

EIN LUXUSLINER LÄUFT VOM STAPEL

Endstation

Der Bau eines Traummobils ist eine Reise durch die Technik. Der Käufer bestimmt die Richtung. Für die Durchführung braucht man Spezialisten: Bei Vario rollen Busfahrgestelle an, wenn aus Luftschlössern Luxusliner werden.



Sehnsucht



1 | Akribische Planungsarbeit gehört für Bernhard Rothgänger und Frank Mix zum Alltag.
2 | Voraussetzung für mobilen Luxus ist ein ausgetüfteltes Bordstromnetz.
3 | Wo die Möglichkeiten des Chassis-Herstellers enden, beginnen die Umbauten von Vario.





1

1 | Erfahrung und Handarbeit ist in der Polsterei nicht zu ersetzen.



2

2 | Aus massiven Hölzern werden edle Furniere und Möbelkanten.



3

3 | Bis zu fünf Lack-schichten ergeben später eine hochglänzende, glatte Oberfläche.

4 | Mit dem Verkleben und Verschrauben der Wände werden die Formen sichtbar.

AM ANFANG STEHT EIN TRAUM: die Sehnsucht, den Alltag nicht erst mit jedem zurückgelegten Kilometer hinter sich zu lassen, sondern bereits mit dem Einstieg ins Reisemobil. Aus vagen Vorstellungen werden bald Ideen. Man blättert in Zeitschriften und Prospekten, besucht Messen; neue Anregungen kommen hinzu. Doch von der Stange kann man Träume nicht kaufen. Irgendwann sitzt man an einem Tisch mit einem Nutzfahrzeugexperten, einem Aufbauspezialisten, einem Designer und einem Innenarchitekten – am besten mit jemandem, der alles in einer Person ist. Dann hat man es mit einem Hersteller veritaibler Luxusmobile zu tun. Ort eines solchen Gesprächs könnte Bohmte bei Osnabrück sein. Seit 14 Jahren versteht man sich bei Vario darauf, individuellen Lebensgefühlen auf die Räder zu helfen.

Auch in der niedersächsischen Traumfabrik gibt es ganz wie beim modernen Pkw-Händler ein Glashaus als

„Traditionelles Handwerk und moderne Technik schaffen ein exklusives Unikat.“

Ausstellungsraum für Vario-Mobile. Auch hier findet man eine richtige Modellpalette mit Namen, Zahlenkombinationen und vorgesehenem Grundriß – wie es sich für ein Reisemobil gehört. Doch ist das Standardrepertoire eher die Gesprächsgrundlage. „Von rund 30 Vario, die pro Jahr gebaut werden, sind keine zwei Modelle identisch“, erklärt Geschäftsführer Bern-



4

hard Rothgänger nicht ohne Stolz. Und der Exklusivität des Angebotenen sind keine Grenzen gesetzt. Verkaufsleiter Frank Mix: „Wir können fast jede Idee umsetzen, nur bei völlig unpraktischen Grundrissen, die aus zweiter Hand unverkäuflich wären, sagen wir nein.“ Die Käufer selbst sind so individuell wie ihre Wünsche. „Einige haben ihren Betrieb verkauft, lassen jahrelange harte Arbeit hinter sich, wollen endlich leben“, erläutert Mix, „andere möchten ihre Autokollektion noch um ein exklusives Exemplar bereichern.“

Die Kosten für den mobilen Zweitwohnsitz beginnen laut Liste knapp oberhalb der 200 000-Mark-Schwelle. In der Praxis gehen dann doch meist größere Summen über den Tisch des Hauses. Nicht unbedingt weil es in

„Individuelle Fertigung heißt auch, einem Lebensgefühl Ausdruck zu geben.“

jedem Fall das größte Mobil sein muß. Es sind die nahezu unbegrenzten Ausstattungsmöglichkeiten, die die Kunden in Versuchung führen.

Nun ist Individualität in der reisemobilen Luxusklasse an sich nichts Bemerkenswertes. Besonderheit in Bohme ist der Anspruch, ausgefallene Ideen von der Planung bis zur Fertigstellung komplett im eigenen Haus umzusetzen. Frank Mix: „Höchste Qualität setzen unsere Käufer voraus. Unserer Erfahrung nach bietet die eigene Umsetzung die beste Kontrolle.“

Betritt man die Produktionshallen, braucht man sich deshalb nicht zu wundern, wenn hier die Funken sprühen. Schweißarbeiten an den eigentlich komplett von Mercedes oder MAN angelieferten Fahrgestellen sind bei Vario nichts Ungewöhnliches.

Der Traum vom komfortablen Fahren läßt schließlich ganz eigene Interpretationen zu. Soll es ein echter Trucker-Arbeitsplatz sein oder lieber ein Transporter-Cockpit mit ebenem Durchgang zum Wohnraum? Eine Antwort von Vario heißt: sowohl als auch.

Wenn der Chassis-Hersteller mit seinen durchaus vielfältigen Varianten kapitulieren muß, kommt Vario zum Zug. Ein Lkw muß nicht unbedingt einen hohen Motorkasten neben dem Fahrersitz haben, der beim Zustieg im Wege ist. Das Fahrerpodest eines MAN-Lkw-Chassis einfach ein wenig nach hinten verlegen, ein Automatikgetriebe einbauen, den Wählhebel dafür links des Fahrerplatzes installieren – für Vario alles kein Problem.

So selbstverständlich, wie hier Fahrgestelle individuellen Vorstellungen angepaßt werden, entsteht auf der über 6000 Quadratmeter großen Produktionsfläche auch der Aufbau. Durchaus eindrucksvoll, wenn aus GfK-Häuten und einer dicken Isolierschicht eine Sei-



tenwand entsteht, dessen Länge das Maß mancher Immobilie übertrifft. Sie verleiht dem nackten Fahrgestell anschließend Konturen. Der Rohbau entsteht.

Bis zum fertigen Fahrzeug ist es noch ein weiter Weg, der zunächst in die Lackiererei führt – ebenfalls im Hause Vario. Denn nicht die schiere Größe ist es, die am Ende beeindrucken soll. Immer wieder ist Feinschliff auf den Oberflächen nötig, bevor hochglänzender

1 | Wer aus dem vollen schöpft, bekommt bei Vario eine der edelsten Verbindungen zweier Stoßstangen.
2 | Im Schlafgemach des Top-Modells Perfect 1200 ist Raum für Träume.



Direkt hinter Verkauf und Verwaltung entstehen in Bohmte Traumschiffe für den Landgang.

„Letztlich entscheidet der Preis über die Luxusausstattung an Bord.“

Metallclack jede kleinste Unebenheit sichtbar machen würde. Beim Verlassen der Spritzkabine deutet keine Naht, keine Kante mehr darauf hin, wo Wände und Bugteil zueinanderfanden, alles ist wie aus einem Guß. Der Name Perfect für das Vario-Top-Modell erscheint nicht frei erfunden.

Einige hundert Meter weiter entfernt lagert Holz. Im Vorübergehen könnte man die rohen Bretter, die hier unter einer Schicht von Sägestaub lagern, für billiges Bauholz halten. Nähere Begutachtung deutet auf beachtliche Werte hin, die hier liegen. In der – natürlich hauseigenen – Schreinerei gleich nebeneinander werden aus den Brettern edle Furniere oder massive Möbelkanten. Den Stil bestimmt der Kunde. Über die Qualität entscheiden computergesteuerte Fräsen und traditionelles Handwerk.

Sorgsame Handarbeit erst recht in der Polsterei: Nur ein Stockwerk höher, von der Betriebsamkeit in den Werkshallen entrückt, umgeben von Velours und Leder, entsteht Naht für Naht ein Stück Behaglichkeit.

Von ganz anderer Ästhetik: die Technik, die das Leben an Bord erst angenehm macht. Wie ein abstraktes Kunstwerk wirken die bunten Kabelbäume an den Fahrgestellen. Herausgehängte Kabelenden in der Luxusliner-Baustelle zeigen, wo später Lampen, Fernseher oder Wasserhähne sein werden. „Wir vermeiden Schaltkästen, die oft störanfällig und unübersichtlich sind“, erläutert Mix die eindrucksvolle

Vernetzung, „Stromquelle und Verbraucher werden immer direkt miteinander verbunden.“

Luxus bedeutet aber weit mehr als ein solides Pflichtprogramm. Exclusive Sonderausstattungen sind für Individualhersteller die Kür: Statt einfach handelsübliche Dachklimaanlagen zu montieren, verwendet Vario beispielsweise Aggregate aus dem Bootsbau, die in die Möbel integriert werden können. Bis zu drei Stück finden in einem Dickschiff Platz, ohne des

Nachts die Träume seines Eigners durch ungebührlichen Lärm oder Vibrationen zu stören. Auch wer den Komfort einer häuslichen Fußbodenheizung gewohnt ist, muß bei Vario nicht verzichten. Ebenso wenig muß der geliebte Porsche zu Hause bleiben. Im Perfect gibt es die nötige Garage, die auch das Einparken automatisch vornimmt.

Nach 1200 bis 4500 Stunden Arbeitszeit – für den Käufer bis zu 16 lange Wochen – nimmt der Traum Gestalt an. Das gespannte Warten verkürzen drei bis vier Baustellenbesichtigungen, um vor Ort Details festzulegen. Verkaufsleiter Mix: „Wir wollen, daß der Käufer von vornherein einen Bezug zu seinem Fahrzeug bekommt. Wenn wir ihm rechtzeitig zeigen, wo etwa Tanks und Heizung eingebaut sind, wird er später leichter damit umgehen können.“ Drei bis vier Stunden Einweisung müssen beim Abholtermin dennoch sein. Dann ist der große Moment gekommen. Das Reiseerlebnis, das einst im Kopf begann, kann Wirklichkeit werden. *Ulrich Kohstall*

VARIATIONEN

Über kurz oder lang

Luxus ist keine Frage der Größe. Den Einstieg ins Vario-Programm bildet der 6,70 Meter lange Vario Star 650, ein Integrierter mit Mercedes Sprinter-Fahrgestell. Die größeren Star-Varianten gibt es ebenfalls mit Mercedes Vario-, Iveco Daily- oder MAN-Chassis. Bei 7,50 Meter Länge und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht beginnt die Perfect S-Reihe auf Mercedes Atego oder MAN. Schlicht Perfect heißt das Top-Modell (Foto). Hier kommt ein Mittelmotor-Fahrgestell von Volvo zum Einsatz, das sonst für Omnibusse verwendet wird. In der Heckgarage ist Platz für einen Sportwagen.

