

Mit freundlicher Genehmigung von

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

<http://www.reisemobil-international.de>



Praxistest

Laika

Ecovip 200 i

Riepert-Tuning

Selten gehen die Meinungen so weit auseinander: Von total chic bis hässlich reicht die Bandbreite der Attribute, mit denen der Laika Ecovip 200 i bedacht wird, als wir, eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern im Alter von neun und sechs Jahren, ihn für eine Tour über die Schwäbische Alb beladen. Der 7,10 Meter lange Vollintegrierte auf der Basis des neuen Iveco Daily 35 C 13 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4.200 Kilogramm und dem 92 kW (125 PS) starken Turbo-Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritzung ruft bei seinen Betrachtern die unterschiedlichsten Emotionen hervor.

Ursache dafür ist die zierlich wirkende, fast spitz zulaufende Front des Italieners mit den beiden Türen im Fahrerhausbereich. Der Vorderseite gelingt es nicht, einen Gegenpol zum wuchtigen Heck des zwillingsbereiften Mobils zu bilden, das Wolfgang Riepert, Laika-Händler in Mühlheim-Kärlich, mit einer zusätzlichen Heckklappe (1.900 Mark) und einem Motorradauszug (648 Mark) für die serienmäßige Heckgarage optimiert hat. Darüber helfen auch die als Designelemente von den Italienern eingesetzten Aluminium-Seitenschürzen nicht hinweg.

Unser Ecovip 200 i ist aber nicht nur außen von Riepert umgebaut worden. Auch sein

Innenleben hat der umtriebige Rheinländer geändert.

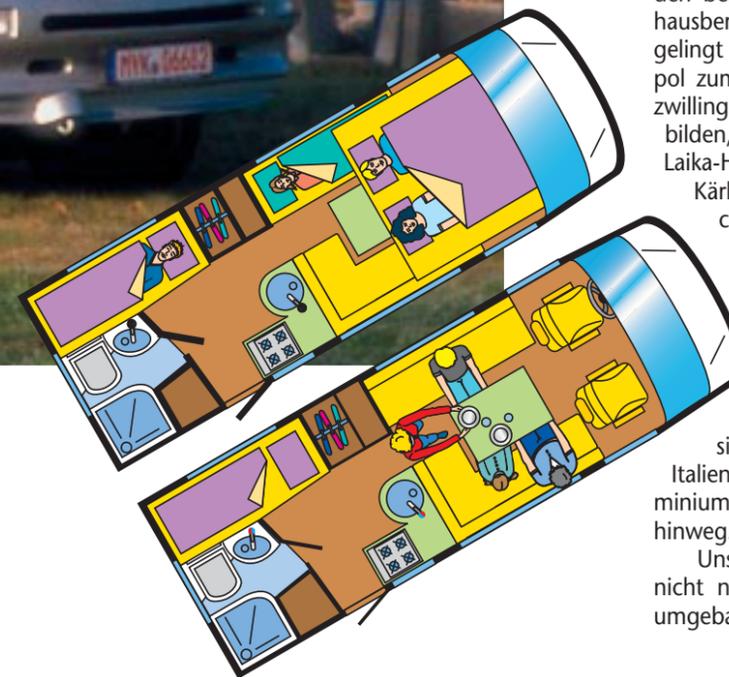
Werkseitig sind dem Laika eine Vierer- und eine Zweierdinette direkt hinter dem Fahrerhaus mitgegeben. Die Viererdinette ersetzt Riepert durch ein L-Sofa. Statt der Zweierdinette platziert er ein voluminöses Längssofa, das sich zum 200 mal 88 Zentimeter großen Bett umbauen lässt – Änderungen, die mit gut 7.000 Mark zu Buche schlagen.

Das obere Stockbett der getesteten Laika-Variante entspricht der Serie, das zweite jedoch muss der optimierten Heckgarage weichen. Diesen Raum schließen zwei Flügeltüren. Somit erreichen wir die Heckgarage bequem vom Wohnraum her.

Das Bad mit separater Dusche sitzt in der Mitte des Hecks, links daneben befinden sich Kühlschrank und Backofen. Die L-Küche steht gegenüber vor der Aufbautür.

Zu viert haben wir wunderbar Platz auf der umgebauten Sitzgruppe, schnell fühlen wir uns wohl. Auch wenn sich einer von uns auf das gut gepolsterte, bequeme Sofa hinstülzelt: Die L-Sitzbank bietet noch immer genügend Raum für die übrigen drei. Selbst sechs Personen sprengen nicht das Raumangebot um den 100 mal 70 Zentimeter großen Tisch mit verschiebbarer Platte.

Wem diese Runde noch zu klein erscheint, dem bietet Wolfgang Riepert eine Erweiterungsmöglichkeit an, mit der das Testmobil noch nicht ausgerüstet ist: drehbare Sitze ▶



Gemütlich: Dank umgebauter Sitzgruppe ergibt sich eine große Runde. Keiner muss – wie in der Serienversion – am Tisch daneben Platz nehmen.

Vollständig: In der Küche fehlt nichts. Sie ist mit Backofen, einem Gewürzregal darüber, Dunstabzugshaube und reichlich Stauraum versehen.

Für alle *Großzügig und kälterestistent:
der Laika Ecovip 200 i auf Tour
über die Schwäbische Alb.*
Jahreszeiten

im Fahrerhaus. Der Tisch ist während der Fahrt gut fixiert. Die Quertraversen des Gestells auf dem Boden werden in zwei halbrunde Aussparungen der L-Sitzbank geschoben und dort zusätzlich mit einem Stift fixiert.



RM-Ladetipps	Gesamtmasse	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gesamtmasse	4.200 kg	1.900 kg	3.100 kg
Masse fahrbereiter Zustand	3.490 kg	1.470 kg	2.020 kg
+ Beifahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	30 kg	120 kg
+ 90% Frischwasser (125 l)	113 kg	20 kg	93 kg
+ 90% Gas (2 x 11 kg)	44 kg	4 kg	40 kg
+ Boiler/Toilette/E-Kabel	17 kg	2 kg	15 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	2/4 kg	18/36 kg
+ 10 kg/Meter Länge	70 kg	7 kg	63 kg
Norm Masse (2 Pers.)	3.829 kg	1.562 kg	2.267 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	371 kg	338 kg	833 kg
Norm-Masse (4 Pers.)	3.999 kg	1.594 kg	2.405 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	201 kg	306 kg	695 kg

nach EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

Laika baut den Ecovip 200 i auf den Iveco Daily 35C13 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 4.200 Kilogramm. Haben zwei Reisende alle Tanks gefüllt und das Reisemobil nach der Beladungsnorm EN 1646-2 beladen, bleibt noch eine Restzuladung von 374 Kilogramm. Reisen zwei weitere Personen mit, darf der 200 i noch 204 Kilogramm aufnehmen. Die Tragkraftreserve der beiden Achsen reicht gut aus.

Technische Daten

Basissfahrzeug: Iveco Daily 35C13 mit 92 kW (125 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsgang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.200 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrbereit. Zustand: 3.490 kg. Außenmaße (L x B x H): 710 x 232 x 297 cm, Radstand: 375 cm. Anhängelast: gebremst: 2.300 kg*, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach: GfK-Sandwichaufbau mit 35 mm Isolierung aus Styropor, Wände: Alu-Sandwich mit 35 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 6-mm-Sperrholz-Unterboden, 38 mm Isolierung aus Styropor und 6-mm-Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 458 x 220 x 191 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 200 x 185 cm, Längssofa 200 x 88 cm, Heckbett: 183 x 70 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 70 l, Frischwasser: 125 l*, Abwasser: 130 l*, Boiler: 12 l, Fäkalien: 66 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Trumatic C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 114.840 Mark.

Testwagenpreis: 130.850 Mark.

REISE MOBIL Vergleichspreis: 114.840 Mark
(Grundpreis plus Vorfahrt, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

*Angaben laut Hersteller

schrank findet sich der in der Serienausstattung enthaltene Smev-Gasbackofen. Der Gasabsperrhahn für diese beiden Verbraucher sitzt separat in einem Staufach unter dem Kühlschrank ebenso versteckt mon-

tiert wie der Ventilblock für die übrigen Verbraucher: Der befindet sich in Bodennähe im Küchenblock.

An Staumöglichkeiten im Küchenbereich fehlt es nicht: Im halbrunden Eckschrank

bringen wir Flaschen unter, die gut in den dafür vorgesehenen Einsätzen stehen. Unter dem Herd finden wir genug Platz für Töpfe und Pfannen, darüber sorgt die Besteckschublade mit einem Einsatz aus Kunststoff für Ordnung. Geschirr findet Aufnahme im Hängeschrank über der L-Küche.

Wenig anfangen können wir hingegen mit der schmalen Ablage, die vom Fernsehschrank aus unter den drei Hängeschränken auf der Beifahrerseite hin- und auf der Fahrerseite unter den drei Hängeschränken zurückverläuft: Sie ist uns zu niedrig. Kritik verdienen auch die Hängeschränke ohne Fachbretter.

Ganz anders ist da der 110 Zentimeter hohe, 60 Zentimeter tiefe und 30 Zentimeter breite Wäscheschrank, der vorbildlich unterteilt ist. Der Kleiderschrank daneben ist 20 Zentimeter breiter und separat beleuchtet. Das Stauraumangebot reicht für uns vier gut aus. Eine prima Sache ist die ausziehbare Drahtschublade direkt über der Truma C-6002-Heizung: Problemlos trocknen wir hier in kurzer Zeit die Handschuhe unserer Sprösslinge. Nicht gefällt uns an dieser Lösung jedoch der Griff, der scharfkantig über die ganzen 50 Zentimeter Breite der Schublade ins Mobil ragt. Die Kinderspiele verstauen wir, bevor es abends ins Bett geht, in den drei Schubladen, die Wolfgang Riepert direkt hinter dem Fahrersitz in das Längssofa eingebaut hat: eine feine Sache.

Kein Problem ist der Bettenbau. Am Heckstockbett für unseren Kleinsten muss nichts gebaut werden, zusätzlich schützt ihn ein festes Netz vorbildlich vor einem Sturz aus der Höhe. Gut für das Schlafklima im Sommer ist sicherlich der Dachlüfter über dem Stockbett. Unser Großer schläft auf dem Längsbett. Es muss nur ausgezogen werden. Für den an der Wand entstehenden Spalt liegen zwei Schaumstoffstücke bereit.



Eine traumhafte Schlafstatt ist das Hubbett. Zunächst klappen wir die Lehnen von Fahrer- und Beifahrersitz nach vorn, ziehen das Hubbett herunter und anschließend zum Wohnraum hin aus. Mit zwei Gurtschlössern sichern wir die nachgerüstete Riepert/Laika-Konstruktion und schieben noch ein beiliegendes Matratzenstück an seinen Platz. Schlafen wie zu Hause: Im umgebauten Ecovip wird es wahr. Die üppigen Maße, das Bett ist 185 Zentimeter breit und 200

Zentimeter lang, erlauben, der Länge nach zu schlafen, umständliches Krabbeln übereinander entfällt. Wer nachts raus muss, stört seinen Partner nicht – eine Lösung, die uns ausgezeichnet gefällt und für 1.014 Mark zu haben ist.

Zwiespältig sind unsere Gefühle im Laika-Bad: Es ist geräumig und pflegeleicht, hat aber nur Kunststoffoberflächen. Diese sind zwar farblich unterteilt, machen aber trotzdem nicht viel her. Ein Handtuchhalter findet sich nur

Bequem: Für die Ruhesuchenden ist im Laika gesorgt, die Bettenmaße sind großzügig. Hinter den Flügeltüren unter dem Stockbett befindet sich die Heckgarage.



direkt hinter der Toilette. Die Dusche trennt nur ein Vorhang vom übrigen Raum. Schön ist die große Spiegelfläche, die den Raum optisch vergrößert. Völlig ausreichend, wie auch im übrigen Mobil, ist die Be-

leuchtung – im Bad jedoch mit einer Einschränkung: Der Lichtschalter sitzt hier für unsere beiden Knaben unerreichbar 1,85 Meter hoch.

Ebenfalls zu hoch montiert ist der Schalter für den elek- ▶

Praxistest

Laika

Mein Fazit

Ecovip 200 i

Riepert-Tuning



Heiko Paul

Der Riepert-Umbau macht aus dem Familien-Laika ein Luxusmobil für zwei Personen. Dank üppigem Längssofa, Einzelstockbett im Heck und darunter liegender Garage kommen aber auch Familien mit zwei Kindern prima klar. Nicht verzichten würden wir nach dem Test auf die zusätzliche Truma-E-Heizung im Fahrerhausbereich: Sie sorgt selbst bei Eiseskälte für gleichmäßige, angenehme Wärme im gesamten Fahrzeug.

Aufbau/Karosserie



GfK- und Alu-Sandwichaufbau, Heckgarage, fünf Seitz-PU-Rahmenfenster, Fahrer- und Beifahrertür.

Wohnqualität



Großzügiger Grundriss, üppige Bettenmaße, ausreichend Stauraum, funktionelle Küche, gute Ausstattung.

Geräte/Ausstattung



Gas-, Wasser- und Elektroinstallation ohne gravierende Mängel, aufwändiges Heizsystem, Backofen, Wasseranlage frostgeschützt in beheizter, isolierter Wanne.

Fahrzeugtechnik



Moderne Basis, ergonomischer Arbeitsplatz mit Schwingsitzen, durchzugkräftiger Motor, problemloses Fahrverhalten, unangenehme Resonanzschwingungen im Antriebsstrang.

Preis/Leistung



Gute Basis, gute Verarbeitung, gelungene Modifikationen, praktische Detaillösungen, fünf Jahre Dichtheitsgarantie, angemessener Preis.

trisch ausfahrbaren, zweistufigen Einstieg. Weil ihn kleine Personen von außen nicht erreichen, bringt Riepert ohne Aufpreis deutlich tiefer einen zweiten Schalter an.

Als optimal erweist sich für den Laika Ecovip 200 i im Winter die von Wolfgang Riepert optimierte Heizung. Zum einen hat er die Truma C 6002 durch zusätzliche Ausströmer und geänderte Lage des Fernfühlers optimiert, was jedoch bei den von uns erlebten minus 17 Grad nicht ausreicht. Der Fahrerhausbereich ist nicht warm zu bekommen. Wer hinter dem Fahrersitz auf dem Sofa sitzt, bekommt schnell eiskalte Füße, während

in Küche und Bad tropische Temperaturen herrschen.

Schlagartig ändert sich das Bild, als wir die als Zusatzausstattung für 3.650 Mark von Riepert zwischen den beiden Frontsitzen eingebaute Truma E 2400 in Betrieb nehmen. Die unangenehmen kalten Luftströme im Reisemobil verschwinden, die Temperatur im Fahrerhaus steigt an, die große Truma C 6002 regelt ihre Leistung zurück, im gesamten Mobil wird es gleichmäßig warm.

Auch während der Fahrt erweist sich die Zusatzheizung als optimal: Der serienmäßigen Iveco-Heizung gelingt es nicht, bei minus 10 Grad den Front-



Geändert: Erst die Heckklappe macht die Garage auch für schwere Lasten zugänglich.

Gelungen: optische Erweiterung durch großen Spiegel im Bad, drei Schubladen für Kleinteile in der Längsitzbank.

bereich zu erwärmen – erst recht nicht das ganze Mobil.

Kräftig packt der 2,8-l-Iveco-Motor zu. Das Leistungsangebot reicht aus, der Verbrauch liegt auf unseren Fahrten knapp unter 13 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Allerdings nutzen wir die Zuladekapazitäten des 4,2-Tonnners nicht aus. Das Fahrwerk erweist sich als ausreichend komfortabel, der Integrierte schwankt in Kurven nicht, heftige Seitenneigung bleibt aus.

Hervorragend ist das Sechsganggetriebe abgestuft, weniger gut indes lässt es sich schalten: Die Gänge sind oft nur mit Nachdruck einzulegen. Nervig sind Resonanzschwin-

gungen im Antriebsstrang, vor allem beim Einfedern des Laika auf Bodenwellen.

Keine Frage: Mit dem Ecovip 200 i hat Laika ein Mobil auf die Räder gestellt, mit dem es Spaß macht, auf große Fahrt zu gehen – mag man dem äußeren Erscheinungsbild des Integrierten zustimmen oder auch nicht. Basis und Aufbau stimmen, die Ausstattung so wieso. Der Riepert-Umbau im Bereich von Sitzgruppe und Heckgarage überzeugt, obwohl er aus dem Familienmobil eher ein Luxus-Reisemobil für zwei Personen macht. Wer den Laika zum Wintercamping nutzt, dem sei die Zusatzheizung angeraten. Heiko Paul