

Mit freundlicher Genehmigung von



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



PROBEFAHRT

Laika Ecovip 100

Alles im Boot

Italienische Integration: Laika mit Modifikation.

Außen goldig, innen gediegener Stil. Vier Mann Besatzung machten Urlaub in einem Laika Ecovip mit Sondermöblierung.

Es wurde schon fast zum Ritual. Kaum waren wir mit unserem Laika Ecovip 100i des Modelljahrgangs 1999 auf einen Campingplatz gerollt, wehten leise Gespräche zu uns herüber: „Woher der wohl kommt?“ Und: „Der sieht aber ziemlich amerikanisch aus“ oder „Laika? Dass die Russen jetzt auch schon Reisemobile bauen!“ Lösten wir das Rätsel auf und verwiesen auf die norditalienische Herkunft des 6,84 Meter langen Integrierten, steigerte das nur noch die Neugier aufs Innere des schmucken Mobils auf Iveco Turbo-Daily.

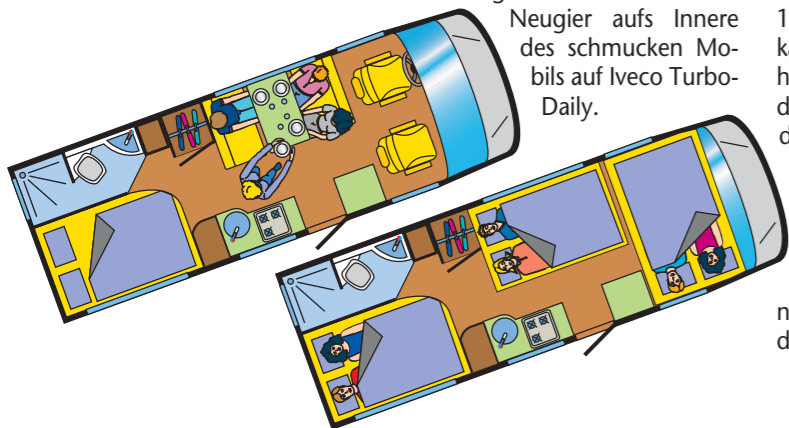
In der Tat – der Laika Ecovip 100 gefällt häufig: Spoiler und Schürzen schimmern goldfarben, die vielfach gebaute Front mit kleinen Scheinwerfern und das klassische Integriertenfahrerhaus mit gleich zwei serienmäßigen Türen und sogar Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung beschwören Luxusklasse. Und auch im Cockpit darf es ein wenig herrschaftlich sein – mit Holzdekoreinlagen in Armaturenbrett und Türen.

Das alles ist Serie im rund 109.000 Mark kostenden Laika. Die eigentliche Besonderheit des Testmobils aber saß in der Wagenmitte. Dort hatte der Laika-Händler Wolfgang Riepert in Mühlheim-Kärlich bei Koblenz einige Modifikationen eingebaut, die „besonders gerne von Paaren geordert werden“: Statt einer Dinette winkelte sich an der linken Wagenflanke eine

5.500 Mark kostende L-Sitzgruppe mit Hubtisch. Der Raumpsychologie bekommt der Umbau bestens – sind Fahrer- und Beifahrersitz gedreht, entsteht umgehend das Flair gepflegter Yachtatmosphäre.

Assoziationen an den Stil von Wasserfahrzeugen stellen sich nicht zufällig ein: das Mobil in gedecktem Dunkel, die Polsterbezüge in Mitternachtsblau, Messingknöpfe allenthalben und auf der Badtür ein Spiegel in Bullaugenmanier – alles das hat entschieden etwas vom Bootsbau. Freilich: Gediegene Optik hin, italienisches Formgefühl her – ein Reisemobil muss zunächst einmal in den Disziplinen Wohnen, Essen, Schlafen genügend Ressourcen bieten.

Und da bringen schon die ersten Kilometer Erkenntnisse: Mag die Riepertsche L-Sitzgruppe bei einer Zweier-Besatzung für Luxus stehen – wir ▶



Variation L-Sitzgruppe: für zwei Reisende ideal, für größere Crews beschwerlich.

Problem Verteilung: wenig Platz im Hängeschrank, viel Bauch unter der Arbeitsplatte.

Kuschelecke Heck: Doppelbett als Schlummerhöhle.



Spielwiese Bug: Das Hubbett wächst per Auszug auf 163 Zentimeter Breite – und hat auch nach oben Luft.

MEINE MEINUNG

Ein Laika im Riepert-Tuning ist etwas Besonderes. Denn der italienische Integrierte des 99er-Jahrgangs brachte zum Test schon serienmäßig



Axel H. Lockau

viele wirklich hübsche Detaillösungen mit. Durch die Zutaten von Wolfgang Riepert gewann er dann nochmals. Voraussetzung: Es sitzt eine maximal dreiköpfige Crew im Ecovip 100i. Die genießt dann großzügige Platzverhältnisse und reichlich Ausstattung. Und das zu durchaus attraktivem Preis.



Knackpunkt Kontakt: Die Kühlschranktür kollidiert mit dem Hubtisch.



Großraum Bad: zwei Kabinen und variable Toilettentanks.

PROBEFAHRT

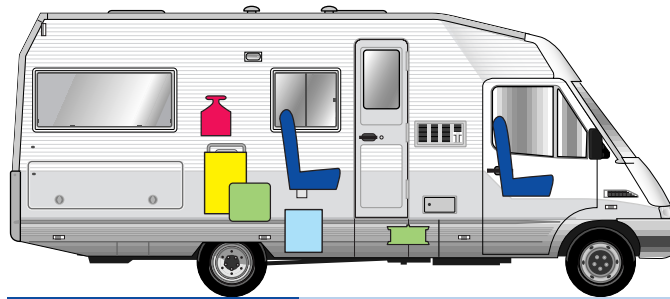
Laika Ecovip 100

vier empfinden sie als problematisch: Wenn die Essenszeit naht, gibt es zwar dank der drehbaren Fahrerhaussessel fünf mögliche Sitzplätze, aber alle verlangen Kompromissbereitschaft. Denn der Hubtisch steht immer für mindestens zwei der Tafelenden zu weit weg. Dem Kühlschrank indes, der separat vom Küchenblock zwischen Einstieg und Fahrerhaus installiert ist, steht der Tisch zu nahe. Die Tür der Kältekammer kollidiert, nur ein wenig geöffnet, bereits mit der Tischkante. Das Ergebnis: Esstisch und Besatzung sind ständig in Bewegung. Doch gehen nur zwei auf Reisen, kann die von Riepert konzipierte Sitzgruppe all ihre Vorteile ausspielen.

Die übrigen Einbauten sind wieder Laika original: Die Küche – Dreiflammkocher, Rundbecken, standfeste Armaturen, Dunstabzug, sogar Backofen, aber nur ein Hängeschrank – bietet leider wenig Arbeitsfläche. Darunter wartet zwar ausreichend Schrankraum, allerdings streckt sich der vorwiegend in die Tiefe. Sollen Gegenstände, die hinten gebunkert sind, ans Tageslicht, stehen immer wieder größere Räumaktionen an.

Dafür belegt das Kleiderschrankensemble, warum italienische Mobile als familienfreundlich gelten: Schon das beleuchtete Hauptgefäß ist üppig geratet. Darunter nimmt ein Metallschubfach feuchte Textilien auf, die Abwärme der Heizung trocknet sie. Und zusätzlich gibt's ein zweite Tür, hinter der drei hohe und tiefe Fächer Gestapeltes bergen können. Das hat Klasse.

Dieses Attribut verdient sich auch das Heckstaufach. Das wäre sogar noch besser zu nutzen, wenn die Laika-Ingenieure ihm eine zweite Klappe im Heck spendieren würden.



RM-Ladetips	Gesamtmasse	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gesamtmasse	4.200 kg	1.800 kg	3.100 kg
Masse fahrbereiter Zustand	3.360 kg	1.620 kg	1.740 kg
+ Beifahrer	75 kg	58 kg	17 kg
+ 0/2 Passagiere	150 kg	25 kg	125 kg
+ 90% Frischwasser (115 l)	104 kg	17 kg	87 kg
+ 90% Gas (2 x 11 kg)	44 kg	0 kg	44 kg
+ Boiler/Toilette/E-Kabel	17 kg	2 kg	15 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	-2/-4 kg	22/44 kg
+ 10 kg/Meter Länge	68 kg	-6 kg	74 kg
Norm Masse (2 Pers.)	3.688 kg	1.689 kg	1.999 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	512 kg	111 kg	1.101 kg
Norm-Masse (4 Pers.)	3.858 kg	1.712 kg	2.146 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	342 kg	88 kg	954 kg

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

Laika baut den Ecovip 100 auf den Iveco Daily 35C13 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 4.200 Kilogramm. Haben zwei Reisende alle Tanks gefüllt und die Staufächer nach der Beladungsnorm EN 1646-2 vollgepackt, können sie noch 512 Kilogramm einladen. Wenn zwei weitere Erwachsene mitreisen würden, könnte der Ecovip noch 342 Kilogramm aufnehmen. Die Tragkraft der Vorderachse ist jedoch nicht üppig.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Iveco-Turbo-Daily 35C13 mit 92 kW (125 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.200 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrbereit. Zustand: 3.395 kg*. Außenmaße (L x B x H): 684 x 232 x 295 cm, Radstand: 360 cm. Anhängelast: gebremst: 2.500 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwichbauweise mit 40 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 4-mm-Sperrholzunterboden, 40 mm Isolierung aus Styropor und 6-mm-Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 448 (ohne Alkoven) x 219 x 191 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Hubbett: 184 x 163 cm, L-Sitzgruppe 181 x 93 cm, Heckbett: 202 x 134 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 130 l, Frischwasser: 115 l*, Abwasser: 130 l*, Boiler: 12 l, Fäkalien: 66 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Trumatic C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 108.924 Mark.

Testwagenpreis: 117.325 Mark

REISE MOBIL Vergleichspreis:
108.924 Mark
(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

* Angaben laut Hersteller

Ansonsten aber ist es fast ebenso fein in Verarbeitung und Finish wie die Laika-Möbel im Inneren des Fahrzeugs: Sie gefallen mit fein nachbearbeiteten Softkanten und Push-Lock-Schlössern in besonders stabilen Ausführungen, und

die Klappen öffnen sich an jeweils zwei Aufstellern.

Der prüfende Blick ins Innenleben offenbart aber noch mehr: Laika leitet Frischwasser durch echte Rohre mit verschraubten Steckverbindungen. Das hält ewig und macht

Algen das Leben schwer. Elektrische Leiterbahnen verlaufen fast immer in Kabelkanälen – perfekter Schutz. Und die Gasleitungen schlängeln sich gummiummantelt durch den Wagen, sind ihrerseits mit Schellen festgemacht. Vorbildlich.

Solche Technik fördert ruhigen Schlaf. Den können die Insassen auf zwei lattengestützten Doppelbetten in Bug und Heck genießen. Beide animieren auf eigene Weise: das 134 Zentimeter schmale Heckbett, weil es so kuschelig einladend ins Eck gebaut ist; und das im Bug, weil es sich durch einen Ausziehmechanismus auf die beachtliche Breite von 163 Zentimetern bringen lässt.

Zum Wohlgefühl trägt auch das Bad bei, im Laika an der linken Wagenflanke in zwei Abteilungen hintereinander installiert: zur Wagenmitte hin der Waschraum mit Toilette, dahinter die Duschkabine, leider nur mit Vorhang und ohne Schiebetür. Von überlegtem Zuschnitt ist das Waschgeviert: gute Lüftungsmöglichkeiten durch Kurbelluke plus Fenster, beachtlich viel Platz und eine Toilette mit gleich zwei Tanks: Tank eins sitzt direkt unter der Toilette und fasst genau so viel, wie die Thetford-Kassette, die – leider – lose im Stauraum zu transportieren ist. Zusätzlich ragt neben der Toilette ein Schieber aus dem Boden. Wird er gezogen, ist die Verbindung frei zu einem Festtank von 49 Liter Volumen. Klingt kompliziert, ist aber in der Praxis eine flexible Lösung für lange Intervalle.

Zudem besaß die Riepertsche Laika-Variation noch ein üppiges Behältnis für Diesel. 130 Liter fasst der Sondertank (1.700 Mark), der Verbrauch betrug angemessene 12,75 Liter Diesel – auf diese Weise lassen sich auch lange Törns sorgenfrei absolvieren. In Kombination mit dem gefälligen Fahrerhaus und dem durchaus flink und leichtgängig zu steuernden Fahrgestell also eine durchaus gelungene Gesamtkomposition. Axel H. Lockau