Adria feiert 60-jähriges Jubiläum

2025

1982

Das erste Wohnmobil des Hauses war noch deutlich bescheidener und nannte sich Adriatik. Das kantige Alkovenmodell auf Renault-Master-Basis mit bravbraunem Interieur wurde jedoch nicht in Serie gebaut. Die Zeit war noch nicht reif

Balkan-Spezialitäten

Trotz zwischenzeitlicher Revolution im Lande entwickelte sich **Adria** von einfachen, aber überraschenden Anfängen zu einem **großen Player im Wohnmobilbau**

Imposantes und mit Designpreis ausgezeichnetes Flaggschiff des Hauses, der knapp neun Meter lange Supersonic auf Mercedes-Basis mit allem erdenklichen Komfort zu 167 000 Euro Grundpreis in der XXL-Version

Was haben Adria und Audi gemeinsam? Jedenfalls nicht nur das A, das D und das I. Sie sind nämlich gleich alt, und beider Urvater ist überraschenderweise der DKW Schnellaster! Denn das erste Fahrzeug der Nachkriegs-Auto-Union war 1949 jener zweitaktende Wirtschaftswunder-Van, und das erste Nachkriegsmodell, das den Namen Audi bekam, wurde 1965 der F103 genannte Frontantriebswagen mit Viertaktmotor.

Just in jenem Jahr war auch der erste Adria-Wohnwagen fertig, gebaut von einer Firma, deren erstes Auto ebenfalls der DKW-Schnellaster war. Adria erwuchs nämlich aus dem kleinen jugoslawischen Landmaschinen-Hersteller Agroservis, der aus einer Tankstelle und einer Werkstatt bestand und bereits Anfang der 50er-Jahre Importeur des Ingolstädter Lieferwagens wurde. Ab 1954 montierte man ihn sogar, weshalb man die Firma zunächst in Moto Montaža und anschließend in IMV umbenannte, das für Industrija Motornih Vozil steht, zu Deutsch schlicht Automobilindustrie. Auch der DKW F 89 wurde als Universal (Kombi) und der DKW 1000 als Limousine von der Firma in Novo Mesto montiert. All das lief ganz gut, kostete allerdings »

>> Devisen für den Teileimport, weshalb 1965 die IMV ihr Programm um ein lukratives Exportprodukt erweiterte: Man gründete als Devisenbeschaffungsmaßnahme eine Wohnwagensparte unter dem Namen Adria.

Allerdings müsste sie eigentlich Jadran heißen, denn so nennt sich der nach Strandurlaub klingende Mittelmeerarm zwischen Italien und dem Balkan auf Serbokroatisch. Der westliche Name war damals ein Sehnsuchtsort und daher viel sinnvoller, denn die Produkte des Hauses sollten ja an die blassen Nord- und Westeuropäer verkauft werden, wegen der Devisen. Dabei lautete die offizielle Devise der jugoslawischen Behörden so kurz nach dem Krieg eigentlich: „Die Region Krain soll ein Reservat für Würstchen, Sauerkraut und Bären sein …“. Und schunkeliger Volksmusik vermutlich. Die Original Oberkrainer mit dem flotten Akkordeonspieler Slavko Avsenik stammen aus der Region.

Im Unterkrain im Südosten Sloweniens hatte man jedoch Lust auf Technik und Fortschritt, besonders in dessen Hauptstadt Novo Mesto. Übersetzt bedeutet das Neustadt. Das Städtchen liegt strategisch günstig und zudem sehr hübsch an einer Schleife der Krka, einem Fluss, der auf Deutsch weniger hübsch Krainer Gurk heißt.

Slowenien war damals nur eine Teilrepublik des Vielvölkerstaats Jugoslawien. Das hatte sich vom stalinistischen Sowjeteinfluss losgesagt und führte den etwas liberaleren Tito-Sozialismus ein, weshalb die Firma Agroservis ziemlich freie Hand hatte. Deren dynamischer Direktor überredete die Ingolstädter Auto Union, den Schnellaster nach Jugoslawien importieren und auch montieren zu dürfen. Da man aber mit Design und Konstruktion des deutschen Wagens nicht zufrieden war, entwickelten die Unterkrainer ab 1958 unter der Leitung des Ingenieurs Martin Sever eine eigene Karosse mit deutlich modernerer Form, den IMV Kombi, der ab 1960 verkauft wurde. Dieser Konkurrent zum VW Bulli und dem Ford FK 1000 wurde auf dem Balkan populär und als Donau auch nach Österreich und in einige andere Länder exportiert.

> 1965 hängte Ingenieur Sever den ersten Wohnwagen-Prototyp an den Haken seines Auto Union 1000 S und fuhr damit von Jugoslawien nach Schweden, um ihn einem Händler vorzuführen

< Martin Sever posiert neben dem Erstling Adria 375. Das sozialistische Jugoslawien brauchte dringend Devisen, weshalb man ein relativ einfach herzustellendes Exportprodukt baute

< Eines der ersten Fotos des noch ziemlich archaischen Fließbandes bei Adria. Am zweiten Wagen wird gerade das Blech fürs Dach von einer Rolle abgewickelt

^ Typische Werbebroschüre der 70er-Jahre mit knallbunten Farben erläutert das Adria-Prinzip des All inclusive. Das billigste Modell kostete knapp 5000, das teuerste 12 000 Mark

Doch Pech für IMV: Die Auto Union (also DKW und NSU) wurde zunächst von Mercedes und 1964 von VW übernommen. Mutter VW ließ sofort alle Zweitaktmodelle sowie den Markennamen DKW sterben und viertaktete von nun an in den Limousinen namens Audi. Das heißt: Der IMV fehlte plötzlich der Motor. Man nahm in der Not Kontakt zu anderen Herstellern auf und wurde in Britannien fündig: Der hübsche Kleintransporter wurde nun von einem zugelieferten 1,6-Liter-Austin-Benziner der British Motor Corporation befeuert, später noch von einem Mercedes-Diesel. Der gute Kontakt zur Insel mündete sogar in den Import sämtlicher BMC-Modelle und einer eigenen Lizenzproduktion von Austin Mini, Maxi und 1100/1300. Doch nach notorischen Streiks in England und folgenden Lieferunterbrechungen für die Pkw-Teile konnte IMV 1972 Renault als neuen Partner gewinnen. Man fertigte nun diverse Renault-Modelle, übrigens meist in besserer Qualität als die Originale. Aus der bescheidenen Traktorenwerkstatt wurde also eine veritable Autofabrik. Bis heute übrigens. 2004 hat Renault die Pkw-Produktion komplett übernommen und nennt sich seitdem Revoz. Der Camperzweig Adria wurde hingegen 1995 ausgegliedert und selbstständig.

Kommen wir daher noch mal zu den Anfängen zurück: IMV besaß also bereits eine beachtliche Expertise im Fahrzeugbau, und man schaute nach Exportmöglichkeiten, als der schwedische Wohnwagenimporteur Karl Wilhelm Karlsson 1965 anfragte, ob man im Billiglohnland Jugoslawien nicht eine Produktion aufziehen könnte, denn man sei mit den britischen Importen nicht zufrieden, vor allem preislich. Er rannte damit bei IMV offene Türen ein.

Zufällig gab es bereits einen kleinen Wohnwagenproduzenten in Slowenien. Die Möbelfabrik Opremales exportierte Schränke und Sofas bis in die USA. Mit gutem Riecher für Trends entwickelte deren Chef 1960 einen kleinen Wohnwagen. 1965 kam eine verbesserte Version in kleinen Stückzahlen auf den Markt, der Jemi 450. IMV-Ingenieur Martin Sever besuchte also Opremales, um sich den Jemi anzusehen, und gemeinsam entwarfen sie dann den Wagen für die Schweden.

Sever hängte den neuen IMV Adria 375 anschließend an den Haken seines Auto Union 1000 S mit 50 PS und fuhr die 2200 Kilometer nach Stockholm. Karlsson begutachtete sich den Erstling und schickte Sever mit zahlreichen Verbesserungsvorschlägen wieder nach Hause. Adria setzte dann alles wunschgemäß um, und schon zwei Jahre später waren die Slowenen Nummer eins in Schweden! Und weil der Adria-Wagen nicht nur preiswert, sondern auch gut war, hatte er im übrigen Europa ebenfalls schnell Erfolg. Größter Abnehmer wurde alsbald Westdeutschland. >>

^ 1954 Angefangen hatte alles mit einem Vertrag über den Import und später sogar der Montage von DKW-Schnellastern mit Zweitaktmotor unter dem Namen Moto Montaža für den jugoslawischen Markt. Hier eine Ausstellung 1960

^ 1963 Die Firma – jetzt IMV genannt – entwickelte für den altbackenen Schnellaster eine moderne Karosserie und wechselte später auf Austin-Viertakter und Mercedes-Diesel

^ 1965 Chefingenieur Martin Sever auf seiner legendären Schweden-Tour mit dem 50-PS-DKW und dem Prototyp an einer Tankstelle in Deutschland. Die Schweden stimmten dem Import zu, baten aber um einige Änderungen

^ 1966 Adria war noch auf Selbstfindung und am Probieren. Im Modell Opatija versuchte man sich an einer bauchigeren Form. Die war aber schwieriger herzustellen

Teamfoto nach vollbrachtem Werk: Der erste Wohnmobil-Prototyp ist 1982 fertig, auf Basis des Renault Master. Vorn in der Mitte hockend der Designer Georg Gedl (Schnauzbart), der viele Jahre das Erscheinungsbild von Adria prägte

>> Es folgte ein sagenhaftes Wachstum bei Adria, bei dem die Wohnwagen natürlich immer besser, größer und hübscher wurden. Ab 1970 trugen sie das markante blaue Band um die Fenster herum, das lange ihr Markenzeichen werden sollte.

1980, im erfolgreichsten Jahr, verkaufte das Unternehmen 26 757 Stück und war größter Wohnwagen-Hersteller Europas. Von da an ging es aber allmählich bergab, weil sich die wirtschaftlichen Randbedingungen änderten. Nach dem Tod Titos, erdrückenden Schulden des Staates und Inflation wurde die staatliche IMV unter Protektionsmanagement gestellt. Hoffnung versprachen Entwicklung und Bau eines Geländewagens für die jugoslawische und eines speziellen Wohnwagens für die irakische Armee. Aber aus beiden Projekten wurde mit dem Zusammenbruch Jugoslawiens 1989 und des Iraks 1991 nichts. Hilfreich war auch nicht, dass 1991 nach dem Zehn-Tage-Krieg, der zur Unabhängigkeit Sloweniens führte, totales Chaos im Land herrschte. Das gesamte Gesellschafts- und Wirtschaftssystem des Landes wurde auf den Kopf gestellt!

Da hatte IMV jedoch bereits die ersten Wohnmobile unter dem Namen Adriatik entwickelt, denn der Wohnwagenmarkt schrumpfte generell. Wegen der engen Verbindungen zu Renault wählte man den Master als Basis. 1982 wurden zwei kantige Alkoven-Prototypen fertig. Sie gingen jedoch nie in Serie. Erst 1986 startete eine echte Produktion – inzwischen auf Fiat-Ducato-Basis – im belgischen Adria-Werk von Deinze bei Gent. Diese Fabrik hatte man bereits 1972 eröffnet, um die Einfuhrzölle in die Europäische Gemeinschaft zu umgehen, schloss sie aber 1992 wieder.

1987 erhielt das Reisemobil-Design ein erstes Update. Die kantige Karosserieform der Anfangszeit wich einem moderneren Look mit runderen Linien. Vier Jahre später, bereits nach den Wirren um die Unabhängigkeit, wurde der erste teilintegrierte Adriatik vorgestellt – gleich in fünf Grundrissvarianten.

Die Jahre 1987 bis 1996 waren die schwierigsten der Firmengeschichte. Nach dem ersten Referendum zur Unabhängigkeit Sloweniens wurde der Staatskonzern IMV am 20. Dezember 1989 aufgelöst und in eine Holding überführt. Im Zuge der Privatisierung gingen jedoch die ausländischen Beteiligungen und dortige eigene Importfirmen pleite. In Paris wurde 1991 nach Verhandlungen Adria International gegründet, unter Federführung der unabhängigen Adria France, die die ganze Marke als Schnäppchen für einen symbolischen Preis übernehmen wollte. Aber das Verfassungsgericht verhinderte das.

1992 wurde daher Adria International an den Entwicklungsfonds der jungen Republik Slowenien übertragen, der damit hundertprozentiger Eigentümer wurde, gleichzeitig änderte man den Namen in Adria Mobil, eine GmbH. Damit wurde IMV privatisiert, fand jedoch noch nicht den Weg in private Hände und stand finanziell sehr schlecht da.

Im November 1995 hatte das einstige Vorzeigeunternehmen nur noch rund 200 Mitarbeiter und mietete die Produktionsanlagen und -ausrüstung des insolventen Vorgängers, damit die Geschäfte überhaupt weitergehen konnten. Geholfen hat dabei ein Job aus Deutschland: Von 1995 bis 2004 produzierte Adria im Auftrag der Firma Pössl Kastenwagen. Diese liefen parallel auch als Adria Mobil vom Band. Die Vans sorgten zwar für guten Absatz, dennoch musste die Firma Ende 1996 Konkurs anmelden. Das Ende von Adria drohte.

Doch dann geschah ein kleines Wunder: Die Slowenin Sonja Gole war gerade vier Jahre alt, als Adria gegründet wurde, und 1996 – im Alter von 35 Jahren – wurde sie Generaldirektorin. Im ersten Jahr machte die Firma einen kleinen Verlust, war aber danach wieder durchgehend profitabel, auch weil die Produktion der fünften Wohnwagengeneration auf Basis eines standardisierten modularen Baukastens deutlich gesteigert werden konnte. Dies führte zur Redu- >>

➤ Drei Jahre später wurde dann das erste Serien-Wohnmobil präsentiert, jetzt auf Fiat-Ducato-Basis. Gebaut wurde es im Zweigwerk in Deinze/Belgien. Langsam verlagerte sich das Kaufinteresse vom Wohnwagen zum Mobil zum Selberfahren

➤ 1980 wurde der höchste Ausstoß an Wohnwagen erreicht. 26 757 Stück wurden europaweit an Kunden ausgeliefert, und die Fabrik in Novo Mesto wuchs. Inzwischen eröffnete man sogar eine Montagefabrik in Belgien, um die Einfuhrzölle in die EWG, den Vorläufer der EU, zu umgehen

➤ 1970 Das markante blaue Band wurde zum Markenzeichen von Adria und zum europaweiten Erfolg. Die Wohnwagen galten als preiswert, komplett ausgestattet und qualitativ gut

➤ 1983 Designer Georg Gedl zeichnete 1983 diesen futuristisch-stromlinienförmigen Wohnwagen. Er blieb leider nur eine Skizze, da zu teuer in der Herstellung

➤ 1984 Der Adriatik 390 auf 50-PS-Renault-Master war der dritte Wohnmobil-Prototyp des Hauses. Er steht im Museum in Novo Mesto

➤ 2004 Nach Krisenjahren durch die Umbrüche in Jugoslawien ging es nun wieder bergauf, auch weil das Land der EU beitrat. Der Vision wurde als 7,2 Meter langer Vollintegrierter das neue Topmodell der Marke

>> zierung der Bauteile. „Als wir die Wohnwagenproduktion bei Adria Mobil übernahmen, wussten wir, dass ein schwieriger, aber einzig richtiger Weg vor uns lag – nach oben“, schrieb Sonja Gole im Editorial der Mitarbeiterzeitung. Mit nur 200 Mitarbeitern produzierte sie im Jahr 1999 bereits wieder fast 6000 Wohnwagen und Wohnmobile.

Seit 1998 legt man neben den Vans auch wieder Alkovenmobile auf Basis des Fiat Ducato auf. Ein Jahr später folgte der erste Teilintegrierte, der Coral. Die Mitarbeiter erhielten nun die Möglichkeit, sich am Unternehmen zu beteiligen, und viele taten das. Adria Mobil bekam wieder Struktur. Damit war das letzte Hindernis für die Privatisierung beseitigt, und im Februar 2001 verkaufte der Staatsfonds seinen 87-prozentigen Anteil am Kapital von Adria Mobil. Das gesamte Unternehmen wurde von den Mitarbeitern aufgekauft.

Bis 2004 ein externer Investor kam, die slowenische Autocommerce, das war der Mercedes-Importeur des Landes. Damit war die Privatisierung abgeschlossen. Autocommerce war in der Lage, weitere Finanzspritzen zu geben, wodurch bei günstigen Marktbedingungen durch den Eintritt Sloweniens in die EU am 1. Mai 2004 ein stetiger Aufwärtstrend einsetzte und auch die Veredelung der Mainstream-Marke. Zuvor noch kam in der unteren Camping-Bulli-Klasse ein Renault-Trafic-Kastenwagen mit Aufstelldach auf den Markt und am oberen Ende der Preisskala der Stargo, der erste Teilintegrierte auf Mercedes Sprinter. 2004 folgte mit dem Sonic auf Renault-Basis gar der erste Vollintegrierte. Adria bewegte sich allmählich Richtung Premium, denn Slowenien war nun kein Billiglohnland mehr. Um das auszugleichen, gründete man daher 2013 die Einsteigermarke Sun Living mit simpler gestricktem Ausbau.

So stellte sich Adria immer breiter auf, mit Urban Campern, Kastenwagen, einer riesigen Palette Teilintegrierter, 2016 sogar mit Heck-Slide-out, einigen Alkoven-Modellen und auch Vollintegrierten.

All das weckte Begehrlichkeiten. War Adria in den Zeiten des Sozialismus’ von außen unantastbar, änderte sich das mit dem Einzug der Marktwirtschaft und zollfreier Grenzen. Der neuerliche Erfolg des Unternehmens entging daher auch den großen Gruppenchefs nicht. Im Jahr 2017 stieg die französische Trigano-Gruppe mit 85 Prozent bei Adria ein und übernahm die Firma 2019 schließlich komplett.

Zur 60. Geburtstagsfeier im Mai kam daher natürlich auch Trigano-Chef Stéphane Gigou aus Paris angereist, der die Zusammenarbeit mit den Slowenen ausdrücklich lobte und bekräftigte, den einheimischen Managern voll zu vertrauen. Man wolle ihnen keine Franzosen vor die Nase setzen. Hinter vorgehaltener Hand hört man jedoch, dass alle wesentlichen Entscheidungen dann doch in Paris fallen und nicht mehr in Novo Mesto. Aber so ist es nun mal in Multimarken-Konzernen. Übrigens auch bei Audi und dessen Mutter VW.

Bernhard Schmidt

^ Der 3Way mit Aufstelldach auf einem Renault Trafic war 2003 der erste Campingbus. Bekannt für seinen variablen Innenraum mit Schlafmöglichkeit für bis zu vier Personen und der Option, die hinteren Sitze nach Bedarf zu verschieben, und das für 33 000 Euro. Das war viel billiger als ein VW California

< Der Polaris auf Mercedes Sprinter ist 2009 ein feiner Teilintegrierter mit Backofen, großer Spüle, Sitzgruppe für fünf und Fußbodenheizung. Aber schon damals musste man 95 000 Euro dafür zahlen

< Das Stammwerk in Novo Mesto, Slowenien, wurde kontinuierlich erweitert und ist heute eine veritable und sehr moderne Fahrzeugfabrik mit rund 2000 Mitarbeitern

Jetzt wird es extrem zeitgeistig nobel: Der Riesenwohnwagen Astella ist ein Design-Schmuckstück für jeden Villengarten und eigentlich zu schade für den Campingplatz

^ 2005 Die neunte Caravan-Generation beginnt mit einem besonders markanten Modell, dem eiförmig aerodynamisch designten Kleinwohnwagen Action, der außen klein wirkt, innen aber viel Platz bietet

^ 2016 kommt eine weitere Revolution, der zwar schmale, trotzdem nur 5,99 Meter lange Compact Plus SLS auf Fiat-Ducato-Basis mit Heckauszug, daher komfortablen Längsbetten

^ 2021 Der Twin Sports hat vier Sitz- und Schlafplätze, weil Adria erstmals einen Ducato mit Aufstelldach verwendet. Für Komfort an Bord sorgt ein Schwenkbad

^ Adria-Chef ist Gregor Adler, ein Diplom-Volkswirt aus Ljubljana. Die wichtigsten strategischen Entscheidungen werden aber bei der Firmenmutter Trigano in Paris getroffen

FOTOS: WERK, BERNHARD SCHMIDT