

CamperVans

€ 7,70

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse



MOOVEO CV 3
Gute Alternative
zum VW-Bus?



**GRATIS
DOWNLOAD
100 SEITEN
4x4-ACTION**



ZUBEHÖR

- klassische Felgen
- Topfsets für Induktion
- leichte Vorzelte

ISLAND UND OMAN

Mieten macht's möglich



SPEZIELL FÜR HUNDE
T6 mit pfiffigen Lösungen
für Zwei- & Vierbeiner



KOMPAKTER KNAUS
Sondermodell mit guter
Ausstattung & Aufteilung



FÜR VIER ABENTEURER
Familientauglicher Sprinter
mit Allrad & allen Extras

Österreich € 8,60
Schweiz sfr 13,20 | Belux € 8,90
Frankr./Ital./Span./Port. cont. € 10,40
4 198748 307706 05
Finnland € 11,00

Dein Urlaubspartner.

Bereit für ultimativen Sommer-Fahrspaß?

Der VW T6.1 ist das ideale Fahrzeug für Sonnenliebhaber:innen, Bergbegeisterte, Outdoorfans und alle, die gerne auf vier Rädern Urlaub machen.

Mit dem großzügigen Platzangebot und der durchdachten Ausstattung bietet dieser Van alles, was du für ein gelungenes Urlaubsabenteuer benötigst. Verpasse nicht unseren großen Lagerabverkauf und vereinbare jetzt eine Probefahrt in Europas größtem VW-Bus-Zentrum The Bullishow in Reutte!

**GANZJAHRES-
MESSE MIT
SOFORT
VERFÜGBAREN
FAHRZEUGEN**

**Du würdest gerne
Camping einmal
ausprobieren?**

Dann miete dir doch
jetzt einfach deinen
Camper bei unserem
Schwesterunternehmen:
myvantage.com



THE Bullishow
EUROPAS GRÖSSTES VW-BUS-ZENTRUM

AUTOHAUS
Schweiger

bullishow.com | THE BULLISHOW, Allgäuer Straße 72, 6600 Reutte

NOTIZEN AM ANFANG

ERZBERG

Beim Erzbergrodeo in Österreich stellten sich Anfang Juni über 1.300 Zweiradpiloten dem härtesten Endurorennen der Welt – oder dem Festzelt. Auch Campen war eine Herausforderung: Das Fahrerlager beherbergt rund 6.000 Menschen und zieht sich auf gut vier Kilometern um den Berg. Unser Set-up: Feldbetten im Motorradhänger und ein Pavillon.



OMAN So schön das Reiseland auf der arabischen Halbinsel auch ist – in Sachen Naturschutz gilt es einiges zu verändern: Die Werkstätten am Strand entsorgen Altöl direkt in den Sand. In den Städten ist man weiter – das stimmt zuversichtlich. Doch wer im Glashaus sitzt ... Tatsächlich exportiert die BRD immer noch große Mengen Müll ins Ausland.



ISLAND Rudi heißt das sympathische Maskottchen von Carado. Fröhlich nickend fuhr der Wackeldackel auf dem Armaturenbrett des CV 590 4x4 über die Insel aus Feuer und Eis. Abstürze waren in manchen Kurven nicht zu vermeiden, aber Rudi erwies sich als zäh und ist immer wieder aufgestanden.

LUXUS-PROBLEME?

Trotz zweier zusätzlicher Hefte fallen manche Termine so blöd, dass sie zumindest in unseren Print-Ausgaben etwas untergehen. Das war auch der Fall, als der Caravaning-Herstellerverband CIVD und der Händlerverband DCHV im März spontan die Caravaning-Tage ausgerufen haben – eine bis dato nie dagewesene, markenübergreifende Aktion, um den Verkauf neuer Freizeitfahrzeuge anzukurbeln. Hier im Verlag war allein die Ankündigung eine große Überraschung, besonders bei den Kollegen, die schon viele Jahre und Jahrzehnte dabei sind. Manch einer habe sogar schon zwischen den beiden Verbänden, die nach außen immer eitel Sonnenschein bekundeten, vermittelt – so unterschiedlich waren die Auffassungen von CIVD und DCHV hinsichtlich der Marktgestaltung in der Vergangenheit. Dass es im März dann doch zu besagtem Schulterschluss zwischen den beiden Verbänden kam, zeigt, es besteht durchaus eine gewisse Dringlichkeit für die Branche. Nach dem enormen Boom während der Corona-Jahre ist das Angebot inzwischen wieder höher als die Nachfrage – hoch sind aber auch die Preise. Wie die Bilanz der Caravaning-Tage ausfällt, wie genau man die Marktlage einschätzt und welche Maßnahmen weiterhin getroffen werden sollen, dazu hat mein Kollege Claus-Georg Petri die Geschäftsführerin des DCHV, Ariane Finzel, in einem Interview (ab Seite 22) befragt. Sicher, Aussagen wie die klare Empfehlung, jetzt zuzuschlagen, sind vom Wunsch getrieben, mehr Kaufinteressenten zu den Händlern zu locken. Doch dort gibt es momentan viele Rabatte und damit tatsächlich gute Chancen auf einen fairen Deal.

Auch sonst liest sich das Interview sehr zuversichtlich, wie ich finde. Warum auch nicht? Schließlich bewegen sich die Verkaufszahlen immer noch auf einem hohen Niveau – genau wie unser Lebensstandard.

Jemand, mit dem ich kürzlich auf einem Campingplatz ins Gespräch gekommen bin, fasste ziemlich treffend zusammen: Wer sich für Camping interessiert, also über Urlaub nachdenkt, der kann einmal am Tag duschen und dreimal am Tag essen. Das ist hoffentlich auch in der Zukunft noch für viele Menschen gegeben – auch wenn der Politik dieser Tage gerne unterstellt wird, sie würde für Gegenteiliges sorgen. Dann kam mein Kollege Simon Ribnitzky aus Island (ab Seite 90) zurück. 400 Euro kostet die Camper-Miete dort pro Tag – weil die Fahrzeuge so hoch besteuert werden. Das brachte mich auf eine gewagte These, die allerdings durch verschiedene Studienergebnisse gestützt wird: Zwischen Wohlstand, Steuerlast und Zufriedenheit der Bevölkerung besteht eine Korrelation – und es sind die Bürger der Länder mit höheren öffentlichen Abgaben, die die Zufriedeneren sind. Bekannt für seine „Luxussteuer“ ist etwa Dänemark, wo neue Wohnmobile nach dem Basisfahrzeug, jedoch mit mindestens 45 Prozent des Kaufpreises besteuert werden. Für Fahrzeuge, die über 218.100 Dänische Kronen (unter 30.000 Euro) kosten, gehen satte 150 Prozent an den Fiskus. Trotzdem leben dort wohlhabendere – und laut Studien auch glücklichere – Menschen als in Deutschland. Nun möchte ich nicht direkt für höhere Steuern plädieren, höchstens für mehr Steuererechtigkeit. Auf der Abenteuer und Allrad konnten wir uns mehrere Fahrzeuge nicht im Detail ansehen, weil sie bereits verkauft waren – es waren ausnahmslos solche für weit über 100.000 Euro. Heute sage ich: Es müsste sicher niemand auf seinen wohlverdienten Traum-Camper verzichten, aber wir könnten dafür sorgen, dass sich noch ein paar Menschen mehr Camping leisten könnten. In ein paar Tagen werde ich 30. Man sagt ja, man würde die Dinge dann anders sehen.



Auch gegenseitiges Vertrauen steht in Korrelation zu unserer Zufriedenheit.

Herzlichst, Euer

Daniel Schlicke

Stv. Chefredakteur



90

70



42



8



36



Fotos: Redaktion, Hersteller



EDITORIAL

Luxusprobleme? 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

KNAUS BOXLIFE PRO 540

Boxstar-Nachfolger: Als Sondermodell ein kompakter Alleskönner? 8

PREMIEREN

Nachschub für Neukunden. 18

WESTFALIA

Club Joker Urban plus Joker-Historie. 20

INTERVIEW

Ariane Finzel über die Marktlage. 22

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. 24

MOOVEO CAMPERVAN 3

Gute Alternative zum VW-Bus? 26

DIE FELLSCHNUTE

Flowcamper, speziell für Hunde. 36

VIICA VANS 64

Design trifft Verarbeitung. 42

YUCON K-PEAK 7.0

4x4-Sprinter, XXL und all inclusive. 50

JUBI-VAN PART 2

Wir bauen einen Campervan. 56

SZENE: KULT-FELGEN

Legendäres Leichtmetall für Bullis. 58

TECHNIK: KÜHLSCHRÄNKE

Verbrauch, Kosten, Austausch:
Absorber vs. Kompressor. 64

VORZELT-PAVILLONS

Leichter Wetterschutz im Praxistest. 70

INDUKTIONSTOPFSETS

Zubehör fürs Kochen mit Strom. 78

REISE: OMAN

4x4-Camper-Miete im Orient. 84

REISE: ISLAND

4x4-Camper-Miete auf der Insel
aus Feuer und Eis. 90

KOLUMNE

You can check out any time you like. 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im August weiter. 106

Ausgabe vermisst

Wie immer bin ich kurz nach dem angekündigten Datum zu meinem Stammkiosk, um mir die neue CamperVans zu holen. Allerdings war die Ausgabe (CV 4/2024) dort nicht zu finden. Ein zweiter Händler hatte sie auch nicht. Er meinte, das Heft sei erst gar nicht eingetroffen. Auch spätere Versuche verliefen ohne Erfolg. Was ist da los?
Matz S.

Seit diesem Jahr erscheint die CamperVans statt sechs gleich acht Mal im Jahr. Die beiden zusätzlichen CamperVans-Ausgaben 4 und 7, im Mai und September, sind in gedruckter Form exklusiv im CamperVans-Abo und versandkostenfrei auch einzeln in unserem Onlineshop erhältlich. Ein Pilotprojekt unseres Verlags mit Blick auf mehr Ressourcenschonung und eine bedarfsgerechtere Produktion. Alle Ausgaben gibt es zudem im praktischen E-Paper-Format über den Onlineshop sowie in der CamperVans-App. Die restlichen sechs Ausgaben sind ansonsten wie gewohnt an jedem gut sortierten Kiosk zu haben. Detaillierte Infos und die Erscheinungstermine findest du auch in den FAQ auf unserer Website unter:
www.campervans.de/wir-antworten

Fehlerteufel

Mit Spannung habe ich den Artikel „Gasfreier Camper“ in CV 3/2024 gelesen. Er erweckt in mir die Vermutung, dass Sie sehr Gas-affin sind. Ein Punkt veranlasste mich nun Ihnen zu schreiben, denn Sie sagen: „Dann fließen immerhin 100 Ampere. Mit der Energie aus einer 200 Ah Bordbatterie (LiFePO4) könnte man zumindest vier Stunden köcheln.“ $200/100 = 4$?
Franz W.

Sie schreiben vollkommen zu Recht, da hat sich ein Fehler eingeschlichen – es sind nur zwei Stunden, die man kochen könnte. Wahrscheinlich waren wir gedanklich schon bei den wenigen Zeilen später geforderten 400 Ah.

Mich würde interessieren, wie lange es gedauert hat, bis der Kaffee in der Aluminium-Bialetti auf dem Induktionsfeld benötigt hat, um zu kochen? ;)
Gernot H.

Wir würden ja beim Hersteller anfragen, der das Foto als Pressebild rausgegeben hat – aber die stehen vermutlich immer noch im Camper und warten auf ihren Kaffee ;) Bitte mal auf Seite 82 blättern, da hätten wir einen Lösungsvorschlag.

Hopp oder top

Ich finde die Diskussionen zur Clesana (Leserbriefe „Im Netz“, CV 4/2024) immer recht amüsant. Auch wir haben die Clesana und halten sie für die beste Toilette. Die Idee, dass man die Beutel ins Gebüsch schmeißt, ist gerade bei der Clesana irrsinnig, weil die Beutel geruch- und wasserdicht geschweißt sind

Leserbriefe



und man gerade deswegen nicht in den Zugzwang der Entsorgung kommt. Anders als bei einer vollen Chemie-Toilette. Die Idee des CO₂ und Plastiks ist insofern relativ unsinnig, weil viele mit sieben Meter langen Dieselvans mal schnell ans Nordkap fahren oder tausende Kilometer in die andere Richtung und sich dabei anscheinend auch nicht Gedanken machen, dass es umweltfreundlicher wäre, daheim im Garten Urlaub zu machen ...
Lutz A.

Zu „Einheitsbrei“

Ich kann Fynn F. (Leserbriefe, CV 3/2024) nur zustimmen. Früher gab es in den Trucks auch Standheizungen mit Bedienpanel im Armaturenbrett, wo es völlig fehl am Platz war. Zuerst als Lkw-Fahrer in Deutschland tätig, später als Mitarbeiter bei MB-Trucks in der Schweiz, habe ich mich um diesen Umstand maßlos geärgert. In den 90ern wurde von den Herstellern endlich erkannt, dass das Bedienpanel ans Kopfende der Schlafkabine gehört, um es mitten in der Nacht einschalten zu können, ohne aus dem Bett kriechen zu müssen. Bei unserem fünften Campervan, ein Pössl Bj. 2006, hatte die Küchenzeile nur Türchen und wurde durch ein neues Element mit acht Schubladen ersetzt. Der Bau der Küche wurde in Auftrag gegeben, alles andere habe ich selber erledigt. Zusätzlich zur Gasheizung wurde eine Dieselstandheizung eingebaut, die Bedienpanels beider Heizungssysteme an die Schrankwand gelegt, die vom Bett aus erreichbar ist. Auch praktisch: Da in den 2006er Pössl alles noch verschraubt wurde, konnte ich die Inneneinrichtung ganz einfach auseinander schrauben, nach Belieben ändern und wieder einbauen.
Joop van L.

Wie Strom sammeln?

Um auch mal einige 230-Volt-Verbraucher über einen Wechselrichter und unabhängig vom Landstrom betreiben zu können, möchte ich in meinem Campervan gerne 300 Ah an Batteriekapazität installieren. Hierbei schweben mir Lithium-Cobalt- oder Lithium-Eisenphosphat-Akkus vor. Meine erste Frage ist nun, ob ich besser drei Akkus à 100 Ah oder einen Akku à 300 Ah wählen sollte?

Meine zweite Frage bezieht sich auf die offene Verklebung von Solarpaneelen auf dem Dach des Fahrzeugs. Kann sich die beim Betrieb der Solaranlage entstehende Wärme oder Hitze auf die Struktur des Dachs und des Klebers auswirken?

Dirk K.

Beide Varianten, also 1 x 300 Ah oder 3 x 100 Ah haben ihre Vor- und Nachteile. In der Regel ist es sinnvoller, sich hier für einen Akku mit 300 Ah zu entscheiden, denn dann ist das zum Akku gehörende interne Batterie-Management-System (BMS) auf jeden Fall darauf abgestimmt. Bei mehreren Akkus wäre dann ein externes BMS notwendig, welches das gleichmäßige Laden der parallel geschalteten Akkus überwacht und steuert, auch wenn manche Hersteller behaupten, ihr internes BMS könne diese Aufgaben übernehmen. Entscheiden Sie sich jedoch dafür, mehrere Akkus zu betreiben, hätten Sie bei Ausfall eines Akkus die Möglichkeit, diesen einfach aus der Schaltung herauszulösen und die verbleibenden Akkus parallel geschaltet weiter zu betreiben. Dies könnte beispielsweise bei Reisen fernab möglicher Bezugsquellen für Bordbatterien von Vorteil sein.

Zu ihrer zweiten Frage: In der Tat kann die Hitzeentwicklung eines Solarpanels so groß werden, dass Verklebung und Isoliermaterial des Sandwichdachs (sofern es sich um ein solches, beispielsweise ein mehrschaliges Aufstelldach, handelt) Schaden nehmen könnten. Deshalb empfehlen wir, das Solarpanel mit dicken Kleberaugen ohne geschlossenen Ring auf das Dach zu kleben, um eine gute Unterlüftung zu gewährleisten (siehe auch Einbauanleitung des Herstellers Solara).

Liebe Leserinnen und Leser,
wir freuen uns über Nachrichten. Schreibt uns an: redaktion@campervans.de oder per Post an Redaktion CamperVans, Stichwort „Leserbriefe“, Naststr. 19 B, 70376 Stuttgart

Dein Camper ist mit viel Schweiß und Herzblut in der eigenen Garage entstanden und gehört ins Heft? Her damit!

www.facebook.com/campervans.mag
 www.instagram.com/campervans_mag

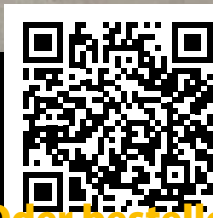
Die Aussagen in den Leserbriefen spiegeln nicht immer die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Die neue Ausgabe für **OFFROAD-URLAUBER** ist da!



**GRATIS
E-PAPER**
herunter-
laden

Photo: unsplash / Jan De Kijzer



Jetzt kostenlose E-Paper-Ausgabe herunterladen:

www.reisemobil-international.de/gratis-4x4camper-24/ Oder bestelle die Prin
bequem online unter: shop.doldemedien.de/

Kompakter Alleskönner

Text und Fotos: Simon Ribnitzky

540er-Ducato-Kastenwagen stehen im Ruf, gleichermaßen camping- wie alltagstauglich zu sein. Beim Knaus Boxlife pro kommt in der „60 Years“-Version noch viel Serienausstattung dazu. Die optimale Kombination?



Was ist das ideale Fahrzeug, um Campingurlaub und Alltagsnutzen zu vereinen? Zugegeben, an dieser Frage scheiden sich die Geister. Manch einem mag ein Fünf-Meter-Campingbus mit

Aufstelldach auch für den mehrwöchigen Urlaub genügen. Spätestens wenn der Wunsch nach einem festen Bad und Stehhöhe im Mobil aufkommt, ist aber klar, es muss ein Kastenwagen sein.

Deren Sechs-Meter-Varianten sind aber mitunter schon wieder zu sperrig für manche Parkplätze – insbesondere, wenn es sich um den Fiat Ducato und seine Geschwister mit dem ausladenden 404-Zentimeter-Radstand handelt. Ergo stellt sich der 5,41 Meter kurze Fiat Ducato in vielen Fällen als der wahre Alleskönner heraus: wohnen, schlafen, kochen, duschen – geht alles. Und mit 3,45 Meter Radstand kurvt er fast so behände ums Eck wie ein VW-Bus.

Wie gut das alles geht, ist aber insbesondere im 540er ein spannendes Thema. Bei weitem nicht jedem Hersteller gelingt der Spagat, allen Bereichen – Bett, Bad, Küche und Sitzgruppe – ausreichend Raum einzuräumen, ohne dass man sich über Gebühr einschränken muss. Dem Test stellt sich in diesem Fall der Knaus Boxlife pro 540 Road, der bis vor Kurzem noch unter der Modellbezeichnung Boxstar firmierte.

Typisch italienisch: Auf dem Campingplatz in Levanto stehen die Mobile recht eng. Gut, dass der Boxlife pro so kompakt ist. So reicht der Platz vor dem Fahrzeug fürs Abendessen im Freien.

Der Testwagen rollt als Sondermodell „60 Years“ vor, der auf das jüngste Jubiläum des niederbayerischen Herstellers verweist. Im Fall des Boxlife pro bedeutet das eine trendige graue Lackierung in Kombination mit 16-Zoll-Alufelgen sowie Polstern mit 60-Years-Stickerei.

Und es bedeutet eine sehr gute Serienausstattung: Fahrerhausklimaanlage, Lederlenkrad, Radio-Navi, Rückfahrkamera, Head-up-Display, Markise sowie ein isolierter Abwassertank sind beispielsweise stets an Bord – zum Grundpreis von 66.279 Euro ist dieser Kastenwagen quasi reisefertig.

Den Testwagen verteuern Extras wie Fahrassistentenpaket mit Abstandstempomat, Solarmodul, Anhängerkupplung, Diesel- statt Gasheizung und ein paar Kleinigkeiten auf rund 74.000 Euro.

Zum Praxistest geht es für ein langes Wochenende an die Küste Liguriens in Italien. Die rund 1.500 Kilometer hin und zurück über die Alpen von Süddeutschland absolviert der Boxlife pro mit 8,5 Liter Diesel je 100 Kilometer im Schnitt – ein guter Wert. Der Komfort unterwegs überzeugt: Der Motor arbeitet gut gedämmt und auch das Mobiliar bleibt angenehm leise.

Wollen im Alltag doch einmal mehr als zwei Personen mitfahren, empfiehlt es sich, den sich an der Seitenwand abstützenden Tisch (ohne festes Tischbein) abzunehmen. Zudem lässt sich die Sitzbank mit einem Handgriff um zehn Zentimeter auseinanderziehen. So





Klassischer Grundriss: Querbett im Heck, Küche an der Schiebetür, gegenüber das Bad und vorn eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen. Die Raumaufteilung ist Knaus gut gelungen.

Positive Details: Lese-Spot für Fahrer- und Beifahrersitz (rechts), ausziehbare Sitzbank für mehr Schulterfreiheit der Mitfahrer (links), ausdrehbare Verlängerung für den Tisch (unten).





Die Küche punktet mit tiefer Spüle, erhöhter Abstellfläche auf dem Kleiderschrank zum Bett und ordentlich Stauraum in Schubladen und Oberschrank. Knaus-Gimmick: der Seifenspender (oben).



Tisch ohne festes Tischbein, das erleichtert das Durchrutschen auf die Bank. Der Ausbau ohne Schrank über dem Fahrerhaus schafft Kopffreiheit.



haben zwei Mitreisende genug Schulter- und Beinfreiheit. Da die Lehne zudem nicht zu steil ist und die Sitzfläche mit 51 Zentimeter recht lang ausfällt, stimmt auch der Sitzkomfort.

Auf dem Campingplatz angekommen, ist Zeit, den Innenraum genauer unter die Lupe zu nehmen. Die Einrichtung mit hellem Holzdekor und mattweißen Schrankklappen wirkt einladend und weder auf Krampf modern noch klassisch-konservativ. Aus Sicht des Testredakteurs gelungen.

Bleiben wir zunächst an der Sitzgruppe. Der Tisch fällt mit 42 Zentimetern recht breit aus für einen 540er-Ducato. Er lässt sich so platzieren, dass man sowohl auf der Sitzbank als auch auf dem gedrehten Fahrersitz vernünftig sitzen kann. Allerdings beträgt der Abstand zwischen Sitzbank und Fahrersitz maximal gerade mal 26 Zentimeter – hier kommt man sich schnell mit den Füßen ins Gehege.

Die übliche Zweier-Crew kann aber versetzt sitzen und so recht kommod die Sitzgruppe nutzen. Wegen des wie erwähnt fehlenden Tischbeins sollte man sich nicht zu stark auf der Platte abstützen – dafür gelingt das Durchrutschen auf der Bank kinderleicht.

Der Testwagen kam mit der Option auf den sogenannten Easy-Space-Ausbau, d. h. ohne Dachstauschrank über dem Fahrerhaus. Hier fehlt dann zwar der Stauraum, doch die größere Kopffreiheit über den Vordersitzen ist im kompakten 540er ein echter Gewinn fürs Raumgefühl. Die seitlichen Oberschränke verlängert Knaus elegant bis übers Fahrerhaus. Als weitere Option gäbe es hier noch ein Fenster in der Dachhutze.

KEIN SCHRANK ÜBER DEM FAHRERHAUS: GUT FÜRS RAUMGEFÜHL, ABER WENIGER STAURAUM IM FAHRZEUG.

Trotz des fehlenden Dachschanks über dem Fahrerhaus geht das Stauraumangebot im Boxlife pro 540 voll in Ordnung. Über dem Heckbett nehmen rechts und links je zwei recht große Oberschränke Klamotten auf. Ein schmaler Kleiderschrank zwischen Bett und Küche erlaubt es, Hemden, Kleider oder Jacken hängend zu transportieren. Für den schnellen Zugriff montiert Knaus zudem vier praktische Haken an der Badwand. An der Küche nehmen neben dem Oberschrank auch drei stabile Schubladen im Unterschrank Ausrüstung und Vorräte auf.

Für Sperriges bleibt noch der Stauraum unter dem Heckbett, der immerhin 102 Zentimeter breit und mindestens 67 Zentimeter hoch ist. Die Lattenroste zwischen den seitlichen Podesten lassen sich herausnehmen, dann reicht der Stauraum bis zur Decke. Einfach hochklappen und arretieren lassen sich die Roste nicht – hier könnte Knaus noch nachlegen.

An der Küche fällt auf, dass Knaus den Kompressor-Kühlschrank nicht wie inzwischen häufig üblich in der



NEUZUGANG DER AVANTI REIHE

AVANTI EBF



Erleben Sie eine unvergessliche Reise mit dem **AVANTI EBF** – die jüngste Neuentwicklung bei **LA STRADA**. Die beiden Schlafmöglichkeiten und großzügige Kabine mit intelligentem Stauraum bieten bequem Platz für bis zu vier Personen! Wie bei allen La Strada Modellen lässt sich auch der **AVANTI EBF** nach individuellen Bedürfnissen zusammenstellen – natürlich immer unter der Prämisse höchster Qualität. So steht einer gelungenen Reise nichts mehr im Wege!

WWW.LASTRADA-MOBILE.DE



Das Doppelbett im Heck erreicht gute 194 mal 140/125 Zentimeter. Die Matratze erwies sich als recht hart. Gut: viel Stauraum in Oberschränken, trotzdem genug Kopffreiheit beim Liegen.



Bad mit Trick: Der Spiegel lässt sich verschieben und gibt so entweder das Seitenfenster oder die Staufächer für Kosmetika etc. frei.



Die Duschwanne bietet zwei Abflüsse, so kann Wasser auch bei leicht schräg stehendem Mobil gut abfließen. Den Duschvorhang hält ein mittig eingenähter Luftschlauch auf Abstand zum Körper.



„WEIL KNAUS AUF SEITENFENSTER VERZICHTET, KANN MAN SICH IM BETT VON WAND ZU WAND STRECKEN.



Die Oberschrank-Klappen öffnen an soliden Scharnieren. Weniger schön: Knaus verwendet nach wie vor scharfkantige Kunststoff-Gegenhalter.

Stirnseite des Möbels verbaut. Im Boxlife pro öffnet die beidseitig angeschlagene Kühlschranktür in den Mittelgang. Im Test erwies sich das trotzdem als praktisch und unkompliziert. An der Stirnseite bleibt so Platz für ein Klappbrett. Es fällt mit 22 Zentimetern aber recht schmal aus und setzt zudem neun Zentimeter tiefer an als die Küchenplatte. Dafür bleibt der Durchgang zur Schiebetür hinaus noch passierbar. Als Ablage- und Arbeitsfläche in ergonomischer Höhe bietet sich noch die Fläche von 20 mal 46 Zentimeter auf dem erhöhten Kleiderschrank zum Bett hin an.

Auffällig und sinnvoll ist weiterhin die 16 Zentimeter tiefe Spüle. Auf dem Zweiflammkocher mit elektrischer Zündung passen zwei mittelgroße Töpfe. Knaus-Kennzeichen: Der Hersteller installiert an der Küche und im Bad je einen Seifenspende – wer's braucht.

Der Mittelgang misst an der engsten Stelle zwischen Küche und Sitzbank 48 Zentimeter – im kompakten Kastenwagen ein guter Wert. Zwischen Kleiderschrank und Bad sind es sogar 54 Zentimeter. Mit dem erwähnten Sitzbank-Auszug verschmälert sich der Durchgang auf 38 Zentimeter.

Dem Bad räumt Knaus eine Grundfläche von 79 mal 74 Zentimeter ein. Das reicht, um vernünftigt auf der Toilette zu sitzen. Ohne das Einlagebrett beträgt die Stehhöhe im Bad 190 Zentimeter – für einen Ducato sehr gut. Der Spiegel lässt sich verschieben und gibt so ein Seitenfenster frei – oder verdeckt dieses.

Zum Duschen ist ein Vorhang nötig, der im doch recht engen Bad gern mal am Körper klebt. Hier hat Knaus aber eine durchaus clevere Lösung gefunden. In Hüfthöhe ist im Vorhang ein Luftschlauch eingearbeitet, der den Vorhang bestmöglich vom Körper fernhält.

Bleibt noch das Schlafabteil im Heck. Das Querbett erreicht von Wand zu Wand eine gute Länge von 1,94 Meter. Die Seitenwände sind mit Stoff verkleidet. Da Knaus auf Seitenfenster verzichtet, können sich Großgewachsene von Wand zu Wand ausstrecken, ohne dass Fensterrahmen die nutzbare Länge einschränken oder man unbeabsichtigt in ein Rollo tritt. Fenster gibt es dafür in den Hecktüren, zudem eine Dachhaube.



SEI DABEI



19.–21.07.2024

– Ausstellung aktueller Modelle



– Camper-Manufakturen

– Camper-Flohmarkt

– Stellplätze im Grünen

– Fachsimpeln mit Gleichgesinnten

– Gemütliches Lagerfeuer

– Live-Musik

– Bunt es Rahmenprogramm

Weitere Infos unter www.bus-festival.de

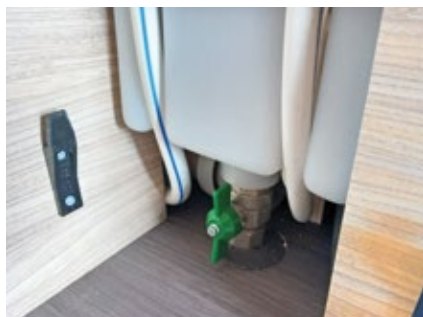
**JETZT ANMELDEN UND
STELLPLATZ SICHERN**



WENDIG UND KOMFORTABEL: DER BOXLIFE PRO 540 VON KNAUS KANN BEIDES.



Im Detail: Gasabsperrhahn und Frostschutz-Ventil unter der Sitzbank (oben). Ablasshahn für Frischwasser hinter Klappe im Heckstauraum.



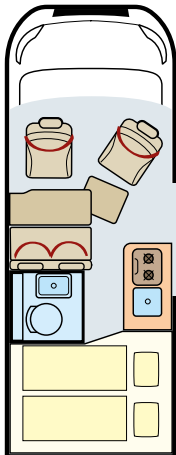
Der Heckstauraum ist 102 Zentimeter breit und 67 Zentimeter hoch. Die Lattenroste lassen sich herausnehmen, so reicht der Stauraum bis unters Dach.



Serie: Der „60 Years“ kommt mit Head-up-Display, das Geschwindigkeit und Navigationshinweise anzeigt. Das erweist sich als praktisch, um den Blick nicht zu sehr von der Straße wenden zu müssen.

Die Matratze erwies sich im Test als relativ hart, das muss man mögen. Prima hingegen, dass über der Matratze 57 Zentimeter Luft bis zum Oberschrank bleiben – hier fühlt man sich nicht eingeeengt. Aufpassen: Knaus verbaut nach wie vor scharfkantige Kunststoff-Gegenhalter in den Oberschränken. Schwenkbare Leselampen mit USB-Steckdosen im Sockel fallen dafür positiv auf.

Fazit: Der Knaus Boxlife pro 540 Road bietet fein austarierte Raumverhältnisse. Dem Hersteller ist es gelungen, weder Bett, Küche, Bad noch Sitzgruppe über Gebühr einzuschränken. In Verbindung mit den bekannt handlichen Fahreigenschaften eines 540er-Ducatos stellt das ein optimales Paket für zwei Camper dar, die gern viel fahren und trotzdem alles dabei haben wollen. Als „60 Years“ ist die Ausstattung gut, es gibt in diesem Segment aber günstigere Angebote.



TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Fiat Ducato Light, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2.184 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500/min, max. Drehmoment 350 Nm bei 1.400-2.500/min, Sechsgang-Handschaltgetriebe, Vorderradantrieb, Euro 6d.

Maße und Massen: (L x B x H) 541 x 205 x 258 cm; Radstand 345 cm; Masse fahrbereit 2.720 kg (Herstellerrangabe); zul. Gesamtmasse 3.500 kg

Aufbau und Ausbau: Selbsttragende Stahlblechkarosserie (L2H2), Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorn, Starrachse an Längsblattfedern hinten; Stehhöhe 190 cm (Bad 190 cm); Geräusch- und wärmedämmende Isolierung an Dach, Wänden und Boden; Bodenplatte 25 mm stark; Editionsmodell serienmäßig mit Rahmenfenstern; Sperrholz-Möbelbau (Vollkorpus-Bauweise mit Dübeltechnik) mit Soft-Close und soliden Scharnieren.

Bett: Heck-Querbett
194 x 125-140 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 102/90 l; Kühlschrank Dometic 70 l Kompressor; Gas 2 x 11 kg; Diesel 75 l; AdBlue 19 l

Serienausstattung: (Auszug) Fahrer- u. Beifahrerairbag, ABS, ESP, elektr. Fensterheber u. Außenspiegel, Klimaanlage Fahrerhaus, Tempomat, Lederlenkrad, Radio-Navi mit Rückfahrkamera, Head-up-Display, Lackierung Campovolo Grau, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Sitzbezüge mit 60-Years-Stickerei, Abwassertank isoliert und beheizt, Standheizung Truma Combi 4, Markise.

Sonderausstattung: (Auszug) Easy Space Ausbau 676 €, Standheizung Truma Combi 6 D 1.180 €, Solaranlage 100 Wp 1.180 €, AHK 1.281 €.

Testverbrauch: 8,9 l/100 km

Grundpreis: 66.279 €

Testwagen: **74.068 €**

www.knaus.com

Gefangen im Alltagsstress? Dann wird's Zeit zum Ausbrechen!

WANTED!

KARMANN

Mobil



... mit unseren Profi-Ausbrechern Duncan 495 und 545.

Gesucht wegen:

- Dynamischer Alltagseigenschaften, auf Wunsch mit Automatik und 170 PS Motor
- Einfachem Handling dank ultrakompakter Karosserie
- Verschiebbarer Sitzbank (zum Klappsofa verwandelbar)
- Küche mit Kocher und Kühlschrank

- Dusche/WC (DU 545)
 - Dachzelt im Aufstelldach zum Öffnen
 - Robusten Möbeln mit pflegeleichter MDL-Beschichtung
 - Vielen Staumöglichkeiten
 - 4KW Dieselheizung (Option)
- ... mehr Ausbruchstipps unter www.karmann-mobil.de

Jetzt die attraktiven Aktionsangebote beim Händler schnappen!

4restCamper

ALU-AUSBAU

Familientauglichkeit, Allradantrieb und 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht – klingt nach Utopie, war es bisher auch. 4restCamper aus Erfurt will das Unmögliche geschafft haben, mit einem Ausbau, dessen Grundgerüst aus Aluminium besteht. Das Prinzip ist aus Werkstattwagen bekannt, dort wird die Crashesicherheit vom TÜV geprüft. Der Hersteller verspricht eine deutlich höhere Belastbarkeit bei rund 50 Prozent Gewichtsersparnis und nennt als Beispiel eine Küchenschublade, die doppelt so groß ist wie bei der Konkurrenz, das doppelte Gewicht trägt und dasselbe wiegt. In konkreten Zahlen: in der Grundausstattung wiegt der sechs Meter lange Sprinter 4x4 nur 3.080 Kilogramm.

Für eine Familie mit zwei Kindern gibt es vier bequeme Sitzplätze und Stockbetten im Heck. Die Liegellänge soll bis zu 196 Zentimeter betragen. Die Küche verteilt sich auf beide Fahrzeugseiten, statt Nasszelle sind eine Trenntoilette und eine Außendusche an Bord. Clevere Transportlösungen und eine moderne Zentralsteuerung runden das Konzept ab, das ab 175.300 Euro zu haben ist. Der Vorführer auf den Fotos kommt inklusive aller Anbauteile auf 3.360 Kilogramm und 187.900 Euro. Die Website des Herstellers (www.4restcamper.de) befindet sich zurzeit noch im Aufbau.

📧 kontakt@4restcamper.de, Tel.: 0152/05148444



Erst auf den zweiten Blick ist das Grundgerüst aus Aluminium zu erkennen, das viele Kilos sparen soll.

Fotos: 4restCamper

Behl Mobile

WRANGLER

Erhard Behl war immer schon für Überraschungen gut. Nun bringt die Campervan-Schmiede aus Esselbach in Bayern ein Jeep Wrangler mit Sonderumbau auf eine GaZell-Kabine samt Aufstelldach, die in Kombination mit der 39 Zentimeter Heckverlängerung ganz erstaunlich viel Wohnraum und Stauraum in den kompakten Geländewagen zaubert. Der Böschungswinkel wird zwar etwas kleiner – für ein Reisefahrzeug dieser Kategorie aber weiterhin voll im Rahmen. Beim Grundriss können Kunden viel mitreden. Ähnlich individuell gestaltet auch der Preis des pistentauglichen Campers.

📧 www.behl-mobile.de



Foto: Behl Mobile

Dacia

DUSTER-CAMPER

Das Statussymbol für alle, die kein Statussymbol brauchen, ist nun campingtauglich: Nach dem Jogger gibt es nun auch für den Duster das „In Nature Sleep Pack“ (1.590 Euro), mit dem die beiden Bestseller von Dacia nicht direkt zum Wohnmobil werden, aber Übernachtungen zu zweit abseits der Infrastruktur ermöglichen.

Werden die Rücksitze umgeklappt, lässt sich ein Doppelbett mit 190 mal 135 Zentimeter großer Liegefläche realisieren.

Für die nötige Privatsphäre sorgen Verdunkelungsmatten. Der Deckel der Campingbox klappt zur Ablage, die mit bis zu 15 Kilogramm belastet werden darf. Hier könnte also ein Gaskocher und ein kleiner Wasserkarister aufgestellt werden. Diese und ausreichend anderes Camping-Equipment kommen in der 3-in-1-Box unter der Matratze unter, dessen Volumen mit 220 Litern angegeben ist. Ein- und Ausbau der Campingbox gelingen laut Hersteller einfach, doch bei 45 Kilogramm sollte man schon zu zweit sein. Seit 14 Jahren steht der Duster wie kein zweiter für ein preiswertes SUV. Nun rollt die komplett neu entwickelte, dritte Generation auf den Markt, die preislich bei 18.950 Euro beginnt, sodass zusammen mit der Campingbox 20.540 Euro den Besitzer wechseln. Nicht zuletzt aufgrund gesetzlicher Vorgaben ist der Duster dann bereits erstaunlich gut ausgestattet. Motorisiert ist der budget-freundliche Minicamper mit einem 101 PS starkem Ein-Liter-Turbomotor, der mit Autogas und Benzin läuft. 📧 www.dacia.de



Foto: Dacia

BUZZ VARIO

In Sarstedt bei Hannover wurden schon die verschiedensten Hochdachkombis zu praktischen Minicampers, früher unter dem Namen C-Tech, heute als CampingVan.de. Ganz neu ist die Kompletteneinrichtung für den elektrischen VW ID. Buzz, die vollwertig und dennoch vollständig reversibel ist. Fürs Fahren werden die Möbelmodule in den Laderaum geklappt, sodass weiterhin alle fünf Sitze nutzbar bleiben. Im Laderaum entsteht eine clevere Unterteilung, in der etwa Einkäufe unterkommen.

Aus der Fahrposition ist das 125 mal 195 Zentimeter große Bett in wenigen Minuten aufgebaut. Hinter der Liegefläche bleiben 35 Zentimeter für eine mobile Toilette oder eine Kühlbox. Bei schlechtem Wetter wird das Bett zur Ecksitzbank, mit der Möglichkeit, im Wohnraum zu kochen – ein Einflammkocher kann an verschiedenen Positionen aufgestellt werden. Alternativ fungiert eine der Möbelbauplatten fürs Bett auch als Außentisch. Los geht's ab 5.130 € für den Möbelbausatz inklusive Bodenplatte und Postern.

www.campingvan.de



Sieht aus wie ein fest verbautes Möbel, sind aber perfekt eingepasste Module, die bei Nichtgebrauch oder bei der Rückgabe eines geleasten Fahrzeugs wieder ausgebaut werden können.



Fotos: CampingVan.de



Chausson

GOLDEN LINE

Chausson bedient sich am Baukasten der Schwestermarke und bringt eine ähnliche Interpretation eines 5,41-Meter-Ducato mit reduzierter Ausstattung. Wieder gibt es im vorderen Wohnraum einen Technicschrank und Drehkonsolen für die Fahrerhaussitze. Dahinter stehen eine Nasszelle mit Duschausstattung und Kassetten-toilette und ein kompakter Küchenblock. Im Heck gibt es eine Sitzgruppe, die zum Doppelbett umgebaut werden kann. Wie bei der Schwestermarke kann der Kastenwagen dann durch Pakete ein Stück weit individualisiert werden. Die Pakete sind allerdings etwas anders zusammengestellt. Zudem wählt Chausson ein etwas moderneres Interieur-Design in Anthrazit, Hellblau und Beige und einen Boden in Terrazzo-Optik. Basispreis: 46.490 Euro. Exklusiv über die Händler der Dörr-Gruppe ist der Golden Line als Editionsmodell inklusive aller Pakete für 49.990 Euro zu haben.

www.chausson-reisemobile.de, www.reisemobile-doerr.de



Zur Küchenausstattung gehören ein Einflammkocher mit Spüle und ein stirnseitiger Kühlschrank.



Während die Schwestermarke auf ein Hubbett setzt, gibt es im Chausson eine Hecksitzgruppe.



Das Paket „Office-Mode“ umfasst einen ausklappbaren Bürotisch samt Anschlüssen und Halterungen.

Fotos: Dörr Reisemobile

Westfalia

CLUB JOKER URBAN



Über die zusätzliche Schiebetür des Ford Transit Custom erlangt der Camper auch über die Fahrerseite Zugriff auf die Längsküchenzeile. Die Kühlbox öffnet nach vorn hin.



Außergewöhnlich: Der Club Joker Urban kommt ohne klassische Sitzbank aus. Stattdessen baut Westfalia zwei Aguti-Sitze und dahinter ein Faltpbett ein, das über die zusammengeklappten Aguti-Sitze gelegt wird.

Traditionell rollt der Club Joker eigentlich auf VW-Bulli-Transporterbasis vom Band. Nun setzt Westfalia jedoch auf den 5,05 Meter langen Ford Transit Custom. Der Ausbau des mindestens 64.990 Euro teuren Campingbus umfasst ein leichtgängiges Aufstelldach mit Einhandverriegelung und 200 mal 127 Zentimeter messenden Bett mit unterlegten Tellerfedern, USB-Steckdose und zwei Schwanenhalsleuchten. Ford gibt dem Custom serienmäßig zwei Schiebetüren mit auf den Weg, was den Zugriff auf die Längsküchenzeile von der Fahrerhausseite ermöglicht. Schubladen und die herausnehmbare Kühlbox (25 Liter) des multifunktionalen Küchen- und Schrankmoduls öffnen nach vorn hin und nicht wie üblich zur Seite. Die Küchenplatte beherbergt lediglich einen Gasherd, eine eingelassene Edelstahlspüle und ein sich daran nach hinten anschließendes und eingelassenes Staufach für Vorräte und Kochutensilien. Zum Heck des Campers verlängert sich das Möbelstück zu einer kompakten Schrankzeile hin. Der Westfalia Club Joker Urban besitzt serienmäßig keine klassische Schlafsitzbank – sie ist optional erhältlich –, sondern zwei Einzelsitze von Aguti. Ein modularer und ebenfalls herausnehmbarer Tisch vervollständigt die Wohnzeile. Hinter dem Aguti-Gestühl sitzt das zusammengefaltete Bett. Zum Schlafen legen die Camper die Matratze über die Sitze. Die Liegefläche beträgt 193 mal bescheidene 112 Zentimeter. Die Serienausstattung des Urban ist umfangreich und umfasst unter anderem Navi, Notbremsassistent, Tempomat, Rückfahrkamera, Klimaautomatik, Sitzheizung und Standheizung.

www.westfalia-mobil.com

Fotos: Gamero

Westfalia Joker-Historie

IM RÜCKSPIEGEL



Den Joker auf T3 gab es in verschiedenen Varianten, aber immer mit fahrerseitiger Schrankzeile, die sich seit dem T2 durchgesetzt hatte. Auf T5 folgt 2012 ein Club Joker mit wohnlichem Heckküchen-Grundriss, den es als CJ City auch mit kurzem Radstand gab.



Fotos: Westfalia

Als im August 1979 der erste VW-Bus der dritten Generation vom Band läuft, hat sich Westfalia bereits einen Namen als Erfinder des Campingbusses gemacht. Auf dem deutlich kantigeren und auch größeren T3 zeichnet Westfalia dann den ersten Joker – er wird zum absoluten Erfolg. Innerhalb eines Jahrzehnts werden in verschiedenen Varianten über 70.000 Exemplare verkauft: Zur Wahl stehen ein Aufstelldach mit Gepäckwanne oder aerodynamisches Hochdach. Wer den Selbstausbau nicht scheut, kann die Joker-Möbel als Bausatz „Mosaik“ ordern. Am oberen Ende der Joker-Modellpalette steht der besser ausgestattete Club Joker, der sogar mit einer Rundsitzgruppe zu haben war. Für viele wird der Joker auf T3 zum Multifunktions-

fahrzeug, mit dem sie auch zum Einkaufen oder zur Arbeit fahren – so rechnet sich die Anschaffung.

Als 1990 der T4 auf den Plan tritt, ändert sich nicht nur das Basisfahrzeug, sondern auch das Marktumfeld grundlegend. VW will die Campingbusse in Eigenregie und unter eigenem Modellnamen verkaufen – obwohl der Ausbau immer noch von Westfalia kommt. Einen Joker gibt es erst wieder 2012 mit dem Club Joker auf langem VW T5, der sich durch einen camping-orientierteren Grundriss mit Heckküche, Nasszelle und Hochdach von den VW-Modellen abheben soll. 2015 folgt der Club Joker City mit kurzem Radstand und Aufstelldach. An die Erfolge des Vorgängers kann man allerdings nicht mehr anknüpfen.

**HOCHWERTIGE
FAHRZEUGTECHNIK**
für Vans, Reisemobile
& Caravans



**Kompakte
KOMPRESSOR-KÜHLSCHRÄNKE**
LR40L / LR50L



50
LITER



3*
JAHRE
GARANTIE

Optionale
Frontblende
in gebürstetem
Silber erhältlich



KOM-
PRESSOR
ABNEHM-
BAR

40
LITER



- ▶ Front-Design: Schwarz gebürstet
- ▶ Türanschlag links oder rechts frei wählbar
- ▶ Night Mode: Geringerer Geräuschpegel, reduzierter Stromverbrauch und unbeleuchtetes Display während der Nacht für besseren Schlaf

LR40L: 713505 ■ LR50L: 713506

Der **CARBEST-KATALOG**
2024

Jetzt bei Ihrem
REIMO
FACHHÄNDLER
oder bequem
downloaden:



www.reimo.com/kataloge

www.carbest.de

*Unsere ausführlichen Garantiebedingungen:
<https://www.reimo.com/garantie>

Interview mit Ariane Finzel

„Derzeit gibt es sehr attraktive Angebote“

Die Geschäftsführerin des DCHV spricht über die aktuelle Lage der Händler, sie verrät, wie der Händlerverband seine Mitglieder unterstützt. Und was die Situation für Käufer bedeutet. *Von Claus-Georg Petri*

? Frau Finzel, wie stellt sich die Lage der Caravanhändler gegenwärtig aus Ihrer Sicht dar?

Finzel Die Stimmung auf den Handelsplätzen, die mir gespiegelt wird, ist unterschiedlich, aber größtenteils positiv. Fahrzeuge sind wieder gut verfügbar, und Neubestellungen haben größtenteils akzeptable Lieferzeiten. Der Bestand ist derzeit noch hoch, sodass es gute Angebote gibt und sich für den ein oder anderen Kunden sicherlich ein Schnäppchen machen lässt. Die Mietflotten und Werkstätten sind gut ausgelastet. Dennoch gibt es Segmente, in denen die Nachfrage zurückgeht. Die Handelspartner berücksichtigen dies nun in ihrem Bestellverhalten. Auch der Fachkräftemangel ist in den Handelsbetrieben spürbar. Jeder zweite Betrieb hat Stellen unbesetzt. Hier möchte ich die Werbetrommel rühren: Unsere Branche ist weiterhin im Wachstum und sexy wie nie. Für Quereinsteiger bieten sich interessante Job- und Karrieremöglichkeiten.

? Aber einige Händler haben sehr viele neue Freizeitfahrzeuge verschiedener Produktionsjahre auf dem Hof stehen und ächzen unter der Zinslast, die sie für deren Finanzierung tragen müssen. Sehen Sie eine akute Gefahr für diese meist großen Betriebe?

Finzel Noch sehe ich keine akute Gefahr. Wenn wir uns die 15 Jahre vor Corona vor Augen führen, gab es immer Zyklen mit hohen Beständen in bestimmten Segmenten und den damit verbundenen Finanzierungskosten. Betriebe, die schon längere Zeit am Markt sind, kennen diese Themen, haben ein gutes Controlling und entsprechende Rücklagen. Sie können auch herausfordernde Marktsituationen meistern und Prognosen erstellen, welche Zinslast sie sich erlauben können. Betrieben, für die diese Situation neu ist, empfehle ich aktives Liquiditäts-Management und Controlling, um mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegenzusteuern.

Schätzt die aktuelle Marktlage positiv ein: Ariane Finzel, Geschäftsführerin des Händlerverbands DCHV, prognostiziert, dass der Verkauf von Freizeitfahrzeugen im laufenden Geschäftsjahr weiterhin zunehmen wird.

? Bringen die Hersteller manche Händler in Gefahr, weil sie ihnen zu viele Fahrzeuge geliefert haben oder noch liefern werden?

Finzel Diesem Punkt würden einige Handelspartner vielleicht zustimmen. Ich sehe es differenzierter und aus der Hubschrauberperspektive. Insgesamt ist die Stimmung im Handel weiterhin gut. Die Kunden kommen auf den Hof und wollen eine attraktive Auswahl. Diese gibt es nach Zeiten der Lieferkettenprobleme endlich wieder.

? Wie reagieren die Hersteller konkret?

Finzel In den Marktsegmenten, in denen die Nachfrage sich verändert hat, haben die meisten Hersteller die Zeichen der Zeit erkannt und passen die Produktion entsprechend an. Dort, wo bestimmte Modelle nicht gut abfließen, werden kooperative Lösungen mit den Herstellern gefunden. Es gibt einzelne Fälle von Bestellungen, die beispielsweise zwei Jahre zurückliegen und jetzt erst geliefert werden. Und dies geschieht parallel zur Lieferung des neuen Modelljahres, bei gleichen Finanzierungslinien. Diese langen Lieferzeiten konnte niemand voraussehen, und auch hier werden Lösungen auf Augenhöhe gefunden. Ich kenne keinen Hersteller, der ein Interesse daran hat, seine Händler in Gefahr zu bringen. Dies würde mittelfristig die eigene Marke schwächen.

? Wandelt sich der Händlermarkt angesichts des Überangebots gerade zum Käufermarkt?

Finzel Generell spricht man von einem Käufermarkt, wenn das Angebot die Nachfrage übersteigt. Dies führt dazu, dass die Preise tendenziell fallen und die Käufer mehr Auswahl und Verhandlungsmacht haben. Diese Situation haben wir momentan noch. Derzeit gibt es sehr attraktive Angebote. Auch hier gilt: nur solange der Vorrat reicht. Ich empfehle den Kunden, jetzt zuzuschlagen, denn in den nächsten Jahren werden sich Angebot und Nachfrage wieder angleichen.

? Redet der DCHV mit dem Herstellerverband CIVD, um diese Situation zu entschärfen?

Finzel Wir sind im guten Dialog mit dem CIVD und tauschen uns über die Markteinschätzung aus. Daher konnten die Bestandssituation frühzeitig eingeordnet und Maßnahmen abgeleitet werden, damit Bestände kein Risiko werden. Dies beweist etwa die gemeinsame Initiative der Caravaning-Tage. Hier haben Hersteller und Händler erstmalig bundesweit und markenübergreifend investiert, um das Frühjahrsgeschäft gemeinsam anzukurbeln. Ein starkes Signal.

? Zwar sind die Neuzulassungen positiv, dennoch beklagen einige Händler von Kaufzurückhaltung der Kunden. Ein Widerspruch?

Finzel Dies muss kein Widerspruch sein. Die April-Zulassungen zeigen weiterhin gute Tendenzen. Einige Marken und Segmente

haben hohe Zuwächse. Auch die Mietflotten wachsen. Andere Segmente dagegen schwächeln und werden entsprechend weiterentwickelt oder durch attraktivere Modelle abgelöst. Dies ist meines Erachtens eine normale Marktsituation.

? Aber noch ist das Niveau von 2020 und 2021 nicht erreicht.

Finzel In der Langzeitbetrachtung ist Caravaning weiterhin ein Wachstumsmarkt. Es wird 2028 ein Marktvolumen von 0,6 Milliarden Euro und 4,32 Millionen Nutzern prognostiziert. Daher mache ich mir um die Branche keine Sorgen, auch wenn das Niveau von 2020 und 2021 in diesem Jahr nicht erreicht werden sollte.

? Mit welchen Aktionen will der DCHV den Verkauf von Freizeitfahrzeugen ankurbeln?

Finzel Die größte Aktion in diesem Jahr waren besagte bundesweite Caravaning-Tage, die trotz einiger Manöverkritik aufgrund der kurzen Vorlaufzeit unter dem Strich als

erfolgreich gewertet werden können. Auf den Verkauf von Fahrzeugen können wir als DCHV aber nur indirekt einwirken.

Als Verband sehen wir unsere Aufgabe darin, den Mitgliedsbetrieben all das zu bieten, dass sie den Markt richtig einschätzen und erfolgreich verkaufen können. Dies gelingt durch einen engen Austausch mit den Mitgliedsbetrieben. Ich versuche, auf regionalen Messen und ähnlichen Veranstaltungen präsent zu sein, um mit möglichst vielen Mitgliedsbetrieben ins Gespräch zu kommen. Des Weiteren führen wir regelmäßig Befragungen durch und leiten aus den Ergebnissen weitere Aktionen, Analysen und Handlungsfelder ab. Zum Beispiel, indem wir unsere Markteinschätzungen mit anderen Verbänden wie dem CIVD diskutieren.

? Aber es gibt doch sicher konkretere Maßnahmen als Gespräche?

Finzel Ja, wir zielen darauf ab, den Handel zu professionalisieren und zu befähigen, erfolgreich zu verkaufen. Hierzu gibt es umfassende Schulungsangebote für Fach- und

Führungskräfte in der DCHV-Akademie, die weiter ausgebaut werden, sowie unser Netzwerk an Partnern für betriebswirtschaftliche und juristische Fragestellungen. Es gibt weitere Initiativen, die indirekt auf den Verkauf einwirken wie den DCHV-Digitaltag, und wir suchen Partner zur Gewinnung von Fachkräften. Darüber hinaus gibt es Zertifizierungen, wie den Händlerwettbewerb „Goldenes C“ und in diesem 50. Jubiläumsjahr erstmalig das „Grüne C“ für nachhaltige Betriebe.

? Was ist Ihre Prognose für den Verkauf von Freizeitfahrzeugen im laufenden Geschäftsjahr?

Finzel Caravaning bleibt im Trend und ein stabiler Markt. Es wird Segmente geben, die wachsen werden. Die Werkstätten und das Vermietgeschäft werden weiter ausgebaut. Die gegenwärtige Bestandssituation wird sich entspannen. Handelspartner, deren Geschäftsmodell auf mehreren Säulen steht, werden weiterhin erfolgreich am Markt agieren.

Caravaning-Markt

Sinkende Zuversicht

Erneut haben die Marktbeobachter von Mios und Unternehmensberater von gsr den Caravaning-Markt in Deutschland aus Sicht der Händler untersucht. Viele von ihnen blicken nicht ohne Sorge in die Zukunft. Vor allem die erheblichen Preissteigerungen bei den Produkten bereiten den Verkäufern Kopfzerbrechen, manches Freizeitfahrzeug ist heute um 30 Prozent teurer als noch vor drei Jahren. Dies führt zu zählenden Verkaufsgesprächen, so die Beurteilung.

Mehr als die Hälfte der Betriebe gab an, dass sie mehr Neufahrzeuge auf ihren Höfen als noch vor einem Jahr hätten. Zudem verschlechtert das gestiegene

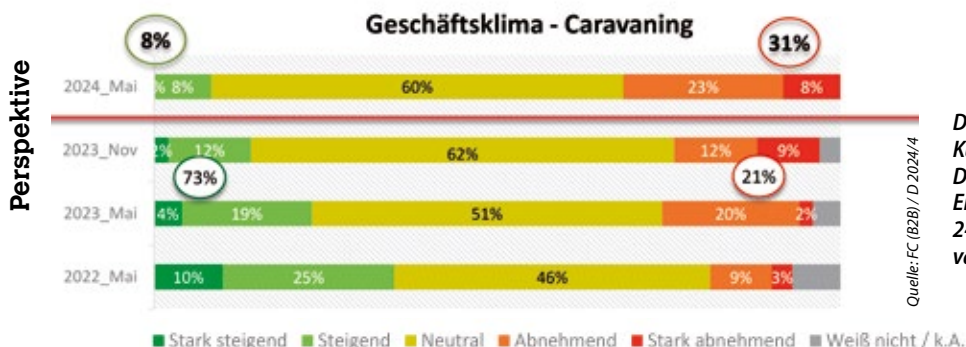
Zinsniveau die Ertragslage der Händler, schließlich müssen sie die bestellten Fahrzeuge finanzieren, bis sie an den Endkunden weitergegeben werden. Campervans sind derzeit sehr gut verfügbar. Vielleicht zu gut, denn die Verkaufserwartungen der Händler übersteigen offenbar gegenwärtig die Nachfrage. Entsprechend zeigt der Branchenindex auf Basis einer repräsentativen Befragung von spezialisierten Händlern eine Ernüchterung. Viel Ware im Handel, hohe Erwartungen im Vermietungsgeschäft und sehr gut ausgelastete Werkstätten – dies sind die zentralen Ergebnisse einer aktuellen Befragung von spezialisierten Caravaning-Händ-

lern. Chancen bietet dagegen das Vermietgeschäft.

Der Caravaning-Branchenindex zeigt für das Frühjahr 2024 einen zwar weiterhin hohen, aber um sieben Punkte zurückgegangenen Stimmungswert von 85 Punkten. Hauptgründe sind eine zurückhaltende Erwartung der Geschäftsaussichten im Verkauf. Er fasst die Stimmung im Handel zusammen. Im April wurden 100 Betriebe repräsentativ befragt. Mit inzwischen fast 1,6 Millionen zugelassenen Freizeitfahrzeugen in Deutschland gibt es auch einen erheblichen Bedarf an Wartungs- und Reparaturarbeiten. Entsprechend überrascht es nicht, dass rund jede zweite Werkstatt voll

ausgelastet ist, im Durchschnitt liegt die Auslastung bei sagenhaften 93 Prozent. „Dies ist sehr erfreulich für die Branche, zumal auch erhebliche Umsätze mit Ersatzteilen und Zubehör damit verbunden sind“, so Sabine Weber, Caravaning-Spezialistin der gsr Unternehmensberatung. „Allerdings ist die gute Auslastung auch ein Risiko, denn viele Kunden sind nicht bereit, lange auf einen Service zu warten, schon gar nicht in der Urlaubszeit.“ Angesichts des von vielen Unternehmern weiterhin beklagten Fachkräftemangels sieht die Beratung Chancen in der Kundenkommunikation, in Aktionszeiten sowie Kooperationen mit anderen Werkstätten.

Geschäftsklima: Geschäftserwartungen bis 2026



Die Händler haben die Höfe voll und der Kunde übt sich derzeit in Zurückhaltung. Dementsprechend veränderten sich die Einschätzungen zum Markt in den letzten 24 Monaten zum Geschäftsklima im Caravaninghandel.



VW Transporter (2025)

Erste Designdetails

2025 kommt der neue VW Transporter, der sich am Baukasten des Ford Transit Custom bedient. Nun wurden erste Designdetails des Transporters der 7. Generation veröffentlicht. Albert Kirzinger, Chefdesigner bei Volkswagen Nutzfahrzeuge: „Das Frontpartie-Design unseres siebten Transporters macht sofort klar, dass er ein Mitglied der Bulli-Familie ist. Wir transferieren die DNA unserer Ikone mit dem komplett neu entwickelten Transporter in die Neuzeit.“ Dabei soll die siebte Bulli-Generation optisch sofort als Nachfolger des VWT6.1 erkennbar sein und die typischen Designmerkmale aller Vorgänger neu interpretieren. Alle Infos, Maße und Preise findest du auf unserer Website, die per Link oder QR-Code erreichst:

📍 www.campervans.de/news-termine/erste-infos-neuer-vw-transporter-2024



Foto: VW

➔ **4,45 PROZENT** ist Camping im Schnitt in Europa 2024 teurer geworden.

Quelle: camping.info

HVO100- und B10-Diesel

Verkauf gestartet

Ab sofort dürfen klimaschonende paraffinische Dieselreinkraftstoffe auch in Deutschland verkauft werden. Dazu gehören nachhaltiger Diesel wie HVO100, der aus biogenen Rest- und Abfallstoffen gewonnen wird, sowie synthetischer e-Diesel, der aus grünem Strom gewonnen wird. Beide werden an den Zapfsäulen als „XTL“ gekennzeichnet sein. Auch Diesel B10 mit bis zu zehn Prozent Biodieselanteil kommt in den Handel, der ebenfalls zu Teilen aus Abfall- und Reststoffen besteht. Bislang sind es maximal sieben Prozent (B7). All diese Kraftstoffe reduzieren die CO₂-Emission von dieselbetriebenen Fahrzeugen, HVO100 in Reinform sogar sehr deutlich. Übrigens: Deutschland ist Nachzügler. In Ländern, die HVO100 bereits verkaufen, liegt der Mehrpreis gegenüber Mineralöldiesel für die Reinform-Variante bei etwa 5 bis 20 Cent.

Welche Fahrzeuge für die neuen Dieselmotoren freigegeben sind, ist in Freigabelisten, unter anderem beim ADAC abrufbar. VW beispielsweise erteilt eine XTL-Freigabe für alle T6.1, die nach KW 25/2021 produziert wurden, allerdings keine B10-Freigabe. Der Mercedes-Benz Sprinter ist ab der Baureihe 906 für alle neuen Dieselmotoren freigegeben, der Fiat Ducato für keine.



Foto: Karmann-Mobil

Karmann Mobil

Satter Preisnachlass

Wer einen schlechtwegetauglichen Campervan sucht und spontan ein Schnäppchen schießen möchte, der sollte sich den Dexter 4x4 von Karmann Mobil einmal genauer anschauen. Für beide verfügbare Grundrisse gibt es aktuell das Offroad-Ausstattungspaket im Wert von 15.900 Euro geschenkt. Zu diesem gehören unter anderem die separat zuschaltbare Differentialsperre, Unterfahrschutz, Höherlegung um zehn Zentimeter, All-Terrain-Reifen (245/70 R16 und 225/70 R16) sowie die Ersatzrad-Halterung inklusive Komplettrad und Anschlagpuffer an der Hinterachse.

Der Dexter 560 ist mit einem Querbett ausgestattet, der Dexter 570 mit Heckeinzelbetten längs. Letzterer verzichtet zugunsten der Bettenmaße und einem größeren Bad auf eine Sitzbank in zweiter Reihe – der Grundriss ist speziell für Paare. Beide Versionen kosten ab 62.900 Euro. Dann sind der 130-PS-Motor und ein Handschaltgetriebe verbaut.

📍 www.karmann-mobil.de



VWN & VW Group Retail

Grüne Azubi-Ideen

Auszubildende von Volkswagen Nutzfahrzeuge und der Verkaufsorganisation Volkswagen Group Retail Deutschland haben bei „California Summer Windsurf Cup“ auf Sylt ihren VW ID. Buzz Green präsentiert. Bei dem Fahrzeugprojekt, das vollständig in Eigenregie durch die Azubis durchgeführt wurde, standen die Verwendung natürlicher Materialien und die weitere Verbesserung der Nachhaltigkeit im Fokus. Dafür wurde der ID. Buzz am VWN-Standort Hannover vollständig demontiert und von Grund auf neu aufgebaut. Er erhielt beispielsweise einen Holzboden, nachhaltige Reifen und ein neues Armaturenbrett. Die mit selbst erzeugtem Strom gefertigten Felgen wurden mit Eschenholz ergänzt. Zudem ist der Elektro-Bulli mit einem Kaffeeautomaten ausgestattet. Den dafür benötigten Strom erzeugt ein Solardach, das auch die Fahrbatterie lädt. Das bringt nach Berechnungen der Auszubildenden einen Reichweitengewinn von bis zu 1.560 Kilometer im Jahr.

GTÜ zum Thema Möbelmodule

Sicherheit gewährleisten

Nicht jeder kann oder will sich einen Campervan leisten, doch zum Glück bietet der Markt gute Kompromisse: Flexible Einbauten, die einen vorhandene Kombi, Van oder Kleinbus auf Zeit in einen kompakten Womo verwandeln. Die GTÜ, Gesellschaft für Technische Überwachung mit Sitz in Stuttgart, betont allerdings, dass Sicherheit beim Einsatz solcher Module oberste Priorität hat. Entscheidend sei, dass alle Module stabil befestigt und während der Fahrt gesichert sind, um die Sicherheit aller Insassen zu gewährleisten. Auch bei plötzlichen Ausweich- oder Bremsmanövern dürfen sie nicht verrutschen, sich lösen oder ihren Inhalt verlieren: Der könnte zum gefährlichen Geschoss werden. Die Bandbreite solcher Module reicht von der selbst gebauten Campingkiste aus Holz, vom vorgefertigten Set aus dem Baumarkt bis zum maßgeschneiderten und aufwendig gefertigten Modul aus dem Fachhandel. Angesichts der vielen Möglichkeiten empfiehlt die GTÜ vor dem Kauf eine umfassende Beratung, um das Anforderungsprofil zu checken und zu prüfen, ob die Module kompatibel mit dem eigenen Fahrzeug sind. Wer sich einen ersten Überblick über den Markt verschaffen möchte: Wir haben eine Auswahl an verschiedenen Modulen auf unserer Website gesammelt.



📄 www.campervans.de/galerie/minicamper-ausbau-module

Kostenlose Downloads

Bonusmaterial

Auch mit dieser Ausgabe erhalten CamperVans-Leser brandaktuelle Sonderhefte als Gratis-Download. 4x4 Camper – das Magazin für Freizeit und Abenteuer – zeigt auf 100 spannenden Seiten, was es braucht für eine Reise abseits viel befahrener Straßen. CamperDogs wiederum widmet sich speziell dem Reisen mit Hund. Einfach den entsprechenden Link oder QR-Code öffnen und das Magazin im Wert von bis zu 9,90 Euro gratis downloaden!

4x4 Camper: <https://www.campervans.de/gratis-4x4camper-24>
CamperDogs: <https://www.campervans.de/gratis-campers-dogs-aktuelle-ausgabe>



GRATIS



Foto: Campertrader

Campertrader.de

Auch als App

Campertrader verspricht die erste App, die einen Marktplatz für neue und gebrauchte Campervans, einen Modulsystem- und einen Vermietungs-Finder sowie Community und Lifestyle miteinander vereint.

„Wir sind die erste Plattform, die neben Professionalität auch ganz klar eine junge, Social-Media-affine Generation anspricht. Das fällt uns einfach, da wir selbst Teil dieser Zielgruppe sind und dadurch die Bedürfnisse und Trends kennen“. Der Unterschied zu bestehenden Plattformen ist die detaillierte Präsentation inklusive aller Ausbaufilter, welche die Suche nach dem perfekten Camper kinderleicht und vor allem übersichtlich machen.

Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit stehen bei Camper Trader an vorderster Front. Die Plattform bietet umfassende Verifizierungsprozesse für Käufer und Verkäufer, sowie sichere Zahlungssysteme für gewerbliche Nutzung. Die App kann ab sofort kostenlos im App-Store oder bei Google Play heruntergeladen werden.

📄 www.campertrader.de

Alles dabei

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Mooveo verspricht ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis, doch bei den kompakten Campingbussen zählt neben dem Kostenpunkt vor allem ein gut gemachter Ausbau. Wie steht's da um den Campervan 3?







Um den freistehenden Tisch finden drei Personen bequem Platz. Bei gutem Wetter kann er draußen aufgestellt werden.

Gut ausgestattete, preiswerte Wohnmobile – so ließe sich das Metier der Marke Mooveo kurz und bündig beschreiben. Die Fahrzeuge werden beim französischen Mutterkonzern Pilote gefertigt, wo die Grundrisse nicht wirklich neu gedacht werden. Es ist mehr die umfangreiche und praxisgerecht gewählte Serienausstattung, mit der sich Mooveo von den Marktbegleitern der Mittelklasse abhebt. Wobei die Campingbusse eigentlich gesondert betrachtet werden müssten, denn exakt baugleich gibt es die drei Modelle auf Renault Trafic nirgends sonst. Und auch die Serienausstattung ist – verglichen mit den Kastenwagen und Wohnmobilen der Marke – etwas reduziert.

Wir sind im Campervan 3 von Händler EMR aus Weilheim Teck unterwegs. Drei deshalb, weil im Fond eine verschiebbare Sitzbank von Schnierle mit eben drei gurtgesicherten Sitzplätzen platziert ist. Warum das vor

allem, aber nicht nur im Alltag praktisch ist, dazu später mehr. Zunächst nehmen wir eine Reihe weiter vorn Platz, auf den bequemen Fahrerhaussitzen, die etwas höher bauen und sich einfacher drehen lassen als bei der Konkurrenz aus Stuttgart oder Hannover. Allerdings ist das Cockpit deutlich nüchterner gestaltet. Im Testwagen ist das aufpreispflichtige Infotainmentsystem (1.998 Euro inkl. Rückfahrkamera) mit einem acht Zoll großen Touchscreen verbaut, das seit dem Facelift des Trafic 2022 endlich in einer annehmbaren Geschwindigkeit reagiert. Ansonsten belässt es Renault bei haptischen (Lenkrad-)Tasten, weshalb die Bedienung durchaus intuitiv gelingt. Dank großem Assistenz-Paket, Einparkhilfe und Totwinkel-Warner (3.028 Euro) sind sämtliche Helferlein an Bord, wenn auch teils rudimentär, mit akustischer Rückmeldung – aktiv eingegriffen, etwa durch eine elektromechanische Lenkung, wird nicht. Für viele dürfte das kaum von Nachteil sein, und



Der auslandende Tischfuß ist ein wenig gewöhnungsbedürftig, doch der Tisch steht sehr stabil.



die eigentlichen Fahreigenschaften gehen durchaus in Ordnung. Ein echter Vorteil des Trafic ist seine Form: Eine abfallende Dachlinie mag dynamisch wirken, genau wie schrägstehende Seitenteile, doch nur das Box-Design des Renault schafft zusätzlichen Wohnraum.

Also zurück in den Wohnraum und zur verschiebbaren Dreierbank von Schnierle. Dank konturierter Oberfläche sitzt sie sich durchaus bequem – lediglich allzu groß gewachsen darf man bei knapp 90 Zentimeter Kopffreiheit nicht sein. Und zu dritt wird es kuschelig auf 108 Zentimeter Breite. Dass wir den Campervan 3 der 4.000 Euro günstigeren Version mit starr verbauter Zweierbank dennoch jederzeit vorziehen würden, liegt einerseits am variablen Stauraum im Heck, in dem auch mal zwei Fahrräder transportiert werden könnten. Andererseits ist der 85 mal 50 Zentimeter große Tisch lediglich von allen Sitzplätzen aus gut erreichbar, wenn man mit der Bank ein gutes Stück in den Wohnraum

„ Es ist nicht der zusätzliche Sitzplatz, sondern vielmehr, dass die Sitzbank verschoben werden kann.



Die Verriegelung der Schnieler-Bank ist nichts für nackte Füße. Fürs Verschieben ist durchaus etwas Kraft nötig – für den Aus- und Einbau sicherlich auch.



” Auch der Trafic braucht sich seit der dritten Generation nicht mehr zu verstecken.





Die Sitzhöhe in zweiter Reihe ist eingeschränkt. Statt Durchlade-Möglichkeit entscheidet sich Mooveo für Schubladen unter der Sitzbank.



rutscht. Mooveo setzt auf einen freistehenden Tisch mit mittigem Fuß, den man gut auch draußen verwenden könnte. Im Fahrzeug bleibt zusätzlich viel Arbeits- und Ablagefläche, zumindest für Campingbus-Verhältnisse. Kocher und Spüle sind als Kombigerät ausgeführt und trotzdem in einer praktikablen Größe. Der Kühlschrank bietet 49 Liter Volumen, vier davon in einem fest verbauten Gefrierfach. Und er arbeitet angenehm leise. Ansonsten stehen drei flache Schubladen und ein etwas größeres Staufach zur Verfügung – sie sind je nach Position der Bank nicht immer zugänglich.

Gut, dass die Bank zusätzlich über zwei große Schubladen verfügt, in denen ein paar Vorräte, unser Bettzeug und die rudimentäre Verdunkelung für die Fahrerhausfenster locker unterkommen – die lichtdichten Vorhänge im Wohnraum gefallen deutlich besser. Die konturierte Sitzbank klappt mit wenigen Handgriffen zum straff gepolsterten, aber ebenen Bett. 187 mal 110 Zentimeter misst die Liegefläche. Steckdosen, Lichtschalter und Ablagen sind ausreichend vorhanden und



KIRAVANS
TM

BUILD YOUR ADVENTURE

JETZT EINKAUFEN
www.kiravans.com

DOORSTORE®

Clevere Aufbewahrung
für Deine Van-Tür

WERZ

Kompakte Reisemobile
für höchste Ansprüche

T6.1 verfügbar

auch 4Motion m. Sperre

werz-wohnmobile.de



Die Außendusche ist ab Werk verbaut. Statt dritter Fensterreihe gibt es eine offene Ablage.

Die Liegefläche ist straff, aber durchaus bequem – immerhin gibt es keine störenden Konturen.



Der Traffic kennt nicht nur Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern auch die aktuellen Kraftstoffpreise. So können mehrere Tankstellen auf einen Blick verglichen werden.



in greifbarer Nähe. Vor dem Bett bleiben mindestens 35 Zentimeter bis zu den Fahrerhaussitzen, also genügend Platz, um sich vor dem Zubettgehen umziehen zu können. Ein weiteres Standard-Testprozedere der Camper-Vans-Redaktion: Kann ich am kommenden Morgen vom Bett aus und ohne große Umbauarbeiten einen Kaffee kochen? Man kann, allerdings sollten am Abend zuvor alle Gerätschaften und Zutaten vorbereitet werden, was zumindest bei verderblicher Milch nicht ganz ideal ist: Erneut sind die meisten Stauräume und auch der Kühlschrank verbaut.

Doch es gibt auch Staufächer, die jederzeit und bequem zugänglich sind – der Hersteller hat sie mit praktischen Rollos versehen, die im Mooveo anders als bei vielen anderen Herstellern überhaupt nicht klappen. Sie befinden sich im deckenhohen Stauschrank, der an den Küchenblock anschließt. Die oberen beiden Kleiderschränke messen jeweils 34 mal 28 mal 48 Zentimeter, das Staufach darunter 80 mal 30 mal 24 Zentimeter. Auch Unterteilungen fehlen nicht. Nimmt man die bis zu 139 Zentimeter breite und unter der Bettenverlänge-



rung noch mindestens 47 Zentimeter hohe Heckgarage dazu, kann man über den vorhandenen Stauraum wirklich nicht meckern – obwohl im Campervan 3 außerdem einiges an Technik (über Revisionsblenden einigermaßen gut erreichbar) und ein rekordverdächtig großer Frischwassertank (60 Liter) unterkommen. Mit der verbauten Solaranlage, einer optionalen Lithium-Batterie und einer mobilen Toilette erreicht man also durchaus ein gewisses Maß an Autarkie.

64.03536° N, 17.07279° W

CROSSCAMP
LIVE UNLIMITED



CROSSCAMP. ADVENTURE DAYS.

Spontan losziehen, die Welt entdecken, treiben lassen. Erlebe jetzt unser neustes CROSSCAMP Abenteuer auf Island. Lass dich von unserem CROSSCAMP Adventure Mag No. 1 inspirieren und starte in dein eigenes Abenteuer.



WWW.CROSSCAMP.COM/ADVENTUREDAYS

**MAI &
JUNI 24**



Die Verschlüsse fürs Aufstell-dach sind einfach und unkompliziert. Vor der Liegefläche gibt es Ablagen und je Seite zwei USB-Steckdosen.



Der Zeltbalg lässt sich nicht vollständig öffnen, doch in der Praxis sind die drei Fenster absolut ausreichend. Dank Federtellersystem stimmt auch der Schlafkomfort.



„Dass die Camping-busse vom Metier der Marke abweichen, ist nicht unbedingt verkehrt.“



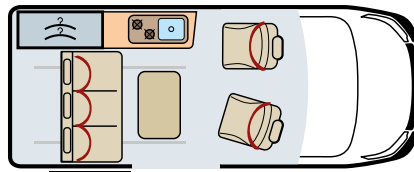
Die Verdunkelung fürs Fahrerhaus schafft die nötige Privatsphäre. Wer gerne absolut dunkel schläft, der sollte Thermomatten nachrüsten.



Fehlt noch das Aufstelldach, das viel Stehhöhe generiert und ein 188 mal 120 Zentimeter großes, sehr bequemes Bett bietet. Dabei misst die Matratze nur drei Zentimeter, doch die punktelastischen Federteller bewirken wahre Wunder. Für zusätzliche Hinterlüftung ist der Rahmen des Bettgestells in Lochblech ausgeführt – um ein Leichtgewicht handelt es sich deshalb aber noch lange nicht. Mooveo integriert eine umlaufende LED-Leiste in die Dachschiene, die ein angenehmes Licht generiert, als Leseleuchte aber nur bedingt funktioniert. Allerdings gibt es im Aufstelldach vier USB-Steckdosen und im Zubehör passende Schwanenhalsleuchten. Der Zeltbalg besteht aus einem angenehmen, atmungsaktiven Baumwollgewebe und bietet drei Fenster, von denen eines in Folie ausgeführt ist und auch bei Regenwetter geöffnet bleiben kann. Erwähnenswert ist außerdem, wie einfach das Dach öffnet und schließt. Der Zeltstoff fällt jedes Mal perfekt und die Verschlüsse lassen sich ohne erwähnenswerten Kraftaufwand bedienen – das klappt auch nicht bei jedem Campingbus.

Wobei, bei einem Preis von knapp 80.000 Euro darf man das eigentlich schon erwarten. Der Mooveo ist kein Schnäppchen, nur weil im Ausland und nicht auf VW oder Mercedes-Benz gefertigt wird. Allerdings funktioniert der Ausbau weitgehend gut, und er ist durchweg solide verarbeitet. Auch der Trafic braucht sich seit der dritten Generation nicht mehr zu verstecken, zumindest nicht von vorn. Und dass die Campingbusse etwas vom Metier der Marke abweichen – sprich, sich durch Extras wie flachere Sitzkonsolen oder eine Warmwasseranlage ziemlich gut an die eigenen Bedürfnisse anpassen lassen – ist nun auch nicht unbedingt verkehrt.

Je nach Position der Bank sind nicht alle Stauräume zugänglich. Umso wertvoller sind die Kleiderschränke mit Rollltür.



TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Renault Trafic L1H1, Vierzylinder-Turbodiesel AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum 1.997 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min. Drehmoment 380 Nm bei 1.500/min. Sechsgang-Automatikgetriebe, Frontantrieb. Abgasnorm Euro 6d Final.

Maße und Massen: (L x B x H) 508 x 196 x 199 cm, Radstand: 309 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 2.430 kg*, zulässige Gesamtmasse: 3.010 kg.

Aufbau & Ausbau: Stahlblechkarosserie mit GfK-Aufstelldach, werksmäßige Verglasung mit Schiebefenstern. Isolierung: Boden 28 mm, Wände 15 – 17 mm XPS, textile Wandverkleidungen. Möbelbau in Pappelsperholz.

Betten: klappbare 3er-Bank 187 x 110 cm, Aufstelldach 188 x 120 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 60 l innenliegend/35 l außenliegend. Gas: 2,75 kg, Diesel 80 l, AdBlue 20 l

Serienausstattung: (Auszug) Klimaanlage, Tempomat, LED-Tagfahrlicht, Licht & Regensensor, Schienenboden, Isofix, Lederlenkrad, LED-Wohnraumbeleuchtung, Aufbau-Batterie (85 Ah AGM), Außendusche, Dieselstandheizung (2 kW).

Sonderausstattung: (Auszug) Style-Paket inkl. lackierter Anbauteile 299 €, 170-PS-Motorisierung 3.580 €, Automatikgetriebe 2.199 €, 17-Zoll-Alufelgen 890 €, Uni-Lackierung Gris Urbain 1.299 €, Markise 999 €, 100-Wp-Solarpanel 999 €.

Testverbrauch: 8,5 l/100 km

Grundpreis: 60.990 €

Testwagen: 78.720 €

www.mooveo-wohnmobile.de, www.emr-campers.de

Pfiffiges für Fiffi

Bei Flowcamper geht es um Gemütlichkeit, Nachhaltigkeit und nun auch um den Hund: Mit dem Modell Fellschnute gibt es endlich einen konsequent auf die Bedürfnisse von Vierbeinern und deren Besitzern zugeschnittenen Campingbus. Text: Daniel Schlicke, Fotos: Volker Stallmann





Auf Wunsch gibt es einen faltbaren Stoßstangenschutz aus einem robustem Textilgewebe. Die Gittertüren sind abschließbar, die obere öffnet im Alltag mit der Heckklappe.

Zur Kommunikation mit dem Hund kann das Bettgestell aufgerichtet arretiert werden. Ebenfalls gut zu erkennen: das Stecksystem, durch das der Hundebereich größer oder kleiner gestaltet werden kann.



Zugegeben, nicht jeder wird auf wenigen Quadratmetern Bus-Grundfläche mit gleich mehreren Hunden wohnen wollen, doch genau dies war laut Flowcamper-Gründer Martin Hemp immer wieder Kundenwunsch. Allerdings, mit einer gewöhnlichen Hundebox in der Heckgarage, damit wollten sich Martin und das Team der Vanufaktur aus Hagen nicht zufriedengeben. Wenn Hundevan, dann richtig, mit einer ganzen Stange an einzigartigen Features für Alltag, Urlaub und Hobby – und vor allem für den Hund. Ganz oben im Lastenheft stand also ein spezielles Möbeldesign, das den Hunderaum von Anfang an berücksichtigt. Vor allem sollten Möbel und Hunderaum gleichzeitig und jeweils möglichst ohne Einschränkungen genutzt werden können – auch bei voller Besatzung, und die zählt laut Flowcamper bis zu vier Vier- und zwei Zweibeiner.

Variable Hundehütte

Der Hundebereich ist im Fahrzeugheck verortet, die seitlichen Möbelzeilen begrenzen ihn auf maximal 108 Zentimeter in der Breite. Über steckbare Trennwände in voller oder halber Breite können nun verschiedene Größen realisiert werden. Auch solche mit Türen fehlen





Sieht vollgepackt aus, doch in der Praxis hat alles Platz und ist jederzeit erreichbar.

nicht. So kommen dem Vierbeiner maximal 130 Zentimeter Länge zugute, mindestens jedoch 40 Zentimeter. Die Höhe misst 62 Zentimeter. Ein Umbau des Hundebereichs, also ihn zu vergrößern oder zu verkleinern, gelingt mit etwas Übung und einem Kreuzschlitzschraubendreher in wenigen Minuten.

Zur Heckklappe hin sind die Gittertüren mit einem Schloss gesichert, und zwar deckenhoch. Was zunächst ein wenig nach Gefangenentransporter aussieht, dient in der Praxis der Belüftung. So kann das Fahrzeug mit offener Heckklappe und einbruchssicher abgestellt werden. Im Alltag klappt das Gitter mit der Heckklappe

nach oben, zusätzliche Handgriffe sind nicht nötig. Das lebenswichtige Thema Belüftung, genauer gesagt das Thema Raumklima, wurde aber noch deutlich weitergedacht. Das optionale Aufstelldach ist immer mit einer OpenSky-Funktion, sprich mit einem rundum öffnenden Zeltbalg ausgestattet. Thermomatten für die Fensterflächen reduzieren die Strahlungswärme, genau wie eine vernünftige Isolierung. Aktuell tüftelt die Vanufabrik an einem speziellen Sonnensegel, das am Aufstelldach befestigt wird, wodurch sich das Fahrzeug im Idealfall selbst beschattet. Und falls diese Maßnahmen an ihre Grenzen stoßen, kühlt eine Pundmann-Klima den Hundebereich um circa 15 Grad herunter. Dabei wird der Energiebedarf von einer potenten Solaranlage mit bis zu 400 Wp gedeckt, sodass die anderen Verbraucher bedenkenlos weiter betrieben werden können.

Rundum wohnlich

Da könnten Herrchen und Frauchen glatt neidisch werden. Wobei, Flowcamper hat sie nicht vergessen. Beispielsweise gibt es im Wohnraum ergonomische Einzelsitze von Schnierle. Je nach Größe des Hundebereichs lassen sich bis zu drei davon verschieben und arretieren. Die Bettkonstruktion funktioniert unabhängig von der Bestuhlung und dem Hundebereich. 110 mal 192 Zentimeter misst die zehn Zentimeter starke, super bequeme Matratze. Wer ein größeres Doppelbett wünscht, bestellt das 30 Zentimeter breite Zusatzpolster, das auf dem seitlichen Möbel platziert wird.

Ohne Zusatzpolster gilt: Die überraschend großen Stauräume sind von oben oder über Schiebetüren, also jederzeit zugänglich. Quer zu den seitlichen Möbel-



Je nach Bestuhlung ist der Hundebereich auch vom Wohnraum aus zugänglich.



”

*Die volle
Besatzung
zählt laut
Flowcamper
vier Vier- und
zwei Zwei-
beiner.*

*Drei 10 Zentimeter starke
Polster klappen zum beque-
men Bett für die zweibeinige
Besatzung der Fellschnute.*

*Im hinteren Teil der
Winkelküche gibt
es einen großen
Stauschrank
für Vorräte.*



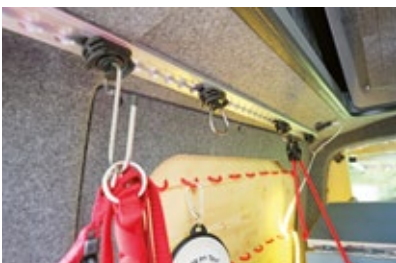
*Flowcamper setzt
auf ein Druckwas-
sersystem und auf
einen entnehmba-
ren Kanister.*



*Der Herd ist
ebenfalls mobil
und kann auch vor
dem Campervan
verwendet werden.*



*Ein optionales Ord-
nungssystem bietet
clevere Befesti-
gungsmöglichkei-
ten für Zubehör.*



*Die Truma-Kühlbox ist tief-
kühlfähig – das ist besonders
wichtig für Hundehalter, die
ihre Haustiere nach der Barf-
Methode ernähren.*



*Die Standklima von Pundmann
kommt ohne Landstrom aus.
Sie kann den Hundebereich um
circa 15 Grad unter Umge-
bungstemperatur kühlen.*



Die Solaranlage auf dem Dach kann von 100 Wp bis hin zu 400 Wp konfiguriert werden. In der größten Ausbaustufe funktioniert die 12-Volt-Klima autark, ohne die Aufbaubatterie zu sehr zu belasten.

” Wenn Hunde-Van, dann richtig, mit einer ganzen Stange an Features für Urlaub, Hobby und Alltag – und für den Hund.

Das optionale Aufstelldach von Reimo ist stets mit dem Komfortbett ausgestattet und mit einem Zeltbalg, der fast vollständig öffnet.

Statt fest installierter Beleuchtung setzt Flowcamper auf Fairy-Lights-Lichterketten – flexibel platzierbar und im Säckchen angenehmes Licht.



Einfach, aber effektiv: Hundebär am Vorderad. So stößt der Hund nicht versehentlich mit der Leine den Napf um. Die verlängerte Brause mit Magnethalterung reicht vom Küchenblock durchs Fahrzeug. Im Heck gibt es eine zweite Kupplung zum Pfotenwaschen.





zeilen steht ein kompakter Küchenblock, der ebenfalls uneingeschränkt nutzbar bleibt. Der untere Auszug hält eine tiefkühlfähige Kompressorkühlbox bereit, im oberen kommt einiges an Besteck unter. Zum Spülen müssen 18 Liter Frischwasser und ein recht schmales Waschbecken genügen. Beim Kocher hat der Kunde die Wahl zwischen einem Zweiflamm-Gaskartuschenkocher oder einem Induktionskochfeld. Beide sind herausnehmbar und können so auch auf dem cleveren Schwenktisch genutzt werden, der dank stufenlos einstellbarer Arbeitshöhe auch draußen als Stehtisch funktioniert. Die Tischplatte misst 67 mal 50 Zentimeter – ohne Kocher reicht das gut für zwei bis drei Teller.

Apropos Tischplatte – wie immer bei Flowcamper kommt der Möbelbau etwas rustikal und gleichzeitig super heimelig daher. Es gibt bunte Vorhänge, Filz und natürlich viel Echtholz, das mit umweltverträglichen Produkten zunächst gewachst und dann geölt wird. Falls eine Oberfläche nach intensiver Benutzung irgendwann einmal verkratzt, braucht sie der Kunde lediglich anschleifen und wieder ölen. Im Hundebereich entscheidet sich Flowcamper dann aber doch für eine robuste HPL-Beschichtung auf Multiplex-Platten.

Klar, der Mix aus Berghütte und Hippiebus muss gefallen, und die paar Schraubverbindungen im Sichtbereich dürfen einen nicht stören. Echte Kritikpunkte? Fehlanzeige. Und das, obwohl nur einer der beiden Tester mit Leckerlies bestochen wurde, Ehrenwort! Noch sind bei Flowcamper einige neue VW T6.1 verfügbar. Man baut aber auch Gebrauchte aus und entwickelt aktuell an einer Fellschnute auf Renault Trafic.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: (bei Neuwagen) VW T6.1, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum: 1.968 cm³, Leistung: 81 kW (110 PS), Drehmoment: 250 Nm, Fünfgang-Handschaltgetriebe, Vorderradantrieb. Euro 6d Final.

Maße und Massen: (L x B x H) 490 x 190 x 199 cm, Radstand: 300 cm. Masse fahrbereit: 2.350 kg, zul. Gesamtmasse: 2.800 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie (L1/H1) mit Reimo-Komfort-Aufstelldach, Isolierverglasung mit beidseitigen Schiebefenstern. Schnieler-Schienenensystem in Isolier-Bodenplatte mit Linoleumbelag. Isolierung Wände: 19 mm Armaflex (EPE) und Filz-Kaschierung. Möbelbau aus nordischer Fichte (A/B-Qualität), gewachst und geölt oder aus Birke-Multiplex mit HPL-Beschichtung.

Bett: Bett unten: 192 x 110 cm, Dachbett: 185 x 106 cm.

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 18 l/17 l innen-/außenliegend, Kompressor-Kühlschrank: 30 l, Diesel: 70 l, AdBlue: 13 l

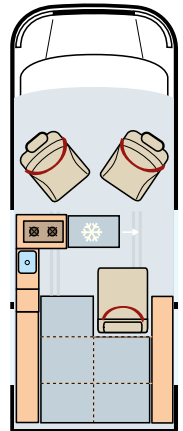
Serienausstattung: (Auszug) Tempomat, Klimaanlage, Rückfahrkamera, Sitzheizung, Drehkonsole Beifahrersitz, 80-Ah-AGM-Aufbaubatterie, Ladebooster, Einzelsitze mit Isofix, Druckwassersystem, USB-Steckdosen und LED-Leuchten „Fairy-Lights“.

Sonderausstattung: (Auszug) Aufstelldach 6.600 €, Standheizung 1.590 €, 18-Zoll-Alufelgen 1.600 €. Pack-Paket mit Organizer anstelle dritte Fensterreihe und Filz-Verkleidung 2.470 €, 90-Ah-Lithium-Batterie 1.290 €, 400-Wp-Solaranlage 3.290 €. Hundebereich: Quergitter lang mit zwei Türen 1.050 €, Längsgitter lang 450 €, Stoßstangenschutz 130 €, Standklima 2.000 €.

Grundpreis: 71.500 € (T6.1, Neuwagen in Version „Basis“)

Endpreis: (bei selber Ausstattung auf neuem T6.1) **95.495 €**

www.flowcamper.de



KAUFEN STATT MIETEN

*Text und Fotos von Mathias Piontek
und Claus-Georg Petri*





Vom Vermieter zum Hersteller: Hannes Camper nutzt seine Erfahrungen, um seine selbst konzipierten Vans auch zum Kauf anzubieten. Nun kommt Viica als zweite Marke dazu. Was zeichnet sie aus?



Auf dem rumgedrehten Fahrersitz lässt es sich gut schmökern. Der Tisch (87 x 45 cm) kann um 43 cm erweitert werden.

Sieht schon flott aus. Das muntere Grau des Citroën durchbrechen schwarze Applikationen an den Seiten, die wiederum Isohypsen zeigen. Diese Linien gleicher Höhe, die auf Landkarten Berge darstellen, bringen ihn mit, den Geschmack von Freiheit und Abenteuer. Raus mit dem Van, raus in die Welt, die auf der Landkarte zu sehen ist.

Der Viica 64 ist neben dem Modell Viica 60 die größere Variante jener neuen Baureihe, welche die 2017 als Vermieter gegründete Marke Hannes Camper, inzwischen zum Hersteller avanciert, seit Anfang dieses Jahres anbietet. Sie läuft neben den schon länger bekannten Vans von Hannes Camper und soll den Anspruch nach schickem Design bei gleichzeitiger Funktionalität umsetzen – Form follows Function auch hier.

Die Modellnummer ist bei dem ausgebauten Kastenvan-Programm: Der Viica 64 auf Citroën Jumper (auch zu bekommen auf Fiat Ducato) misst knapp 6,40 Meter in der Länge und eignet sich damit noch immer für den Abstecker in eine enge Stadt. Einzig manche Parklücken sind zu kurz für das Gefährt. Dessen Dieselmotor leistet mindestens 140 PS, die den Viica 64 auf Landstraßen und Autobahnen zügig und angenehm leise vorantreiben. Der Testwagen verfügt über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, ist optional aber auch mit einer Automatik zu bestellen (beim Fiat Ducato).

Zum komfortablen Reisen selbst auf kurvigen Routen trägt das Maxi-Chassis bei, auf dessen verstärkten

Achsen das Freizeitfahrzeug grundsätzlich fährt. Obendrein bekommt der Viica serienmäßig eine Anhängerkupplung ab dem Werk des Produktionspartners Robeta (robetamobil.com) in Slowenien mit auf Reisen – ein Anhänger für sperriges Sportgerät oder ein Boot kann also immer hinten dran. Im Solobetrieb auf Landstraße, Autobahn und im Stadtbetrieb genehmigt sich der Viica 64 knapp 9,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Zu dem auf der Homepage vollmundig versprochenen „umfangreichen Ausstattungspaket“ gehören Naviceiver samt Rückfahrkamera, Seitz-Privacy-Rahmenfenster und ein hochwertiger Premium-Ausbau. Letzteren gilt es, näher zu betrachten.

Tatsächlich stattet Hannes Camper seine Viica-Vans stets mit Dusche und schwenkbarem Waschbecken, Kühlschrank und Herd samt Arbeitsfläche aus. Im Heck befinden sich die zwei bequeme Längsbetten für die Besatzung, die tagsüber auf ebenso angenehmen Frontsitzen durch die Lande chauffiert. Bei einer Pause lassen sie sich drehen, dann tragen sie mit der quer eingebauten Bank und dem Tisch zu einer gemütlichen Essecke bei. Dessen untere Platte lässt sich mit einem Handgriff herausdrehen, sodass eine fast doppelt so große Fläche wie zuvor entsteht – allemal genug Platz für zwei, selbst große Teller, Tassen und ein paar kleine Schüsseln.

Das reicht für eine leckere Mahlzeit, angerichtet auf den zwei Flammen des Gasherds im Küchenblock. Die

„ Der Viica ist dank schickem Design ein Hingucker – außen wie im Inneren.



Die Arbeitsplatte der Küche lässt sich durch einen Auszug um 26 cm erweitern. Darunter befindet sich der Kompressor-Kühlschrank (70 Liter), dessen Tür sich nach zwei Seiten hin öffnen lässt.



In der Küche bleibt genug Platz, um ein leckeres Menü anzurichten. Der Topf steht auf dem Zweiflammkocher, der mit der Spüle eine Einheit bildet, verschlossen von einem Glasdeckel. Der Brennerabstand beträgt immerhin 19 cm. In der Schublade findet das Besteck seinen Platz, wohl geordnet, versteht sich.



Sieht schick aus: Die Farben und die geschickt platzierten LED-Leuchten erzeugen Gemütlichkeit. Der Blick in die Tiefe des Raums zeigt die Engstelle zwischen Bad und Küchenblock.



Bequeme Angelegenheit: Die Heckbetten funktionieren längs wie quer. Die Matratze, ihr Fußende stößt an Küchenblock und Bad, ruht auf einem Lattenrost, alles zusammen über dem Heckstauraum.



„ Mit dem Viica ist es weitgehend möglich, autark zu reisen – der Serie fehlt dazu nur noch das Strompaket.

Arbeitsfläche links daneben bietet genug Platz zum Schnippeln und Zubereiten der Mahlzeit. Die Zutaten bleiben im Kompressor-Kühlschrank frisch, dessen Tür sich nach zwei Seiten hin öffnen lässt. Gespült wird später in dem Becken aus Edelstahl, das mit den zwei Flammen eine Einheit bildet. Ein dunkler Glasdeckel schließt diese Koch-Spül-Kombination klapperfrei ab. Abends beleuchten die ausgeklügelt platzierten LED-Lichter Küche wie das restliche Fahrzeug gemütlich aus.

Obendrein ist sogar die Engstelle zwischen Bad und Küche so bemessen, dass zwei normal gebaute Erwachsene noch aneinander vorbei passen. Das ist angesichts der Einrichtung nicht unbedingt selbstverständlich.

Nicht ganz so geräumig geht es im Bad zu. In dem mit einer soliden Tür verschließbaren Feuchtraum spart

der Hersteller dank der Möglichkeit Platz, das Waschbecken immer dorthin zu schwenken, wo es nicht stört oder gebraucht wird. Dennoch ist der Raum eben nicht allzu groß – für die beschriebenen Passagiere aber groß genug und deshalb gut nutzbar. Die Ausziehbrause ermöglicht den Urlaubern, auch in Zeiten autarken Reisens der notwendigen Körperhygiene nachzukommen. Großer Pluspunkt: Der Wasserdampf und auch andere Ausdünstungen entweichen durch ein Fenster. Die Pflegemittel lassen sich in einem Schränkchen im Bad verstauen, auch das sei hier noch angemerkt.

Die anderen Utensilien – Kleidung, Wäsche, Bücher – finden ihren Platz in eleganten, teils offenen Ablagen, die sich seitlich oben längs im Fahrzeug verteilen. Ihre Klappen sind schräg geschnitten, sodass beinahe ein



RHINO-RACK

Reconn Deck

Besonderheiten:

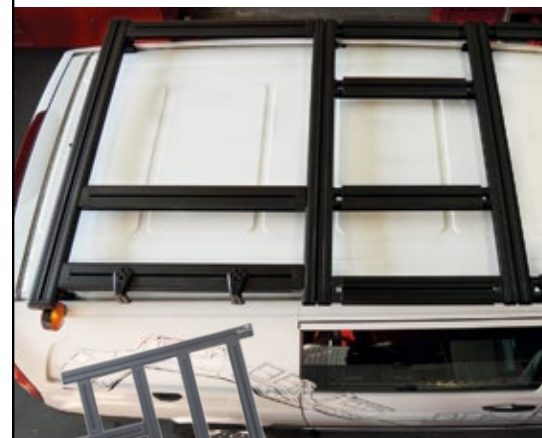
- individuelle Zusammenstellung
- perfekt für Camper & Transporter, da Aussparung für Solarpanel etc. möglich
- inkl. sicherer Kernschlösser
- robust mit bis zu 150 kg dynamischer Nutzlast pro Querträger
- kompatibel mit den meisten Rhino-Rack Pioneer-Zubehörteilen



Das Bad ist nicht allzu groß (Grundfläche 88 x 67 cm), schafft aber dank des drehbaren Waschbeckens eine passable Dusche. Der Wasserdampf entweicht durch ein Fenster.



Hölzerne Bauteile der Nasszelle sind weitgehend gegen Feuchtigkeit geschützt. Die Tür ist mit einer Abtropfleiste versehen.



Gerne sind wir Ihnen bei der Wahl Ihrer individuellen Zusammenstellung und des benötigten Zubehörs persönlich behilflich.

TAUBENREUTHER

TAUBENREUTHER GmbH
Am Schwimmbad 8 · 95326 Kulmbach
Tel. +49 92 21/95 62-0
verkauf@taubenreuther.de

www.offroad24.com



Viel Platz: Im Heck verbirgt sich unter dem Bett ein großer Raum für Fahrräder, in den Schränken aber auch für wichtigen Kleinkram.

transparenter Eindruck entsteht. Übrigens spiegelt sich im Farbdesign eines mittleren Graus der erste Eindruck der äußeren Farbgebung wider. Dieses gelungene Zusammenspiel von Form und Farbe geht übrigens auf den erfolgreichen und europaweit tätigen Designer Luka Zajc zurück.

Dessen Stil und Konzept hat der Urlauber auch dann im Blick, wenn er sich dem Viica 64 von hinten nähert. Das ist dann nötig, wenn er den Stauraum im Heck nutzt. Der befindet sich unter den Betten, die sich mit-

tig hochklappen lassen, um sperrigem Gut Platz einzuräumen. Hier lassen sich Räder vor den Blicken anderer unterbringen, aber auch Campingtisch und -stühle sind hier gut verpackt.

Obendrein befindet sich Stauraum in einem Schrank auf der Beifahrerseite. Dessen offene Fächer sind gut zu be- und entladen. Sie nehmen jene Dinge auf, die gern im Weg sind, dennoch aber am Ziel gebraucht werden: Auffahrkeile, Stromkabel, Wasserschlauch & Co.

Auf der Fahrerseite steht ein weiteres Stauraum unterm Bett, das Utensilien aufnimmt. In erster Linie jedoch sind hier die zwei Elf-Kilogramm-Gasflaschen auf einem Auszug untergebracht, die durch eine klappfreie Tür von hinten aus zu erreichen sind. Dieses Volumen trägt zur Autarkie auf Reisen bei – muss nicht geheizt, sondern nur gekocht und gelegentlich Wasser erhitzt werden, hält dieser Gasvorrat schon eine ganze Weile. Um gänzlich unabhängig reisen zu können, sollte noch ein Solar- und Elektrikpaket eingebaut sein. Das bietet der Hersteller allerdings nur als Extra an.

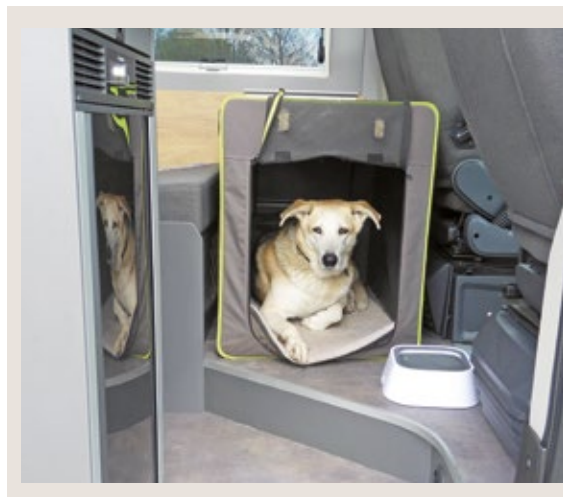
Fazit: Der Viica 64 ist ein modern ausgestatteter Van, der sich handlich fahren lässt. Dass er nicht klappert, deutet auf die gute Verarbeitung hin. Innenraum und Ausstattung erfüllen hohe Ansprüche an eine möglichst unabhängige Art zu reisen. Schön wäre, das Solar- und Elektrikpaket gehörte zur ohnehin umfangreichen Serienausstattung. Wobei die vielen Extras bereits im Ist-Zustand des Testwagens mächtig auf die Waage drücken, und sich außerdem im Kaufpreis niederschlagen.



Die Kassette der Toilette sitzt in einem isolierten Schacht, der vorbildlich abgedichtet wurde.

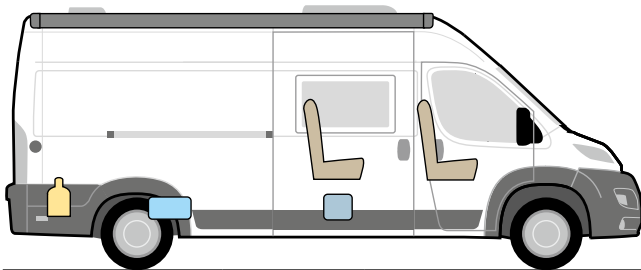


Der Frostwächter (unten) dürfte nicht nur uns ungewohnt vorkommen. Er gehört zur neuen Gasstandheizung von Dometic. Ein Test folgt, sobald es wieder kälter wird.



Lilly muss mit

Natürlich gehört der Hund zu einer Reise dazu. Das sieht auch Hannes Camper so und bietet einige seiner Mietfahrzeuge Hundebesitzern an. Wie groß der Platz unterm (hier ausgehängten) Tisch ist, zeigt das Foto: Die Hundebox für den mittelgroßen Vierbeiner passt locker hinter den Fahrersitz. Wer den Hund Hannes oder den Viica Van einmal selbst testen und mieten möchte: www.hannes-camper.de



	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
Zulässige Gesamtmasse	3.500 kg	2.100 kg	2.400 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.030 kg	1.569 kg	1.463 kg
+ Fahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 100 % Frischwasser	90 kg	8 kg	82 kg
+ 100 % Gas (2 x 11 kg)	48 kg	-9 kg	57 kg
+ Boiler/Toilette	10 kg	5 kg	5 kg
Leermasse**	3.255 kg	1.630 kg	1.625 kg
+ Beifahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	72 kg	78 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	4/8 kg	16/32 kg
+ 10 kg/Meter Länge	59 kg	13 kg	46 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)***	3.414 kg	1.704 kg	1.710 kg
Rest-Zuladung	64 kg	13 kg	51 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)***	3.584 kg	1.780 kg	1.804 kg
Rest-Zuladung	-84 kg	320 kg	596 kg

*mit vollem Kraftstofftank; **CV-Messmethode, angelehnt an die StVZO;
 ***CV-Messmethode, angelehnt an die EN 1646-2: Anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand)

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Citroën Jumper BlueHDi Heavy, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum 2.179 cm³. Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.750/min, max. Drehmoment 530 Nm bei 1.750/min. Sechsgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb, Abgasnorm Euro 6d. Einzerradaufhängung mit McPherson-Federbein vorn, Starrachse an Längsblattfedern hinten.

Maße: (L x B x H) 636 x 205 x 265 cm; Radstand: 404 cm; Stehhöhe: 186 cm, Masse in fahrbereitem Zustand: 2.990 kg (Herstellerangabe), zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit Werkshochdach (L4H2), Isolierung: Wände 16 mm PE, Dach 23 mm XPS; Aluminium-Rahmenfenster, stoffkaschierte Wandverkleidungen. Geräusch- und wärmedämmende Armaflex-Isolierung (EPE) an Wand und Dach 25 mm plus Kunstleder-Kaschierung. Boden 25 mm PU, Belag in PVC. Isolierte Alu-Rahmenfenster mit Insektenschutz und Verdunkelung.

Betten: Heck-Längsbetten 202/207 x 187 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 90/80 l; innen-/außenliegend isoliert und beheizt, Gas 2 x 11 kg; Kompressor-Kühlschrank Dometic RC10 70 l; Diesel 90 l; AdBlue 19 l.

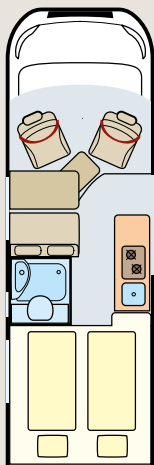
Serienausstattung: (Auszug) Lackierung in Uni-Grau, AHK, Markise, DAB-Radio, Rückfahrkamera, Klimaanlage, Tempomat, LED-Tagfahrlicht, GOK-Crashsensor, 4-kW-Gasstandheizung, Druckwasserpumpe, 92-Ah-AGM-Bordbatterie.

Extras: 2x Heckfenster 800 €, Solar- und Elektropaket 2.900 €, Bettverlängerung 800 €.

Testverbrauch: 9,3 l / 100 km

Grundpreis: 75.900 €

Testwagen: 80.400 €



www.viica.de

VAN BIKE®

Van-Bike: schwenkbar, leicht und belastbar
 - perfekt für jeden Kastenwagen!

NEU jetzt auch für
 den Ford Transit!



Erfahre jetzt mehr!
www.van-bike.com



Von echten Champions empfohlen.

Dein Wohnmobilverkauf –
 schnell, fair, unkompliziert.

Wir kaufen Ihr Wohnmobil und Wohnwagen!



Einfach anrufen unter
0800 - 186 00 00 (kostenlos)
 oder QR Code scannen

www.ankaufwohnmobile.de



Stilvoll ins Gelände

Text: Juan Gamero, Fotos: Mathias Piontek

Yucon bietet den knapp sieben Meter langen 7.0 GD auch in der K-Peak-Version als Offroader mit viel Serienausstattung an. Was kann der edle Campervan zum Preis von 118.500 Euro bieten?

Die Ablagefläche der Längsküche lässt sich dank abklappbarer Zusatzplatte vergrößern. An das Küchenmöbel schließen sich nach hinten ein zusätzliches Geschirrrregal und ein 84-Liter-Kühlschrank an.



Hell und geräumig: Das schick eingerichtete, gut ausgeleuchtete Interieur bietet viel Platz und Komfort.

Mitgedacht: Die Tischplatte lässt sich verlängern, damit bis zu vier Camper am Tisch Platz finden.



Erst vor wenigen Jahren entstand die Marke Yucon als Tochter des Traditionsherstellers Frankia. Höchstes Ziel der Oberfranken waren und sind komfortable Kastenwagen – der Hersteller nennt sie Microliner. Dann legte die Konkurrenz aus Oberschwaben mit einer ziemlich vollausgestatteten 4x4-Edition vor. Erneut fand man bei Yucon, dass das besser geht, und legte mit einer eigenen Top-Baureihe nach: drei Modelle namens K-Peak, serienmäßig auf Mercedes-Benz Sprinter mit Allradantrieb, 190-PS-Motor, Automatikgetriebe und Schlechtwege-Fahrwerk. Auch Schutzplatten für den Antriebsstrang und eine Grobstollenbereifung von BF-Goodrich fehlen nicht. Tatsächlich kommt der Sprinter, den Yucon für die K-Peak-Modelle ordert, bereits ab Werk so gut wie vollausgestattet daher.

Auch von Yucon gibt es eine üppige Ausstattung, mit der der pistentaugliche Sprinter zum luxuriösen Premiumfahrzeug fürs Grobe avanciert. Unter vielem anderen sind serienmäßig ein Batterie-Booster, ein Zusatzladegerät, eine Solaranlage, 300 Ah LiFePO-Aufbaubatterien sowie eine Diesel-Elektro-Standheizung mit an Bord. Nun gibt es auch bei Yucon wahrlich nichts geschenkt, doch der Grundpreis von unter 120.000 Euro ist –

werden alle verbauten Komponenten einzeln gerechnet – mindestens nachvollziehbar. Allein das Basisfahrzeug dürfte sechsstellig kosten, würde es vom Endkunden für einen Selbstausbau bestellt.

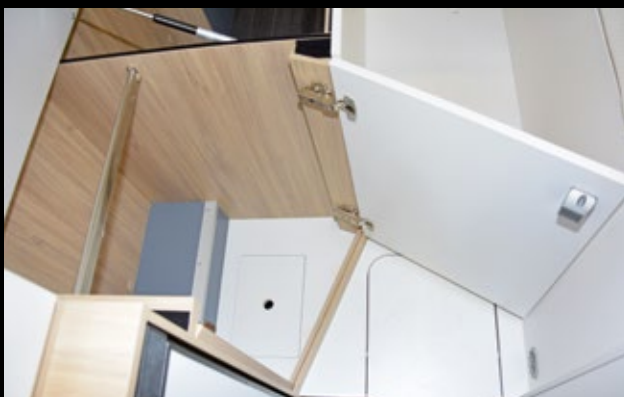
Wie der kürzere und 593 Zentimeter lange K-Peak 6.0 GD, der als 6.0 BD mit Querheckbett erhältlich ist, wird auch der 6,97 Meter lange Yucon K-Peak 7.0 GD mit längs montierten Heck-Einzelbetten (204 und 198 mal 65 Zenti- ➤

Die 65 Zentimeter schmalen Einzel-Längsbetten lassen sich zur 170 Zentimeter breiten Liegewiese erweitern ...



... doch der ausziehbare Mittelteil zwischen den Einzelbetten muss ohne Lattenrost auskommen.

Der Kunststoffteller-Rost des Einzelbetts auf der Beifahrerseite lässt sich aufstellen, um leichter an den Kleiderschrank darunter zu gelangen.



meter) ausgeliefert, die sich zur 170 Zentimeter breiten Liegewiese erweitern lassen. Allerdings kommt der ausziehbare mittlere Teil (41 Zentimeter breit) ohne Lattenrost aus. In den Einzelbetten erhöhen hingegen serienmäßig Tellerfedern aus Kunststoff der Marke Froli den Schlafkomfort. Beide Kunststoff-Roste lassen sich aufstellen. Darunter verbirgt sich auf der Beifahrerseite ein geräumiger Kleiderschrank mit Kleiderstange (65 mal 70 mal 70 Zentimeter), gegenüber ein Wäschefach.

In der oberen der beiden Trittstufen – sie ist 20 Zentimeter hoch – verbirgt sich eine Klappe, die in die Heckgarage unter den Betten mündet. Die untere, 25 Zentimeter hohe Stufe beherbergt ein praktisches Schuhfach. Jeweils drei große Oberschränke mit sich nach unten hin elegant nach innen wölbenden Klappen längs über den Einzelbetten nehmen zusätzlich Wäsche auf.

Nach vorn hin richten die Yucon-Entwickler den Wohnraum mit hellbraunen Möbeltorzi und weißen Klappen aus, die dem Interieur ein helles und elegantes Ambiente verleihen. Zudem geben die fränkischen Konstrukteure dem geräumigen Wohnraum ein hohes Maß an Bewegungsfreiheit mit auf den Weg. So beträgt beispielsweise die Durchgangsbreite im Mittelgang vorn komfortable 88 Zentimeter, hinten verjüngt er sich auf akzeptable 45 Zentimeter. Die Stehhöhe beträgt im Wohnraum 189 Zentimeter – für durchschnittlich bis größer gewachsene Camper genug.

Eine Halbdinette im Bug mit gut ausgeformten Sitz- und Rückenpolstern aus Teille der an der Querbanks sowie eine vergrößerbare Duopal-Tischplatte (80 mal 60 plus 47 mal 60 Zentimeter) bieten der Crew während der Tourpausen ordentlich Platz und guten Komfort zum Sitzen für die gemütliche Run-

de mit Freunden. Sowohl die Sitzfläche wie die Rückenlehne der Querbanks sind teilbar – die einzelnen Elemente lassen sich um zehn Zentimeter auseinanderschieben. Camper sitzen so weiter auseinander, was den Komfort merklich erhöht.

Im mittleren Teil des Wohnraums baut Yucon auf der Beifahrerseite eine große Längsküchenzeile (122 mal 40/47 Zentimeter) ein, die mit Zweiflammkocher, Rechteck-Spüle, viel Stauraum und ausreichend Ablagefläche bestückt wird und die sich dank einer zusätzlichen Klapp-Arbeitsplatte um 40 mal 35 Zentimeter vergrößern lässt.

Gegenüber findet sich das geräumige Bad (97 mal 70 Zentimeter) wieder, das Yucon mit einer integrierten Duschtasse (70 mal 70 Zentimeter) inklusive zweier Wasserabläufe einrichtet. Geschickt gemacht: Um Platz zu sparen, stattet Yucon das Waschbecken über



*Schlafen im Dachgeschoss:
Gegen Aufpreis liefert
Yucon den K-Peak mit
zusätzlichem Aufstelldach.*



*Der Aufstieg in
den ersten Stock
erfolgt über eine
große Dachluke
und einer Ein-
hängeleiter, die
tagsüber immer
ein wenig im
Weg ist.*

**” BEI DER AUSSTATTUNG KANN
MAN NICHT KLAGEN. NUN DARF
DER YUCON NICHT ZU GROSS SEIN
FÜR DIE SCHÖNSTEN STELLPLÄTZE.**





Clever gemacht:
Um Platz im Bad zu sparen, verschwindet das Waschbecken bei Nichtgebrauch in der Badezimmerwand über der Banktoilette.



Mitgedacht: Yucon kapselt den Toilettenschacht ordentlich gegen Feuchtigkeit ab.



In die Heckgarage integriert Yucon gut zugänglich die Elektrozentrale des Offroad-Campers.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 4x4, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator, Leistung 190 PS, max. Drehmoment 400 Nm. 9-Gang-Automatikgetriebe. Allrad.

Maße und Massen: (L x B x H) 697 x 202 x 288 cm, Radstand: 432,5 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 3.500 kg, zulässige Gesamtmasse: 4.100 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit Aufstelldach, isolierte Alu-Rahmenfenster.

Bett: Heck-Einzel-Längsbetten 204 und 198 x 65 cm, Bett Aufstelldach 202 x 110/118 cm.

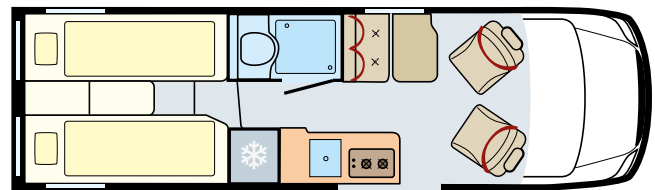
Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 100 l/70 l, Diesel 93 l, AdBlue 22 l.

Serienausstattung: (Auszug) 84-l-Kühlschrank, Fahrerhaus-Klimaautomatik, Batterie-Booster, Zusatzladegerät für die Starterbatterie, beheizter Abwassertank, 90-Watt-Solaranlage, 300 Ah LiFePO-Aufbaubatterie, Truma-Diesel-Standheizung, Park-Paket mit 360-Grad-Rundblickkamera, Tempomat, Fernlichtassistent, Totwinkelassistent, MBUX 10,25-Zoll-System.

Sonderausstattung: Aufstelldach inklusive Matratze, 2 x LED-Spots, USB-Steckdosen und Moskitonetz-Zeltfenster zur Durchlüftung.

Grundpreis: ab 118.500 €

Testwagen: 128.400 €



	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
Zulässige Gesamtmasse	4.100 kg	2.000 kg	2.430 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.396 kg	1.647 kg	1.749 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)**	3.770 kg	1.778 kg	1.992 kg
Rest-Zuladung	330 kg	222 kg	438 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)**	3.940 kg	1.838 kg	2.102 kg
Rest-Zuladung	160 kg	162 kg	328 kg

*mit vollem Kraftstofftank; **CV-Messmethode, angelehnt an die EN 1646-2: Anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achselbelastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand)



Zentral angeordnet: Über der Schiebetür findet der Camper leicht zu bedienenden die Kontrollpaneele zur Überwachung der Bordtechnik.



Scharfkantig: Die spitz zulaufende Metall-Profilleiste der integrierten Eingangsstufe steht weit heraus. Hier sollte der Hersteller nachbessern.



Über die obere Trittstufe zwischen den Einzelbetten erhält der Yucon-Eigner Zugriff auf die üppig dimensionierte Heckgarage des Kastenwagens.

der Kassettentoilette mit einem Ausziehmechanismus aus. Das erhöht die Bewegungsfreiheit im Bad, das obendrein über ein Fenster für den zügigen Dunstabzug verfügt. Die Stehhöhe im Sanitärraum beträgt 180 Zentimeter, für groß gewachsene Camper ein etwas knapper Wert.

Gegen einen ordentlichen Aufpreis pimpt der Hersteller den Yucon K-Peak 7.0 GD mit einem Aufstelldach. Darin verbaut Yucon ein 202 mal 110 bis 118 Zentimeter großes Bett mit sechs Zentimeter dicker Matratze und Kunststoffeller-Federn, die guten Liegekomfort ermöglichen können. Zwei LED-Spots und ein USB-Anschluss runden die Einrich-

tung des Aufstelldachs aus, dessen Seitenwände mit Reisverschluss und Moskitonetzen versehen wird. Auf dem Aufstelldach montiert befindet sich dann ein weiteres 90-Watt-Solarpaneel und eine Mini-Heki-Dachluke. Die lichte Höhe im Aufstelldach beträgt im vorderen Bereich angenehme 77 Zentimeter.

Über die geöffneten Hecktüren des großen Van greifen die Camper auf die Garage zu, die mit 146 mal 114 mal 90 Zentimetern geräumig ausfällt. Der Gasflaschenkasten, die komplette Elektrozentrale und die Heizung sitzen gut zugänglich im seitlichen Bettkasten.

Überraschend: Der extralange 4,1-Tonner funktioniert dank geringerer Seitenwand-Nei-

gung fast besser als das Sechs-Meter-Pendant, besonders wenn man die hochgebockten Allradler vergleicht. Zum souveränen Fahrgefühl tragen nicht zuletzt der starke Motor und die Automatik bei. Auf mechanische Sperren verzichtet der Sprinter – das erleichtert den Einstieg ins Gelände.

Fazit nach einer ausgiebigen Probefahrt: Der Yucon bietet denen, die es sich leisten können, richtig viel Platz und Komfort sowie reichlich Ausstattung. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist vergleichbar mit anderen Herstellern dieser Klasse – doch dort gibt es lediglich die Sechs-Meter-Version, die naturgemäß deutlich weniger Komfort bietet.

tourne

Ihre Tourne Abenteuer werden ein Leben lang anhalten.
Unser Sonderangebot gilt jedoch nur für begrenzte Zeit.



Elektrische
Fußbodenheizung



Webasto
Dieselstandheizung



Kabine isoliert mit
32 mm Armaflex



Isolierter & beheizter
Abwassert

dream4system™

IT'S ALL ABOUT THE JOURNEY

WWW.TOURNE-MOBIL.COM



Der CamperVans-Campervan

Schritt 2

Die Arbeiten in unserem Jubiläums-Van gehen voran. Inzwischen sind ihm Ohren gewachsen, es wurden Kork gesprüht und die ersten Möbelkorpuse verbunden.

Text: Daniel Schlicke,
Fotos: Advanstar



Unser taubenblauer Jubi-Van hat mattschwarze Akzente im Bereich der Fensterlinie erhalten. Diese wurden lackiert, was deutlich langlebiger sein sollte als eine Dekorfolie.



Auf den ersten Blick mag seit Ausgabe 4/2024 nicht allzu viel passiert sein, doch das täuscht: der modulare Ausbau auf Basis des Advanstar F kann in großen Teilen vorgefertigt werden. Der Hersteller hat alle Messdaten des knapp sechs Meter langen Sprinters und passende CNC-Programme. Anders als beim privaten Selbstausbau müssen dieses Mal keine Pappschablonen angefertigt werden – zum Glück, denn unser Zeitplan ist straff: Auf dem Caravan Salon möchten wir den Jubiläums-Van präsentieren.

Aber auch direkt am Fahrzeug ist einiges passiert. Nachdem zur letzten Ausgabe bereits die Fensterausschnitte angefertigt wurden, sind diese nun mit den

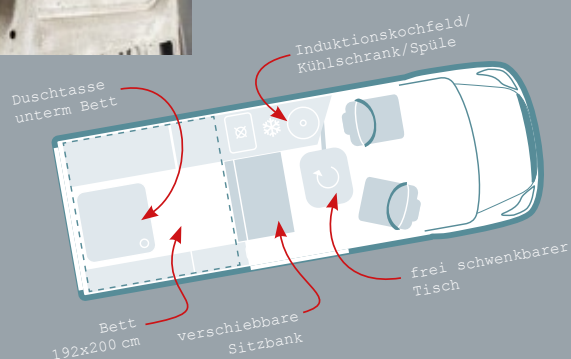


Karosserieverbreiterungen schaffen die nötige Liegelänge. Die Gfk-Teile wurden nach Vorgabe angebracht, also verklebt und verschraubt.



Mit Druckluft wird das Gemisch aus Kork und Öko-Bindemittel ohne allzu großen Aufwand aufgebracht. Selbst enge Stellen werden zuverlässig erreicht.

In der Möbelfertigung werden bereits die ersten Queenply-Leichtbauplatten verbunden. Das Farbkonzept steht ebenfalls: Korpusse in Anthrazit und Bambus plus Akzente in CamperVans-Orange.



Longsleeper-Verbreiterungen von Functional Design, Carbest-Rahmenfenstern und einer Maxxfan Deluxe-Dachhaube versehen. Viel Licht und Luft war uns wichtig, genau wie eine große Liegefläche. Mit den Verbreiterungen aus Gfk wird man später längs (200 mal 196 Zentimeter) wie quer (136 mal 196 Zentimeter) schlafen können.

Anschließend ging es zum Lackierer, um dem Jubiläums-Van eine erste farbliche Richtung zu geben. Schlafverbreiterungen und Fensterausschnitte kommen nun in mattem Schwarz daher. Unser Jubiläums-Logo und der Schutzlack von Overland Camping Solutions, welche zu einem späteren Zeitpunkt aufgetragen werden, runden das Bild dann ab.

Dann folgte die erste Lage Sprühkork. Das Material basiert auf Korkresten, die bei der Produktion von Korken in Frankreich anfallen. Diese werden gesammelt, zerkleinert und mit einem natürlichen Bindemittel gemischt, um anschließend mit Druckluft und einer Spritzpistole auf das Blech aufgetragen zu werden. Auch schwer zugängliche Stellen, etwa hinter den Holmen, waren laut Advanstar kein Problem – eine gute Grundlage gegen Kältebrücken und Kondensat, auf die nach mehreren Schichten Sprühkork noch eine Dämmschicht aus atmungsaktiver Baumwolle (ebenfalls mit Öko-Siegel) folgt. Klingt im Gesamten nach viel Gewicht, ist bei unserem kompakten 4,1-Tonner aber nicht wirklich ein Thema.

Kurz vor Redaktionsschluss wurde dann noch die Schnierle-Bodenschiene probegelegt, in der später flexibel Einzelsitze eingesetzt oder Sportgepäck verzurrt werden kann. Die Schiene muss nun noch um das Maß der Duschwanne gekürzt werden, an der das Team von Advanstar aktuell noch tüftelt – hier hatten wir uns gegen eine sperrige Nasszelle entschieden und stattdessen eine bodenebene Duschtaße mit wasserdichtem Vorhang gewünscht, die bei Bedarf genutzt werden kann und ansonsten keinen Wohn- beziehungsweise Stauraum frisst. Wie's weiter geht? Das erfahrt ihr online, auf unserer Website und auf Social Media, und natürlich in der kommenden Ausgabe!

Legendäres Leichtmetall

Wer etwas auf sich und seinen Bulli hält, der individualisiert ihn mit zeitgenössischem Schuhwerk – das war schon immer so. Die Szene treibt es bunt, ästhetisch und vor allem stilsicher. *Von Bernd Bohle*





Die Details eines schnell rotierenden Körpers vermag das menschliche Auge kaum zu vernehmen, die eines ruhenden schon – insbesondere wenn er sich gleich in vierfacher Ausführung an einem Bulli befindet. Und wenn das Augenpaar einem geneigten Enthusiasten gehört! Die Rede ist von Felgen. Genaue gesagt von solchen, die in der Bulli-Szene seit Jahren besonderen Anklang finden. Während moderne Bus-Modelle zwar ebenfalls recht ansehnliche Exemplare dieser Art auf dem Asphalt-Boulevard präsentieren, lassen sich besonders an den ersten vier Bulli-Generationen echte Charaktere mit internationaler Tragweite ausmachen. Wie groß die Sympathie für etwas ist, lässt sich immer auch daran erkennen, dass ein Spitz- oder Kosename zum festen Synonym geworden ist. Zu Grunde liegt diesem Verhalten eine tief in uns verankerte Angewohnheit, in Dingen und Mustern vermeintliche Gesichter sowie vertraute Wesen oder Gegenstände zu erkennen – in der Wissenschaft wird das Phänomen Pareidolie genannt. Es ist dieser Umstand, der den Aufstieg einiger Felgen in den Kult-Olymp besiegelte – höchste Zeit also, anhand einiger Beispiele aufzudecken, wie es dazu kam und an welchen Transporter-Generationen diese bevorzugt zu finden sind.

Ein Prunkstück, das sich nicht nur unter den Bus-Freaks einen Namen gemacht hat, ist die sogenannte Käseloch-Felge. Der Hersteller – die 1960 zunächst als Importeur für Echtholz-Lenkräder gegründete Firma ATIWE, das übrigens für Manfred Heinz Auto Technik Industrie Wetzlar steht – begann bereits 1967 mit dem Verkauf von Leichtmetallfelgen in Deutschland. Zehn Jahre später wurde dann das neue, löchrige Aluminiumrad in den einschlägigen Fachzeitschriften als Neuheit für rund 170 DM das Stück angepriesen. Zu dieser Zeit fertigte man die Felge noch in Zusammenarbeit mit der nicht minder bekannten Leichtmetallgießerei Gebrüder Borbet aus Altena. 1979, mit dem Produktionsstart von Leichtmetallfelgen in eigener Gießerei, ging es dann steil Bergauf mit den Radkränzen aus Wetzlar, die auch an Autos von Mercedes, BMW, Opel, Porsche und eben Volkswagen zum Einsatz kamen. Lange mussten auch die Bullifahrer nicht warten. Schon Anfang der 80er-Jahre war die im Niederdruck-Kokillengießverfahren hergestellte Felge für den VW-Bus direkt bei der V.A.G. käuflich zu erwerben und schaffte es als Typ 71523A auf der Caravelle Carat (T3) 1983 sogar in die Serienausstattung. Was die Formgestaltung anbelangt, sprach man bei diesem Kultobjekt offiziell schlicht vom „Lochdesign“, das sich in zwölf gleichgroße, kreisförmig angeordnete Bohrungen zeigte. Das Lochscheibenrad war in den Farben Silber, Gold oder Bronze zu bekommen und weckte nicht nur Begehrlichkeiten, sondern auch Assoziationen beim Betrachter. So kamen die Wählscheibe eines Telefons und der geöffnete Käse laib eines Schweizer Käses in den Sinn. Letztere Eingebung konnte sich schließlich durchsetzen – die „Käseloch-Felge“ ist im einschlägigen Sprachgebrauch bis heute ein fester Begriff. Hatte man diesen Dauerbrenner 2015 sogar im Classic-Programm wiederbelebt, verließ ATIWE 2019 als Firmierung die rollende Bühne. Das Vermächtnis jedoch bleibt: ein Klassiker, der durch seine große Fangemeinde noch lange an frühen Bussen weilen wird. Also dann: „Zieht den Hartkäse fest, wir cruisen in den Sonnenuntergang!“

Ein weiterer Geniestreich aus dem Hause ATIWE war die Schlüsselloch-Felge. 1985 der Presse mit den Worten „Abschließbare Aluminiumräder in einem völlig neuen Design für qualitätsbewusste Individualisten“ zugespielt, öffnete dieses außergewöhnliche Produkt mit verschließbarer Kappe schnell die Herzen der Auto-Fans. Zunächst für BMW, Mercedes und Porsche vorgesehen, konnten schon bald auch der Golf und einige Flitzer von Mazda mit dem neuen Raddesign bestückt werden. Erhältlich waren die Versionen Schwarz/poliert sowie Silber/poliert ab 535 DM pro Rad. 1987 entschieden sich dann ►



Lecker anzuschauen, hier glanzgedreht mit in Kontrastfarbe lackiertem Felgenbett: ATIWEs Käselochfelge.

„ZIEHT DEN HART-KÄSE FEST, WIR CRUISEN IN DEN SONNEN-UNTERGANG!“

auch die Designer bei VW für das Schmuckstück – als Mehrausstattung beim Sondermodell Tristar. Wohlge- merkt fünf Komplettträder erhielt man zum Aufpreis von 3.470 DM. Die Verwendung als Originalteil ist immer ein Umstand, der eine Felge zu einer gesuchten Kompo- nente macht – so auch bei der Typ U7620. Hier wollte die Steinerstuf GmbH aus Österreich ansetzen. 2014 brachte man unter dem Namen Keyhole P1 für 399 Euro das Stück eine eigene Version auf den Markt – allerdings ohne Gutachten. Leider war damit nach wenigen Jahren wieder Schluss. Mit den 24 schlüssellochartigen, kreis- förmig angeordneten Aussparungen lag der Spitzname natürlich auf der Hand. Vielleicht trug bei der Schlüssel- loch-Felge auch die Diebstahlsicherung ihren Teil dazu bei, nicht per Typenbezeichnung bekannt geworden zu sein. Gut, dass man mit dem Schlüssel für den Naben- deckel und den der Radmuttern einzig zwei Schlüssel anstatt der offensichtlich angedeuteten 24 braucht, um

diesen Klassiker an den Bulli zu schrauben.

Ein Hauch von Mystik umgibt eine andere im Nie- derdruck-Gussverfahren hergestellte Leichtmetallfelge. Das „AMG 5-Speichen-Rad“, umgangssprachlich als Penta- Felge bezeichnet, entstand im Kosmos des Tuning- Unternehmens AMG. Ein Akronym, das sich aus „A“ für aufrecht, „M“ für Melcher und „G“ für den Gründungs- ort Großaspach ableitet. 1967 von den motorsportbe- geisterten und ehemaligen Daimler-Benz-Ingenieuren Hans-Werner Aufrecht und Erhard Melcher ins Leben gerufen, befasste man sich mit der Veredelung von Mercedes-Rennboliden und bot auch Tuning-Möglich- keiten für private Autos aus dem Stuttgarter Konzern an. Das „AMG 5-Speichen-Rad“ war das erste Alumi- nium-Leichtmetallrad, das AMG Anfang der 80er-Jahre vermarktete. Hergestellt wurde es von ATS (Auto Tech- nisches Spezialzubehör), einem seit 1965 agierenden



Foto: My Bus Parts

Für viele Bus-Besitzer der Schlüssel zum Glück: die Schlüssellochfelge, noch ein Klassiker von ATIWE.





Wie das Himmel-und-Hölle-Spiel, aber für Erwachsene Kfz-Enthusiasten: Räder im Penta-Style, hier in mattiertem Gold.

Unternehmen und echten Vorreiter, was die Herstellung von Aluminiumrädern anbelangt. Das Design der Felgen erfreute sich so großer Beliebtheit, dass Produzenten wie Ronal mit der R9 ähnliche Räder auf den Markt brachten. Mitte der 80er-Jahre kam zudem die Firma Rimstock Ltd. aus Großbritannien mit hinzu. Ihre Felge P1680 bzw. P1690, im leicht modifizierten AMG-Design, die hier in Deutschland durch Ritter Wheels vertrieben wurde, trug tatsächlich den Namen Penta, der sogar auf dem Rad selbst zu lesen war. Bulli-Besitzer bedienten sich aufgrund der ungenügenden Traglast einiger Mitbewerber und der Originale neben einer busfreundlichen R9-Version auch an den stilgleichen Felgen von ARC (eine Marke der Rial Leichtmetallfelgen GmbH) oder jüngst der Schweizer Maxilite AG. AMG selbst ging 1990 den ersten Kooperationsvertrag mit der Daimler-Benz AG ein und wurde 2005 komplett in den Konzern eingegliedert. Die Tuner aus Großaspach hinterlassen den Automobilisten ein Design-Meisterstück, dessen Spitzname sich zum einen aus der Bezeichnung der britischen Version und zum anderen aus der einem Pentagramm gleichenden 5-Speichen-Form des Rades speist. Der fünfzackige Stern, der gemeinhin als Zeichen der Satanisten gilt, war übrigens in der frühchristlichen Ikonographie ein Symbol für die fünf Wunden Christi und wurde durch die Kirche selbst aufgrund seiner Konkurrenz zum Kreuz letztendlich zum Symbol des Höllenfürsten degradiert – so wird mit der Penta-Felge jeder Bullifahrer zum Ghost-Rider!

Ziemlich auffällige Alu-Felgen waren auch die sogenannten „Gullideckel“ am Transporter der vierten Generation. Grundsätzlich verbaute Volkswagen in der Grundausstattung nur Stahlfelgen, doch wie schon

beim T3 erhielten diverse Sondermodelle einen Bonus in Form von serienmäßigen Leichtmetallfelgen. 1991 bekam das eigenwillige „Scheibenrad Alu“, wie VW in seiner Nomenklatur die Leichtmetallfelgen aus dem eigenen Sortiment bezeichnete, seinen Auftritt am Multivan. 1992 folgte der Multivan Allstar, ein Jahr später der Multivan Classic. Mit der Caravelle von 1995 rollte das in einem Stück gegossene Teil 701 601 025 mit seinen fünf im äußeren Kreis befindlichen, gebogenen und abgerundeten Rechtecken zu seinem letzten Auftritt. Noch stehen aufgearbeitete Originale für den Liebhaber dieser Kult-Felge, die an einfache Gullideckel auf dem Dorf erinnern, bereit und bewahren, wie auch das Trägerfahrzeug, den Geist der 90er-Jahre.

Einen Gullideckel hatte die 1910 gegründete Firma Otto Fuchs aus Meinerzhagen schon im Jahr 1982 zu bieten. Die Felge war jedoch für den Mercedes 190 gedacht und führt im Direktvergleich mit seinem Namensvetter trotz einer offensichtlichen Schachtabdeckungs-Optik zu keinerlei Verwechslungen. Aus der Schmiede der Otto Fuchs KG stammt auch der heilige Gral unter den Rädern, der im allgemeinen Sprachgebrauch als „Fuchs-Felge“ die Runde machte. Im Grunde genommen eine Bezeichnung, die für alle Felgen aus dem Hause gelten sollte, sich aber kollektiv nur für jenes im Design eines Windmühlen-Flügelrads aus dem Portfolio durchsetzte. Im Gegensatz zu den bisher genannten



Aus Alu, nicht aus Guss und gewiss kein Alteis: Die Gullideckel-Felge, ebenfalls glanzgedreht und mit lackiertem Bett.

Foto: VWN

BEZUGSQUELLEN

Felge*:	Käseloch	Schlüsselloch	Penta-Style		Gullideckel		Fuchs-Style		
Mögliche Shops:	Bus Service Bodensee	My Bus Parts	Maxilite	Bus Service Bodensee	My Bus Parts	Bus Service Bodensee	CSP	Heritage Parts Centre	Maxilite
Preis:	1.499 € pro Satz	1.180 € pro Satz	330 € pro Stk.	148,29 € pro Stk.	ab 149 € pro Stk.	189 € pro Stk.	ab 199 € pro Stk.	ab 140 € pro Stk.	ab 290 € pro Stk.
Bus:	T2, T3	T3	T3	T3	T3	T4	T2, T3	T1, T2, T3	T2b, T3
Hersteller/Auftraggeber:	ATIWE	Steinerstuf	Maxilite	Ronal	Ronal	VW	SSP	SSP	Maxilite
Gutachten:	Liegt i.d.R. der Prüforga-nisation vor	Nachbau, ohne Teilegutachten	mit Teilegutachten	mit Teilegutachten, ABE	mit Teilegutachten, ABE	Liegt i.d.R. der Prüforga-nisation vor	ABE	Versionen mit und ohne Teilegutachten	mit Teilegutachten

* Die aufgeführten Räder gelten als Plug-&-Play-Varianten. Bei BBS, Mangels und Borbet bleibt dem Busfahrer die Wahl zwischen Gebraucht-Felgen, Custom-Anfertigungen (z. B. bei MW Wheels) oder stahlähnlichen Alternativen mit entsprechenden Modifikationen am Fahrzeug.

Was dem Porsche steht, ist gerade gut genug für den Bulli: die Fuchs-Felge im Flügelrad-Design, hier teipoliert.



„EIN WASCHECHTER FELGEN-MYTHOS, DER WELTWEIT ALS DAS NONPLUS-ULTRA GILT.“

eine Ausnahme, da außer im Logo des Unternehmens kein Fuchs in der Form ersichtlich ist. Ein weiterer Unterschied bestand darin, dass dieses Produkt geschmiedet, also nach dem Erhitzen in großen mechanischen Pressen in seine Endform gedrückt wurde. Der Auftrag für das Leichtmetallrad kam von Porsche und so war es neben dem als Design-Urheber geltenden Heinrich Klie auch sein Chef Ferdinand Alexander Porsche, der am letzten Schliff mitwirkte, bevor es 1965 mit dem 911 Targa auf der IAA in Frankfurt Premiere feierte. Von da an war das Flügelrad ein begehrtes Extra für die restlichen 911er und wuchs zu einer echten Stilikone heran, die in weiteren Größen auch von Fahrern anderer Automodelle euphorisch angenommen wurde. Die Transporter von VW hatten, was die Originale anbelangt, größtenteils wieder das Nachsehen. Was am T1 aufgrund seines geringeren Gewichts noch möglich war, gestaltete sich bei den Folgemodellen ein wenig schwieriger. Zwar

gab es Hintertürchen, doch das Aufatmen war groß, als stilgleiche Typen auftauchten, die speziell für diese Zielgruppe, etwa von der Schweizer Maxilite AG, hergestellt wurden. Ein echter Rad-Mythos, der besonders unter Fahrern der ersten beiden Bus-Generationen als das Nonplusultra gilt und bei dem sich nicht das Bild einer Windmühle im Kopf manifestiert, sondern stets ein prächtiger Rotfuchs seine Bahnen durch den Neokortex zieht.

Eine bildhafte Runde also, die sich da unter dem Bulli dreht. Doch was ist mit den Kultfelgen, bei denen die Vorstellungskraft versagt? Ganz einfach: Hier steht der Firmenname als Synonym für das Produkt selbst. Ein Phänomen, das in der Markenwelt immer wieder vorkommt, von Werkzeug bis hin zu Taschentüchern. Auch bei BBS ist das durchaus zutreffend. BBS, das eine Kurzform für die Gründer Baumgartner, Brand und den Standort Schiltach darstellt, wurde 1970 mit Rennsport-hintergrund zum Unternehmen und brach Anfang der



Was haben Rennautos und Bullis gemein? Beiden stehen feine Kreuzspeichen von BBS ganz hervorragend, zumal in Gold/poliert.





Stattlicher Auftritt:
Borbets geometrisches
Formenspiel in silber-
nem Seidenglanz.

80er-Jahre unter den Privattunern mit dem RS-Rad eine wahre Lawine der Begeisterung los. Wer BBS hört, denkt sofort an den edlen Look und per Baukastensystem zusammengesetzten, legendären Kreuzspeichen-Design, das 1989 unter der Typenbezeichnung RA 257/259 auch für den T3 erhältlich war.

Der Gruppe zugehörig können sich auch recht eigenwillige Alus aus Altena fühlen. 1881 legte Gustav Borchert mit einer Messinggießerei den Grundstein für ein erfolgreiches Aluguss-Unternehmen, das 1977 mit der Fertigung von Leichtmetallrädern begann und ab 1987 das legendäre Borchert A-Rad produzierte. Ursprünglich auch für den T3 gefertigt, hat sich das 5-Speichen-Design, welches sich zur Mitte hin in eine konvexe, polyedrische Sternform vertieft, mit seinem fünfeckigen Nabendeckel zu einem weiteren Liebling in der Fahrgemeinde entwickelt. Zu guter Letzt finden sich die Chromstahl-Felgen von Mangels in diesem Phänomen wieder. Was 1928 durch Max Mangels und Familie in São Paulo mit der Produktion von Eimern seinen Ursprung nahm, setzte 1958 mit dem Beginn der Herstellung von Stahlrädern eine internationale Marke. Ob in der Variante Triangular oder Modular, die hochglänzenden Brasilianer mit tief nach innen gewölbtem Felgenstern aus dem Vertrieb der Berger GmbH verliehen Bullis ab den späten 80ern einen Hauch amerikanischer Vans.

Hier soll der Blick auf die besonderen Klassiker unter den VW-Bus-Felgen enden. Klassiker mit Seele, die sich – so lange es noch klassische VW-Busse gibt – nie der Straße entziehen werden. Zum Glück, denn so bleibt uns dieser visuell ansprechende Kreislauf des Erlebens noch lange erhalten. In diesem Sinne: Let it roll!



Vom Eimer zur tief geschüsselten Chromfelge: Die Mangels liefert eine markante Optik, made in Brazil.

Zufriedenheit kann man kaufen...



Markisenvorzelt



Perfekter Anschluss!

www.isabella.net





SPEED & SHINE

Since 1937



Reinigung, Pflege und Werterhalt für Ihr Wohnmobil

Josef Zürn, ROTWEISS Produkte - Sandgraben 8 - 88142 Wasserburg -
Tel.: 08382/89044 - www.rotweiss24.de





DEIN KOMPANJA DEIN RÜCKZUGSORT



CAREVAN

Wir wissen, was Vans
und Kastenwagen lieben.



- Verkauf & Vermietung
- Technik & Montage
- Aufbereitung
- Aus- & Umbau
- Service & Zubehör

Vertragshändler für





Carevan by MSR
Bahnhofstraße 35 · 72810 Gomaringen
Telefon 07072 - 922 71 55 · www.care-van.de



Immer schön cool

Absorber oder Kompressor? Obwohl die Antwort im Campervan meist Kompressor lautet, ist die Frage eigentlich nicht leicht zu beantworten. Technisch hat sich viel getan – Zeit für eine Bestandsaufnahme.

Von Karsten Kaufmann

Warmes Bier im Kühlschrank! Seinen Feierabend hat sich CV-Fotograf Hardy Mutschler kulinarisch etwas ansprechender vorgestellt. Der betagte Absorber-Kühlschrank in seinem Pössl verweigert den Dienst – und sein Hopfenge-trränk ist mit 22 Grad weit davon entfernt, als köstlich durchzugehen. Seinem Kühlschrank darf Mutschler nicht unbedingt einen Vorwurf machen – ein Service war überfällig. Nun die bange Frage: Zeit, einen neuen Kühlschrank zu kaufen? Dann wäre womöglich der Augenblick gekommen, sich Gedanken über Alternativen zu machen. Lohnt womöglich der Systemwechsel zu einem Kompressorkühlschrank? Doch die Technik zeigt sich gnädig: Nach ein paar Streicheleinheiten beim Caravaning-Center Schmidtmeier (siehe Seite 68) läuft der Absorber wieder wie geschmiert, die Temperatur des eingelagerten Biers fällt auf sechs Grad. Tipptopp.

Andere Camper tragen sich weiterhin mit dem Gedanken, ihren Camper mit einem moderneren Kühlschrank zu optimieren. Die Vorzüge der Kompressortechnik werden in Foren heiß diskutiert, auch wir berichteten mehrfach davon. Doch es lohnt, ein paar Schritte zurückzugehen und Absorber- und Kompressortechnik etwas differenzierter zu betrachten. Zeit für eine Bestandsaufnahme.

Die Absorbertechnik musste in der Vergangenheit einiges an Kritik einstecken. Wartungsintensive Gasbrenner bemängelten die einen, grundsätzlich mäßige Leistungsfähigkeit monierten die anderen. Tatsächlich schwächelt der Absorber nicht nur mit verschmutztem Gasbrenner, sondern hin und wieder sogar am Landstrom. Dabei lassen sich zwei Ursachen ausmachen.

Punkt 1: Das Fahrzeug steht nicht perfekt nivelliert – eine Ausgangslage, die es dem Absorber in jeder Betriebsart unmöglich macht, zur Höchstleistung auf-



Absorber- oder Kompressorkühlschrank? Beide Systeme haben Vor- und Nachteile. Übrigens: Um die Unterschiede, vor allem bei den Verbräuchen, zu verdeutlichen, haben wir extra große Modelle für unseren Vergleich gewählt.

zulaufen. Daher gilt: Campingbus oder Kastenwagen mit einem Absorber an Bord müssen bestmöglich, im Idealfall aufs Grad genau nivelliert werden. Die zweite Ursache – und dafür kann der Absorber nur bedingt etwas: Der Landstromanschluss mancher Campingplätze, meist in Südeuropa, liefert keine 230 Volt. Mitunter liegen gerade einmal 200 bis 210 Volt am CEE-Stecker an. Dies hat erheblichen Einfluss auf die Performance des Absorberkühlschranks.

Dirk Valder, Produktmanager bei Thetford, erklärt: „Liegt die Spannung auf dem Campingplatz bei lediglich 200 Volt, stieg die Temperatur im Kühlfach älterer Absorberkühlschränke von vier auf 22 Grad, im Eisfach von minus 12 auf minus 2,7 Grad.“ Doch bei den neuen Thetford-Absorber-Geräten gibt Valder Entwarnung. „Mit Einführung der N4000-Serie sind wir technisch auf einem völlig neuen Level. Diese Geräte tolerieren die geringe Spannung, Leistungseinbußen müssen Camper nicht befürchten.“

Ein gravierender Nachteil der Absorbertechnik dürfen wir somit als getilgt notieren. Ein weiteres Problem für den Absorber liefern allerdings die Euro-6- und Euro-7-Motoren der Basisfahrzeuge. Hohe Spannungsschwankungen des Lichtmaschinenstroms machen es dem Absorber quasi unmöglich, richtig in Schwung zu kommen. Mitunter kühlen die Aggregate während der Fahrt überhaupt nicht. Doch auch der Kompressor ist davon betroffen. Sackt die Batteriespannung während der Fahrt unter ein bestimmtes Niveau, wird auch hier das Bier warm. Die Lösung für beide Systeme: Es muss ein Lade-Booster installiert werden und der 12-Volt-Anschluss, sprich die Kabel zur Bordbatterie, sollten im Idealfall vier, sind die Kabel länger als zwei Meter, auch mal sechs Quadratmillimeter haben. Insbesondere beim Absorber, der einen höheren Stromverbrauch hat. Hier lohnt ein Blick auf die Installation.



Imposant – diese gewaltige Maschine fertigt im Werk von Thetford die Türen der Kühlschränke.

Wer das Problem umgehen möchte und seinen Absorber-Kühlschrank während der Fahrt auf Gas laufen lässt, sollte zwei Dinge beachten: Es muss ein Crash-sensor am Gasregler installiert sein und er muss vor der Einfahrt in eine Tankstelle den Kühlschrank abschalten.

Werfen wir einen Blick auf Kühlschränke mit Kompressor-Technik. Sie kühlen stets effektiver, selbst bei schief stehendem Fahrzeug und extrem hohen Außentemperaturen, sie tolerieren Spannungsschwankungen deutlich unbeeindruckter, bieten bei gleichem Einbauraum etliche Liter mehr Kühlvolumen und sparen am Landstrom auch etliche Euro. Einen detaillierten Vergleich der Vor- und Nachteile der Systeme folgt auf der nächsten Seite.

Auch wenn die Liste der hier notierten Nachteile eines Absorber- deutlich länger als die eines Kompressor-Kühlschranks ist und ein Systemwechsel durchaus attraktiv erscheint, darf bei der Entscheidungsfindung ein wichtiger Aspekt nicht ausgeblendet werden: Wer auf einen Kompressor-Kühlschrank umrüstet, muss sein Energiemanagement an Bord beleuchten und womöglich kostenintensiv ausbauen – denn der Kompressor läuft nur auf Batteriestrom und erfordert entsprechend große Batteriekapazitäten. Wie groß die in etwa sind, lesen Sie in der Tabelle (Seite 78).

Absorber und Kompressor? Wer ein defektes Gerät ersetzen muss, hat die Wahl. Beide kosten in etwa gleich viel, auch die Umrüstung von Absorber auf Kompressor ist – steht ein Gerät gleicher Größe zur Verfügung – in zwei Stunden über die Bühne. Wer ohnehin schon Solar auf dem Dach hat, neue LiFePO4-Akkus schon nachgerüstet hat oder plant, diese zu erweitern – sollte wirklich über einen modernen Kompressor-Kühlschrank nachdenken. Welche Schritte dabei nötig sind? Wir konnten kürzlich einen Umbau begleiten, die Infos findest du am Ende dieses Artikels.



Sinnvoll: Kühlgut bereits zu Hause vorkühlen und dann erst in den Camper laden. Wasserflaschen speichern Kälte hervorragend und helfen, Kälteverluste durch Öffnen der Türe zu minimieren.



12 Tipps zum Energiesparen und Gebrauch eines Kühlschranks im Campervan

- 1 Sicher stellen, dass der Kühlschrank (beide Systeme) mit ausreichend dicken Kabeln am Stromnetz angeschlossen ist.
- 2 Kühlschrank möglichst voll machen – auch wenn einiges nicht benötigt wird. Coldpacks, Tetrapacks und/oder Wasserflaschen speichern Kälte hervorragend und helfen, nach dem Öffnen der Türe (Kälteverlust) die Wunschtemperatur bei geringem Energieverbrauch wiederherzustellen.
- 3 Temperatur nicht zu kalt wählen (7 Grad).
- 4 Innenraum des Fahrzeugs möglichst kühl halten – lüften.
- 5 Fahrzeug so parken, dass die Seitenwand, hinter der der Kühlschrank installiert ist, nicht in der Sonne steht.
- 6 Schon vor dem Be-
füllen einige Stunden
laufen lassen.
- 7 Kühlgut zu Hause
schon runterkühlen,
dann erst einladen.
- 8 Auf Reisen, wenn
möglich, Speisen oder
Getränke gekühlt einkaufen.
- 9 Grundsätzlich gilt:
Kühlschranktür mög-
lichst selten und kurz öffnen.
- 10 Absorber: Brenner 1x
pro Jahr mit Druckluft
reinigen.
- 11 Absorber: Winterab-
deckung für Lüftungsgitter optimiert Leistung im Winter.
- 12 Beide Systeme: Im
Winter Leistungseinbu-
ßen, wenn Zuluft unter 10 Grad
Celsius fällt.



Bei sehr hohen Temperaturen helfen Kühlpacks, ungenutztes Volumen im Kühlschrank als Kältespeicher zu nutzen.

Stärken & Schwächen:

ABSORBERKÜHLSCHRÄNKE

- + sehr leise
- + drei Betriebsarten möglich (Gas, 12 und 230 Volt / manuell oder über Automatik ansteuerbar)
- deutlich anfälliger auf Spannungsschwankungen (auch im 12-Volt-Betrieb)
- benötigt Lüftungsgitter in der Außenwand des Campers (Zu- & Abluft)
- bei sehr hohen Außentemperaturen nicht so leistungsfähig wie ein Kompressor-Gerät
- Fahrzeug muss exakt nivelliert stehen, sonst hohe Leistungsverluste (wie sieht der private Stellplatz vor der Haustüre aus?)
- hoher Stromverbrauch/Kosten, wenn das Gerät mit Landstrom auf dem Stellplatz läuft
- massive Kühlverluste älterer Geräte, wenn Spannung unter 230 Volt absinkt (Campingplätze in Südeuropa)
- regelmäßiger, wenn auch kleiner Service nötig

Der Absorber ist das perfekte Kühlsystem für dich ...

- ... wenn du dein Fahrzeug stressfrei und gerne perfekt ausnivellierst.
- ... wenn du keine schnelle Abkühlung benötigst.
- ... wenn du nachts extrem sensibel auf Geräusche reagierst.
- ... wenn du Bordbatterien mit geringer Kapazität an Bord hast.
- ... wenn du dein Gefrierfach nicht regelmäßig benötigst, um schnell warmes Kühlgut einzufrieren.

KOMPRESSORKÜHLSCHRÄNKE

- + überlegenes, extrem effizientes Kühlprinzip, das auch bei hohen Außentemperaturen gut funktioniert
- + keine Lüftungsgitter nach draußen nötig
- + kein Service nötig
- + mehr nutzbares Volumen bei vergleichbaren Einbaumaßen
- + benötigt keine Gasinstallation im Fahrzeug
- + weniger Abwärme, daher keine Entlüftung nach draußen nötig
- + kühlt uneingeschränkt auch bei schief stehendem Fahrzeug
- manchmal Brummeln des Kompressors hörbar (Nachtmodus wählen)
- nur Strom als Energiequelle
- Autark-Camper benötigen gutes Energiemanagement (hohe Batteriekapazität, Lade-Booster, Solar)

Ein Kompressorkühlschrank ist das perfekte Kühlsystem für dich ...

- ... wenn du häufig den Strom für den Kühlschrankbetrieb bezahlen musst.
- ... wenn du ausreichend große Bordbatterien und/oder Solar hast, um den Energiebedarf auch beim Autark-Campen puffern zu können (macht Landstrom zudem häufig entbehrlich).
- ... wenn du sehr schnelle Abkühlung oder Tieffrieren von Kühlgut wünschst.
- ... wenn du dein Fahrzeug häufig nicht hundertprozentig Nivellieren willst oder kannst.
- ... wenn du häufig in heißen Reiseländern unterwegs bist.
- ... wenn du einen Wohnanhänger mit einem Euro-/Zugfahrzeug ziehst (mangelhafte Stromversorgung).

Camper Vans

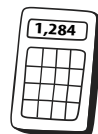
Zwei Thetford-Kühlschränke im Kurz-Porträt

Thetford bietet je einen Absorber- und einen Kompressorkühlschrank mit nahezu identischen Maßen in der beliebten Größe von 140 beziehungsweise 150 Litern an: den Absorber N4142 und den Kompressor T2152. Beide sind technisch auf dem neuesten Stand, beide werden auch häufig in Neufahrzeugen angeboten. Die Preisempfehlung von Thetford liegt bei 2.239 Euro für den Absorber N4142 (eine Türe für Kühl- und Eisfach / der ansonsten baugleich N4141 hat eine separate Türe fürs Eisfach) und bei 2.429 Euro für den Kompressorkühlschrank T2152. Die Preise bei den Händlern und im Internet sind teils deutlich günstiger. Wer ein paar Hundert Euro sparen möchte, ordert den N4142 mit LED- und nicht LCD-Display. Funktionell unterscheiden sich die Geräte nicht.



	Thetford N4142 Absorber	Thetford T2152 Kompressor
Maß	41,8 x 56,1 x 150 cm	41,8 x 56,9 x 150 cm
Gewicht	37,0 kg	36,3 kg
Volumen	142/15 (Eisfach) Liter	150/17 (Eisfach) Liter
	Gasdruck 30 mbar	

Gegenübergestellt: Betriebskosten der beiden Thetford-Kühlschränke



Wie kühlen Camper am günstigsten, wenn man rein über Landstrom oder Gas seinen Kühlschrank betreibt? Rechnet der Platz den tatsächlichen Verbrauch ab, summieren sich die Kosten mitunter enorm. Nicht selten stellen die Betreiber 70 Cent und mehr pro Kilowattstunde in Rechnung. Ein Kosten-Check.

● KOSTEN IM STROMBETRIEB

an 230 Volt Landstrom (Außentemperatur: 25 Grad / Kühlfach: 4 Grad / Gefrierfach -18 Grad)

Modell	Ø Energieverbrauch Landstrom / Camping kWh/24 h	Kosten pro kWh	Kosten für einen dreiwöchigen Urlaub
Absorber Thetford N4142	4,50	0,70 Euro	66,15 Euro
Kompressor Thetford T2152	0,47	0,70 Euro	6,90 Euro

● KOSTEN IM GASBETRIEB

(Außentemperatur: 25 Grad / Kühlfach: 4 Grad / Gefrierfach -18 Grad)

Modell	Ø Gasverbrauch g/24 h	Kosten für 11 kg	Kosten für einen dreiwöchigen Urlaub
Absorber Thetford N4142	468	25 Euro	22,80 Euro



Wer nachts einen möglichst leisen Kompressorkühlschrank wünscht, aktiviert den Nachtmodus. ➤



JETZT AUCH PER APP

Lesen Sie **CamperVans** direkt auf Ihrem Tablet und Ihrem Smartphone.





Energieverbrauch und Kompressorlaufzeiten des T2152 im Fokus



Da beißt die Maus keinen Faden ab: Je heißer die Umgebungsluft, desto höher der Energieverbrauch des Kühlschranks. Und auch beim Kompressor gilt: Je besser er seine Abwärme abgeben kann, desto stromsparender kann er arbeiten. Daher integriert Thetford bei seinem T2152 eine

optimierte Zu- und Abluftführung, um Fehler bei der Montage quasi ausschließen zu können. Folgende Kompressorlaufzeiten und Energieverbrauchswerte können Camper erwarten, wenn sie im großen Kühlfach als Zieltemperatur drei Grad und im Tiefkühlfach moderate 0 Grad einstellen.

Umgebungs-/Kühlfach-/ Gefrierfachtemperatur	Kompressorlaufzeit in Prozent der Zeit	Energieverbrauch in Wh/24 h	Energieverbrauch in Ah/24 h*	So lange reicht die Energie einer 100-Ah-LiFePO4**	Energieersparnis, wenn Eisfach ausgeschaltet
10/4,3/-14 °C	12	126	9,69	9 Tage 6 Stunden	53 %
25/4,6/-17 °C	56	520	40,0	2 Tage 6 Stunden	31 %
32/4,2/-19 °C	80	872	67,1	1 Tag 8 Stunden	30 %

*bei LiFePO4-Batterie bei 13 Volt, **bei 90 Prozent Entladetiefe (DoD) / bei einer 100-Ah-AGM halbieren sich die möglichen Laufzeiten

Service tut Not



Absorberkühlschränke müssen regelmäßig zum Service. Die Technik liegt direkt hinter den nach draußen offenen Lüftungsgittern – ein Tor für Staub und Insekten. Kein Wunder, dass insbesondere der Brenner schnell verschmutzt. Hin und wieder findet sich hier auch ein Spinnen-Kokon und im schlimmsten Fall ein Wespennest. Wer technisch versiert ist, bläst hin und wieder den Brenner sauber – damit ist schon viel gewonnen. Der Kühlschrank im Pössl von CV-Fotograf Hardy Mutschler zeigte nach der Druckluftkur zwar ein ordentliches Flammbild, trotzdem fehlte dem Aggregat jegliche Kühlleistung. Auch ein Service im Caravaning-Center Schmidtmeier in Steinenbronn bei Stuttgart brachte nicht den erwarteten Erfolg. Erst als die Techniker von Schmidtmeier den Brenner gegen ein Neuteil ersetzten, brachte der Dometic-Absorber wieder seine volle Kühlleistung – da war das Gerät aber auch schon 20 Jahre alt.



Alarmsignal: Der Kühlschrank läuft, doch das Bier bleibt warm. Zeit für einen Service des Absorbers.

Wenn das Durchpusten mit Druckluft nicht mehr hilft, muss ein neuer Brenner her. Den Tausch überlässt man am besten einer Fachwerkstatt.



Kühlschranktausch



1
Der Monteur löst die Verschraubung des alten Absorber-Kühlschranks.



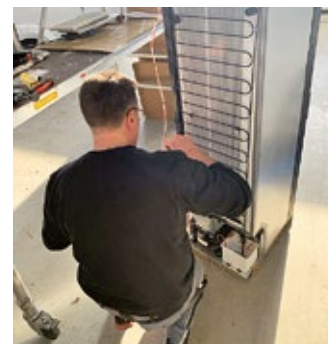
2
Die Gaszufuhr wurde geöffnet, die Verkabelung des Absorberkühlschranks zum Bordnetz getrennt.



3
Der Kühlschrank kann jetzt schon aus der Möbelzeile im Reisemobil herausgezogen werden.



4
Der Absorber hat an seiner Rückseite mehr Technik, die viel Platz benötigt.



5
Am neuen Kühlschrank baut die Kompressortechnik nicht ganz hoch auf. Der Kühlschrank bietet 12 Liter zusätzliches Volumen.



6
Die Monteur heben den neuen Kompressor-Kühlschrank Thetford T2152 in den Dethleffs.



7
Der neue Thetford passt exakt in das ehemalige Fach des Absorberkühlschranks.



8
Der ehemalige Gasanschluss des Absorberkühlschranks wird vom Monteur durch einen Stopfen verschlossen.



9
Alles dicht? Um auf Nummer sicher zu gehen, unterzieht der Monteur die Gasinstallation einer Druckprüfung.



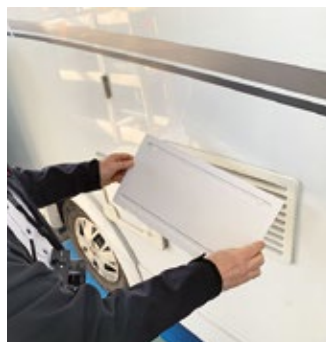
10
Der Kompressor-Kühlschrank erhält eine eigene Sicherung und seinen Anschluss ans 12-Volt-Bordnetz.



11
Funktionstest: Strom liegt an, der neue Kompressor-Kühlschrank an Bord des Dethleffs funktioniert tadellos.



12
Um den nun erhöhten Strombedarf kompensieren zu können, wird eine LiFePO4-Batterie und ein Lade-Booster im Sitzkasten installiert.



13
Da der Thetford T2152 eine integrierte Luftführung hat, können die Lüftungsgitter des Absorbers verschlossen werden.



Absorberkühlschrank raus, Kompressorkühlschrank rein: Der Tausch eines veralteten Kühlschranks ist keine große Sache, selbst wenn von Absorber- auf Kompressortechnik gewechselt wird. Für viele Absorber gibt es ein Kompressor-Modell mit nahezu gleichen Einbaumaßen. Wir waren zu Gast bei Mobiledröme & Partners Techno Center im niederländischen Oud Gastel, um den versierten Monteuren bei der Arbeit in einem Reisemobil über die Schulter zu schauen – der Tausch gelingt selbstverständlich aber auch im kleineren Maßstab an einem Campervan.

Mehr Platz vor der Hütte



Extra-Wohnraum oder ein freistehender Schattensponder vor dem Camper gewünscht? Drei vielseitige Vorzelte mit ganz unterschiedlichem Potenzial stellen sich einem Konzeptvergleich.

Von Karsten Kaufmann



Der Komfortgewinn ist enorm. Punkt. Da beißt die Maus keinen Faden ab. Geht ein Vorzelt mit auf die Reise, lässt es sich darin auch bei wackeliger Wetterlage vor dem Camper richtig gut aushalten. Und mal ehrlich: Je mehr Zeit man vor dem Camper verbringen kann, desto besser.

Sicherlich konkurriert das Vorzelt hierbei mit der Markise, die fix ausgekurbelt, einen soliden Sonnen- und Regenschutz darstellt. Aber schlägt das Wetter mal ordentliche Kapriolen, spielt ein kleines Vorzelt etliche Vorteile aus. Wände können als Wind- und Regenschutz eingezogen, abends ein nur mit Moskitoschutzwänden geschlossener Raum gestaltet werden, um laue Sommerabende ohne die lästigen Attacken der Quälgeister genießen zu können. Oder ein wirklich smarter Vorteil: Wenn man mit dem Camper mal eben los möchte, bietet das Vorzelt eine (geschlossene) Basis für Outdoorküche, Sport-Equipment oder Campingmöbel. Anders ausgedrückt: Ein kleiner Vorzelt-Pavillon kann sich als extrem wertvolle Ergänzung der Markise erweisen.

Die Testredaktion von CamperVans hat daher drei Vorzelte zu einem Praxis-Check eingeladen: Den Dometic Go Compact Camp Shelter-Pavillon bestellte die Testredaktion als günstigen

Vertreter der Leichtgewichtsfraktion (5,2 Kilogramm). Ein Vorzelt ohne viele Gimmicks mit minimalem Packmaß. Das Fastlane 300 Shelter von Outwell repräsentiert ein bewährtes Vorzeltkonzept mit dem Attribut „All-in“. Ein Boden ist ebenso im Lieferumfang wie eine zum Vordach ausstellbare Seitenwand, Fenster und das vielversprechend klingende Schnellaufbau-Konzept „Rapid-Pitch-Fast-System“. Dometic wie Outwell bieten eine Grundfläche von drei mal drei Metern. Der Queedo Quick Hub Hex-Pavillon vervollständigt das Testfeld mit zwei interessanten Attributen: Er soll unschlagbar schnell aufzustellen sein und ist mit 423 mal 366 Zentimetern sichtbar größer als die Kontrahenten. Lohnt der Griff zu dem etwas größeren Vorzelt? Auch auf diese Frage wird das Testteam eine Antwort liefern. Outwell und Dometic liegen mit 299 beziehungsweise 336 Euro preislich auf Augenhöhe, das Queedo Quick Hub Hex mit 449 Euro eine Preisstufe darüber.

Drei Vorzelte mit drei völlig verschiedenen Lösungsansätzen, sich das Leben vor dem Camper attraktiver zu gestalten. Welches der Zelte wirklich überzeugt, wo die individuellen Stärken und Schwächen der Konzepte schlummern – das alles liest du in den ausführlichen Testbriefen.

Dometic Go Compact Camp Shelter

➔ **Leichtgewicht mit Potenzial und Schwächen**

www.dometic.com



Optisch weiß der Shelter von Dometic zu gefallen, sein Packmaß favorisiert ihn für kompakte Camper (siehe auch Bild rechts).

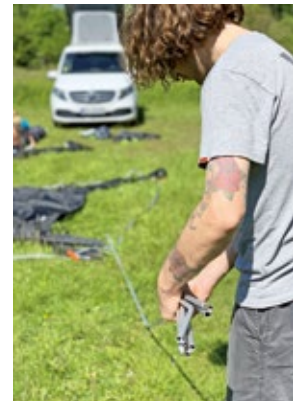


Das ist schon eine Ansage: Der Dometic Go Compact Camp Shelter bringt gerade einmal 5,2 Kilogramm auf die Waage – inklusive zweier Wände. Mit weitem Abstand das leichteste Zelt im Vergleich. Das ist für einen Pavillon dieser Größe schon eine Ansage. Der Aufbau stellt auch Camping-Novizen vor keine große Aufgabe: Dafür legt man den Pavillon auf den Boden, führt die beiden Falstangen aus Aluminium durch die oben am Pavillon aufgenähten Tunnel (schieben, nicht ziehen) und steckt die Pins am Stangenende in die Ösen der orangefarbenen Gurte an der jeweiligen Ecke des Zelts, die am umlaufenden, quadratisch vernähten Bodengurt fixiert sind. Er gibt dem Pavillon seine Form vor. Beim Durchbiegen und Einstecken der Stangen darauf achten, dass diese ihre Bogenform schon in die richtige Richtung haben – dann gelingt das kinderleicht. Der Aufbau gelingt allein, wenn je eine Person am Ende einer Stange arbeitet, geht's nochmals deutlich einfacher. Nun noch die offenen Rundklemmen des Zeltstoffs in den Stangen einklipsen und der Dometic Go Shelter steht schon wirklich überzeugend stabil und lässt sich jetzt auch problemlos Umhertragen. Unbedingt schnellstmöglich mit Bodenherigen sichern – sonst bläst die erste Windböe das Fliegengewicht sofort davon. Trotz solidem Stand findet sich in der Dometic-Bedienungsanleitung der Passus: Nicht für starken Wind, Schneefall oder einen Saisonplatz, also dauerhafte Nutzung geeignet. Man solle den Pavillon bitte windgeschützt aufbauen. Dometic traut seinem eigenen Shelter wohl selbst nicht sonderlich viel zu. Windgeschütztes Campen? Also bitte. Die Spanngurte an den Ecken sind funktio-

nell, das verwendete dünne Gurtband und die Ösen für die Heringe allerdings sehr „gewichtsoptimiert“ – ihre Haltbarkeit zumindest fragwürdig. Auch die winzigen Schnellverschlussschnallen, mit denen die Wände oder Moskitonetze eingehängt werden, überzeugen qualitativ nicht unbedingt. Sie werden, spätestens wenn die Temperaturen mal im Frostbereich liegen, schnell an ihr Belastungslimit kommen. Wirklich misslungen ist das Konzept der Moskitowände. Sie werden mit eben diesen Schnallen oben und unten eingeklipst, zwei weitere Haken fixieren die Wand. Schon ein leichter Wind drückt das Moskitogewebe allerdings von der Dach- oder Seitenkante – der Schutz gegen Moskitos ist mehr als lückig. Hier sind nun mal umlaufende, lückenlose Klett- oder Reißverschlüsse alternativlos. Wie man das vernünftig löst, demonstriert Queedo. Der Zeltstoff aus spinngefärbten Garnen (umweltfreundlicheres Verfahren, gute Farbbechtheit und einheitlichere Farbgebung) ist sehr dünn, das Dach nicht hundertprozentig blickdicht. Zwar hat Dometic alle Nähte sauber verklebt, wie lange das Gewebe tatsächlich wasserdicht bleibt? Im Test war eine 15-minütige „Beregnung“ mit einem kräftigen Strahl aus dem Wasserschlauch unauffällig. Auch wichtig: Die Netto-Dach- und somit Schattenfläche ist durch die sich nach oben verzweigende Form relativ klein. Schade, dass Dometic die Seitenwände nicht ausstellbar geplant hat. Mit etwas Improvisationstalent lassen die nicht vollständig geschlossene (sonst schnell Hitzestau im schwarzen Zelt) Seitenwände gewinnbringend nutzen. Tipp: Mit kleinem Tarp ergänzen.



Da lacht doch der Mosquito: Auch bei eingezogener Seitenwand bleibt ein gewaltiger Flugkorridor.



Die Stangen des Shelters sind fix aufgefaltet und in die Taschen am Dach eingefädelt.

Das bietet das Dometic Go Compact Shelter:

Bei allen oben im Testbrief angesprochenen Kompromissen und Schwächen: Der günstige Dometic Go Compact Shelter weiß in einigen Aspekten durchaus zu punkten. Der Pavillon ist leicht, schnell aufgebaut, bietet einen brauchbaren Wetterschutz, aber nur mangelhaften Schutz gegen Stechmücken. Die Abschattungsfläche ist etwas klein. Dometic verspielt durch viele nicht auf den Punkt gebrachte Lösungen viel Potenzial einer grundsätzlich guten Idee.

- ⊕ günstig und schick
- ⊕ sehr leicht
- ⊕ / ⊖ leichter Aufbau in akzeptabler Zeit
- ⊖ kleine Schattenfläche
- ⊖ eingeschränkte Windtauglichkeit
- ⊖ mangelhafter Mosquito-Schutz



Das Gewebe des Shelters ist dünn und nicht ganz lichtdicht.

Die Grundfläche des Dometic Shelters ist zwar groß, die eigentliche Dachfläche aber verhältnismäßig klein.

DER CAMPINGBACKOFEN



Gutes Brot und leckere Ofengerichte erhalten Sie mit dem Omnia. Stellen Sie ihn auf den Herd und bereiten Sie alles zu, was Sie auch zu Hause backen und kochen. Für den Omnia gibt es viel Zubehör. Eine Maxiform für die große Familie und viele praktische Hilfsmittel, die die Arbeit erleichtern. Sie können Silikonformen in verschiedenen Farben verwenden, eine für süße und eine für herzhaftere Gerichte. Das praktische und dekorative Zubehör sowie zahlreiche Rezepte finden Sie auf der Website.



Omnia. Einfach. Bewährt. Geschätzt.
Weitere Informationen und Rezepte finden Sie auf der Website: omniasweden.com

omnia

Outwell Fastlane 300 Shelter

➔ vielseitig, mit viel Licht und tollem Raumgefühl

www.outwell.com



All-inclusive: In puncto Ausstattung lässt sich Outwell nicht lumpen. Einen Boden gibt's serienmäßig, ebenso vier vollwertige, regenfeste Wände und einen Satz Stangen fürs Vordach. Zwei Wände lassen sich komplett entnehmen, beispielsweise, um das optionale Anbauzelt (Annexe) oder die optionale Schleuse (Vehicle Connector) zum Campingbus einzuzippen. Rollt man eine Wand hoch, zippt zwei heraus, und stellt eine Wand als Vordach (zwei Stangen serienmäßig) aus, erhält man einen luftigen Vorraum mit ordentlich großer Schattenfläche. Das hat was.

Zwei Takte zum Aufbau: Mit dem richtigen Workflow gelingt dieser kinderleicht und in wenigen Minuten. Stangen und Zelt sind grundsätzlich fix miteinander verbunden. Jetzt heißt es das Rapid-Pitch-Lite-System zu verstehen: Paket hinstellen, Stangen vom Dach ausfahren, bis die Pins einrasten und das Dach seine Form hat. Dann das gleiche Prozedere mit den Beinen. Ausfahren, Klick – fertig? Nicht ganz: Jetzt zeigt sich die größte Schwäche des Fastlane. Auch mit gesetzten Bodenheringen fehlt dem Zelt noch jegliche Stabilität. Die recht schweren Stahlstangen mit ihren robusten Gelenken kippen leicht. Das heißt im Klartext: Das Fastlane will und muss mit allen, übrigens sehr guten, Leinen akkurat abgespannt werden. An zwei gegenüberliegenden Ecken vorzugsweise mit einer weiteren Schur oder Gurt über Kreuz (nicht im Lieferumfang). Womit wir das einzige nennenswerte Manko abgehakt hätten. Egal, welche Wetterlage gerade über den Campingplatz zieht – mit dem Fastlane ist man recht gut gerüstet. Geschlossen lassen Fenster Licht rein, leider fehlten Fenstereinsätze mit Moskitonetzen. Dach und Wände sind wetterfest, auch einen kernigen Gewittersturm mit Starkregen brachte das



Fastlane nicht an seine Belastungsgrenze. Der Boden sitzt an den Ecken und auf halber Kantenlänge auf großen Klett-Patches, eine geschlossene Wanne mit Flanken bildet er nicht. Drückt von unten Wasser, würde er überspült werden. Dafür verhindert er effektiv Kondenswasser an den Innenwänden, was auch schon mal ein großer Pluspunkt ist. Ein weiterer, häufig unterschätzter Bonuspunkt: die Farbe des Zeltstoffes. Das Fastlane ist vielleicht nicht so schick wie ein schwarzes Zelt, dafür steigt das Thermometer im geschlossenen Zelt aber auch langsamer, oder eine sonnenbeschienene Seitenwand strahlt nicht so stark Hitze ins Zelt. Zudem ist immer mehr Licht im Zelt – sehr angenehm. Last, but not least: Das seitliche Anbauzelt Annexe bietet sich als Schlafkabine mit eigenem Boden an. Manko: Die Türen und auch das Aufstelldach sind mit unter 1,8 Meter Höhe zu klein geraten.

Alternative von Outwell: Der ähnlich große, aufblasbare Air-Shelter für 468 Euro (zwei Wände a 69 Euro, oder mit Zip als Eingang für 85 Euro) mit vergleichsweise schlanken 8,3 Kilogramm, aber nicht so variablem Konzept.



Das Ausstelldach des Fastlane ist etwas zu flach platziert, nur wer mit den hervorragenden Abspannleinen das Zelt sichert, garantiert einen soliden Stand.



Das bietet das Outwell Fastlane 300:

Das vielseitige Outwell Fastlane 300 bietet sehr viel fürs Geld. Das System für den schnellen Aufbau gefällt ebenso wie die große Schattenfläche und der grundsätzliche Schutz gegen Wind und Regen. Attraktive Optionen: das kleine Anbauzelt und die Fahrzeugschleuse für den Campingbus. Nicht ganz überzeugend: die Stabilität des Zelt, das stets akkurat abgespannt werden muss.

- ➕ schneller Aufbau
- ➕ sehr variabel
- ➕ guter Wetterschutz
- ➕ großer Schattenbereich
- ➖ muss gut abgespannt werden
- ➖ schwer, kein Moskitoschutz

LESESPASS IM ABO

regelmäßig lesen und als Dankeschön ein Geschenk Ihrer Wahl erhalten.

JETZT BESTELLEN

+ VORTEILE SICHERN:

- Geschenk Ihrer Wahl
- Bequeme Bezahlung per Bankeinzug

- 10 % Preis-Ersparnis
- Pünktlich & portofrei nach Hause
- Keine Ausgabe verpassen



PEGGYPEG MARKISEN-SET

Das praktische PeggyPeg Markisen-Set eignet sich ideal zur Befestigung einer Markise auf fast allen Untergründen. Passend für Markisenfüße oder Zeltgestänge gängiger Bauarten.



PETZL TIKKA-STIRNLAMPE

Die praktische, kompakte TIKKA-Stirnlampe verfügt über eine Leuchtkraft von 200 Lumen und einen breiten Lichtkegel. Dank ihrer langen Leuchtdauer ist sie gut für Outdoor-Aktivitäten (Camping, Trekking) und Reisen sowie im Alltag zum Heimwerken geeignet. Der phosphoreszierende Reflektor ist praktisch, um die Lampe im Dunkeln schnell zu finden und das rote Licht verhindert, dass andere Personen in der Gruppe geblendet werden. Die TIKKA ist eine HYBRID-Lampe, die ebenfalls mit dem CORE-Akku kompatibel ist.



CAMPING BACKOFEN

Der OMNIA Camping-Backofen ist der clevere kleine Ofen für unterwegs. Mühelos, günstig und platzsparend ermöglicht der Klassiker ganz einfaches Backen in Ihrem Reisemobil, Ihrem Wohnwagen oder Zelt - eben überall wo ein Backofen fehlt.

Queedo Hub Hex

➔ **Top-Qualität und Aufbau in Lichtgeschwindigkeit**

www.queedo.de



Gewaltige Grundfläche, tolles Aufbaukonzept sowie Ausstattung – aber ungewöhnliches Packmaß.



Schon im ersten Kurz-Check fällt auf: Das Queedo ist blitzsauber gefertigt, mit soliden Reißverschlüssen samt griffigen Schlaufen bestückt, offeriert solide Ösen aus Metall für die Heringe, hochwertige Moskitonetze und ein robustes, gut beschichtetes Gewebe für Dach und Seitenwände. Hier gibt es keinen Grund zu meckern. Auf einen Boden muss der Camper verzichten, Kondenswasser am Morgen wird sich bei geschlossenem Zelt nicht vermeiden lassen. Der eigentliche Clou aber: Der Aufbau geht auch allein problemlos von der Hand. Zelt auslegen, eine Wand auswählen, mit einem Fuß die dort vernähte Bodentasche fixieren und jetzt diese Wand mit der griffigen Schlaufe greifen und nach außen ziehen, bis die die Wand, ähnlich einem Regenschirm, nach außen ploppt und dort erstaunlich stabil einrastet. Das Prozedere mit allen Wänden wiederholen. Am Ende krabbelt man noch eben unter Zelt und schiebt das Dach nach oben – bingo, das Zelt steht. Und zwar – sensationell – in unter einer Minute. Jetzt gilt es noch, vier senkrechte Stangen links und rechts neben den Eingängen in kleine, oben und unten liegende Taschen zu schieben und via Klettschlaufe zu sichern. Abschließend die Ecken des Zelts mit Heringen (im Idealfall mit geschlossenen Türen) auf dem Boden verankern und per Sturmleinen die maximale Stabilität garantieren – jetzt kann man die Türen wieder öffnen. Das ganz Prozedere benötigt, mit aller Gelassenheit absolviert, gerade einmal drei bis vier Minuten. Wobei, ganz wichtig:

Das Hub Hex steht schon ohne Sturmleinen grundsätzlich, einmal abgespannt dann aber überzeugend sturmfest. Das Raumangebot von 4,23 mal 3,66 Metern Grundfläche und den senkrecht stehenden Wänden ist gewaltig. Hier ist locker Platz für Tisch mit vier Stühlen, schlafenden Hund und krabbelnde Kinder. Dieser Vorteil ist allerdings auch der einzige Nachteil des Hex: Es benötigt wirklich viel Platz vor dem Fahrzeug. An der Rückseite befinden sich zwei geschlossene Wände, vorn zwei schräg gegenüberliegende Eingänge, die sich komplett öffnen lassen oder wahlweise nur mit Fliegengittern verschließen. Zwei offene Wände mit Moskitonetzen vervollständigen den Rundum-Check. Die wiederum optimieren die Belüftung des Zelts (gut bei schwarzem Dach) und halten die Quälgeister draußen – und zwar im Gegensatz zum Dometic mit verlässlich hoher Quote. Wer diese beiden Wände mit Moskitonetz wetterfest wünscht, ordert die wasserabweisenden Seitenwände dazu, die von außen via Klett fixiert werden. Deren Regenschutz ist sicherlich sinnvoll und effektiv, ganz hundertprozentig kann und will er nicht sein. Sei's drum, wenn an der Kante ein paar Tropfen runterlaufen. Und apropos: Das Hex lässt sich ebenso schnell wieder abbauen und in der cleveren Roll-in-Packtasche flott verstauen. Das Packmaß ist dann allerdings so eine Sache: Mit fast 190 Zentimetern ist der, wenn auch schlanke Sack, ganz erstaunlich lang, mit 16 Kilogramm auch in Sachen Gewicht eine Ansage.



Fotos: K. Kaufmann, Daniel Schlicke



Das Hex bietet viel Raum, verlangt aber nach entsprechend viel Fläche auf dem Stellplatz.

Das bietet das Queedo Hub Hex:

Das Queedo Hub Hex ist ein sehr schnell und stressfrei aufzubauendes, extrem stabiles Vorzelt mit gewaltigem Raumangebot und in toller Qualität. Wen Packmaß und Gewicht nicht stören, greift bedenkenlos zu. Der Preis ist angemessen und fair. Wer das Konzept liebt und eine kompaktere Variante wünscht, wählt das Hub Square (siehe Tabelle).

- ➕ sensationell einfacher Aufbau
- ➕ überzeugende Qualität
- ➕ großer Schattenbereich
- ➕ solider Wetter- und Moskitoschutz
- ➖ schwer
- ➖ Packmaß



	Dometic Go Compact Camp Shelter	Outwell Fastlane 300 Shelter	Queedo Quick Hub Hex
Preis	299 Euro	336 Euro	449 Euro
Gewicht	5,2 Kilogramm*	15,0 Kilogramm*	14,55 Kilogramm*
Hersteller/Maße L x B x H	300 x 300 x 218 cm	300 x 300 x 220 cm	423 x 366 x 218 cm
Packmaß L x B x H	60 x 20 x 15 cm	113 x 22 x 22 cm	187 x 28 x 28 cm
Material	Polyester 150D Ripstop, Aluminiumgestänge	Polyester 1500 ProSilver, Stahl-Teleskopstangen	Fiberglas, Polyester 150D
Lieferumfang	Shelter, 2 Seitenwände (eine mit RV-Türe), Packsack, Heringe	Shelter, Seitenwände, Packsack, Boden (doppelt beschichtetes Polyethylen), Heringe	Zelt, Packsack, Heringe
Boden	nein	ja	nein
Sonnenschutzfaktor	k. A.	50+	UV801- / 80
Wassersäule	k. A.	1.500 mm	4.000 mm
Schlafkabine	nein	optional	nein
Extras	Door & Wall Kit: 70 Euro (2 Wände, 1 mit RV-Türe), Mesh Wall Kit: (1,1 kg): 90 Euro (1x Türe/3 Wände aus Netz)	Vehicle Connector: 73 Euro, Annexe: 122 Euro (Apside)	Sidewalls: 2 Seitenwände aus Polyester, inkl. Packsack 80 Euro
Alternative	Luft-Pavillon Dometic Hub: ähnlich groß, 650 Euro	Luftvorzelt Air-Shelter: ähnlich groß, 468 Euro	Quick Hub Square: 244 x 244 x 210 cm, 12 kg: 349 Euro

*Messwerte Testredaktion

LET'S GO OFFROAD!

Camper Vans 4x4 Camper

Jetzt 2024 buchen!

EXKLUSIVER TREUE-RABATT FÜR CAMPERVANS-ABONNENTEN

WÄHLE DEIN NÄCHSTES REISEZIEL

Entdecke mit uns außergewöhnliche Offroad- und Campervan-Reisen, handverlesen von den Experten der 4x4 Camper- und CamperVans-Redaktion.

Richtig Kochen!

FIRE Q

MADE FOR USE

fireq.de q-adventuregear.de

LANGANHALTEND ZECKENABWEHR

BALLISTOL

ES WIRKT.

SICHER

PFLEGEN

MÜCKENSCHUTZ

Ballistol Stichfrei schützt zuverlässig und langanhaltend vor Mücken, Zecken und anderen Blutsaugern. Effektiv und hautpflegend, mit angenehmer Duftnote.

www.ballistol.de | f /ballistol

BALLISTOL – Die Marke für Mensch. Tier. Technik.

UNIVERSAL-ÖL FAHRRAD-PFLEGE STICHFREI KÖRPER-PFLEGE TIER-PFLEGE TECHNIK

SeaLand-pro

Einzigartiges Ordnungssystem auf Basis der Airlineschiene

sealand-pro.de



KOCHEN MIT MAGNETKRAFT

Induktionskochfelder finden im Camper immer häufiger Verwendung – doch sie benötigen spezielle Töpfe. Fünf geeignete Kochsets im Test.

Von Maren Siepmann

Tschschsch – beim Druck auf den Zünder des Gaskochers hört man das Gas strömen, anschließend entzünden Piezozünder oder das gute alte Feuerzeug die Flamme. So wurde – und wird immer noch – in vielen Campervans gekocht. Doch in immer mehr Fahrzeugen gehört dieses Szenario bereits der Vergangenheit an. „Gasfrei“ ist der Wunsch vieler Camper – sei es aus Angst oder Respekt vor der Energiequelle, aus Sorge um den Energienachschub im Ausland oder weil man sich die regelmäßige Gasprüfung, Wartung und Erneuerung der Gasanlage und den Leitungen ersparen möchte. Wer ohne Gas im Camper auskommen will,

muss beim Thema Kochen also auf Strom umsteigen, und da setzen fast alle – Ausbauer, Hersteller und Nutzer – auf Induktion. Dass das Kochen mit Strom allerdings ganz eigene Herausforderungen mit sich bringt, dazu hatten wir in CamperVans-Ausgabe 3/2024 ausgiebig berichtet. Doch Induktionskocher bieten durchaus auch einige Vorteile: Die Kochstellen mit Magnetfeld sind, anders als herkömmliche Ceranfelder, beim Kochen ähnlich schnell wie Gas, gleichzeitig jedoch deutlich leichter zu reinigen. Selbstausbauer und Hersteller profitieren außerdem von einer deutlich weniger aufwendigen Installation.

➔ BRUNNER Pirate Spacemaster Mini www.frankana.de



■ Brunners Kochset Pirate Spacemaster Mini besteht aus zwei Töpfen und einer Pfanne sowie einem Deckel, der sowohl auf Pfanne als auch den größeren Topf passt. Neben Tragetasche und Topfschutz ist im Lieferumfang zudem ein abnehmbarer Griff enthalten, der sich an beiden Töpfen und der Pfanne befestigen lässt. Einerseits praktisch, andererseits muss der Koch den Griff mehrmals „umbauen“, wenn er mehrere Töpfe oder Pfannen gleichzeitig in Betrieb hat. Etwas schade ist, dass der Griff sich beim Ineinanderstapeln der Töpfe nicht mit einbauen lässt – alle anderen Teile des Sets lassen sich nämlich perfekt im größten Topf zusammenpacken. Der Griff kann aber anschließend einfach oben drauf gelegt werden – alles zusammen passt dann in die Tragetasche. Der Griff selbst macht einen wertigen Eindruck – er wirkt stabil und langlebig und hat eine Sicherheitsverriegelung gegen ungewolltes Öffnen. An den Töpfen und der Pfanne hält er gut und sicher fest. Ein weiterer Pluspunkt des Brunner-Sets: Die Griffe der Glasdeckel mit Silikonrand sind bereits vormontiert – hier muss der Camper nicht mehr zum Schraubenzieher greifen. Der Silikonrand schützt den Glasdeckel zumindest etwas, sollte er einmal herunterfallen, und verhindert zudem Klappern während der Fahrt. Top! Das i-Tüpfelchen ist das im Silikonrand integrierte Sieb – ein zusätzliches, sperriges Nudelsieb kann also zu Hause bleiben. Beim Test, wie lange zwei Liter Wasser brauchen, um zu kochen, schneidet der große Brunner-Topf mäßig ab. Mit 12:09 Minuten liegt er auf Platz drei.



FAZIT: Brunners Pirate Spacemaster Mini ist leicht, lässt sich platzsparend stapeln und hat mit zwei Töpfen, einer Pfanne und einem Griff alles, was Camper zum Kochen brauchen. Lediglich die Wärmeleitfähigkeit könnte etwas besser sein. Dennoch: insgesamt der Testsieger.

Bestehend aus:

Topf ø 20 cm, Topf ø 18 cm, Pfanne ø 20 cm, Deckel ø 20 cm, Griff, Topfschutz, Tragetasche
Preis: 79,90 Euro
Gewicht: 1,419 kg

Packmaß: ø 22 cm x 14,5 cm, abnehmbarer Griff passt in Tragetasche oben drauf

Material: Aluminium, antihft-beschichtet

Sonstiges: PFOA-free, spülmaschinengeeignet

Neben den Anforderungen an die Stromversorgung, die ein Umstieg auf elektrisches Kochen mit sich bringt, müssen auch Töpfe und Pfannen für Induktionsfelder geeignet sein. Wer Glück hat, kann sein bisheriges Kochset weiternutzen – vorausgesetzt, der Boden ist magnetisch. Andernfalls ist ein Neukauf fällig.

Die CamperVans-Redaktion hat fünf speziell für Induktionskochfelder geeignete Kochsets getestet – alle funktionieren aber auch auf Gaskochern und „normalen“ Cerankochfeldern. Das Testfeld besteht aus dem Brunner Pirate Spacemaster Mini, dem Euro-Trail Edelstahl-Kochtopfset Rimini, dem Gimex Kochtopfset 7-teilig, dem Outwell Feast M und dem Camp4 Aluminium-Topfset von Reimo.

Testkriterien sind „harte Fakten“ wie das Gewicht, das Packmaß und eine bestmögliche Stapelbarkeit. Aber auch die Frage, ob Essen in den Pfannen und Töpfen leicht anbrennt und wie gut diese zu reinigen sind, fließt in die Bewertung ein. Außerdem vergleichen die Tester die Wärmeleitfähigkeit der Töpfe, indem sie die Zeit stoppen, die zwei Liter kaltes Wasser brauchen, bis sie kochen. Gestoppt wird in dem Moment, in dem das gesamte Wasser sprudelnd kocht – also zu dem Zeitpunkt, an dem der Koch Nudeln ins kochende Wasser geben würde.

Um bei diesem Test eine bestmögliche Vergleichbarkeit der Produkte zu gewährleisten, wurde je ein Topf mit rund 20 Zentimetern Durchmesser (zum

Teil 19,5, zum Teil 21 Zentimeter) gewählt, der Deckel weggelassen (da diese zu unterschiedlich sind) und möglichst kaltes Wasser verwendet. Die Töpfe wurden nacheinander auf dieselbe Herdplatte gestellt, die wir zwischen den einzelnen Testdurchläufen immer wieder komplett abkühlen ließen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass unsere „künstliche“ Kochsituation auf maximale Vergleichbarkeit zielte, die Ergebnisse allerdings nur bedingt einen Hinweis darauf geben, wie lange die jeweiligen Töpfe tatsächlich zum Wasserkochen brauchen – allein der Deckel macht einen gewaltigen Unterschied. Und auch die Kochstelle und deren Leistung spielt eine zentrale Rolle. Es handelt sich ausschließlich um „Laborwerte“, die es der Redaktion ermöglichen, die Wärmeleitfähigkeit der Töpfe einschätzen und vergleichen zu können.

Einige Erkenntnisse des Tests vorweg: Gimex und Outwell liefern den jeweils größten Topf im Set mit fest montierten Griffen, alle anderen Teile des Sets haben abnehmbare Griffe oder es gibt einen Griff, der an alle Teile passt. Die fest montierten Griffe erhöhen das Packmaß jedoch unnötigerweise. Besser sind klappbare oder abnehmbare Griffe an allen Teilen des Sets. Bis auf das EuroTrail-Set

Der Deckel von Brunner ist der Favorit der Tester. Dank kleiner Löcher im Silikonrand dient er auch als Sieb.



➔ EURO TRAIL Edelstahl-Kochtopfset Rimini www.frankana.de

Bestehend aus:

Topf ø 20,5 cm, Topf ø 16 cm, zwei Glasdeckel ø 20,5 und 16 cm

Preis: 89,95 Euro

Gewicht: 1,657 kg

Packmaß: ø 21,5/23,5 (Griffe) cm x 14,5 cm

Material: Edelstahl

Sonstiges: klappbare Griffe, spülmaschinengeeignet, BPA-frei

■ EuroTrail liefert sein Edelstahl-Kochset Rimini, bestehend aus zwei Töpfen mit jeweils passendem Glasdeckel (inklusive vormontierter Griffe) und klappbaren Griffen. Ein zusätzlicher, abnehmbarer Griff wie bei den anderen Sets ist somit nicht nötig. Stapeln lässt sich das Set hervorragend – der kleine Topf passt perfekt in den großen hinein, die beiden Deckel legt der Camper umgedreht oben auf. Allerdings scheuern die heruntergeklappten Griffe des kleineren Topfes dabei an der Innenseite des größeren Topfes – langfristig werden hier Kratzer entstehen. Die Griffe selbst sind etwas schwergängig – das verhindert aber möglicherweise, dass sie nach einiger Zeit von selbst herunterklappen und nicht mehr halten. Die Kunststoffummantelung der Klappgriffe ist etwas kurz geraten – der Koch läuft somit Gefahr, mit dem möglicherweise heiß gewordenen Teil des Edelstahl-Griffs in Berührung zu kommen. Nicht schön: Am kleineren Topf sind an der Griffbefestigung sowohl außen als auch innen unschöne dunkle Flecken zu sehen – entstanden offenbar bei der Produktion. Zudem sitzt der Griff nicht gerade am

Topf – hier wurde definitiv etwas schlampig gearbeitet. Beim Test mit dem kochenden Wasser liegt das EuroTrail-Set hingegen auf Platz 1: Lediglich 6:52 Minuten stoppten die Tester auf ihrer Uhr. Dass Essen in Edelstahl recht schnell anbrennt, sollte dem Camper vor dem Kauf bewusst sein. Die Töpfe sind daher vor allem zum Kochen von Kartoffeln, Nudeln und Reis geeignet sowie zum Zubereiten von Saucen oder ähnlichem. Wer sich für dieses Set entscheidet, sollte daher zudem Geld in eine gute Pfanne investieren.



FAZIT: Das EuroTrail Edelstahl-Kochtopfset Rimini punktet mit guter Stapelbarkeit, klappbaren Griffen und sehr guter Wärmeleitfähigkeit. Minuspunkte gibt es für die teilweise etwas schlampige Verarbeitung und die Tatsache, dass die geklappten Griffe beim Ineinanderstapeln den größeren Topf verkratzen.

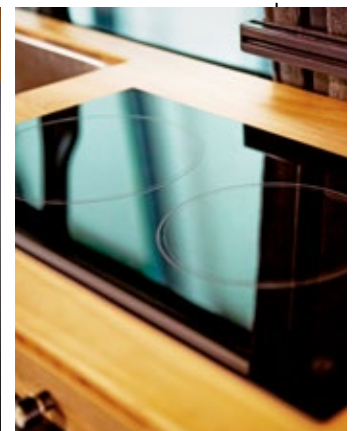


bestehen alle Produkte aus Aluminium mit einer Anti-Haft-Beschichtung. Da Aluminium selbst nicht magnetisch ist, sind diese Töpfe an der Unterseite speziell beschichtet, um auf Induktion zu funktionieren. Ein Tipp: Am Topfboden keine metallischen Pfannenwender verwenden – diese zerstören die Anti-Haft-Beschichtung. Besser ist Holz oder Silikon. Grundsätzlich funktioniert die Anti-Haft-Beschichtung bei allen Töpfen gut – Essen brennt nirgends an.

Große Unterschiede gibt es bei den Deckeln. Die Glasdeckel beim EuroTrail- und Gimex-Set kommen den Deckeln aus der heimischen Küche am nächsten. Sie sind jedoch recht schwer und bei Stürzen besteht



Vorsicht beim Anbraten: Induktionsherde haben viel Power – lieber auf niedriger Stufe beginnen.



Wie funktioniert ein Induktionskochfeld

Unter der Induktionsfläche sitzen Kupferdrähte, die ein schnell veränderliches Magnetfeld erzeugen – in Verbindung mit einem magnetischen Topfboden entsteht Wärme. Die Induktionskochstelle selbst wird nicht erhitzt – dass sie nach dem Kochen dennoch heiß ist, liegt an der Wärme, die vom Topfboden auf sie abstrahlt. Die Vorteile von Induktionsherden liegen vor allem in der Energieersparnis: Weil der Topf direkt erhitzt wird, verbrauchen sie wesentlich weniger Strom als andere elektrische Herdmodelle und erhitzen den Topfinhalt mehr als doppelt so schnell. Als Nachteile gelten die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten, besonders wenn das Induktionskochfeld in einem Campervan autark funktionieren soll. Das Bundesamt für Strahlenschutz empfiehlt, Töpfe in passender Größe zu verwenden (sodass die Kochzone bedeckt ist) und solche mit unebenem Boden auszusortieren – dann sind gesundheitliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Auch für Schwangere sieht das BfS keine Bedenken, Träger von Herzschrittmachern sollten sich beim behandelnden Arzt informieren.

➔ GIMEX Kochtopfset 7-tlg. www.frankana.de

■ Das siebenteilige Gimex Kochtopfset ist mit drei Töpfen und einer Pfanne, zwei Deckeln und abnehmbarem Griff eines der umfangreichsten im Test. Die Deckel sind aus Glas und somit recht schwer, beim Griff handelt es sich um den gleichen wie beim Brunner Kochset. Er ist übrigens für 14,95 Euro bei Frankana als Ersatzteil erhältlich. Hinzu kommt noch zwei Mal ein Topfschutz, um Verkratzen beim Stapeln der Töpfe zu vermeiden sowie ein Spanngurt, mit dem das fertig gestapelte Set fixiert wird – praktisch. Die beiden größten Töpfe haben fest montierte Griffe – diese führen zu einem recht großen Packmaß von 37,5 Zentimetern an der breitesten Stelle. Insgesamt macht das Gimex-Set einen stabilen und wertigen Eindruck: Töpfe und Pfanne wirken solide und massiv, das Set ist folglich mit knapp drei Kilogramm auch das schwerste im Test. Die Montage der Griffe an den Topfdeckeln überlässt Gimex dem Käufer. Doch diese gelingt problemlos: Griff samt Unterlegscheibe und Plastikschild zwischen Schraube und Glasdeckel lassen sich ganz einfach per Hand mit einem Schraubenzieher befestigen. Beim Test mit dem kochenden Wasser versagt der Topf mit mangelhafter Wärmeleitung: Die Tester brechen bei 13:06 Minuten ab. Zwar fingen bereits eineinhalb Minuten vorher kleine Bläschen an aufzusteigen. Mehr passierte allerdings nicht – der Topf scheint ohne Deckel nicht in der Lage zu sein, das gesamte Wasser sprudelnd zum Kochen zu bringen.

FAZIT: Das Gimex Kochtopfset bietet mit drei Töpfen, einer Pfanne, zwei Deckeln und einem Griff ein umfangreiches Sortiment an Kochutensilien. Die Wärmeleitfähigkeit ist mäßig, die fest montierten Griffe an zwei Töpfen vergrößern das Packmaß deutlich.



Bestehend aus:

Topf ø 24 cm, Topf ø 23,5 cm, Topf ø 19,5 cm, Pfanne ø 21,5 cm, Deckel ø 23,5 cm, Deckel ø 19,5 cm, Griff, 2 x Topfschutz, ein Spanngurt

Preis: 89,95 Euro

Gewicht: 2,917 kg

Packmaß: ø 24/37,5

(Griffe) cm x 20 cm

Material: Aluminium,

antihafbeschichtet

Sonstiges: spülmaschinengeeignet



DoldeMedien

VERLAG GMBH



Lernen Sie unseren Online-Shop kennen:

- ✓ Reiseliteratur für unterwegs
- ✓ Camping- und Stellplatzführer BORDATLAS, Wohnmobil-Touren u.v.m.
- ✓ Aktuelle Hefte
- ✓ Schneller Versand
- ✓ Einfache und sichere Zahlung

Jetzt stöbern unter: shop.doldemedien.de



ANGEBOT DES MONATS:



Modell 2024



Listenpreis: 88.396,- €*

Sonderpreis: 83.990,- €*

HOBBY VANTANA DE LUXE K60 FT

Fiat 140 PS, 3,5 t, E6 AR, Automatik, Lackierung weiß (Dekor schwarz); Design-Paket weiß, AHK, Paket PLUS HOBBY, Paket EASY DRIVING, Abwassertank beheizt

*Preise inkl. MwSt., Solange Vorrat reicht. Abbildung beispielhaft. Änderungen/Irrtümer/Abverkauf vorbehalten. Sparvorteil gegenüber Einzelbezug.

NUTZEN SIE UNSERE FINANZIERUNGSANGEBOTE!



Südsee-Caravans

Am Hanfberg 2

29649 Wietzendorf

Tel. +49 (0)5191 967 80 - 0

info@suedsee-caravans.de

www.suedsee-caravans.de



SCAN MICH!

Mehr Informationen zu Südsee-Caravans!



Aufstelldach Volkswagen Caddy 5 Maxi



125 x 215 cm
Bettenmaß (2 Pers.)

1,95 m
Fahrzeughöhe

Lattenrost

Stehhöhe im
gesamten Fahrzeug

NEU:
Jetzt auch
für kurzen
Radstand



Zoom Reisefahrzeuge Manufaktur
Inh. Patrick Hase
www.zoom.biz • mail@zoom.biz
Tel. 0 82 33 / 73 62 01 • 86504 Merching



TERRACAMPER



Die Bus-Manufaktur für
Reise und Expedition.

terracamper.de

➔ OUTWELL Kochset Feast M www.outwell.com, www.movera.com

Bestehend aus:

Topf ø 20 cm, Topf ø 16 cm, Pfanne ø 20 cm, Deckel ø 20 cm, zwei Griffe, Tragetasche

Preis: 67,95 Euro

Gewicht: 1,337 kg

Packmaß: ø 21/31,5 (Griffe) cm x 15 cm

Material: Aluminium, antihaftbeschichtet

Sonstiges: Deckel aus Edelstahl

■ Zwei Töpfe, eine Pfanne und einen Deckel sowie zwei abnehmbare Griffe und eine Tragetasche umfasst das Outwell-Kochset Feast M. Die Sache mit den abnehmbaren Griffen löst Outwell nach Meinung der Tester von allen getesteten Produkten am besten: Die einfachen, aber stabilen, länglichen Griffe werden dank vorhandenem Gewinde einfach per Hand an Pfanne und kleineren Topf geschraubt – so hat jedes Produkt während des Kochens einen eigenen Griff, anschließend lassen sich die Griffe im kleineren Topf praktisch verstauen. Warum allerdings der größere Topf mit zwei fest montierten, nicht abnehmbaren und auch nicht klappbaren Griffen versehen wurde, erschließt sich den Testern nicht. Denn diese vergrößern das Packmaß an der breitesten Stelle ganz erheblich um mehr als zehn Zentimeter. Der Deckel aus Edelstahl ist zwar extrem leicht, allerdings auch anfällig für unschöne Kratzer. Immerhin liefert Outwell ihn mit vormontiertem Griff. Weniger gut gefällt den Testern der Transportbeutel aus einfachstem Kunststoff, der für das ineinander gestapelte Set zudem viel zu groß ist. Statt eines stabilen Spanngurtes – wie Gimex – liefert Outwell zum Fixieren des Topfstapels zudem lediglich ein einfaches Gummi mit. Beim Test mit dem kochenden Wasser liegt der Outwell-Topf auf einem guten zweiten Platz: Nach 7:26 Minuten kocht das gesamte Wasser sprudelnd – und wäre jetzt bereit, um Nudeln zu kochen.



FAZIT: Das Outwell Kochset Feast M punktet mit stabilen, sehr einfach an- und abzuschraubenden Griffen an kleinerem Topf und Pfanne, kassiert jedoch Minuspunkte für die sperrigen und weder abnehmbaren noch klappbaren Griffe am größten Topf. Bei der Wärmeleitfähigkeit schneidet Outwell hingegen gut ab.

Bruchgefahr. Der Edelstahl-Deckel von Outwell ist vergleichsweise leicht. Unsere Favoriten sind die Deckel von Reimo und Brunner. Auch sie sind aus Glas, haben aber einen Rand aus Silikon, der sie bei Stürzen schützt und zudem Klappern während der Fahrt verhindert. Brunner versieht den Silikonrand an einer Stelle mit einigen Löchern, sodass er als Ersatz für ein Sieb auch zum Abgießen des Kochwassers genutzt werden kann – für uns perfekt gelöst.

Fazit: Beim Test der Wärmeleitfähigkeit schneiden EuroTrail und Outwell am besten ab – beim EuroTrail-Set fehlt den Testern allerdings eine Pfanne, in den Edelstahl-Töpfen brennt Essen schneller an als in antihaftbeschichteten Aluminium-Töpfen. Outwell hat aufgrund der fest montierten Griffe am größten Topf ein recht großes Packmaß. Das kleinste Packmaß weisen Brunner und Camp4 auf – beide brauchen aber vergleichsweise lange, bis in ihnen das Wasser kocht. Am Ende gibt es – wie so oft – nicht das eine, perfekte Topfset und der Camper muss entscheiden, welches Kriterium für ihn am wichtigsten ist, und bei anderen Punkten einen Kompromiss eingehen. Detaillierte Infos zu den einzelnen Sets findest du in den Testbriefen.



Brunner liefert sein Kochset in einer praktischen Tragetasche.

Praxistipp

BIALETTI ADAPTERPLATTE

Du bist von Gas auf Induktion umgestiegen, und nun funktioniert die gute alte Bialetti nicht mehr? Kein Wunder, denn das Espressokocher-Original ist aus einem Aluminium-Druckguss gefertigt. Option eins wäre die induktionsgeeignete Bialetti New Venus aus rostfreiem Stahl für knapp 30 Euro. Alternativ führt Bialetti aber auch eine Adapterplatte, damit auch nicht magnetisches Kochgeschirr auf einem Induktionskochfeld funktioniert – denn die Unterseite ist magnetisch.

Für den klassischen Espressokocher genügt die Adapterplatte mit 13 Zentimeter Durchmesser für 22,50 Euro, mit der größeren Platte mit 20 Zentimeter Durchmesser für 33 Euro werden sogar kleinere Töpfe Induktions-kompatibel.

📞 www.bialetti-shop.de



→ CAMP4 Aluminium-Topfset www.reimo.com

■ Das Camp4 Aluminium-Topfset ist mit insgesamt acht Teilen (drei Töpfe, je ein Deckel, eine Pfanne, ein Griff – der gleiche wie bei Brunner und Gimex) das umfangreichste im Test. Pfanne und Töpfe sind deutlich leichter als beispielsweise die Gimex-Produkte, weswegen das Set der Reimo-Eigenmarke mit einem Gesamtgewicht von rund zweieinhalb Kilogramm auch vergleichsweise leicht ist. Die Topfdeckel mit Silikonrand ähneln denen des Brunner-Sets. Allerdings ist statt eines Sieb-Einsatzes bei Camp4 eine Dampf-Ablass-Öffnung integriert – eine längliche Öffnung an einer Seite des Silikonrandes. Hier entweicht der Wasserdampf, wenn das Wasser kocht, auch eignet sich diese Öffnung, um bei Kartoffeln oder größeren Nudeln das Wasser abzugießen. Reis oder dünne Nudeln würden dabei aber durchrutschen. Als einziger Hersteller liefert Reimo sein Set mit einem passenden Deckel zu jedem Topf. Ein Pluspunkt: Die Griffe sind bereits montiert. Allerdings sorgen die drei Deckel dafür, dass das Camp4-Set das einzige ist, das sich nicht komplett ineinander stapeln lässt. Egal, in welcher Reihenfolge die Tester Töpfe, Pfannen und Deckel ineinander stellen: Am Ende bleiben immer der Griff und ein Deckel übrig. Zudem fehlt eine Transporttasche oder wenigstens ein Spanngurt oder einfaches Gummi, um den Topfstapel zu fixieren. Beim Test mit dem kochenden Wasser liegt das Camp4-Set auf dem letzten Platz. Hier brechen die Tester die Zeitnahme nach 13:52 Minuten ab, weil zwar minutenlang lediglich einzelne Bläschen an die Wasseroberfläche steigen, das Wasser aber immer noch keinen Eindruck macht, als wollte es in Kürze richtig kochen. Mehr ist ohne Deckel wohl nicht drin.



FAZIT: Reimos Camp4 Aluminium-Topfset punktet mit einem niedrigen Gesamtgewicht und praktischen Deckeln mit Silikonrand. Das eigentlich kompakte Packmaß wird durch einen Deckel und den abnehmbaren Griff, die einzeln verstaut werden müssen, getrübt. Die Wärmeleitfähigkeit könnte deutlich besser sein.



Bestehend aus:

Topf ø 20 cm, Topf ø 18 cm,
Topf ø 16 cm, Pfanne ø 20 cm,
drei Deckel mit ø 20, 18 und
16 cm, Griff

Preis: 66,95 Euro

Gewicht: 2,516 kg

Packmaß: ø 21,5 cm x 14 cm
(plus ein Deckel und Griff)

Material: Aluminium,
antihafbeschichtet

Sonstiges: Deckel aus Glas
mit Silikonrand, spülmaschi-
nengeeignet



Kochen mit Strom setzt nicht nur passende Töpfe voraus. Ein potentes Bordnetz ist Pflicht, oder aber ausreichend abgesicherte Landstrom-Steckdosen auf dem Campingplatz. Unser Favorit wäre daher eine Hybridlösung, etwa mit mobilem Gaskartuschenkocher als Alternative.



Gasfrei dank Induktionskocher? Was du wissen solltest, wenn du auf Kochen mit Strom umrüsten möchtest, erfährst du auf unserer Website!

Perle des Orient





Auf der arabischen Halbinsel lockt der Oman mit reizvollen Pisten und einer faszinierenden, sagenhaft wilden Natur. Schon ein Kurz-Trip im gemieteten Offroaders samt Dachzelt garantiert unvergessliche Erlebnisse.

Von Karsten Kaufmann

Wer Offroad-Abenteuer der besonderen Art sucht, sollte sich das Sultanat Oman weit oben auf seiner Bucketlist notieren. Felsige Gebirgs-Trails, sandige Wüstendurchquerungen, unfassbar steile Serpentina, smarte Pisten über weitläufige Strände und einige der schönsten Camping-Spots weltweit locken hier. Denn eines vorneweg: Die Omanis sind nicht nur außergewöhnlich gastfreundlich, sie sind selbst durch und durch eingefleischte Camping-Enthusiasten. Camping ist somit quasi überall erlaubt – wenn man sich an gängige Regeln zu Anstand und Naturschutz hält.

Nach völliger Isolation bis in die 70er-Jahre entwickelte sich der Oman in den letzten 50 Jahren zu einer modernen, offenen und vergleichsweise toleranten islamisch geprägten Gesellschaft. 4,5 Millionen Einwohner zählt der Wüstenstaat zwischenzeitlich, an jedem Ort ist trotz aller modernen Fortschritte die jahrhundertealte ➤



Auf dem Weg durch das Al-Hadschar-Gebirge genießen wir den Blick auf das malerische Örtchen Bilad Sayt.

arabische Kultur spürbar. Religiöse Fanatiker sind verpönt, man begegnet sich aufgeschlossen mit Respekt. Und mit solchem wird man auch als Tourist empfangen. Ob im Supermarkt, an der Tankstelle oder auf der Suche nach Frischwasser – die Hilfsbereitschaft im Oman ist überwältigend. Bei jeder Reifenpanne oder festgefahren im Sand: Wenn ein Omani in der Nähe ist, stoppt er sofort, um Hilfe zu leisten oder nachzufragen, ob man etwas benötigt.

Die Anreise

Die Organisation einer Reise in den Oman ist erstaunlich einfach. Gleich mehrere Fluglinien steuern Mascat, die Hauptstadt des Omans, an. Diese empfiehlt sich als Ausgangspunkt für erste Offroad-Abenteuer, denn im Nordosten des Landes verstecken sich die meisten Offroad-Highlights. Aber bitte beachten: Der Oman ist groß. Für einen zweiwöchigen Trip sollte man keine Strecke von über 2.500 Kilometern einplanen. Dann schafft man es immerhin bis zu den Sugar Dunes (20°22'49.1"N 57°56'31.6"E) und zurück. Denn für Wanderungen, lokale Märkte, Schnorchelausflüge und etwas Kultur sollte man ausreichend Zeit einplanen.

Einmal in Muscat gelandet, führt die erste Taxifahrt die meisten Offroader zu Chris, Chef von Normadtours in Mascat. Wer wünscht, spendiert sich in seinem gemütlichen Guesthouse eine ruhige Nacht und erkundet von hier aus die sehenswerte Hauptstadt. Chris organisiert den passenden Geländewagen und vermietet Dachzelte sowie Offroad- und Campingausrüstung. Wichtig bei der Buchung: Auf ein Fahrzeug achten, das

für alle Strecken freigegeben ist. Das gilt insbesondere für all diejenigen, die etwas länger auf und in den Dünen der Wahiba Sands unterwegs sein wollen.

Gut vernetzt

Sehr hilfreich: Chris von Nomadtours koordiniert Tipps und Hilfe für seine Kunden über eine WhatsApp-Gruppe. So sind alle jederzeit optimal über Camping-Spots, Öffnungszeiten, Hochwasserwarnungen (sollte man in den Wadis durchaus ernst nehmen) und sonstige aktuellen Empfehlungen informiert. Auch schließen sich über diesen Kanal immer wieder „Nomads“ zu Gruppen für eine Wüstendurchquerung zusammen. Um Kosten zu sparen – aber auch, um Gleichgesinnte zu treffen oder um Hilfe zu koordinieren. Unsere Planung führt uns von Mascat auf gut ausgebauten Straßen etwa 200 Kilometer nördlich direkt in die Region Al Hamra und den Jebel Shams (Dschabal Schams), den höchsten Gebirgszug des Omans. Seine Gipfel strecken sich auf fast 3.000 Meter, auch im Sommer kann es in den Höhen nachts empfindlich kalt werden. In dieser Region finden sich etliche schöne Pisten und Locations für Wanderungen und Naturerkundungen. Wir besuchen den Little Snake Canyon, klettern über etliche Felsen, schwimmen durch kristallklare Gumpen und verbringen schöne Stunden in der pittoresken Schlucht. Wie bei allen Ausflügen in Schluchten oder Wadis muss man vor dem Tourstart unbedingt die Wetterlage prüfen. Regenfälle führen im Oman regelmäßig zu gefährlichen Hochwassern und Sturzfluten. Auf dem steinigem Terrain kann das Wasser nicht versie-



” Die optimale Reisezeit endet im April. Dann wird’s extrem heiß im Oman.



ckern und läuft großflächig ab. Binnen Minuten bilden sich reißende Fluten, in eben noch staubtrockenen Teilen der Wadis steigt das Wasser um etliche Meter an.

Die Balkon-Wanderung

Wer einigermaßen gut zu Fuß ist, erkundet den Balkony Walk – sicherlich eine der schönsten Wanderungen im Oman. Er erfordert keine besondere Fitness, gut zu Fuß sollte man allerdings sein, drei bis vier Stunden einplanen und ausreichend Trinkwasser und einen kleinen Snack einpacken. Der Trail überrascht immer wieder mit grandiosen Aussichten in das sich tief unten schlängelnde Tal des Wadi Nakhar, verlassene Felswohnungen und Siedlungsreste sowie ein sehenswerter kleiner See am Ende der Wanderung runden die Erlebnistour noch ab. Das Wadi Nakhar kann man von unten kommend auch

mit dem 4x4 befahren – wenn einer der Winterfluten nicht gerade die Schotterpiste weggespült hat. Wie bei unserer Ankunft. Der Bagger war noch mit Sanierungsarbeiten beschäftigt. Sisyphus lässt grüßen. Wir parken den Pajero im Schatten einiger Palmen und schnüren die Trekkingschuhe. Auch diese Wanderung mit Blick hoch zum Balkony Walk ist lohnenswert. Das Wadi Nakhr gilt als der Grand Canyon des Omans und schlängelt sich fast 20 Kilometer tief eingegraben durch den Jebel Shams und das Plateau des Dar Swada. Fast die komplette Zeit ist man von steil aufragenden, gewaltigen, bis zu 1.000 Meter hohen Steinwänden umgeben.

Unbedingt einen Besuch wert: die Oasenstadt Nizwa. Nizwa gilt als das geistige Zentrum des Omans. Wer ein wenig den Flair von 1.001 Nacht genießen möchte, ist hier genau richtig. Der Souq, die Altstadt, der Gewürz-

An wunderschönen Übernachtungsplätzen mangelt es nicht. Wer wünscht, findet auch in der Hauptsaison einsame Ecken.



“ Die Omanis sind selbst durch und durch eingefleischte Camping-Enthusiasten.



Karge Gebirgswelt, Sandwüste und grüne Wadis: Der Oman bietet einen abwechslungsreichen Mix an sehenswerten Landschaften. George aus Bukarest ist unser Hero of the day: Auf seinem Bike hat er etliche Kilometer tiefen Sand vor sich. Auch er erhält von uns eine Extraportion Wasser.

markt oder die beeindruckende Festung sollte man sich auf gar keinen Fall entgehen lassen. Auch wer sich nur mit frischen Lebensmitteln eindecken möchte, den 4x4 Offroad (Tourguide Buch) sucht oder einfach lecker essen möchte, ist in Nizwa genau richtig. Der Tourguide sollte übrigens in keinem Fahrzeug fehlen. Er liefert eine tolle Übersicht über sehenswerte Highlights und Offroad-Strecken. Mit seiner Hilfe lässt sich insbesondere ein kürzerer Urlaub im Oman hervorragend planen.

Die Wahiba Sands

Und dann wären da noch die Wahiba Sands. Die Sandwüste im Nordosten des Omans erstreckt sich auf einer Fläche von über 12.500 Quadratkilometern. Womit sie im Vergleich zum Rub' Al Khali in Saudi-Arabien das Ausmaß eines kleinen Sandkastens hat – mit gerade einmal

ein sechzigstel der Fläche des Rubs. In puncto Schönheit und Vielfalt kann sie es aber locker mit diesem aufnehmen. Und: Sie ist genau die richtige Location für „Wüsten-Einsteiger.“

Für die rund 150 Kilometer der Nord-Süd-Durchquerung auf der Hauptroute benötigt man nur einen, verhältnismäßig entspannten Fahrtag. Wenn man es eilig hat. Der Einstieg in Al Mintirib ist gut zu finden, da er auch für viele Besucher der zahlreichen Wüsten-camps das Tor zu den Wahiba Sands markiert. Auch die Hauptroute lässt sich vergleichsweise einfach finden, Minimalkenntnisse in Sachen Navigation sollten aber vorhanden sein. Für den Fall der Fälle. Schnell weht der Wind die Fahrspuren zu, dann sollte man a) wissen, wo man aktuell ist, und b) eine klare Vorstellung davon haben, wie es nun weitergehen soll. Die Landschaft bie-





tet selten klare Orientierungshilfen. Der Nachteil: Die Hauptroute führt nicht unbedingt an den landschaftlich schönsten Orten vorbei. Wir buchen uns für die Tour mit zwei anderen Fahrzeugen einen Führer für die Wüstendurchquerung. Der Beduine verfügt über exzellente Ortskenntnisse und führt uns etwas abseits durch eine unglaublich schöne Wüstenlandschaft. Parallel erklärt er bei regelmäßigen Stopps seine Routenwahl und warum nicht jede Route durchs Sandmeer unbedingt umweltverträglich ist. Am Abend zaubern Ahmed und seine Frau ein fantastisches Beduinen-Barbecue auf dem Lagerfeuer für uns. Ein exzellenter Ausklang einer zweiwöchigen Offroad-Reise durch ein fantastisches Reiseland auf der arabischen Halbinsel.

**Kontakt: www.nomadtours.com /
E-Mail: nomads@nomadtours.com**

Reisen verbindet: Wir lernen in den Sugar Dunes Elisa und Simone aus Italien kennen – zwischenzeitlich gute Freunde von uns. Das Kamel freut sich über eine Extraportion Wasser aus deren Vorräten.



***Slideshow
zu weiteren
Bildern.***

Gletscher, Lava, schwarzer Strand

Sagenhaftes Island: Die Insel im Nordatlantik gilt als Traumziel vieler Camper. Doch der Weg mit dem eigenen Mobil ist weit. Wir waren mit einem Miet-4x4-Campervan an der Südküste auf Tour.

Von Simon Ribnitzky





*Schwarze Weite, riesige Felsen, ganz klein
der Camper: Befahren nur mit Erlaubnis.*

Die Straße verläuft schnurgerade bis zum Horizont. Schier endlos erstrecken sich Felder aus schwarzem Lavasand rechts und links der Piste. In der Ferne erheben sich mächtige, schneebedeckte Berggipfel. Wenig später rollt der Campervan durch eine mattgrüne Mooslandschaft. Nach ein paar Minuten ändert sich die Szenerie erneut, nun breitet sich braune Steppe vor der Windschutzscheibe aus, rechterhand stürzen Wasserfälle von meterhohen Felswänden.

Die Schilderung zeigt: Islands Landschaften sind vielfältig – und zumindest zum Reisezeitpunkt Ende April auch anders, als es sich manch Mitteleuropäer vorstellt. Weniger sattgrün vielleicht, aber dennoch sehr beeindruckend. Diese Landschaften mit dem Camper zu besuchen, dieses Traumziel haben derzeit viele auf ihrer Liste. Tatsächlich nach Island zu reisen, erfordert aber einigen Aufwand.

Das gilt besonders, wenn man mit dem eigenen Fahrzeug reisen möchte. Von Hirthals im Norden Dä-

nemarks braucht die Fähre fast drei volle Tage. Günstig ist die Überfahrt auch nicht gerade. Eine gute, wenn auch ebenso nicht unbedingt preiswerte Alternative, stellt daher ein Mietcamper vor Ort dar. Tatsächlich haben sich zahlreiche Anbieter auf den Camper-Ansturm vorbereitet und halten ein entsprechendes Angebot bereit. Mit dem Ergebnis, dass es in den Sommermonaten schon mal voll werden kann auf der riesigen, dünn besiedelten Insel – zumindest auf den Campingplätzen.

Wir nutzen daher die Vorsaison für unsere erste Island-Erfahrung. Und wir nutzen ein spannendes Fahrzeug: einen Carado CV 590 4x4, ein sechs Meter langer Ford-Transit-Kastenwagen mit Allradantrieb – schließlich ist bei Weitem nicht jede Straße auf Island asphaltiert. Ein gutes Dutzend der 4x4-Carados steht ab der Hauptstadt Reykjavik bei Holdur/Europcar zur Miete bereit. Kleiner Wehrmutstropfen: Im Sommer werden pro Tag rund 400 Euro Miete fällig – eine Luxussteuer macht die Einfuhr nach Island für den Vermieter teuer.

Auf der Busfahrt vom Flughafen in die Stadt versorgt uns der Busfahrer mit ersten spannenden Fakten zu un-



Die Halbinsel Dyrhólaey an Islands Südküste zieht neben schier endlosen schwarzen Sandstränden mit einem beeindruckenden Felsentor die Blicke auf sich – Postkartenmotiv mit dem Carado CV 590 4x4.

Rund 60 Meter stürzen die Wassermassen am Skógafoss in die Tiefe. Auf dem Parkplatz unweit des Wasserfalls ist das Übernachten im Van möglich.



**„ EIN GANZ
BESONDERER ORT:
DIE HÖHLE IM FELSEN
AM SCHWARZEN
STRAND UNWEIT DES
ÖRTCHENS VIK MIT
BLICK AUF DEN VAN
UND DAS MEER.**





serem Reiseziel. Wusstest du, dass Island keine eigene Armee hat, aber trotzdem Mitglied der Nato ist? Oder dass es auf der Insel drei große Aluminiumwerke gibt, obwohl der Bauxit dafür aus Australien per Schiff importiert wird? Günstige Energie in Form von Erdwärme macht das trotzdem rentabel.

Auf dem Weg nach Reykjavik passierten wir zudem den Abzweig zum Städtchen Grindlavik, jüngst immer wieder in den Schlagzeilen wegen des aktiven Vulkans ganz in der Nähe. Die Gefahr ist so groß, dass die Bewohner derzeit nur eingeschränkt Zugang zu ihrer Stadt haben. Rund 4.000 Menschen müssen wohl über kurz oder lang nach einer neuen Bleibe suchen – klingt nicht nach viel, macht aber rund ein Prozent der Bevölkerung Islands aus. Die Regierung hat angeboten, die Häuser in Grindlavik für 90 Prozent des Marktwertes zu kaufen, damit die Bewohner anderswo neu anfangen können – eine bemerkenswerte Politik.

Wir übernehmen unseren Campervan und lassen Grindlavik und auch die Hauptstadt Reykjavik zunächst hinter uns. Viele Touristen befahren zunächst den sogenannten Golden Circle, rund 300 Kilometer lang, auf der es fast alle isländischen Natur-Highlights zu bestaunen gibt. Wir indes ziehen eine Tour an der Südküste vor.

Das direkte Umland von Reykjavik mutet zunächst noch wenig spektakulär an. Man muss sich schon für ein paar Kilometer hinters Steuer setzen, bis die große Show der isländischen Natur beginnt. Doch sobald die ersten mit Moos bewachsenen Lavastein-Felder auftauchen, ist man mittendrin und der Genuss beginnt. Immer wieder laden Parkplätzen entlang der Straße ein, kurz zu stoppen und die Aussicht zu genießen. Wir fah-



ren auf der Straße Nummer 1, der Ringstraße, die einmal komplett um die Insel führt – bei einer kompletten Umrundung kommen fast 1.500 Kilometer zusammen.

Wir machen zunächst etwas Strecke und stoppen nach rund 150 Kilometern am Skógafoss, ein wahrhaft imposanter Wasserfall. Auf einer Breite von rund 25 Metern stürzen die Wassermassen hier rund 60 Meter in die Tiefe. Vom Parkplatz sind es nur wenige Schritte bis zum Wasserfall, an den man bis auf ein paar Meter herangehen kann. Gischt spritzt, die Luft glänzt vor Feuchtigkeit und es bilden sich immer wieder Regenbogen – ein beeindruckendes Schauspiel.

Oben: Die Brücke führt über die Mündung der Gletscherlagune Jökulsárlón. Dahinter türmt sich die weiße Masse des größten Gletschers Europas auf.



Etwas anstrengender, doch nicht minder lohnend, ist es, auf Stufen die 60 Höhenmeter seitlich des Wasserfalls zu erklimmen und sich das Schauspiel von oben anzuschauen. Wer mag, läuft noch ein Stück den Treckingpfad den Fluss entlang. Wir entscheiden uns nach einem ausgiebigen Fotostopp für die Weiterfahrt.

Nur rund 25 Kilometer die Küste entlang Richtung Osten sind es bis nach Dyrhólaey, einem weiteren Postkartenmotiv – von Fotos bekannt und dennoch ein Erlebnis, es mit eigenen Augen zu betrachten. Der Parkplatz unweit der Steilküste ist nach ein paar Serpentinaen erreicht. Größere Mobile finden hier nicht gut Platz, aber mit unserem wendigen Sechs-Meter-Campervan ist weder die Anfahrt noch das Parken ein Problem.

Unmittelbar vorm Parkplatz breitet sich ein spektakuläres Panorama aus: endloser schwarzer Sandstrand, blaues Meer und braune, zerfurchte Berge – die Weite der Landschaft hat etwas Magisches. Wer denkt, spektakulärer könne es nicht mehr werden, der irrt. Ein paar Hundert Meter auf dem Küstenweg am Leuchtturm vor-



bei und es öffnet sich der Blick auf ein gigantisches Felsentor im Meer. Man möchte gar nicht mehr umdrehen. Mit Glück lassen sich hier Papageitaucher beobachten. Bei unserem Besuch waren die Vögel leider noch nicht aus ihrem Winterquartier im Süden zurück auf der Insel.

Wir fahren weiter und erreichen das Städtchen Vik. Unweit davon liegt am einmal mehr schwarzen Lavastrand die Höhle „Hjörleifshöfði“. Die Tradition des Ortes reicht zurück bis zu den Wikingern, die hier einst angelandet sein sollen. Spannende Geschichten dazu weiß der Ranger des Wikinger-Parks zu erzählen. Mit seiner Erlaubnis ist es uns zudem möglich, ein Stück weit den schwarzen Strand mit dem Campervan zu befahren. Das macht Laune und wir sind zum ersten Mal wirklich froh, einen Van mit Allradantrieb gemietet zu haben.

Die Nacht verbringen wir auf einem Campingplatz nahe des Örtchens Kirkjubæjarklaustur. Gut, dass es Google Maps gibt (und die mobilen Daten des heimischen Mobilfunkvertrags auch auf Island ohne Mehrkosten nutzbar sind) – an den isländischen Ortsnamen

kann man als Tourist schnell verzweifeln. Der Campingplatz liegt ruhig, wenn auch nach den Erlebnissen des Tages weniger spektakulär als vielleicht erwartet. Freistehen ist auf Island übrigens nicht erlaubt, das Netz an Campingplätzen gilt aber als dicht – ein Übernachtungsplatz ist also stets in Reichweite.

Am nächsten Tag fahren wir weitere 125 Kilometer auf der Ringstraße nach Osten und erreichen das nächste Naturjuwel Islands: den See Jökulsárlón, eine Gletscherlagune und mit 284 Metern der tiefste See Islands. Auf dem Wasser treiben Eisberge, die sich von

Oben links: Eishöhle am Gletscher. Unten links: Glitzernde Eisbrocken auf dem schwarzen Sand geben dem Diamond Beach an der Mündung der Gletscherlagune seinen Namen.

„NUR DIE HAUPTSTRASSEN SIND ASPHALTIERT: DER CAMPERVAN MIT ALLRAD WAR DEFINITIV EINE GUTE WAHL.“



der nahen Gletscherzunge ablösen. Diese gehört zum größten Gletscher Europas – wenn man Grönland nicht dazurechnet, wie der Guide verrät.

Er führt uns zu einer Tour auf die Gletscherzunge. Hier haben sich Eishöhlen gebildet, in die wir hinabsteigen können. Meterdickes Eis rundum, in faszinierenden Blautönen schimmernd – der Ausflug lohnt unbedingt, auch wenn er die Urlaubskasse mit einem dreistelligen Betrag je Person belastet.

Wo sich die Gletscherlagune ihren Weg ins Meer bahnt, liegt der Diamond Beach. Seinen Namen hat der von den Eisbrocken, die auf dem schwarzen Strand liegen und wie Diamanten in der Sonne funkeln.

Nachdem wir diese Szenerie ausgiebig bewundert haben treten wir den Rückweg an, tingeln die Ringstraße zurück Richtung Reykjavik und durchfahren erneut die zahlreichen Landschaften Islands – schwarze Lava-

wüste, mattgrüne Moosfelder, weite Steppe. Trotz zahlreicher Kilometer vergeht die Fahrt wie im Flug.

Nach so viel Natur und Weite kommt einem selbst das eigentlich beschauliche Reykjavik wie eine Großstadt vor. Das Zentrum rund um die Regenbogen-Straße hält zahlreiche nette Cafés, Restaurants und Läden bereit. Kleine Häuser mit bunten Wellblech-Fassaden setzen spannende Gegensätze zu modernen Glasbauten wie der Konzerthalle an der Uferpromenade.

Wäre noch Zeit, würde sich noch ein Besuch im nahen Elfendorf Hafnarfjörður anbieten. Der Elfenglauben ist in Island weit verbreitet. Im Zentrum des Dorfs fallen zahlreiche Lavahügel auf, um die die Häuser des Dorfes sorgsam herumgebaut wurden. In den Lavahügeln sollen die Elfen wohnen, deren Behausungen gilt es zu schützen. Unsere Zeit reicht dafür nicht – doch ist das schon ein Grund, den nächsten Island-Trip zu planen.

*Rechts oben: Café in der Innenstadt von Reykjavik.
Ganz rechts: Carado CV 590 4x4 auf einem typisch isländischen Campingplatz.*

RELAXEN IM WARMEN WASSER: DIE SKYLAGOON IN REYKJAVIK MIT AUSBLICK ÜBERS MEER. HEISSE QUELLEN GIBT'S AUCH IN DER NATUR.





Island

Island ist ein Inselstaat im Nordwesten Europas. Mit einer Fläche von rund 103.000 Quadratkilometern ist Island nach dem Vereinigten Königreich der zweitgrößte Inselstaat Europas. Die Hauptinsel ist die größte Vulkaninsel der Erde und befindet sich knapp südlich des nördlichen Polarkreises. Auf Island leben rund 400.000 Menschen, etwa 60 Prozent davon in der Region der Hauptstadt Reykjavik. Dem gegenüber stehen rund zwei Millionen Touristen pro Jahr.

Beliebt ist das Reiseziel Island wegen seiner teils spektakulären Natur: Strände aus schwarzem Lavasand, Wasserfälle, Geysire und Gletscher ziehen Besucher in ihren Bann. Kein Wunder, dass hier zahlreiche Mythen und Sagen wie etwa der Elfenglaube lebendig sind.

Informationen: www.visiticeland.com

Anreise: Wer mit dem eigenen Camper anreist, nimmt die Fähre ab Hirtshals in Norddänemark. Die Reisedauer beträgt zwei bis drei Tage, das Schiff legt auch auf den Färöer-Inseln an. Alternativ fliegen und mit einem Mietcamper die Insel erkunden. Es gibt zahlreiche Anbieter (McRent, Indiecamps u. a.). Wir waren mit einem Carado CV 590 4x4 unterwegs, den Holdur vermietet. Im Juli kostet er rund 400 Euro pro Tag. Info: www.holdur.is / holdur@holdur.is

Sehenswert an der Südküste:

Wasserfall Skógafoss, 861, Island
Halbinsel Dyrhólaey, 871, Island
Höhle Hjórléifshöfði, 871, Island
Gletschersee Jökulsárlón, 781, Island

Camping auf Island: Wildcamping ist auf Island nicht erlaubt. Es gibt ein dichtes Netz an Campingplätzen, sodass stets ein Quartier für die Nacht in Reichweite ist. Häufig liegen die Plätze idyllisch mitten in der Natur. Die Preise liegen meist bei 1.500 bis 2.500 isländische Kronen (10 bis 18 Euro) pro Person und Nacht. Die meisten Campingplätze sind nur während der Sommermonate von Mai bis September geöffnet. In den beliebtesten Regionen kann es in der Hochsaison voll werden.



Camper Vans Markt

**Egal wie alt...
Barankauf
aller Reisemobile**

www.womo-barankauf.de
Tel. 0800 / 774 50 00 gebührenfrei
Großauswahl guter Gebrauchter

www.Rhinmetal.de
Tel. 055 52/77 45 • Fax 055 52/84 26

3H Verkauf
Vermietung
Werkstatt
Zubehörshop
Stellplatz

CAMPING CENTER

Jacobastr. 66, 41836 Hückelhoven
Tel. 02433 - 93 90 90
www.3H-Camping.de

EHYMER **EHYMER**
BESTER CARAVANS CAMPER VANS

ERIBA **ADRIA**

CROSSCAMP

Singhof LMC **dethleffs**

www.singhof.de
65555 Limburg, Tel. 064 31 / 7 78 11-0

ETRUSCO

marnet freizeitmobil
enjoy the adventure

Gude Camper **bürstner** **ETRVSCO**

Ihr Vertragspartner
für Mittelhessen und Rhein-Main

www.gude-camper.de
Tel. 0800 / 250 3 250

AAC

www.aac-reisemobile.de
Spezialist für Kastenwagen-Ausbau
Carl-Zeiss-Str. 7a • 24568 Kaltenkirchen
Tel. 04191 / 8021280

ALLGÄU CAMPER

Vermietung
Ausbau
Verkauf

www.allgaeu-camper.com

Wohnmobile United

EHYMER **EHYMER**
BESTER CARAVANS CAMPER VANS

carado **CROSSCAMP** **MOVERA**
LIVE UNLIMITED

61381 Friedrichsdorf/Ts.
Tel. 06175 / 400 95 0 + 0174 / 933 44 10
info@wohnmobil-united.de
www.wohnmobil-united.de

EURA MOBIL

ADRIA

BEHL

Like us on
Facebook!
[www.facebook.de/
reisemobil.international](http://www.facebook.de/reisemobil.international) oder
[/camping.cars.caravans](http://camping.cars.caravans)

WOHNMOBILPARK AM PETERSBERG

Verkauf: Eura Mobil & Forster
Service: Fiat & Citroën
55234 Biebelnheim / Alzey
www.wohnmobilpark-petersberg.de

ADRIA

www.adria-deutschland.de

BEHL-MOBILE

Individueller
Campervan-Ausbau

Tel. 09394 / 9 95 02 61
www.behl-mobile.de

FORSTER

WOHNMOBILPARK AM PETERSBERG

Verkauf: Eura Mobil & Forster
Service: Fiat & Citroën
55234 Biebelnheim / Alzey
www.wohnmobilpark-petersberg.de

**Adria Caravan
Schraub GmbH**

acsmobil.de
ADRIA CARAVAN SCHRAUB

Rheinstraße 161
45478 Mülheim an der Ruhr
Tel.: +49 (0) 208 899 288-0
info@caravan-schraub.de

POSSL GROUP **CHAUSSON**
ADRIA

www.caravan-schraub.de

CHALLENGER

REISEMOBILE STAUDT
Industriestr. 24 • 68519 Viernheim
Tel. 062 04 / 41 50 • Fax 062 04 / 7 88 64
www.Reisemobile-Staudt.de

CUSTOM-BUS

CustomBus
— Camping Vans —

Wohn- und Reisemobile
auf VW T6.1 & Crafter Basis

www.custom-bus.de
Telefon: 0511 / 5393573

HOBBY

CHAUSSON

Tank Ihr **CHAUSSON**-
Partner im Norden
www.Tank-Reisemobile.de

DREAMER

**Caravaning-Center
SCHMIDTMEIER**

71144 Steinenbronn • Tel. 07157 / 5 38 33-0
www.cc-schmidtmeier.de

Jetzt Magazine bestellen shop.doldemedien.de

REISEMOBILE STAUDT
Industriestr. 24 • 68519 Viernheim
Tel. 062 04 / 41 50 • Fax 062 04 / 7 88 64
www.Reisemobile-Staudt.de

Jetzt Magazine bestellen unter
shop.doldemedien.de

HYMER

HYMER
ZENTRUM B1 Dronau GmbH

hymerb1.de



Starten Sie in Ihr Abenteuer

HYMER EERIBA carado CROSSCAMP

www.hymer-koeln.de

Tel. 02236/37 85-0

UNNEWEHR
SEIT 1907

MEHR ALS 200 FAHRZEUGE VERFÜGBAR!

GUTSCHEIN: LITHIUM BATTERIE*

Nur bei Vorlage des Coupons

HYMER carado Dethleffs Benimar

*nur anwendbar bei Neuwagenkauf

WWW.UNNEWEHR.COM

www.hymer-chemnitz.de

Wohnmobile United
HYMER HYMER
AUTON CARAVANS CAMPER VANS
carado CROSSCAMP MOVERA
LIVE UNLIMITED freibühnen
61381 Friedrichsdorf/Ts.
Tel. 06175/400 95 0 + 0174/933 44 10
info@wohnmobileunited.de
www.wohnmobile-united.de

34
CAMPING CENTER
Verkauf
Vermietung
Werkstatt
Zubehörshop
Stellplatz
Jacobastr. 66, 41836 Hückelhoven
Tel. 02433 - 93 90 90
www.3H-Camping.de
HYMER HYMER
EERIBA ADRIA

KABE

KABE
WWW.KABE.SE/DE

JR Reise mobile
KARMANN
@ Mobil
• Verkauf
• Vermietung
• Reparatur
Tel. 069/40 80 77 11
Philipp-Reis-Straße 23 · 63477 Maintal
www.jr-reisemobile.de

4x4 Camper
SPRINTER PRAXISTEST
Camper Vans
Schneller campen
Jetzt bestellen unter
shop.doldemedien.de

KNAUS

www.knaus-ersatzteile.com

CAMPER BASE
Rhein-Main

RHEIN-MAIN KNAUS
PREMIUM-HÄNDLER

Tel: 0 61 34 / 21 06 116
www.camperbase.de

KNAUS WEINSBERG

Ihr Fachhändler im Großraum Hannover

HYMER EERIBA KNAUS
WEINSBERG TABBERT

Holiday
Ihr Vertragspartner im
Großraum Hannover
31535 Neustadt/Rbge
Tel. 050 32 - 96 67 90
Heinz & Linse
www.holiday-heinz-linse.de

LA STRADA

Seecamper
Seecamper GmbH
07557929490
seecamper.com

WINKLER
Bei uns beginnt Ihr Urlaub!



www.winkler-stuttgart.de

Ihr Partner im Raum Stuttgart
für Verkauf, Vermietung, Service.

Besuchen Sie uns auch online
www.shop.doldemedien.de

LIGNUM MOBILITY

www.lignum-mobility.de

MALIBU

WINKLER

Bei uns beginnt Ihr Urlaub!

malibu
a company of carthago



www.winkler-stuttgart.de



Ihr Partner im Raum Stuttgart
für Verkauf, Vermietung, Service.

Ihr Partner im Norden

Mobile Freiheit erleben!
FreizeitMobile
VON DER KAMMER GMBH

carthago malibu Hobby carado
Das Reisemobil.
ADRIA SUNLIVING CROSSCAMP

26452 Sande
www.freizeitmobile-sande.de
Huntestr. 1/K99 · Tel. 044 22 / 5 06 87-0

Campingwelt HOFMANN
Verkauf • Service • Sonder-, Um- u. Einbauten
carthago malibu
Das Reisemobil.
96129 Strullendorf/Leesten • Tel. 095 05 / 92 21 21
www.campingwelt-hofmann.de

Wohnmobile Oeste
Ihre Freizeit - bei uns in guten Händen
Concorde
REISEMOBILE AUS VERBUNDLICHKEIT
carthago malibu
Das Reisemobil.
34212 Melsungen - Tel. 05661/51651
www.wohnmobile-oeste.de

NEUSEENLAND Caravanning
Ihr Caravan- und
Reisemobilprofil
im Leipziger Land
Spenglerallee 23, 04442 Zwenkau - Tel. 03 42 03 / 43 35 40
lastrada CHAUSSON
malibu LMC PANAMA
a company of carthago
www.neuseenlandcaravanning.de

PILOTE

Reisemobile **jumpertz** GmbH
Ihr Partner für mobile Freizeit im Rheinland
FRANKIA YU(ON) PILOTE
52428 Jülich
Rudolf-Diesel-Str. 8 | 0 24 61-5 20 21
info@reisemobile-jumpertz.de
www.reisemobile-jumpertz.de

Caravanklinik Brockmann
PILOTE
Junkersstr. 8 • 86836 Graben
Tel. 0 82 32 / 9 96 11 20 • info@caravanklinik.de
www.caravanklinik.de

Tank Ihr **PILOTE**-Partner im Norden
www.Tank-Reisemobile.de

PÖSSL

Der Rundumservice für Ihre Reise
59174 Kamen, Tel. 02307 201660
www.brumberg-reisemobile.de
REISEMOBILE BRUMBERG GmbH

PÖSSL ROAD CARP **Sunlight**
Heinrich-Hertz-Straße 30
78052 Villingen-Schwenningen
Tel. 07721/5 37 46
www.reisemobile-hartstein.de

QUBIQ

QUBIQ camping module
Heckmodule, Schlafsysteme und Zubehör für über 40 Fahrzeugmodelle.
www.qubiq.at

Die ganze Welt der mobilen Freizeit.
Jetzt Stellplatzführer bestellen unter shop.doldemedien.de

QUICKOUT

Quickin → **Quickout**
Das Freizeit-Modul für Kastenwagen mit Transportmöglichkeit für sperrige Freizeitgeräte
www.quickout.de

RHÖN CAMP

Seecamper GmbH
07557929490
seecamper.com

SPACECAMPER

SpaceCamper ©
PKW, Transporter und Wohnmobil in einem!
www.spacecamper.de • 06151-6273650

SUNLIGHT

www.caravan-geiler.de

SINGHOF LMC **Dethleffs**
www.singhof.de
65555 Limburg, Tel. 06431/778 11-0

TOURNE

d155 WOHNMOBILE, AUTOS & MEHR
Autohaus d155 GmbH
Davenstedter Str. 155
30453 Hannover
Tel. +49 (0)511 2110660
www.d155.de
Urlaub
TOURNE

Seecamper GmbH
07557929490
seecamper.com

URBAN REISEMOBILE

REISE URBAN MOBILE
REISEMOBILAUSBAU und SERVICE
www.URBAN-REISEMOBILE.DE

VANTOURER

Seecamper GmbH
07557929490
seecamper.com

VARIUS

Das mobile Programm für VW T5 / T6 / T6.1
- garantiertes Freizeitvergnügen -
VARIUS
Ihr VW-Spezialist **Megavan**
88287 Grünkraut bei Ravensburg
Tel. 07 51 / 1 88 82
www.Varius-Reisemobile.de

VW

sundrive
Reisemobilbedarf
Campingbusausbau seit 1980
VW, Mercedes, Fiat...
Reimo • SCA • Polyroof
Hauptstr. 35
13591 Berlin
www.sundrive.de
Info@sundrive.de
☎ 030
321 20 40

WEINSBERG

www.leibhammer.com

CAMPER BASE
Rhein-Main
WEINSBERG
PROFI-PARTNER
Tel: 061 34 / 21 06 116
www.camperbase.de
KNAUS WEINSBERG

WESTFALIA

Tank Ihr **WESTFALIA**-Partner im Norden
www.Tank-Reisemobile.de

Verkauf • Vermietung • Zubehör • Service
EHYMER EERIBA
carado **ADRIA**
Womo EDER 28 Jahre - 1998-2026
SUN LIVING **WESTFALIA**
Wohnmobile Eder GmbH
72574 Bad Urach-Wittlingen
Fischburgstraße 49 • ☎ (07125) 933888
www.womo-eder.de

WOELCKE

Woelcke
OFF-ROAD-REISEMOBILE
www.woelcke.de

YUCON



CAMPINGMODULE

FLUCHT
FAHRZEUG

www.fluchtfahrzeug.com



GESUCHE/ANKÄUFE

Wir kaufen Ihr
Wohnmobil &
Wohnwagen.

0800 - 186 00 00 (kostenlos)
ankaufwohnmobile.de



Jetzt Magazine bestellen unter
shop.doldmedien.de

SERVICE



VERSICHERUNGEN



RATGEBER



TUNING



Besuchen Sie uns
auch online

shop.doldmedien.de

ZUBEHÖR



www.fahrzeughtresore.de
Tel. 0 47 57 / 82 00 33



You can check out any time you like

Von Clemens Gleich

VW Nutzfahrzeuge hat den neuen Multivan California vorgestellt, auf Basis des Multivan. Diese Wahl machte einige Kompromisse nötig, die in des Campers wichtigste Tugend einschneiden: den Stauraum.

„Es ist ein echtes SUV im Wortsinn“, sagte Volkswagen Nutzfahrzeuges (VWN) Chefdesigner Albert Kirzinger auf der Weltpremiere des Multivan California. Er wollte damit die Vielseitigkeit des Fahrzeugs betonen. Die Aussage gilt jedoch generell: VWN bietet viel Pkw, zu Lasten des Campings. Entsprechend enttäuscht sind altgesottene California-Camper, die einen Van mit T-Nummerierung fahren.

On a dark desert highway

Der Multivan hat zwei Schiebetüren. Die hat er auch als California. Bedeutet: Die Küchenzeile musste kürzer werden. Um das zu kompensieren, hat VWN das Draußenkochen betont, für das diese Konstellation sich besser eigne: Klapptischchen nach außen, einfacher Zugang zum Kühlfach von außen. Das „Drei-Raum-Konzept“ wurde stolz beworben: draußen, drinnen, draußen, links und rechts vom Fahrzeug und in der Mitte. Man muss dazu allerdings einen Stellplatz haben, bei dem man auf beiden Seiten des Fahrzeugs sitzen kann und auch möchte. Man rufe sich kurz die letzten Stellplätze in Erinnerung und sinniere über diese Konstellation.

There she stood in the doorway

„It never rains in California“, sang Albert Hammond 1972, „but girl, don't they warn ya: It pours, man, it pours!“ Soll auch im Urlaub passieren, und ich persönlich finde: Gerade bei Campervans mit potenziell kürzeren Standzeiten und mehr „wir fahren noch mal los“ kocht man häufiger drinnen. Sind wir mal ehrlich: Die zweite Schiebetür ist ein eher virtueller Vorteil, und wer dieses Wort nur in Verbindung mit Grafik kennt: Sinnvoll-Potenzial wäre vorhanden, kommt aber in der Praxis kaum jemals zum Tragen. Warum gibt es also zwei Schiebetüren? Weil der Multivan sie halt hat. Fast alle Camper

haben eine seitliche Tür und gegenüber das, was dem neuen Cali fehlt: mehr Stauraum, mehr Küche, mehr Camping-Funktion.

This could be heaven or this could be hell

VWN hat den California stets so platziert, dass er Alltag und Camping kann, und das soll so bleiben. Die neue Generation rutscht jedoch ein gutes Stück Richtung Pkw-Alltag. Lange gewünschte Kleinigkeiten aus der Pkw-Pieps-Steuerung für den Camping-Betrieb kommen nicht. Es gibt nur eine Gas-Kochflamme, beim Ocean in der Küchenzeile, beim Beach hinten als Ausziehküche. Die Induktionsplatte des California Concepts von 2023: gestrichen, obwohl Elektrifizierung eine Stärke des neuen Cali hätte werden können. Stellen wir uns einmal vor: Solarpanels, die bei Sonnenschein eine Klimatisierung versorgen können. Zugriff auf die Hochvolt-Batterie des Plug-in-Hybriden, was realistisch nur VWN möglich ist, nicht den Ausbauern. Mit der Hochvolt-Batterie induktiv kochen oder per kleiner Wärmepumpe heizen, siehe das Knaus-Konzept. Sie tagsüber mit Photovoltaik laden. Das wäre mal ein geiles Konzept, das es so noch nicht gibt. Gas alternativ für Kunden, die mehr Autonomie brauchen oder im Winter campen, mit Gasprüfung im Service-Konzept. Dann hätte man die Hybrid-Batterie sinnvoll genutzt, nicht nur für die popligen 49 Kilometer elektrischer Reichweite, der einen Tank mit nur 45 Litern Inhalt bedingt. Der normale Multivan hat 60 (Otto) oder 58 Liter (Diesel), der T6.1 hatte 70 Liter. Ich meine: Wir wollen ja auch mal reisen, wa?

I had to stop for the night

Statt so einer eleganten Lösung gibt es eine einfache LFP-Camping-Batterie, wie sie dir jeder Ausbauer anbieten kann. Es gibt eine Steuerung per App oder einem LCD-Touchscreen an der C-Säule. Das ist ein schickes Detail, aber eben ein Detail. Die Verdunkelung verdunkelt besser als früher, allerdings musst du in Fahrt weiteren Stauraum opfern für die Frontscheibenverdunkelung. Statt einer Bank verwendet der Cali Einzelsitze. Auch das wird als Tugend vermerkt im

Pressematerial, weil Einzelsitze einfacher zu demontieren sind. Allerdings bedeuten sie eben: Über die Einzelsitze muss eine separate Matratze gelegt werden, um die Unebenheiten auszugleichen, und diese Matratze frisst verstaubt – du ahnst es – weiteren Stauraum. Irgendwie drängt sich der Eindruck auf, die Konstrukteure sind zum Test vielleicht campen gefahren, aber dann eben allein mit ihrem Smartphone. Mit Frau, Kind, Kegel, Zelt und Hund wäre ihnen klar geworden, was die Cali-Käufer sich wünschen. Nämlich Stauraum.

You can never leave

Der aktuelle Multivan ist eine große Pkw-Plattform. Die Van-Plattform des T6.1 wird nicht länger verkauft, weil ab diesem Sommer geltende EU-Bürokratie (konkret die Bürokratievorgaben für die Cybersicherheit) zu hohe Kosten verursacht hätte. Das führt zur Situation, dass der Multivan trotz seiner größeren Außenmaße weniger Laderaum als der T6.1 mit kurzem Radstand vorher bietet – bitter für California-Camper. Der nächste Transporter wird zusammen mit Ford entwickelt. Der hätte Platz. VWN hat jedoch gesagt, dass es davon keinen California geben soll, weil er dann ein Dach über 2 Meter Höhe hätte und somit nicht mehr in Garagen oder viele Tiefgaragen passen würde. Das erinnert mich an die Firma AMG-Mercedes, die gerade feststellt, dass ihre Kunden keine Lust haben, 120.000 Euro für einen popligen Turbo-Vierzylinder zu bezahlen im C63. AMG sagte, der Vierzylinder bleibt. Die Käufer-Unlust blieb aber auch. Mittlerweile fahren Test-Prototypen durch die Taiga mit dem V8 im C-Klasse-Chassis, der das Modell ausmachte. Der Markt muss es also zeigen, auch beim California. Wenn die Enttäuschten nichts kaufen, muss eine neue Zielgruppe her. Ob es die gibt, wird das kommende Jahr zeigen. Wenn es da mager wird, wird VWN ihr Geschwätz von gestern nicht mehr interessieren. Der Grand California passt auch nicht in meine Garage und es gibt ihn trotzdem. Wenn sich allerdings (wieder) herausstellt, dass die Enttäuschten eine laute Minderheit sind, wird der Multivan die Zukunft des California bleiben und die Minderheit muss bei Spacecamper und Co. einkaufen.

SICHERN SIE SICH JETZT EINE **GRATIS-AUSGABE** CAMPERDOGS!

Das Magazin für Camping mit Hund.

**GRATIS
ALS E-PAPER**

zum
Herunterladen



Camping trifft Hundeliebe – In „CamperDogs“ verbinden wir Hundehaltung mit dem Camping-Lifestyle. Entdecken Sie hundefreundliche Camping- und Stellplätze in und um Deutschland für Ihren nächsten Camping-Urlaub mit Ihrem Vierbeiner. Dazu gibt jede Menge Ausflugs- und Zubehörtipps sowie Geschichten, die das Campen mit Hund in all seinen Facetten erlebbar machen.

GRATIS ALS E-PAPER ZUM HERUNTERLADEN:

<https://www.camperdogs.eu/aktuelle-ausgabe/>



Camper Vans

6/2024 erscheint
am 22.8.2024

ZYPERN

Bewegte Geschichte,
traumhafte Landschaft und
einige Überraschungen.



Fotos: Autoren, Hersteller



◀ **Sardinien Offroad**
Viel krasser als gedacht: Wir
schicken unsere Leser über
die Pisten der Insel.

▲ **Yucon 55 SB**
Extralanger Campingbus –
der vielleicht beste
Kompromiss aus Komfort
und Alltagstauglichkeit?



◀ **Hymer Ayers
Rock Smart** und
schick dazu: Die
neueste Generation
des Kompakten aus
Bad Waldsee.

IMPRESSUM

ISSN: 2198-8838

Verlag: DoldeMedien Verlag GmbH,
Naststr. 19B, 70376 Stuttgart,
E-Mail: info@doldemedien.de

Geschäftsführerin: Rosina Jennissen

Redaktion: Tel.: 0711/55349-0,
Fax: 0711/55349-200

Chefredakteur: Andreas Güldenfuß (agu)

Stv. Chefredakteur: Daniel Schlicke (dsc)

Lektorat: Lisa Boffenmayer

Redaktion: Raymond Eckl (rec), Juan Gamero
(gam), Karsten Kaufmann (kk), Yvonne Lippss
(yl), Maike Leitholf (mal), Jutta Neumann
(neu), Susanne Nitsch (sun), Claus-Georg
Petri (cgp), Philipp Pilson (pil), Mathias
Piontek (pio), Simon Ribnitzky (rib), Maren
Siepmann (mar), Volker Stallmann (vst)

Freie Mitarbeiter: Katharina Felix,
Clemens Gleich, Steve Noah

Produktion: Dolde Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Frank Harm, Petra Katarincic
Sabina Melchert, Kristina Rankovic

Bildbearbeitung: Georg Fröhlich, Dagmar
Schwarzkopf

Anzeigenabteilung: DoldeMedien
Verlag GmbH, Naststr. 19B,
70376 Stuttgart, Fax: 0711/55349-200,
E-Mail: anzeigen@doldemedien.de
Es gelten die Mediadaten 2024.
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist
Stuttgart.

Leiterin Vertrieb/Sales: Sandra Bayer

Mediateam: Sylke Wohlschiess (Verkaufs-
leiterin), Sabine Dittrich, Jürgen Elser,
Roland Trotzko

Mediateam Tourismuswerbung: Kristina
Moser (Teamleiterin), Ingrid Forster,
Brigitte Zeyher

Druckunterlagen: Monica Albrecht

Druck: Vogel Druck und Medienservice
GmbH, 97204 Höchberg

Vertrieb: PARTNER Medienservices GmbH,
70597 Stuttgart

* dt. Festnetz 0,14 €/Min., Mobilfunknetz max. 0,42 €/Min

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH,
Tel.: 0711/7252-261* Fax: 0711/7252-333*
campervans@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 7,70 €

Bankverbindung:

Volksbank am Württemberg eG,
IBAN DE 2060 0603 9600 1891 9006,
BIC GENODES1UTV

Nachdruck nur mit schriftlicher
Genehmigung der DoldeMedien Verlag
GmbH. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bildvorlagen keine
Haftung. Zuschriften können auch ohne
ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut
oder auszugsweise veröffentlicht werden.
Alle technischen Angaben ohne Gewähr.

Verpasse keine Ausgabe mehr
und lies CamperVans ab sofort
regelmäßig.

www.campervans.de/abo

In der gesamten Auflage liegen Prospekte der Fritz Berger GmbH bei. In einer Teilaufgabe liegen Prospekte der DoldeMedien Verlag GmbH bei. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um freundliche Beachtung.

LET'S GO OFFROAD!

**EXKLUSIVER
TREUE-RABATT
FÜR CAMPERVANS-
ABONNENTEN***

**Jetzt
2024
buchen!**

WESTALPEN

Indian Summer und 4x4-Action

Entdecke mit uns außergewöhnliche Offroad- und Campervan-Reisen, handverlesen von den Experten der 4x4 Camper- und CamperVans-Redaktion.



**WÄHLE
DEIN NÄCHSTES
REISEZIEL**



SERBIEN

Entdecke die grüne Seite des Balkans

MONTENEGRO

Mitten durch die Highlands des Südostens

**Camper
Vans 4x4 Camper**



*Profitiere als CamperVans-Abonnent von unserem exklusiven Treue-Rabatt auf ausgewählte Reisen. Weitere Details unter: <https://www.campervans.de/camper/campervans-leserreisen-2024/>



ACTIVE



TWIN MAX

Inspiration for *your* adventures.



TWIN SPORTS

Adria Vans, die Importsieger 2024 - für das Vanlife designt!

Wo es auf Details ankommt, wo jeder Zentimeter zählt und aus dem Wohnraum das Optimum herausgeholt werden muss, verlassen sich die Camper seit Jahren auf die vielfach prämierten Vans von Adria. Für das Vanlife konzipiert, mit innovativen Features und einem offenen Wohnraumkonzept sind sie das ideale Basislager für alle Outdoor-Begeisterten! Bei 18 verschiedenen Modellen wahlweise auf Citroën Jumper, Fiat Ducato oder MAN Basis ist mit Sicherheit auch der passende Adria Campervan für Sie dabei! Und wenn Sie auf der Suche nach einem Alltagsauto und Campingbus in einem sind: Mit dem Active auf Renault Trafic Basis runden wir unser Angebot ab.



TWIN SPORTS

TWIN SUPREME

TWIN PLUS

TWIN AXCESS

TWIN MAX

ACTIVE



Werden Sie Teil
der Adria Familie!



Freizeit mit noch mehr Komfort

www.adria-deutschland.de www.reimo.com