

# PRESSEINFORMASJON

Isny, juli 2021

## Kort versjon

**E.HOME Alpen Challenge: vellykket praktisk test for den første elektrisk drevne campingvognen**

**For å muliggjøre turer med campingvogner uten tap av rekkevidde, har campingvogn- og bobilprodusenten Dethleffs i samarbeid med Erwin Hymer Group og ZF utviklet den elektrisk drevne E.HOME campingvognen. I en utfordrende campingvogntur gjennom Alpene har prosjektpartnerne nå demonstrert den praktiske funksjonaliteten til E.HOME-konseptet med en prototype.**

Hver campingvognentusiast som har tatt turen over Alpene vet dette: Vekten og den økte luftmotstanden til campingvognen øker drivstofforbruket enormt. Ved elbiler, kan rekkevidden raskt reduseres til halvparten eller enda mindre med en campingvogn. I 2018 presenterte Dethleffs, sammen med prosjektpartnerne Erwin Hymer Group og ZF Friedrichshafen AG, for første gang en mulig løsning: prototypen til en campingvogn med egen elektrisk fremdrift, E.HOME campingvognen. Med E.HOME Alpen-Challenge ønsket prosjektpartnerne å bevise på en 386 kilometer lang rute over Alpene, som er populær blant campingvognentusiaster at den elektriske fremdriften av tilhengeren kan kompensere for det høyere energiforbruket forårsaket av tilhengerdriften og at slepekjøretøyet også kan oppnå vanlig rekkevidde med en campingvogn på slep.

Ruten fører fra Dethleffs fabrikkområde i Isny i Allgäu over Fernpass-veien og deretter på motorveiene A12 og A13 forbi Innsbruck over Brennerpasset. I Italia går det videre på A22 via Bolzano og Trient til Riva ved den nordlige siden av Gardasjøen. Ved starten tidlig om morgenen, er batteriene til slepekjøretøyet og tilhengeren fulladet. Selv etter de første kilometerne mot Fernpass blir det tydelig at den elektrisk drevne campingvognen har en positiv effekt ikke bare på rekkevidden, men også på kjøreopplevelsen og kjøresikkerheten. Akselerasjon som et solo-kjøretøy, stabil i svinger takket være det lave tyngdepunktet og

# PRESSEINFORMASJON

sikker stabilitet på rette strekninger, siden kombinasjonen av kjøretøy og tilhenger forblir strukket selv når du kjører i nedoverbakke, og ikke bare øker sikkerheten følbart, men faktisk målbart.

Den helelektriske kombinasjonen kjører i 80 til 84 km/t på motorveien og har en total gjennomsnittshastighet på 62,3 km/t på veien sørover. Ved Brennerpasset, 200 kilometer etter start og 180 kilometer fra mål, er begge batteriene fortsatt mer enn 50 prosent ladet. Sterk motvind bremser ikke bare E.HOME campingvognkombinasjonen på vei, men også optimismen i teamet. Fører motvinden til høyere energiforbruk? Vil den gjenværende energien være nok til å nå målet?

Etter 6 timer og 12 minutter og 386 kilometer med krevende alpinpassasje når E.HOME campingvognkombinasjonen sentrum av Riva ved Gardasjøen. – og det uten å måtte lade en eneste gang underveis. I motsetning: Ladenivåindikatoren viser til og med litt gjenværende energi i batteriene til begge kjøretøyene. Det totale resultatet: 82 kWh energi brukt av slepekjøretøyet og 74 kWh av E.HOME campingvognen. Og smilende ansikter fra utviklingsingeniørene til prosjektpartnerne Dethleffs, Erwin Hymer Group og ZF.

E.HOME Alpen-Challenge har således gitt beviset: E.HOME campingvognen hever reisen med en bobiltilhenger til et helt nytt nivå. Takket være E.HOME campingvognen er campingvognturer med elektrisk slepekjøretøy ikke bare ubegrenset mulig, de gir også ubegrenset kjøre glede med maksimal sikkerhet.

Dethleffs administrerende direktør Alexander Leopold: «Selv om det fortsatt finnes hindringer som må overvinnes før den er klar for serieproduksjon og godkjenning – er E.HOME campingvognen utviklet av Dethleffs, Erwin Hymer Group og ZF allerede i dag en praktisk og fremtidsrettet løsning for miljøbevisst og økonomisk fornuftig bruk av campingvogner for alle. Dette betyr at Dethleffs igjen oppfyller kravet som campingvognpioner.»

# PRESSEINFORMASJON

[Lang versjon](#)

**E.HOME Alpen-Challenge: vellykket praktisk test for den første elektrisk drevne campingvognen**

**Elektriske kjøretøy er hittil ikke et alternativ for campingvognentusiaster. På grunn av det ekstra energibehovet reduserer sleping av en bobiltilhenger rekkevidden til et batteridrevet slepekjøretøy til mindre enn halvparten, avhengig av topografien. Den elektrisk drevne E.HOME campingvognen, som Dethleffs har utviklet i samarbeid med Erwin Hymer Group og ZF, gir en løsning. I en utfordrende campingvogntur gjennom Alpene har prosjektpartnerne nå demonstrert den praktiske funksjonaliteten til E.HOME-konseptet med en prototype.**

Hver campingvognentusiast som har tatt turen over Alpene vet dette: Vekten og den økte luftmotstanden til campingvognen øker drivstofforbruket enormt. Selv om dette bare har en liten innvirkning på reiseplanleggingen for et slepekjøretøy med forbrenningsmotor, takket være det tette nettverket av bensinstasjoner over hele Europa, når et batteridrevet elektrisk kjøretøy raskt sine grenser på en slik tur. Praktiske tester fra flere fagtidsskrifter har bevist: Selv når du kjører i mindre bratt terreng, kan rekkevidden til en elektrisk SUV – bare disse er for øyeblikket tilgjengelig med tilhengerkobling og typiske slepevekter for campingvogner – med bobiltilhenger raskt halvert. Ved en tur over alpinpassasjer, også noen ganger mer.

## **E.HOME Alpen Challenge – Dethleffs ønsker bevissthet**

«Rekkevidden til de aktuelle elektriske kjøretøyene og den nåværende tilstanden til den europeiske ladeinfrastrukturen er utformet for solo-drift, men tar ikke hensyn til kravene til tilhengerdrift, for eksempel med en campingvogn», forklarer Dethleffs administrerende direktør Alexander Leopold. «Dethleffs har alltid sett på seg selv som en pioner innen campingvogner. Derfor anerkjente vi utfordringene med elektromobilitet allerede tidlig, og sammen med

# PRESSEINFORMASJON

samarbeidspartnere utvikler vi løsninger som også vil gjøre denne individuelle formen for reise mulig i fremtiden.»

«E.HOME campingvognen er en attraktiv applikasjon som vi støtter med vår erfaring og vår portefølje for elektrifisering av alle kjøretøytyper», fullfører Stephan von Schuckmann, ZF-styremedlem ansvarlig for elektrifiserte drivteknologier. «Det passer til vårt motto 'we electrify everything'. I tillegg er den elektriske tilhengeren også en applikasjon der vi virkelig kan benytte oss av hele vår kompetanse innen systemintegrasjon og helhetlige e-drivløsninger for å oppnå større effektivitet og dermed større rekkevidde.»

I 2018 presenterte campingvognprodusenten Dethleffs sammen med prosjektpartnerne Erwin Hymer Group og ZF Friedrichshafen AG for første gang en mulig løsning: prototypen til en campingvogn med egen elektrisk fremdrift, E.HOME campingvognen.

Etter mange tester og optimaliseringer har Dethleffs nå akseptert den ultimate utfordringen med en videreutviklet prototype av E.HOME campingvognen: E.HOME Alpen Challenge. På en rute som er populær blant campingvognentusiaster med en lengde på 386 kilometer fra Allgäu via Brennerpasset til Gardasjøen, skal E.HOME-campingvognen bevise at den elektriske fremdriften av tilhengeren kan kompensere for det høyere energiforbruket forårsaket av tilhengerdriften, slik at slepekjøretøyet også oppnår vanlig rekkevidde med campingvognen på slep.

## **Utfordrende rute**

Fra Dethleffs fabrikkområde i Isny i Allgäu fører ruten til E.HOME Alpen Challenge først til Füssen, på den østerrikske siden over Fernpass-veien til Inntal og deretter på motorveiene A12 og A13-forbi Innsbruck via Brennerpasset. I Italia går det videre på A22 via Bolzano og Trient til Riva ved den nordlige siden av Gardasjøen.

Utstyrt med mange måleinstrumenter for å analysere de rundt 800 registrerte signalene og kjøredataene, dra slepekjøretøyet og E.HOME campingvognen av

# PRESSEINFORMASJON

gårde tidlig på morgenen fra Dethleffs-fabrikken i Isnyi Allgäu. Instrumentene viser ladetilstanden til batteriene: 99 prosent ved campingvognen, 96,4 prosent ved slepekjøretøyet. 386 kilometer og rundt seks timers kjøring venter på E.HOME Alpen-Challenge-teamet.

Forventningen, men også spenningen blant de involverte, er stor, ettersom tre års utviklingsarbeid har gått inn i prosjektet, som nå blir testet. Ruten til Riva ville vært en utfordring for slepekjøretøyet selv uten tilhenger, siden produsenten oppgir rekkevidden for den valgte Audi e-tron med rundt 393 kilometer (WLTP), kun syv kilometer mer enn den nødvendig avstanden – og det i solo-drift. Likevel er Udo Gillich, prosjektleder for E.HOME prosjektet hos ZF, overbevist: «Vi har forberedt oss utmerket og fullført mange representative turer på forhånd. I følge våre beregninger og våre erfaringer skal det gå.»

## **Mer kjøresikkerhet gjennom drevet**

Allerede ved de første kilometerne mot Fernpass viser det seg at den elektrisk drevne campingvognen ikke bare påvirker reisen når det gjelder rekkevidde, men også når det gjelder kjøreopplevelse og kjøresikkerhet, som ZF-utviklingsingeniør Emanuel Pfiffner, som under E.HOME Alpine Challenge sitter bak rattet, forklarer: «I motsetning til en konvensjonell kombinasjon føler du veldig lite av belastningen fra tilhengeren. Når du akselererer, for eksempel når du kjører på motorveien, trenger ikke slepekjøretøyet å sette tilhengermassen i bevegelse, og takket være kjørestøtten oppfører den seg nesten som et solo-kjøretøy. Men selv når du kjører normalt, er E.HOME-kombinasjonen mye mer stabil og tryggere å kjøre, ikke bare på grunn av det lave tyngdepunktet, men også på grunn av drevet. Og når du kjører i nedoverbakke eller når du bremses, kjører ikke tilhengeren lenger på, siden systemet automatisk strekker kombinasjonen og dermed sørger for mye bedre kjøresikkerhet. Og det er ikke bare følbart, men faktisk målbart.»

Med en gjennomsnittshastighet på 62,3 km/t går det delvis på motorveier, delvis på landeveier. På deler av motorveien er den gjennomsnittlige kjørte

# PRESSEINFORMASJON

hastigheten mellom 80 og 84 km/t – verdier som ellers er vanlig i praksis. Etter 100 kilometer når vi Fernpass – litt mer enn en fjerdedel av ruten. Tilsvarende viser ladenivåene 76,7 prosent for E.HOME campingvognen og 71,2 prosent for slepekjøretøyet. Det er faktisk ingen tegn på ekstra belastning eller redusert rekkevidde forårsaket av tilhengeren. Så langt stemmer ingeniørenes prognoser.

Enda bedre: Ved Brennerpasset, 200 kilometer etter start og 180 kilometer fra mål, er begge batteriene fortsatt mer enn 50 prosent ladet til tross for mer enn 30 kilometer kontinuerlig stigning. Ikke desto mindre vokser spenningen i teamet, for fra Brenner Pass må E.HOME campingvognkombinasjonen stå imot sterk motvind, noe som ødelegger hele fordelen med lengre nedoverbakke til Bolzano. I stedet for forventet rekreasjon, må fremdriften til E.HOME campingvognen kjøre selv i nedoverbakke flere enn én gang. 50 kilometer før målet ser via fornøyde ansikter. Mer enn 20 prosent av brukbar energi er fremdeles tilgjengelig i slepekjøretøyet og i underkant av 18 prosent i tilhengeren – nok til å nå målet trygt.

## **Målet er nådd – og det er fortsatt gjenværende energi i batteriet**

Etter 6 timer og 12 minutter og 386 kilometer med krevende alpinpassasje når E.HOME campingvognkombinasjonen sentrum av Riva ved Gardasjøen. – og det uten å måtte lade en eneste gang underveis. I motsetning: Ladenivåindikatoren viser til og med litt gjenværende energi i batteriene til begge kjøretøyene, noe som ville være nok for en tur til stranden av Gardasjøen.

Det totale resultatet: 82 kWh energi brukt av slepekjøretøyet og 74 kWh av E.HOME campingvognen, 11 kWh energi gjenvunnet gjennom rekreasjon hos slepekjøretøyet og rundt 6 kWh hos tilhengeren. Og smilende ansikter fra utviklingsingeniørene til prosjektpartnerne Dethleffs, Erwin Hymer Group og ZF. Rüdiger Freimann, Head of R&D hos EHG, uttrykker det i et nøtteskall: «Det er ubeskrivelig. Vi har jobbet med dette emnet i tre år, og nå har vi bevist at ideen vår fungerer. Det er rett og slett utmerket. «Richard Angerer, utviklingssjef hos Dethleffs og den som ga ideen til E.HOME-prosjektet, legger til: «Dette er en

# PRESSEINFORMASJON

milepæl for meg. Historien til Dethleffs begynte for 90 år siden med oppfinnelsen av bobilen, og i dag har vi vellykket realisert et så viktig prosjekt for endret mobilitet. Det er en utrolig god følelse.»

Dethleffs og utviklingspartnerne Erwin Hymer Group og ZF Friedrichshafen AG har gitt beviset: E.HOME campingvognen hever reisen med en bobiltilhenger til et helt nytt nivå. Takket være E.HOME campingvognen er campingvognturer med elektrisk slepekjøretøy ikke bare ubegrenset mulig, de gir også ubegrenset kjøre glede med maksimal sikkerhet.

## **Perfekt løsning også for forbrenningsmotorer**

Fordelene med den elektriske tilhengeren er imidlertid ikke begrenset til bare batteri-elektriske slepekjøretøy. E.HOME campingvognen gjør det også mulig å trekke en campingvogn med svakere slepekjøretøy med forbrenningsmotorer. Når du kjøper et nytt kjøretøy, er ikke lenger maksimumskravet, som ofte bare forekommer noen få ganger i året, den avgjørende faktoren. Valget av kjøretøy kan heller baseres på gjennomsnittlige krav, for eksempel pendling til jobb, helgeturer eller sporadiske turer til venner eller slektninger. I de fleste tilfeller kan kjøretøyklassen eller motorvarianten velges en størrelse mindre, og dermed kan anskaffelseskostnadene samt forbruket og driftskostnadene reduseres. Dette har også en positiv effekt på det økologiske fotavtrykket og bidrar til klimavern.

Dethleffs administrerende direktør Alexander Leopold: «Selv om det fortsatt finnes hindringer som må overvinnes før den er klar for serieproduksjon og godkjenning – er E.HOME campingvognen utviklet av Dethleffs, Erwin Hymer Group og ZF allerede i dag en praktisk og fremtidsrettet løsning for miljøbevisst og økonomisk fornuftig bruk av campingvogner for alle. Dette betyr at Dethleffs igjen oppfyller kravet som campingvognpioner.»

# PRESSEINFORMASJON

## Teknologien til E.HOME campingvognen

E.HOME campingvognen er utformet som en variabel, enakslet tilhenger med egen elektrisk fremdrift. Konstruksjonen med et modulært, kasseformet understell, en trekkstang med standard kulehodekobling og kjørt bremseanordning samt en sentral gummifjæraksel muliggjør andre typer konstruksjoner og et bredt utvalg av konstruksjonslengder i tillegg til bobilstrukturen. Akselen og batteriene er plassert på en slik måte at vektene til de sentralt plasserte elektriske motorene og batteripakkene er jevnt fordelt, og støttebelastningen og nyttelastfordelingen tilsvarer den til en konvensjonell campingvogn.

### **Kjøretøyramme med kollisjonselementer**

Kravene til chassiset til E.HOME campingvognen skiller seg fundamentalt fra kravene til en konvensjonell campingvognchassis. Snarere er det mer likt i struktur og funksjon til et karosseri for en elbil. Drivverket med trekkbatteri, sensorer og styringselektronikk, kabler, slanger og kjøling er plassert i chassiset.

Den indre rammen av chassiset har plass til batterimodulene til drevet. Todelingen av trekkbatteriet muliggjør presis balansering av den støttelasten. Den ytre rammen omgir den indre rammen med en viss avstand og gir plass til ytterligere drivkomponenter som veksleretter, ladeapparat eller styreenheten, og fungerer også som installasjonsrom for kabler og slanger, tilsvarende et funksjonelt gulv i en bil. Den ytre rammen fungerer også som beskyttelse mot ytre påvirkninger og ulykker. På baksiden av chassiset har Dethleffs til og med integrert såkalte kollisjonsceller, som er ment å beskytte batteriene og andre drivkomponenter mot skader i tilfelle en kollisjon. For første gang har utviklerne i en tilhenger tatt hensyn til kollisjonstester basert på bilstandarder som ECE 34 «Sikkerhet ved energilagring». Toppmoderne konstruksjonsmetoder og simuleringer garanterer maksimal stabilitet av rammen og funksjonell sikkerhet i alle kjøresituasjoner.



# PRESSEINFORMASJON

## **Batterikapasitet tilpasset behovet**

I E.HOME Caravan-prototypen for E.HOME Alpen Challenge har Dethleffs installert to batterimoduler med en kapasitet på rundt 40 kWh hver, som er installert foran og bak akselen. Sammen veier de litt under 600 kilo. Som resultatene av E.HOME Alpen Challenge viser, er en så høy batterikapasitet tilstrekkelig for selv de mest krevende turene over Alpene. For å redusere tilleggsvekten til hele det elektriske drevet til mindre enn 400 kilo, skal det brukes batterimoduler med lavere behovsbasert kapasitet i serien. Dethleffs tar dermed hensyn til de maksimale trekkbelastningene for nåværende elektriske biler, som i de få kjøretøyene med tilhengerfeste vanligvis ligger mellom 1200 og 1800 kilo.

I likhet med understellet tilsvarer også batterimodulene de nyeste bilstandardene og dermed alle viktige internasjonale sikkerhetsstandarder som gjelder for elektriske kjøretøyer.

Takket være den innebygde spenningsomformerer kan trekkbatteriet også forsyne andre forbrukere i påbygget med strøm, for eksempel lys, varmtvannsbereder eller klimaanlegg. Brukeren bør være oppmerksom på at bruk av ekstra forbrukere, spesielt klimaanlegg, kan redusere den tilgjengelige kapasiteten for drevet og dermed rekkevidden betydelig. Ved camping kan forbruket imidlertid lades opp via solcellepaneler på taket eller via en strømtilkobling, som også muliggjør koking med elektrisk kokeplate, slik at gass ikke lenger er nødvendig om bord.

## **Lading med maksimalt 50 kW ladeeffekt**

I prototypen lades batteriene som en elektrisk bil hjemme på Wallbox eller underveis på en ladestasjon. For dette er E.HOME campingvognen utstyrt med en standard plugg av type 2 CCS. Det er mulig å lade med vekselstrøm på 7,2 kW ladeeffekt, samt lade med likestrøm med opptil 50 kW ladeeffekt. Med en adapter kan E.HOME campingvognen også lades på 230 volt strømmettet i en standard stikkontakt. Med en sikring på minst 10 ampere er den maksimale

# PRESSEINFORMASJON

ladeeffekten da 2,1 kW. Dette betyr at rundt 50 kWh kan lades på en campingplass i løpet av 24 timer for daglig forbruk og hjemreisen.

## **Modifisert gummiopphengsaksel**

Dethleffs er avhengig av velprøvd teknologi for akselen til E.HOME campingvognen: en robust og slitesterk gummiopphengsaksel. Noen modifikasjoner var imidlertid nødvendige for å få plass til komponentene til drevet. På denne måten skaper akselens bøyde utforming tilstrekkelig plass for drivenheten på midten. Utgående aksler overfører drivkraften på hjulene.

## **Sentral drivenhet med to elektromotorer**

E.HOME campingvognprototypen drives av en drivenhet utviklet av ZF, som består av to litt forskjøvet plasserte elektriske motorer, hver med en kontinuerlig effekt på 30 kW (maks. 90 kW effekt). Derved dreier det seg om robuste 330 volt asynkrone maskiner med et maksimalt dreiemoment på 90 Nm. Takket være to-trinns girkassen til den integrerte girkassen til et overføringsforhold på 16:1, er det maksimale dreiemomentet på 1440 Nm på hjulet. Dette er for eksempel nok til å kjøre over en fire centimeter høy fortauskant. For en mulig variant av en fremtidig serieløsning, planlegger ZF å bruke et internt sentraldrev basert på høyspentteknologi i aksialt parallell utførelse.

Som vanlig i elektriske kjøretøyer kan også elektriske motorer i E.HOME campingvognen brukes som generatorer i rykkvis drift. Ikke bare bremses de kjøretøyet forsiktig når de kjører nedover, de fører også strøm inn i batteriene, og utvider dermed rekkevidden.

## **Trekklastbegrensning er det magiske ordet**

Nøkkelen til den intelligent fremdriftsreguleringen til E.HOME campingvognen ligger i den aktive trekklastbegrensningen. Trailer Mobility Control (TMC) styreenheten regulerer med andre ord nøyaktig nok fremdrift i alle kjøresituasjoner slik at tilhengerkoblingen alltid belastes med en jevn trekkebelastning. På en jevn rullestrekning trenger den bare litt, på et alpinpass

# PRESSEINFORMASJON

tilsvarende mer fremdrift. Hvis det kjøres i nedoverbakke og tilhengeren skyves, bruker fremdriftsreguleringen elektromotorene som generatorer som bremses tilhengeren, genererer energi og mater den tilbake inn i batteriet. Også her sørger styringselektronikken for at trekkbelastningen verken synker under eller overstiger den innstilte verdien. For å sikre dette har utviklingsingeniørene utstyrt påkjøringsinnretningen i trekkstangen med en trekkbelastningssensor som kontinuerlig sender dataene til TMC.

## **Mer kjøresikkerhet gjennom aktiv fremdriftsstyring**

Kraftmåling av sensoren i forbindelse med den sentrale styringen (TMC) muliggjør en permanent strekking av kombinasjonen og dermed en permanent forbedring av kjøresikkerheten. Den sentrale styringen registrerer også tverrgående krefter, for eksempel i kryssvind eller svinger, og kan reagere på dem veldig raskt og presist – et ytterligere bidrag til større kjørestabilitet.

## **Hydrauliske skivebremses som standard**

Selv om driftsbremsen normalt ikke brukes, inngår ikke utviklerne av E.HOME campingvognen kompromisser. Siden bremsen må absorbere betydelig mer energi under oppbremsing, sammenlignet med en klassisk tilhengerchassis, er det her installert en hydraulisk betjent skivebremse. Akkurat som ved en bil kan dette ikke bare bremse tilhengermassen, men også hele drivkraften i en nødsituasjon. I tillegg kan bremsekraften doseres veldig nøyaktig med et hydraulisk bremsesystem. Bruken av skivebremses i stedet for trommelbremses sørger også for lav bremsefading og dermed pålitelig bremseeffekt selv ved gjentatt bremsing. Dette er et viktig sikkerhetsaspekt, spesielt når du krysser Alpene med sine lange utforbakker.

En mekanisk parkeringsbremse med automatisk nødlåsing i tilfelle svikt i kjøreelektronikken eller styringen fullfører bremsesystemet.

# PRESSEINFORMASJON

## **Integrert manøvreringshjelpemiddel med smarttelefon-styring**

Alle som har sitt eget elektriske drev om bord, som E.HOME campingvognen, drar nytte av det uavhengig av slepekjøretøyet. Drevet kan aktiveres og styres nøyaktig via en smarttelefonapp for manøvrering på campingplassen eller på parkeringsplassen hjemme. Det er her fordelene med fremdriftskonseptet igjen viser seg. Den elektroniske styringen muliggjør ikke bare fremdrift, men også styring av enakslede campingvogner i trange rom og dermed presis plassering på parkeringsplassen – med bare en fingertupp.

## **Skape lovmessige grunnlag**

E.HOME campingvognen med en elektrisk drevet aksel er ennå ikke godkjent i henhold til gjeldende europeiske godkjenningsbestemmelser. En kjøretøykategori «tilhenger med fremdrift» er foreløpig ikke definert. I tillegg, på grunn av den ekstra vekten forårsaket av drevet, oppstår det flere spørsmål, for eksempel om beregning av vekten av fremdriftskomponentene i den tillatte tilhengerbelastningen til slepekjøretøyet eller førerkortklassen som kreves for sleping av tilhengere.

For å avklare disse spørsmålene sammen med andre selskaper og institusjoner som er involvert i elektromobilitet og for å arbeide for å skape det juridiske grunnlaget for bruk av elektrisk tilhengere – ikke bare for campingvognbruk – arbeider Erwin Hymer Group (EHG) som E.HOME-prosjektpartner aktivt i tre foreninger. Caravaning Industrie Verband e. V. (CIVD) (industrielt forbund for campingvogner) har startet et forbundsinitiativ for e-campingvognen og mottar allerede støtte for dette fra det føderale transportdepartementet, på hvis vegne veivesenet, som er ansvarlig for godkjenningsprosedyrer, allerede planlegger kjøpreøver.

Verband der Automobilindustrie (VDA) (forbundet for bilindustrien), der EHG har vært aktiv i noen år, er også forpliktet til å støtte tilhengere med elektriske drev, og i år, støttet av European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), introduserte et initiativ til EU-kommisjonen om å også tillate motoriserte aksler

# PRESSEINFORMASJON

for tilhengere. EHG ble her spesielt involvert for godkjenningsklassen O2, tilhengere fra 0,7 til 3,5t.

I Bundesverband für Elektromobilität (BEM) (forbund for elektromobilitet) finnes i tillegg et initiativ for å definere elektrisk drevne tilhengere, såkalte e-trailere, som en egen kjøretøyklasse. I tillegg til andre aspekter, skal den ekstra vekten til det elektriske drevet avregnes med totalvekten i denne kjøretøyklassen, for eksempel for å bestemme førerkortklassen.

# PRESSEINFORMASJON

## Om Dethleffs

«Ikke uten familien min!» bestemte Arist Dethleffs seg for i 1931 og konstruerte den første campingvognen i Tyskland, som han kalte «Wohnauto» på den tiden, fordi skistav- og piskeprodusenten ønsket familien sin med seg på lange forretningsreiser. Inntil da var det kun noen få som kjente ordet «fritid», familieferier var et privilegium og turisme var fortsatt i sin startfase. Med oppfinnelsen av Dethleffs Caravan begynte en ny æra, spesielt for selskapet, som på et eller annet tidspunkt viet seg helt til campingvogn og senere også til bobilproduksjon.

Den banebrytende ånden til Arist Dethleffs kan fremdeles føles i selskapet i dag. Det er i den kontinuerlige videreutviklingen av serien, i utallige innovasjoner og selvfølgelig i hjertet av campinghistorien: familien. Selskapet har helt fra begynnelsen vært godt knyttet til stedet Isny i Allgäu, og med sin posisjonering som en «familievenn» holder den alltid et øye med merkevarens essens.

I Isny, i tillegg til bobiler og campingvogner av merket Dethleffs, er CamperVans og Urban Camper også utviklet og produsert for merkevarene Pössl og Crosscamp.

## Erwin Hymer Group

Erwin Hymer Group er et heleid datterselskap av Thor Industries, verdens ledende produsent av fritidskjøretøyer med over 25 000 ansatte. Erwin Hymer Group samler produsenter av bobiler og campingvogner, spesialistspesialister samt leie- og finansieringstjenester under ett tak. Erwin Hymer Group inkluderer bobil- og campingvognmerkene Buccaneer, Bürstner, Carado, Crosscamp, Compass, Dethleffs, Elddis, Eriba, Etrusco, Hymer, Niesmann + Bischoff, Laika, LMC, Sunlight og Xplore, bobilutleiefirmaene Crossrent, McRent og rent easy, chassis-spesialisten Goldschmitt, tilbehørsspesialisten Movera og reiseportalen freeontour. Ytterligere informasjon finner du under [www.erwinhymergroup.com](http://www.erwinhymergroup.com).