



Bron: Motorhome Monthly 2002

vertaling m.b.v. Google Translate

Chris Burlace kijkt terug op de geschiedenis van Europa's grootste en meest succesvolle fabrikant van campers en caravans

De geschiedenis van Hymer als camperfabrikant gaat veertig jaar terug, waar het bedrijf zijn bestaan aan te danken heeft evenementen minstens nog eens twee jaar eerder in de laatste eeuw.

De heer Alfons Hymer (1897-1973) behaalde zijn diploma als 'Meister' in het vak van de carrosseriebouw in 1921 in Ravensburg. Hij begon zelfstandig te werken binnen zijn eigen moederbedrijf, aanvankelijk gespecialiseerd in boerenkarren, maar vervolgens bouwde hij in 1924 een werkplaats en huis in Bad Waldsee.

Na zijn huwelijk in 1925 breidde Alfons zijn activiteiten uit met autoreparaties en begon Aral-benzine te verkopen. Zijn zoon, Erwin Hymer, werd geboren in juli 1930.

Erwin Hymer studeerde werktuigbouwkunde en ging daarna werken bij vliegtuigmaatschappij Dornier in Spanje, waar hij werkte in het team dat verantwoordelijk was voor het zeer succesvolle DO27, kort start- en landingsvliegtuig.

Later nog steeds werkzaam bij Dornier verhuisde hij naar München waar hij de Dornier Delta-bubbelwagen. Eén van een reeks micro-auto's ontworpen in de jaren vijftig om goedkoop autorijden naar de markt te brengen voor de massa. Dit ongewone vierzitsontwerp (twee inzittenden naar voren en twee naar achteren gericht) werd opgepakt en gebouwd door motorfabrikant Zündapp als de 'Janus'.

In 1956 maakte Erwin Hymer een stap om zich aan te sluiten bij zijn vaders bedrijf in Bad Waldsee. Alfons Hymer had net kocht land van zijn buurman Erich Bachem om zijn werkzaamheden uit te kunnen breiden.

Bachem was niet alleen een andere man met een achtergrond in de vliegtuigindustrie - in 1944/45 had hij leiding gegeven het 'Natter'-raketonderscheppingsvliegtuigproject – maar had samen met Wolf Hirth een kleine caravan gebouwd, de Aero-Sport, in 1938.



1. Borgward Caravano 1961
2. Hymermobil 462 uit 1973 Mercedes-L206/L306
3. 660, het eerste volledig geïntegreerde model, had nog steeds een Mercedes-grille en voorruit.
4. 1974 660 met bagagerek en geheel Hymer-gezicht.

Nu had hij nieuwe ideeën voor een caravan voor eigen gebruik en had Hymer senior gevraagd om het te bouwen. Alfons gaf zijn zoon de leiding over het project en het resultaat bracht de gedachten van Erich en Erwin samen over het ontwerpen van een caravan en in niet geringe mate beïnvloed door hun vliegtuigen industriële ervaring.

Caravanning begon pas in Duitsland een grote vlucht te nemen midden jaren dertig. Na de oorlog waren er dringender zaken prioriteit en de caravanbouw kwamen maar langzaam weer tot leven. Halverwege de jaren vijftig was er sprake van een opleving. Het Hymer/Bachem-team was er snel bij. De mogelijkheden die voortkwamen uit hun eerste ontwerpoefening en prototype caravans waren in 1957 klaar, op tijd voor de Families Hymer en Bachem om hun te kunnen bekijken praktische zaken tijdens hun zomervakantie. Het Hymer familiebedrijf was klaar om een nieuwe richting in te gaan. Het zou caravans gaan bouwen en Erich Bachem zou ze op de markt brengen. Jij kan inmiddels hebben afgeleid hoe de naam voor de nieuwe merk is afgeleid - ERIch BACHem = ERIBA.

De serieproductie van de caravans begon in februari 1958. In feite bouwden de Hymer werkplaatsen de 'Puck Luxus', 'Faun Standard' en 'Faun Familia' modellen, terwijl het 'Troll Luxus' topmodel en gebaseerd op de outfit die gemaakt was voor persoonlijk gebruik van Bachem werd in eerste instantie vervaardigd door de zweefvliegtuigfabrikant Schempp-Hirth.

In de tweede helft van het jaar werd er één Eriba-caravan gebouwd per dag; het jaartotaal bedroeg 167. In 1959 productie steeg tot 455 eenheden en het duurde niet lang voordat de magie begon Er werd 1000 per jaar bereikt. Helaas, Erich Bachem kon niet meer genieten van de snelle opkomst van hem partnerschap met de Hymers; hij stierf in 1960 na een ernstige ziekte. Zijn vriend Armand F. Protzen nam het roer over hoofd van de marketingorganisatie Eriba.

Van toercaravans was de volgende logische stap voor Hymer een camper. Hoewel Westfalia de weg had geëffend voor de naoorlogse camperindustrie in Europa met hun 'Camping Box'-conversie van de Volkswagen Transporter, en waren verder gegaan met het verfijnen van hun concept er was tien jaar later nog steeds geen andere volumeproducent aanwezig Duitsland. Erwin Hymer koos voor een voertuig met iets meer conversiepotentieel dan de VW met zijn beperkte lay-out door de motor achterin.

Zijn keuze viel op de Borgward B611, een voorwiel aangedreven bestelwagen van 3,5 ton, bijna 5 meter lang en 1.95m breed. Het bood 3.5m vloerlengte, en het gebrek aan voldoende hoofdruimte zou kunnen zijn overwinnen door gebruik te maken van een uitzetdak zoals reeds gemonteerd voor de meeste Eriba caravans. De motoropties, 42 pk diesel of 60 pk benzine, presteerde meer dan voldoende in 1961.

Voor de Borgward 'Caravano' waren drie indelingen gepland. Vooraan stonden twee banken met uitzicht op een centrale tafel en



5. Vlaggenschipmodel 720 uit 1974 had een lay-out die nog steeds populair is.

6. 500/501 was gebaseerd op de Mercedes-L206D/L207.

7. De 'Engelse' Hymermobil 521, op de Bedford Blitz was erg populair - honderden verkocht in een paar weken tijd.

ombouwen tot een tweepersoonsbed; voor jongeren zou een bed kunnen zijn opgetuigd in de cabine en een dressoirunit aan de achterzijde geopend omhoog om de vierde slaapplek te vormen. Aan de achterzijde bevonden zich een gootsteen/afdruiptrek en kookplaat, een koelkast van 60 liter, kledingkast en opbergruimte voor twee personen gasflessen.

Eén indeling voorzag in een toiletcabine opklapbare wastafel, chemisch toilet en een vouwdeur naar vergroot de besloten ruimte, terwijl er ook een gaskachel was verwarming.

De plattegronden waren vergelijkbaar met die van de periode gebouwd in Groot-Brittannië en niet mijlenver verwijderd van sommigen modellen die nog steeds in de showrooms staan.

Er rolden echter slechts drie Caravano's uit de Hymer fabriek in 1961. Ongetwijfeld de keuze voor het basisvoertuig, de de juiste om technische redenen, werd een jaar of langer gemaakt eerder. Maar begin 1961 zat Borgward in de problemen ('The Motor' rapporteerde in februari '61 schulden van £ 16 miljoen) en de het bedrijf stopte met zijn activiteiten in 1962. Hymer liet zijn camper activiteiten vallen, schreef de episode af als ervaring en concentreerden hun inspanningen op de nu levendige caravanmarkt. Ze zouden pas na tien jaar terugkeren naar het camper wereldje

Gedurende de jaren zestig namen ze de productie van 'Troll' in eigen beheer, introduceerde een nieuwe 'Nova'-reeks tourings en talrijk ontwerp verbeteringen, en het opzetten van Hymer Leichtmetallbau die aluminium ladders en andere caravanonderdelen maakten.

De uitvoer gestegen naar 1500 per jaar en in 1966 verliet de 10.000ste caravan de productiehuis. In maart 1968 vond er een enorme brand plaats in de inmiddels zeer grote werkplaats. Alleen de meubelmakerij en het kantoorgebouw bleven staan. Verbazingwekkend genoeg begon een deel van de productie opnieuw na twee weken en in juni was hij weer in volle gang in nieuwbouw gebouwen die in 2000 m² extra productie ruimte voorzagen.

Hymer France SA werd in 1970 opgericht in Thann in de Elzas en verhuisde twee jaar later naar een nieuw gebouwde fabriek in vlakbij Cernay, waar het vandaag de dag nog steeds is. Met een groot deel van de caravanproductie die over de grens werd overgebracht, het werd tijd om opnieuw uit te breiden naar de camper bedrijf.

De eerste van de tweede generatie Hymer-campers werd in 1971 onthuld op de Essen Caravan Salon. 'Een droom op wielen', zo noemde de brochure het.

In werkelijkheid was de 'Hymermobil 550' een caravanopbouw die gemonteerd was op de Mercedes L 508 D, de grote Transporter bekend als de 'Düsseldorfer', als het ware een semi-integraal in de huidige terminologie. Eriba-chef Armand Proteen uitte zijn twijfels of er significante aantallen verkocht zou worden. In 1972 werden er 22 gebouwd in eerste volledige productiejaar, en meer dan honderd in totaal.



Een goedkoper model, nog steeds caravan-op chassis-stijl, was geïntroduceerd in 1973 op de voorwiel aangedreven Mercedes L206/306 – die zelf gebaseerd was op de Hanomag F20 geërfd toen Mercedes dat bedrijf overnam.

In 1973 werd Erwin Hymer ook hoofd van Hymer KG na de dood van zijn vader. Vijf jaar later was hij CEO van Eriba, dit keer na de tragische dood van Herr Protzen bij een verkeersongeval, en daarna gingen er nog twee jaar voorbij voordat hij de twee bedrijven samenbracht als Eriba-Hymer GmbH.

Vanaf het begin bouwde Hymer de campers los van de caravans en daarna toen de productie steeg, veranderde het bedrijf de productie van individuele bouw naar een echte productielijn in de jaren 1974/75 seizoen.

Volledig geïntegreerde styling arriveerde bij de eerste 660 model, hoewel het nog steeds het originele uit één stuk behield Mercedes voorruit en grille.



In 1974 de Hymer kreeg een geheel eigen gezicht, nu met een split voorruit en een getrapte daklijn vooraan met bagagerek in de stijl van hedendaagse 'campingbus'-ombouwingen. De 600 kreeg gezelschap van een vlaggenschip, de 720, de indeling van laatstgenoemde van keuken tegenoverliggende dinette, een hooggemonteerde koelkast naast de kledingkast en tegenover de wasruimte en een woon-/eetkamer achterin bekend in veel campers sinds – en door kleinere 620- en 520-modellen.

Nu was er een bereik van 5 meter tot 7,25 meter, variatie in plattegronden en

in de topmodellen meubelwerk in echt teakfineer – de mode van dit moment. De productie in 1975 bedroeg in totaal 237 eenheden en in 1977/78 hadden ze de duizend overschreden. In Duitsland Hymermobil werd synoniem voor luxe camper zoals Dormobile in Groot-Brittannië.

Hymer had het juiste moment uitgekozen om verder te gaan productie van campers. In Duitsland in 1971 slechts 701 nieuw campers werden geregistreerd. Dat cijfer was verdubbeld in 1973, waarna de markt werd getroffen door een oliecrisis, en inmiddels was het aantal nieuwe registraties tegen 79 gestegen tot 4750.

En hoewel Hymer was begonnen met topmodellen waren er snel bij om meer betaalbare bestelwagenconversies toe te voegen en dan een 'budget' A-Klasse in hun assortiment.

8. Bedoeld voor de woestijn deze fifth-wheeler. Gebouwd voor een Sjeik. 3 meter breed.

9. De 900, 8.8 metres lang, barstensvol met alle luxe en liet de invloed van de Amerikaanse RV's zien. RV=Recreation Vehicle = Camper

10. S-Class c. 1980 met een verborgen hefbed boven de cabine en het gebogen dak

11. 1980 B-Class begon met een Bedford Blitz.

12. 1983 the B-Class werd gebouwd op een Ford chassis. Deze is de 522/532.

13. Hymercamp II op basis van de Mitsubishi 1.300 werd een bewezen entree model.

14. Koning of the 'Camp' in '83 was de Op de Mercedes gebouwde 'IV' model.

15. 'Day Van' style windows for the Hymercar.

16. Hymermobil 750 werd het topmodel in '83.

17. Nieuw front Camay in 1982/83, De Eriba-Car op basis van een Renault Trafic.

Stahoogte werd bereikt door een hef dak zoals op de Eriba caravans.

18. Er werd er maar een van gemaakt. De Sensatie van de Caravan Salon 1988: De 880

19. Erwin Hymer



De bestelwagenversie van de van Hanomag afkomstige Mercedes L206 diende als basis voor de conversies. Voor het goedkopere integrale model werd de in 1976 gelanceerde 521 de basis was de Bedford Blitz (de Duitse marktversie van de Bedford CF die favoriet was bij campers in Groot-Brittanie) en dit model was ook het eerste met een neerklapbare cabine bed. De 521 was baanbrekend door comfortabele bedden te bieden voor een twee-plus-twee-indeling binnen een camper van 5 meter en was de voorloper van wat Hymer later hun 'B-Klasse' noemde. In de periode 1976-1982 zijn er 2000 van de 521's en grotere 581's gebouwd.

Voor de snel groeiende productie van campers had Hymer meer ruimte nodig en in 1976 werd de nr. 3 fabrieks-hal gebouwd, nog steeds het hoofdkantoor en de belangrijkste productie-eenheid van het bedrijf in Duitsland. Nu met drie hallen van elk 2000 m². het modellengamma zou hierdoor opnieuw kunnen worden uitgebreid. De nieuwe Mercedes 'Bremen' transporter (307/308/310) was gearriveerd en vormde de basis voor de Hymer 650.

Dit was een mijlpaalmodel, het eerste dat gebruik maakte van de 'PUAL'-constructie van Hymer. De naam is afgeleid van polyurethaan/aluminium; een sandwich van aluminium buitenkant, multiplex binnenkant over een stalen frame en met PU-schuimvulling. En met de nieuwe carrosseriestructuur kwam er een nieuwe bouwprocedure - nu werd de binneninrichting op het vloerdeel opgebouwd en daarna muren en dak toegevoegd.

Het beleid van Hymer was vanaf dag één met caravans en daarna met campers geweest functionaliteit en prijs-kwaliteitverhouding vóór pure opzichtigheid. Met de nieuwe werken echter wel de kans gehad om een nieuwe nichemarkt te exploiteren. In de tien jaar vanaf 1976 bouwden ze ongeveer honderd supervans voor de superrijken, namelijk de olierijke sjeiks van de Golfstaten. Meestal waren dit "vijfde-wielers" met een commerciële trekker die een aanhangwagen trok. Deze combinatie zou te groot zijn geweest om legaal over de Europese wegen te reizen. Het maakt niet uit, want er is ruimte genoeg in de woestijn! Ervaring met de superluxe 'sheik-mobils' was ongetwijfeld de aanleiding voor Hymer om een supermodel voor Europese en Amerikaanse kopers in de miljonairssklasse. De 900 eigenlijk 8,8 meter lang, was gebaseerd op het Mercedes LP 813 7,5 ton chassis, duidelijk zichtbaar invloeden uit de Amerikaanse camperwereld en met airconditioning en ingebouwde generator beschikte over alle luxe. De plattegronden boden twee indelingen aan de voorzijde, vijf alternatieven voor de achterzijde en een gemeenschappelijke centrale opstelling, waardoor kopers een aanzienlijke individualiteit krijgen. Gewoon een klein aantal van de 900 werd na de lancering in 1978 verkocht, maar het model legde de basis voor zowel de nieuwe S-Klasse die volgde in 1979 als de huidige S-Klasse-modellen uit 2001.

De nieuwe S-Klasse bracht een afgeronde frontale styling en een soepel gebogen, dubbelwandige vormgeving geïsoleerd GFK-dak. Technische vooruitgang omvatte onder meer kreukelzones en een crashgeteste veiligheidsgordel ophangingen in de cabine en een dubbele dinette met omklapbare voorbank zodat alle vier de inzittenden kunnen naar voren gericht zijn tijdens het reizen. Cosmetisch gezien nam het interieur aanwijzingen over van de 900, maar werd gedragen op het Mercedes 'Bremen'-chassis kon je een nieuwe 660 S-Klasse kopen voor de helft van de prijs van een 900.

In 1980 kreeg de 660 S-Klasse gezelschap van kleinere 550- en 590-modellen als het Hymer concern voortgezet met een decennium van krachtige groei en een wildgroei aan nieuwe series en modellen.

De oudere integrale modellen werden ondertussen geüpgraded en werden de nieuwe B-Klasse de Bedford Blitz maakt plaats voor de Ford Transit en vervolgens de nieuwe generatie zogenaamde 'Sevel'-chassis – Fiat Ducato, Peugeot J5 en Citroen C25 – als basis.

1980 ook zag de komst van een bestelwagenombouw met hefdak, genaamd de 'Tramp', en in 1981 de eerste alkoof campers. Aanvankelijk met de naam Eriba-Camps, werden deze laatste gebouwd door de Hymer zusterbedrijf FFB in Blankenheim en waren gebaseerd op de Transit.

De productie van de alkoofmodellen werd in '82 overgebracht naar Bad Waldsee mochten 'Hymer' in hun naam opnemen, en voor '83 was er een drietal nieuwe 'Hymercamps', I, II en III gebaseerd op respectievelijk de Transit, Mitsubishi's L 300 en de Mercedes 'Bremen'. De volgend jaar verscheen Hymercamp IV op het Fiat/Peugeot/Citroen-basischassis, inmiddels algemeen genaamd de 'Eurotransporter'. De III- en IV versies hadden een dubbele lay-out dinette en bank aan de voorkant, keuken aan de achterkant en wasruimte in de hoek - sindsdien de meest gevestigde populaire plattegrond in Europese campers.

Er kwam meer variatie met de overstap van Bedford naar Ford voor de ombouw van bestelwagens. Weg met de naam 'Tramp', die later zou worden gerecycled voor semi-geïntegreerde modellen, samen met 'Hymercar'. Voor de Ford had een omhoog bewegend dak over de volledige lengte en diepe 'foto'-zijramen favoriet in wat de Amerikanen 'Day Vans' noemen. Echter, de affaire van Hymer met de Ford uit de jaren tachtig zou van korte duur zijn, aangezien de Eurotransporter het hele assortiment van het bedrijf voor bijna alles overnam de top-S-Klasse, uitsluitend gebouwd op het chassis met het prestige van de driepuntige ster.

Omdat de PUAL-constructie in de jaren '80 en later werd toegepast op alle coach-built modellen technologie die zich qua betrouwbaarheid bewezen heeft, bood Hymer een garantie van 6 jaar tegen water penetratie voor het modeljaar 1984/85.

In de tussentijd was in 1983 de toevoeging van een nieuwe vlaggenschip van de S-Klasse en de nieuwe 750 markeerden opnieuw een primeur, want de basis was een Mercedes-chassis met dubbele achterassen (nog steeds achterwielaandrijving).

En nieuw van de Fransen fabriek voor '82/'83 waren de Eribacar en Eribajet op Renault Trafic-chassis; de voormalige was een semi-integraal model met stahoogte aangevuld met een hefdak achteraan stijl van Eriba caravans en deze laatste een volledig geïntegreerde creatie.

Hymer's sensatie voor de Caravan Salon van 1986 was een ander superluxueus gigantisch model, de 880. Stylingwijzigingen ten opzichte van de S-Klasse zagen het woord 'Hymer' nu als een uitsparing en luchtinlaat in het voorpaneel, een nieuw GVK-achterpaneel en afgeronde GVK-rokdelen. Externe verfraaiing werd ruimschoots geëvenaard door de luxe van het interieur en het model trok onbepert bewondering maar geen kopers, het was gewoon te duur om te produceren.

Erwin Hymer gebruikte de 880 een tijdje als zijn persoonlijke camper. De naamuitsnede

werd overgenomen bij de externe restyling in 1987 - en blijft zelfs nu nog een blijvend kenmerk - toen Hymers zijn grenzen aflegde crème-bruine kleurstelling en kreeg de 'Playa Metallic' wit/grijs/zilver. De 880 was een model zijn tijd vooruit, maar nu is de tijd gekomen voor enkele van zijn ideeën, die kunnen worden onderscheiden in bepaalde kenmerken van de huidige S-Klasse.

Een leemte in het assortiment van Hymer werd in 1987 opgevuld met de eerste echte semi-geïntegreerde 'Tramp'-modellen op de Fiat Ducato. Het 'Hymer Quartet' is compleet, zo luidt de reclame van het gezelschap - buscamper, alkoven, semi-integraal en integraal. In hetzelfde jaar een nieuw vlaggenschip model gelanceerd, de S-Klasse 700 7,2 meter op de Mercedes 410 D en met een vaste, dwars bed achter. Klanten, die de routine van het verschuiven van kussens voor het slapengaan beu waren, waren dat ook veeleisende speciale slaapvertrekken. Hymer ging verder en gaf ze ook een eigen badkamer badkamer - de nieuwe indeling van de B-654 en de S-670 biedt een tweepersoonsbed in de lengte met douche, toilet en wastafel ernaast werd een blijvende favoriet op het vasteland en heeft recentelijk zijn weg gevonden naar Britse ontwerpen.

De jaren tachtig waren voor Hymer een zeer succesvolle periode met een omzet van ruim 25.000 exemplaren campers en circa 85.000 caravans en in het boekjaar 1989/90 camper de productie was voor het eerst boven de 5000 gekomen. De fabrikant uit Bad Waldsee versterkte de onderkant van het assortiment met de compacte (4,62 m) en zeer scherp geprijsde Hymercamp 46 op de Fiat Talento, een miniatuurversie van de Ducato, met 3 slaappleatsen of twee plus tweetjes accommodatie en nog steeds alle benodigdheden voor toeren het hele jaar door. Er zou nog beter komen, de Duitse campermarkt bereikte in 1991 een hoogtepunt met 21.688 nieuwe registraties en dat jaar Hymer bouwde 5882 in Bad Waldsee en nog eens 500 campers in hun fabriek in Cernay.

1990 was een jaar van eer voor de firma Hymer en ook voor Erwin Hymer persoonlijk het jaar waarin de status van de Vennootschap zou worden gewijzigd. Ten eerste is Duitsland toonaangevend campermagazine 'promobil' had een systeem ingesteld voor 'Kampeewagen van het jaar' prijzen op basis van de stemmen van de lezers. De B-Klasse-modellen van Hymer behaalden overtuigende overwinningen in hun categorieën - en zijn dat tot op de dag van vandaag blijven doen. Op de Essen Caravansalon Erwin Hymer, die ruim twaalf jaar in dienst was geweest als voorzitter van het Verband Deutscher Wohnwagen Hersteller (Vereniging van Duitse Caravanbouwers), werd genoemd als de eerste erevoorzitter van de vereniging, zoals hij op 60-jarige leeftijd aankondigde dat hij dat was minder actief zal zijn in de dagelijkse bedrijfsvoering van zijn bedrijven.

Nu zou Hymer GmbH Hymer AG worden, dat als naamloze vennootschap werd omarmd de merken Hymer, Eriba en Hymer France. De heer Hymer behield een meerderheidsbelang in het bedrijf en hield als bestuursvoorzitter de handen stevig aan de teugels. Hans-Jürgen Burkert werd benoemd tot algemeen directeur.

Al in eigen handen van Erwin Hymer caravan- en camperbedrijven Dethleffs en TEC en kort daarna nam hij LMC over. Sinds 1990 Bürstner en Niesmann + Bischoff worden in de Hymer-groep gebracht, terwijl ze als laatste Het jaar daarop nam het bedrijf een controlerend belang in Laika in Italië.

Voor 1991 verving Hymer het traditionele met teak afgewerkte schrijnwerk in een aantal Hymermobils.

Het nieuwe 'Time-Line'-meubilair werd gekenmerkt door elegant omlijste lockerdeuren en meer afgeronde lijnen en een lichte kleurafwerking met eerder een parelmoereffect, viel niet in de smaak bij de conformistische kopers van het merk, maar het jaar daarop werd de combinatie van Time Line-styling met Kenmerken zoals rolluikdeuren en een nieuwe kersenhouten afwerking werden met veel lof ontvangen. Ondertussen werd in Frankrijk het assortiment Eribacar-modellen uitgebreid door het aanbieden van de 'Eurotransporter' chassis als alternatief voor de Renault en binnenkort verder uit te breiden

De productie van campers in Cernay was de alkoof Hymercamp 49 op de Transit. Dit model genoot een succesvolle run op zowel de Franse als de Scandinavische markt en was daarbij zeldzaam tijd om een badkamer met aparte douchecabine aan te bieden. Na de euforie rond de camper uit 1991 zorgden de cijfers voor '92 voor een scherpe teruggang. Hymer, ging echter door met nieuwe Hymercars op de Ducato-bestelwagen. Helder en modern met rood plastic randen aan hun kastenwerk, 'Fantasy' zorgde voor degenen die opslagruimte wilden 'Magie' voor kopers die een toiletruimte eisen. In '93 Hymervan op de compacte 13 1/2 ft lang Fiat Talento creëerde een just-for-two maar compleet pakket. Dergelijke 'starter'-modellen waren dat misschien wel een verstandige zet, aangezien het aantal nieuwe registraties en de productie tot 1995/96 bleef dalen.

1993 was het jaar waarin de ADAC hun beroemde



1. De eerste Hymertramps verscheen in 1987



2. Hymermobil S-Class 700 nam de styling over van de reus 880 inclusief de Hymer Gril uitsnede



3. 1991, tijd om het 'Time-Line' interieur te testen



4. 1992 Hymercar paar Magic (links) and Fantasy 1993

crashtests uitvoerde met een kleine coachbuilt camper. Fopspenen die alleen worden beschermd door heupgordels, of niet zijn voorzien van adequate veiligheidsgordels hoofdsteunen, liep ernstige 'verwondingen' op. Hymer, die eerder een optionele 'veiligheid' had aangeboden pack' inclusief een 3-puntsgordel voor de buitenzitplaats van de dinette, gereageerd op de Caravan Salon met een opengewerkte Hymermobil met twee driepuntsgordels en vier hoofdsteunen standaard. En geen gedoe met nieuwe modellen dit jaar. In plaats daarvan lanceerde het bedrijf de 'Hymercard' om hun klanten een scala aan diensten en privileges te bieden. Rustige tijden op de campermarkt betekenden niet dat er achter de schermen niets gebeurde. Hymers ontwerpers en constructeurs waren druk bezig met de voorbereidingen voor de komst begin 1994 van een nieuwe 'Eurotransporter', die de grootste modelveranderingen ooit in de wereld zou vergen geschiedenis van het bedrijf. Veranderingen in de afmetingen van de nieuwe basisvoertuigen zorgden ervoor dat er carrosserieën ontstonden en meubels moeten veranderen. De kans werd aangegrepen om ruimere zitplaatsen te bieden, meer opslagruimte en beter uitgeruste keukens, op de alkoof grotere Lutons. Externe veranderingen zag de nieuwe generatie Hymers met gladde witte buitenkant en nieuwe graphics. Voor de B-Klasse er was een nieuw gezicht, en zonder de Hymer-uitsparing in de grille, maar voor het eerst. Er werden drie ruitenwissers gemonteerd om de uitgestrektheid van de grote voorruit schoon te vegen.

Aan de voorkant van de bestelwagen bleef alleen de 'Magic' in het programma, nog steeds met dezelfde plattegrond maar nu ruimer dankzij de grotere afmetingen van het basisvoertuig. In de zomer van '94 Slecht Waldsee zorgde voor een verrassing met een nieuwe modellenreeks tussen de B- en S-Klasse. E-Klasse combineerde een Fiat-rijkop met een laag Al-Ko-chassis. De voorkant was meer afgerond en weer terug in design naar de eenheid met de zijkanten, werd de Hymer-uitsparing hersteld en de iets opstaande combinaties van de vier koplampen introduceerden de eerste Hymer met een 'smiley'-look. E-klasse geleverd met een GVK-dak en verlijmd aan de zijwanden; de gelijmde constructie van het nieuwe model was een ontwikkeling van technologie die voor het eerst werd gebruikt in de 880, die te duur was om te verkopen. In het stijlvolle GFK-achterpaneel was een opklapbaar fietsenrek verwerkt.

De nieuwe E-Klasse was met vijf modellen van 5,7 tot 7,7 meter resoluut gericht op de tweepersoonsslaapbank. markt. Zo was er de 'bar'-zitgroep met vrijdragende tafel, allemaal voorzien van een volledig uitgeruste zitgroep aparte douchecabine of douchegedeelte in de wasruimte, keukens hadden een nieuwe elegantie en de drie grootste modellen hadden een vaste bedindeling achterin.



5.The B-Class 544, always a favourite, in its 1993 livery



6.1994 the year of the new 'Eurotransporter' aid a new look for the Hymercamps



7 .Between B- and S-Classes in '94 came the E-Class with new construction technology.



8.Compact but complete, the 494 gave birth to the new Swing series.



9. Keuken van de S-klasse 1995 met ronde elementen



10. 1995 en een speciale 544 alkoof model ter viering van de 50,000th Hymer camper



11. klassieke B-klasse model op een-Mercedes chassis samengevoegd tot de Star-Line in 1996



12. Nieuwe modellen voor de B-Klasse in '97 met de plissé schuif gordijntjes ter verduistering



13. S-660 is het top model voor het 1998/99 programma



14. Hymercamp Swing 524 is typisch voor de karen 90 modellen met een verhoogd bed boven de 'garage' voor de stalling van fietsen etc.

Mercedes dwong begin 1995 nog meer veranderingen af aan de camperfabrikanten met de lancering van hun nieuwe 'Sprinter', die het assortiment van de inmiddels nogal gedateerde modellen verving en uitbreidde 'Bremen'-commercial. Hymer's huiswerk voor het nieuwe chassis met de driepuntige ster had er is al gedaan bij het creëren van de E-Klasse en de nieuwkomers van de S-Klasse de Caravan Salon verschilde dat jaar alleen in de fijne details van hun stijl.

Binnen, klanten met S-Klasse koopkracht gevonden specificatie-upgrades en extra luxe. Opvallend was de S-520 met ronde tafel eet-zitgroep. De Tramp-modellen die eind jaren tachtig werden geïntroduceerd, waren nauwe klonen van de Hymercamps, maar zonder de Luton. Voor '95 werd de semi-geïntegreerde Hymer herboren als de Hymertramp-broer of zus van de nieuwe E- en S-Klasse, die hun carrosserieconstructietechnologie delen met minder prominente, slankere, onopvallende frontlijst die ook de basis van Fiat/Al-Ko deelt de 'E'. Maar als Hymer zich met zijn geïntegreerde en semi-geïntegreerde modellen op de markt zou bewegen er was bezorgdheid over hun concurrentiepositie aan de budgetkant van de prijslijst. Naast de daling van de verkoop had de goedkope Italiaanse import een aanzienlijke opmars gemaakt de Duitse en andere Europese markten. Hymer reageerde met de Hymercamp Swing 494, een snorhaar van vijf meter en op de 1.9 turbodiesel Fiat Ducato 10. Die volgde in de wielsporen van de eerdere Camp 46 op de Talento en zowel de naam 'Swing' als de

Het schrijnwerk was afgeleid van de Nova Swing caravan uit Cernay, waar de 494 stond aanvankelijk ook gebouwd.

Vergeleken met de bestaande Hymercamps is het nieuwe model qua stijl en stijl vereenvoudigd specificatie maar nog steeds met alle benodigdheden -ruimte- en waterverwarming, cassettetoilet, tweede batterij enz. - en zeer scherp geprijsd.

In 1995 werd de 50.000ste Hymer-camper geproduceerd en dit werd gevierd met de lancering een 'Jubileum'-versie van de Hymercamp 544, eveneens met een uitgekledde specificatie zoals de 494 en

verkocht voor ongeveer 12.000 DM minder dan het reguliere model. Dit is al in Swing-stijl uitgevoerd 544 werd al snel opgenomen in een snelgroeïende Swing-serie die parallel zou draaien met de Hymercamps opgericht.

Hard werken in Bad Waldsee in 1994/95 om bestaande modellen te upgraden en nieuwe te introduceren bracht zijn beloning in de 'Reisemobile des Jahres' van 1995, toen Hymers twee eerste plaatsen en drie seconden in de resultatentabellen gepubliceerd in 'promobil'. Herkenning van uitmuntendheid kwam dat jaar ook met de toekenning aan Hymer van hun ISO 9001-certificaat waren de eersten in de Duitse camper- en caravanindustrie die voor de onderscheiding in aanmerking kwamen.

In 1996 nam Hymer Niesmann + Bischoff over, de prestigieuze constructeur die er een paar had jaren eerder gevallen voor Fleetwood of America. Zware investeringen in een nieuwe greenfield-fabriek en het nieuwe 'Flair'-assortiment had de Amerikanen alleen maar met een groot tekort beloond. Hymer nam op een programma van modellen uit de hogere middenklasse en superluxe en het duurde niet lang voordat dit werd uitgebreid omzet, iets wat de professionals uit Bad Waldsee met al hun overnames leken te lukken. Terug op de basis stonden de zaken intussen niet stil. De B-Klasse werd opnieuw bekleed in een nieuwe, vlotte uitvoering aluminium buitenhuid in plaats van de vorige hamerslagafwerking en voorzien van een allround pakket van verbeteringen. Er zijn twee nieuwe series gestart. De geïntegreerde 'Star-Line' set B-Klasse stijl carrosserieën op het Mercedes Sprinter-chassis, twee modellen aanvankelijk later uitgebreid tot vier, en de Sprinter had ook een nieuw cabover-model, de 'Hymercamp Star-Line 640'. Nu heeft het Hymer-programma een model dat geschikt was voor 99 van de 100 kopers van een alkoof camper.

De B-Klasse was in 1997 het middelpunt van de belangstelling en een externe herwerking maakte daar een sprong in misschien wel een voorsprong op zijn E- en S-Klasse-stablemates op het gebied van stijl. De afgeronde voorkant met dubbele koplampen en de gebogen schuine streep van de luchtinlaat in de bumper/spoiler accentueerden de 'smiley'-look voor het eerst gezien bij de E-Klasse. Soortgelijke opwaartse styling als de achterbumper en de de zwaai van de rok die over de wielkasten liep, zette het ronde thema voort. En weg was het platte dak dat over de cabine naar beneden zakt, op zijn plaats een ronde dakkap (verrassend genoeg een aluminium sandwichcomposiet, niet GVK).

Bij de nieuwe B-serie worden negen indelingsmogelijkheden geboden, waarbij het meubilair nu in licht perenhout is uitgevoerd decor, nieuwe ramen en vouwgordijnen (waarvan twee slim gemonteerd om rond te sluiten de gebogen voorruit). Intern is echter het piéce de weerstand de nieuwe toiletruimte waarbij het paneel met de wastafel en de spiegel zo is opgesteld dat deze naar het toilet scharniert, waardoor er een speciale en overzichtelijke doucheruimte. Dit 'Vario'-systeem zou zich naar andere verspreiden Hymer-modellen die anders geen ruimte zouden kunnen vinden voor een aparte douchecabine. Eén 'oude' Het B-Klasse-model mocht echter eeuwig in het programma van het bedrijf blijven: favoriet de 544, vormgegeven als 'B-Klasse Classic', en sinds hij vergezeld wordt door de B-584, biedt hij betaalbare toegang tot de wereld van de geïntegreerde Hymermobil.

In 1998 werd op de Hymercamps de nieuwe B-Klasse-verlijmde constructie toegepast, die in de

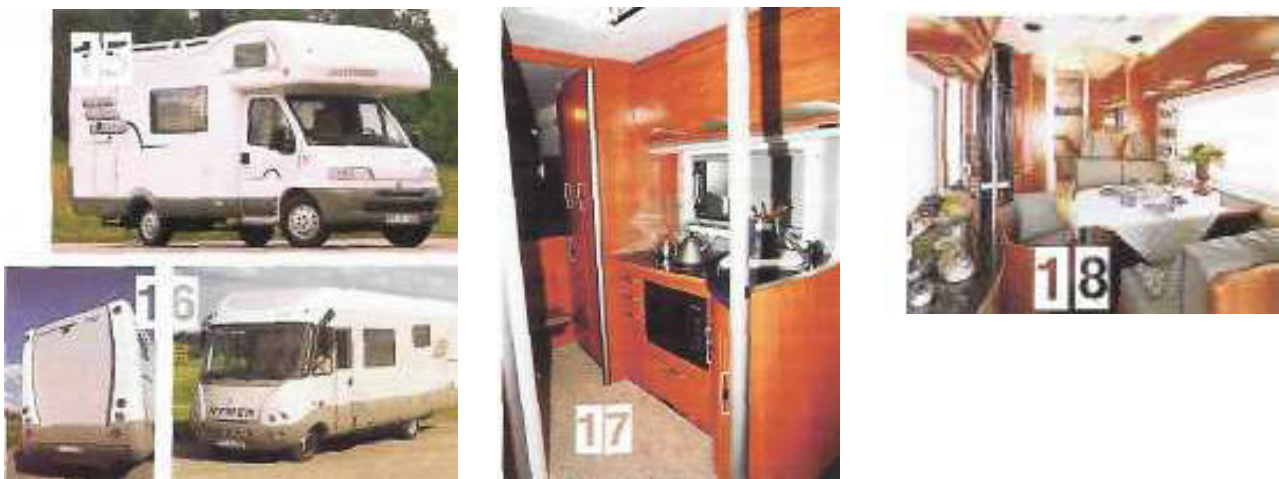
proces, kreeg een nieuwe halfronde alkoof die uitzonderlijke slaapruijme biedt en waardoor er ook een groot visueel verschil ontstaat tussen hen en hun budgetgeprijsde Swing broers. Een soortgelijke herschikking van de Hymertramps met de B-Klasse in plaats van de E-/S-modellen bracht deze semi-geïntegreerde modellen naar een betaalbaarder terrein.

Na de recente vloedgolf aan nieuwe en herziene modellen leek 1999 een relatief rustig jaar, hoewel er onder het schijnbaar stille water bij Bad Waldsee veel activiteit ontstond modellen voor het nieuwe millennium. De Swing-serie, nu acht in getal, had zijn hamer afwerking vervangen door een gladde buitenkant plus verbeteringen aan de specificaties met weinig verandering prijzen.

De Hymercar werd stopgezet en de E-Klasse ging op in de B-Klasse. Een jaar later werd ook de Tramp beëindigd, een logische zet als de overname van Bürstner in 1998 had een toonaangevende fabrikant van semi-geïntegreerde campers in de Hymer-groep gebracht. Bij de '99 Caravan Salon 'Hymer-rent' werd onthuld, waardoor Hymer vanaf het begin een grote kracht werd camperverhuur met honderden voertuigen bij ongeveer vijftig dealers. De eerste van de stappen richting het millennium was 'Project Mozart', waar topgeheim mee werd gewerkt ontwerpers en constructeurs hebben ruim twee jaar lang gezwogd om een nieuwe S-Klasse te creëren bereik. Het nieuwe trio paradeerde voor het eerst op de Salon van Düsseldorf 2000 en reed op de Mercedes Sprinter 416/419 (4,6/4,9 ton) met 6 versnellingen 'Sprintshift' automaat. De S- 650, S-740 en S-820 waren respectievelijk 6,6, 7,5 en 8,2 meter lang en geschikt voor complementeert van twee tot vier, afhankelijk van de lay-out. De nieuwe S-Klasse is gebaseerd op een concept met vier ruimtes: rijgedeelte, woon-/eetgedeelte, functionele ruimte en slaapgelegenheid. Alle modellen delen een gemeenschappelijke cabine met stoelen draaibaar en wordt zo een integraal onderdeel van de lounge, waarvoor zes optionele indelingen mogelijk zijn. A module gemeenschappelijke functies biedt keuken-, wasruimte- en garderobefaciliteiten. Bedden in de De S-650 moet worden geleverd door ombouw van een dinette/bank en/of een neerklapbare cabine bed. S-740 en S-820 hebben bovendien respectievelijk een vast

eenpersoonsbed en een vast tweepersoonsbed boven een 'garage' aan de achterkant waar outdoorspullen, fietsen enz. kunnen worden ondergebracht. Te midden van een overvloed aan innovaties

en nieuwe ideeën in het nieuwste vlaggenschipassortiment van Hymer zijn dubbele vloeren en een driewegverwarming systeem. De eerste voegt slechts 20 cm toe aan de hoogte van het Mercedes-chassis tanks, leidingen en kabels plus het reservewiel en bieden veel nuttige opbergruimte toegankelijk via externe luiken. De verwarming 'Hymer Combi' bestaat uit vloerverwarming met warm water verwarming, een blaasluchtsysteem voor snelle opwarming en een aparte blaasluchtverwarming voor de cabine gebied tijdens het rijden.



15. Halfronde styling voor Hymercamps in '98 vergroot de slaapkamer op de bovenverdieping

16. Nieuwe S-Klasse met stijl die past bij een nieuw millennium – en ook van achteren opvallend.

17 Keuken in de 'functionele ruimte' die alle nieuwe S-Klassen gemeen hebben

18. Nieuwe S-Klasse met 'Studio' lounge-optie van dinette en dressoir

De S-modellen laten in hun keuken niet alleen ruimte over voor een oven of magnetron, maar ook voor een compacte vaatwasser en natuurlijk beschikken ze over de Electrolux koel-/vriescombinatie van 135 liter automatische energieselectie. De wasruimte, met aparte douche, is voorzien van een designwastafel Corian-en-glas, terwijl 'kolom'-lampen een designkenmerk zijn van de verfijnde camper verlichting arrangementen. Dergelijke details verplaatsen deze Hymers naar nieuw terrein, het uitdagen van de op bestelling gemaakte modellen van gespecialiseerde constructeurs. En ook Hymer-klienten kunnen genieten van een ruime keuze in hun nieuwe S-Klasse. De zes lounge-opties bieden combinaties van conventionele dubbele dinettes, banken en enkele draaistoelen; rond of ovaal tafels op veelzijdige bevestigingen en met verlengstukken en zelfs een dressoir/bureau met vrijstaande vrijstaande stoel. Drie

modellen, zes lounge-indelingen en zes stofferingkeuzes zorgen voor een grote mate van individualiteit in dit Hymer-trio, die zowel technisch als stilistisch gezien liggen ze ver voor op elk vorig model met een Hymer-badge. Prioriteit geven aan 'Project Mozart' betekende niet dat andere delen van het Hymer-assortiment werden verwaarloosd. Beide Hymercamps en B-Klasse zijn het jaar 2001 ingegaan met dubbele vloeren, zij het zonder enige verandering uiterlijk, toename in lengte of gewicht, of verlies van bodemvrijheid. Het wonder is

Dit wordt bereikt door het gebruik van een laag Al-Ko-chassis, speciaal ontwikkeld voor Hymer, samen met de nieuwe kunststof, dubbelwandig en geïsoleerde 'Duofloor', waarvoor patent is aangevraagd, ook biedt uitstekende bescherming aan de onderkant. Inmiddels is de B-Star-Line, voorheen gebaseerd op de oude carrosserie in B-Classic-stijl en een ouder ontwerp van het kastwerk kregen de ronde carrosserie van de volledige B-Klasse en ook het nieuwste meubilair. Daarmee werd de inmiddels vierkoppige serie op de Sprinter naar een hoger niveau getild in een nieuw slot, qua prijs, tussen de B-Klasse en de nieuwe S-Klasse. Voor 2001 de slechte De Waldsee-fabriek vermeldt dertig basismodellen, maar dan met alle verschillende plattegrondopties strekt zich uit tot negenenzestig. Cernay bouwt vier Eriba-Cars, twee Tramp Swings en een paar geïntegreerde modellen gebaseerd op de Renault Master. De keuze groeit met chassisopties, verschillende motoren en alternatieve bekledingen... er is iets om negenennegentig tevreden te stellen elke honderd potentiële kopers.

Sinds zijn intrede in de vrijetijdsvoertuigenbranche, de combinatie caravan en camper de productie van de Duitse en Franse fabrieken van Hymer bedraagt meer dan 200.000, waarvan ongeveer 75.000 waren gemotoriseerde outfits. Wat is de reden voor dat succes, voor het klimmen naar nummer 1 in Europa? Het heeft veel te maken met de bedrijfsfilosofie van Erwin Hymer. Werken voor succes vandaag als de zekere basis voor morgen. Het juiste product op de markt brengen bij de juiste moment en de juiste prijs. Zijn onderneming en haar werknemers behandelen als familie. En een sleutel is de factor bij het creëren van dat 'juiste product' om klanten te winnen is zeker dat de heer Hymer niet alleen een maker van campers maar ook een fervent gebruiker.