixierten Schub-laden nehmen allerlei Krimskrams auf. Wer mal längere Gegenstände laden möchte, muss nur die Durchlade-klappen unter der Sitzbank öffnen, schon steht fast die gesamte T5-Länge, vom Heck bis zu den Vordersitzen oder gar bis unters Armaturenbrett, zur Verfügung.

Die bewährte Truma-Gasheizung E-2400 genügt uns im Spätherbst völlig, um das kompakte Mobil am Mor-gen auf Temperatur zu bringen. Was wir aufgrund der niedrigen Außentemperaturen nicht getestet haben: Das Duschzelt. Auf der Innenseite der Heckklappe in länglichen Beuteln montiert, fallen die Seitenwände bei geöffneter Heckklappe von ihrem Anschlag bis zum Bo-den und schließen einen kleinen Raum mit nahezu qua-dratischer Grundfläche ein. Aber, da sind wir uns sicher: Wie alles im Bonito ist es mit der von Fischer gewohnten Akribie gefertigt und funktioniert einwandfrei.



Das fiel uns auf



TECHNISCHE DATEN

Fahrgestell: VW T5, Turbodiesel 103 kW (140 PS), 340 Nm, Sechsgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb, Euro 5, 4 zugelassene Sitzplätze

Maße und Massen: (L x B x H) 529 x 191 x 275 cm, Radstand: 340 cm, zulässige Gesamtmasse: 3.200 kg, Zuladung: ca. 600/800 kg, Gepäckraumvolumen unter Bettfläche und Bank: keine Angaben

Aufbau: Stahlblechkarosserie, Isolation mit Extremisolator 20 mm, Spannfilz mit Dampfsperre, Möbel aus Pappelsperholz mit HPL-Schichtstoff

Betten: unten 196 x 133 cm, Dachbett 200 x 120 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 2 x 20 l/22 l, Gas: 2 x 5 kg, Diesel 80 l

Serienausstattung: Kompressor-Kühlschrank 64 l oder Absorber 60 l, Klappsitzbank, Möbelzeile, Zweiflammkocher, Edelstahl-Waschbecken, ausziehbarer Wasserhahn, drehbarer Fahrer- und Beifahrersitz, Gasheizung Truma E 2400, Batterie 75 Ah

Festes Hochdach mit Rollbett, Gepäckschubladen

Testverbrauch: 9,1 l/100 km

Grundpreis: 52.990 €

Testwagenpreis: **70.600 €**

www.fischerwohnmobile.de

Start vor 40 Jahren

1965 hat Rudolf Fischer den ersten VW T1 ausgebaut – heute führt sein Sohn Michael Fischer das Unternehmen.

Mit Rudolf Fischer über die alten Zeiten zu reden, als noch Selbstausbauer bei ihm Schlange standen, um Möbelbausätze zu ergattern, hat etwas Besonderes. Erst recht, wenn man – wie der Autor dieser Zeilen – in den 1980er-Jahren mit selbst ausgebauten Kastenwagen unterwegs war und auch noch Freunde hatte, die sich damals einen Fischer-Ausbau leisteten.

Rudolf Fischer ist den klassischen Weg vieler Hersteller gegangen – vom ersten eigenen, privaten Ausbau bis zur Serienfertigung. Dass aber seine Fahrzeuge von Anfang an auf gutem Niveau waren, hat er sicher – neben seinem Ehrgeiz – seiner Ausbildung als Kfz-Elektriker zu verdanken. Damit verfügte er über Fachwissen, das anderen anfangs fehlte.

1975 machte sich Rudolf Fischer mit einer Tankstelle selbstständig und baute sich privat einen VW-Bus aus. Die Initialzündung: Als er einen Freund zu einem Bergrennen begleitete, begutachteten andere Rennfahrer den Fischer-Ausbau und wollten daraufhin ebenfalls ein solches Fahrzeug erwerben. Und Fischer nahm die Produktion auf, zog dazu in



Michael Fischer (oben und links) zeigt stolz die schon vorgefertigten Teile, um kostengünstig kleine Serien zu fertigen. Rudolf Fischer (rechts) werkelt im Hintergrund, hilft vor allem bei neuen Konstruktionen mit.

außerhalb des eigenen Betriebs arbeiten musste. Er wollte schon schließen. Doch plötzlich kamen die Aufträge. Fischer zog in einen Vorort von Reutlingen in eine 400 Quadratmeter große Werkstatt, mit Schreinerei und sogar Polsterei. Und es begann die Serienfertigung auf VW T2, Individualausbau war zu teuer.

1987 zog Rudolf Fischer nochmals um. Doch der entscheidende Schritt kam 1991: Der Umzug in eigene Produktionsräume, wo es vor allem mit dem T4-Ausbau weiter voran ging. Im Jahr 1999 dann der Verkauf des Unternehmens, aus gesundheitlichen Gründen.

Zehn Jahre später der Neustart – in dem 1991 erbauten Gebäude, zusammen mit Sohn Michael, der das Unternehmen leitet. Der „schwäbische Tüftler“ Rudolf sitzt jetzt am Zeichenbrett.

eine größere Tankstelle um. Dort stellte er einen Container neben das Bürogebäude. Darin wurde geschreinert, was das Zeug hielt. Das auszubauende Fahrzeug stand in der Waschküche. Dass es nicht ständig bergauf geht, musste der Ausbauer auch erfahren. „An den Fahrzeugen war kaum etwas verdient, wir brauchten eine Serienfertigung“, erinnert er sich an die Zeiten, als seine Frau

