EXTRA

pro mobil

CAMPINGBUSSE FÜR FAMILIEN: Die 20 besten Mehr-Bett-Modelle



www.promobil.de

CAMPINGBUSSE

ALLES ÜBER KOMPAKTE CAMPER

Mehr Platz auf Reisen



VORZELT-VERGLEICH

Stange oder Luftschlauch: Was ist leichter, kompakter, besser?



SENSATION VON VW

Volkswagen baut den Crafter aus: Erste Bilder des California XXL



GÜNSTIG GEHT AUCH

Unter 40 000 Euro: Roadcar und Weinsberg mit Einzelbetten

MEHR SPASS UNTERWEGS

- Kompakt bis komfortabel: 16 Campingstühle im Test
- Busse optimieren: USB, Aufpolstern, Fliegenschutz
- Selbst individualisieren – die schönsten Tipps



Reif für die Insel

Sizilien mit dem Camper entdecken

+ Im Globecar durch den Alltag – geht das?

Bulli mal anders: Schicker Custom Bus, bequemer Werz



+ NEUE BUSSE 2018: GROSSE CARAVAN-SALON-VORSCHAU

CARAVAN SALON DÜSSELDORF

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sfr
BeNeLux 6,90 €

4 192208 805900 17002

PREMIERE IN DÜSSELDORF - DER NEUE SVEN HEDIN!

Caravan Salon Düsseldorf
26.08. - 03.09.2017, Halle 15, Stand B03

CARAVAN SALON DÜSSELDORF







Innovationen kommen nicht von ungefähr. Es ist das permanente Streben nach Besserem, das unsere Entwickler antreibt. Deshalb können wir Ihnen in Düsseldorf auch den neuen **Westfalia Sven Hedin** vorstellen. Ein Grundriss mit Heckdoppelbett und einer Bettenlänge von zwei Metern, mit einem völlig neuen Küchen- und Kühlschrankkonzept, mit einem begeisternden Raumeindruck und mit separatem Bad. Aufgebaut wird der Sven Hedin auf dem neuen VW Crafter, dem Referenzfahrzeug der Transporterklasse. Überzeugen Sie sich selbst, wir freuen uns auf Ihren Besuch.

WESTFALIA

Westfalen Mobil GmbH • Franz-Knöbel-Straße 34 • 33378 Rheda-Wiedenbrück • Tel.: +49 52 42 / 15-0 • Fax: +49 52 42 / 15-471 • infoservice@westfalia-mobil.de • www. westfalia-mobil.de

Unsere Westfalia Partner: **Autohof Kosmalla** • 04229 Leipzig • 0341/415368-12 / **Togo Reisemobile** • 21423 Stove • 04176/914930 / **Ehlers Kfz-Technik** • 21769 Lamstedt • 04773/879460
SOMA Caravaning Center • 28237 Bremen • 0421/4787779-0 / **Südsee-Caravans** • 29649 Wietzendorf • 05191/9678021 / **Karl Thiel GmbH** • 33378 Rheda-Wiedenbrück • 05242/59050
PreMo – Premium-Mobile • 46395 Bocholt • 0700/20012200 / **SOMA Caravaning Center** • 48231 Warendorf • 02581/60360 / **Rentmobil Reisemobil** • 50389 Wesseling • 02236/944900
SYRO Reisemobil Center • 59439 Holzwickede • 02301/9479800 / **Heck Caravan & Reisemobile** • 63505 Langenselbold • 06184/4410 / **Dörr Reisemobile** • 66646 Marpingen • 06853/922691
Eder • 72574 Bad Urach-Wittlingen • 07125/933888 / **Freizeit- und Caravanprofi Steiner** • 85254 Sulzemoos • 08135/994660 / **Autohandel Jürgen Scholz** • 91056 Erlangen • 09131/916160
MGS Bayreuth • 95445 Bayreuth • 0921/289952454 • **AT: Campingworld Neugebauer** • 2620 Neunkirchen • +43 2635/20222-0





Ladedose fehlte, Leselampe auch? Anne Mandel freut sich mittlerweile über beides. USB sei Dank.



Unrettbar verloren? Denkste. Manchmal sind entmutigende Aussichten ungeheuer motivierend.



Spaß im Schnee, geht auch im Bus. Sophia Pfisterer und Benjamin Köbler-Linsner haben's ausprobiert.

Hand anlegen, verdient relaxen

Ja, wir geben es zu: Am allerliebsten cruisen wir durch die Landschaft, machen mal hier halt, schaun uns mal das an. Und ab und zu genießen wir auch gern ein paar faule Tage. Wie da oben, auf diesem Bild, in diesem Kiefernwäldchen an diesem Strand auf Sizilien. Das ist Vanlife de Luxe: morgens die Blechtür aufstoßen und in dieses unwahrscheinliche Blau sehen. Geht nicht immer, weil nicht überall so ein Meer mit so einer Farbe um die Ecke liegt. Geht aber auch ohne Meer. Und fühlt sich nie unverdient an. In unserem Fall erst recht nicht. Wir haben nämlich eine ganze Menge unternommen, um solche Momente noch besser zu machen. Was, das zeigen wir Ihnen in diesem Heft. Nach dem Lesen sind Sie Profi im Nachrüsten von USB-Steckdosen, wissen, mit welchem Zubehör Sie auf Wintertour gehen sollten und dass Sie die Fliegenschutztür lieber vom Profi einbauen lassen. Das machen wir übrigens auch sehr gern, Geschichten, die Sie weiterbringen und inspirieren. Und sehr gern schauen wir uns auch neue Campingbusse an; das geht super auf dem Caravan-Salon Ende August. Oder jetzt gleich in diesem Heft.

Das promobil-Team wünscht Ihnen viel Spaß beim Lesen

TITEL-THEMEN



66
16
30
86
94
74
58
6
114
102
42
16

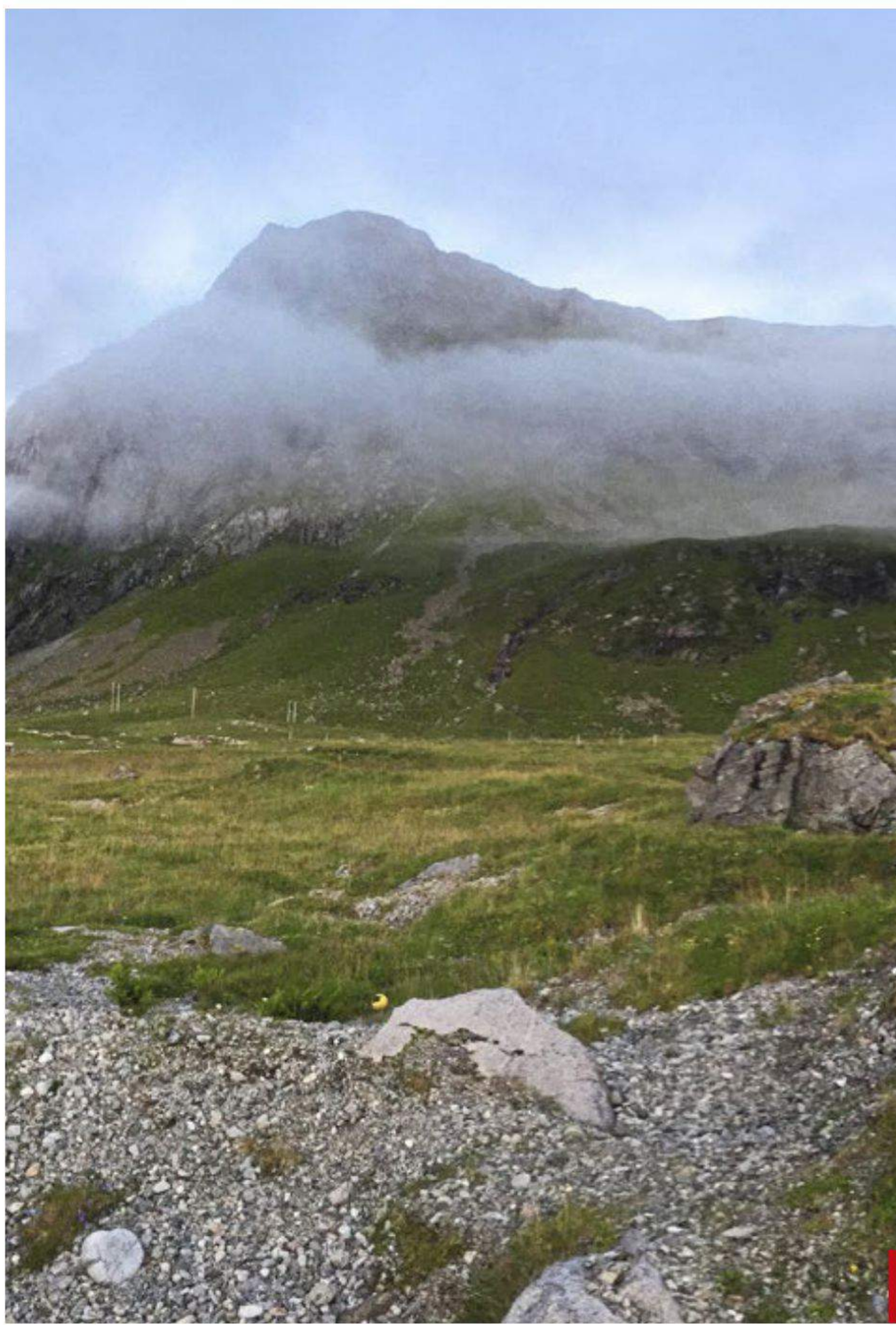
Titelfoto: Dominic Vierneisel, Ingolf Pompe



63 Schlussbemerkung: Was wir zum Fiamma-Heckträger zu sagen hätten.



50 Vorwort: „Avanti“ heißt „vorwärts“. Hat La Strada seinen Neuen vorangebracht?



108 Nordgeschichte: Drei Freunde hatten die Idee, mit einem selbst aufgemöbelten VW T3 das Sehnsuchtsziel Nordkap anzusteuern. Was sie davon wohl hatten?



26 Sterneflirt: Fährt man ohne Umwege in den mobilen Himmel, wenn ein Mercedes als Basis dient?



86 Sitzungsbericht: 16 Campingstühle im Test.



102 Alltagsgeplänkel: Erfreut ein ausgewachsener Campingbus als Erstauto?

DAS GROSSE CAMPINGBUS EXTRA

TEST & TECHNIK

IMPRESSION

6 Oldie: Hymer-Car
Eines von nur 480 gebauten Exemplaren auf Ford Transit erlebt seinen zweiten Frühling.

JOURNAL

10 Nachrichten
Ducato im Dekra-Report, Stellplatz-Radar, Westfalia in Gotha, Diesel-Diskussion, Globetrotter-Rodeo, Caravan-Salon, Bulli-Buch, Ford Tourneo Custom, 70 Jahre Citroën Type H.

PREMIERE

16 Neue Campingbusse: 23 Marken
VW hat mit dem neuen Crafter Großes vor.
Westfalia bringt gleich drei Neuheiten.
Hobby eröffnet mehr Wahlmöglichkeiten.
Mercedes lockt mit Sondermodellen.
Carado präsentiert seinen Camper-Erstling.
Sunlight tut es der Schwestermarke gleich.
La Strada bietet eine Heckbad-Variante an.
Clever Vans bringt sechs Personen unter.
Pössl/Globecar will ganz an die Spitze.
Roadcar besticht mit attraktiven Preisen.
Adria stellt sich noch breiter auf.
Lunar kommt erstmals nach Deutschland.
Sun Living stellt zwei Grundrisse zur Wahl.
Karmann wirft sich ins Sportlerdress.
Dreamer verbindet Alltag und Freizeit.
Pilote baut automotive Premiummöbel ein.
Space Camper kocht ganz ungewöhnlich.
Terracamper erneuert seinen Expeditions-T6.
Knaus nutzt bereits den neuen VW Crafter.
Weinsberg setzt ein Superhochdach auf.
Roller Team schafft Platz per Kompaktbad.
Ahorn Camp zaubert zwei Doppelbetten rein.
Malibu verwöhnt mit neuen Bicolor-Möbeln.

TEST

26 Hymer-Car Grand Canyon S
Was kann der teure Mercedes-Sprinter-Ausbau besser als sein Fiat-Ducato-Pendant?

30 Roadcar gegen Weinsberg
Zwei Campingbusse mit Längseinzelbetten für unter 40 000 Euro – welcher kann mehr?

42 Custom Bus gegen Werz
Zwei T6-Camper mit Aufstelldach und erfrischend unterschiedlichen Konzepten.

50 La Strada Avanti L
Frisch herausgeputzt: Hat auch der neue Avanti L das Zeug zum Bestseller?

54 Dreamer Family Van
Etagenliegen im Heck und ein Hubbett vorn machen diesen Bus zum Familienfreund.

KAUFBERATUNG

58 Campingbusse für Familien
Worauf müssen Eltern beim Kauf achten?

ZUBEHÖR & PRAXIS

RATGEBER

14 Nur im Fall der Fälle
Welche Versicherung nutzt Campern bei Einbruch und Diebstahl? Die besten Tipps.

74 Inspiration für Selbermacher
Sieben coole Do-it-yourself-Tipps frisch aus der Vanlife-Bloggerszene.

ZUBEHÖR

62 Bad & WC zum Mitnehmen
Sanitärkomfort für kompakte Camper.

63 Test: Fiamma Carry Bike T6 Pro
Robuster Heckträger für vier Fahrräder.

64 Neues Zubehör
Motorrad-Verladehilfe, Pflegeprodukte, Kompressor, Busvorzelt, Fensterkonzept, Kühlbox und Geschirr von Reimo, vernetzte Heizung.

66 Test: Luft gegen Stange
Zwei fast identische Busvorzelte im Vergleichstest. Bringt's die aufblasbare Version?

70 Winterzubehör
Die perfekte Ausrüstung für kalte Tage.

86 Test: Campingstühle
Fünf Regiestühle, drei Faltstühle und acht Hochlehner im großen Vergleichstest.

PRAXIS

78 Bulli-Projekt zum Nachmachen
Ein vergammelter VW T2 wird mit wenig Geld und viel Liebe zu neuem Leben erweckt.

94 Sitze frisch aufpolstern
Schönheitskur für den Campingbus: Wie die Sitze ein schickes neues Kleid bekommen.

98 USB-Steckdosen nachrüsten
Anleitung mit Bild und Text in zehn Schritten.

100 Insekten- und Sichtschutz
Wie Sie die offene Schiebetür am Bus gegen Fluginsekten und indiskrete Blicke abdichten.

MAGAZIN & REISE

REPORT

102 Mit dem Campingbus im Alltag
Taugt ein richtig großer Campingbus auch als Alltagsauto? Ein ausgiebiger Selbstversuch mit einer sehr persönlichen Bilanz.

REISE

108 Drei Freunde und das Nordkap
Eine Tour der besonderen Art: im selbst ausgebauten T3 Syncro in den hohen Norden.

114 Die Schatz-Insel Sizilien
Entdeckungen auf und abseits ausgetretener Pfade in Italiens äußerstem Süden.

Vorschau/Impressum: S. 122



114 **Küchenlatein: langes Pferdegesicht auf sizilianischem Stellplatz.**



70 **Wintermärchen: mit dem richtigen Zubehör auch im Campingbus prima erzählbar. Acht Teile, die dem Frost seine Schrecken nehmen.**

So erreichen Sie uns: Redaktion *promobil*, 70162 Stuttgart, E-Mail: redaktion@promobil.de, Abonnement und Rückfragen: Tel. 07 11/32 06 90 50, Aufgabe von privaten und gewerblichen Kleinanzeigen: Tel. 07 11/182-188, Bestellung von Einzelheften und Büchern: Tel. 07 11/32 06 90 50

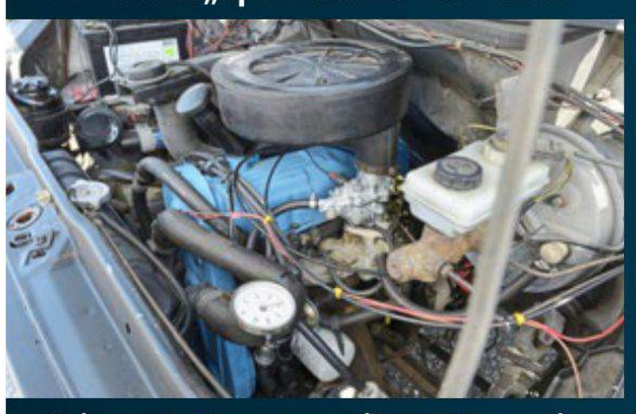




Helmut hat gut lachen: In seinem Hymer steckt aber auch eine Menge Arbeit.



Navigation anno 82: Im Prospekt ist von einem „Sportlenkrad“ die Rede.



Reisen statt rasen – mit 78 PS aus vier Töpfen und zwei Litern Hubraum.

Die 80er – mit Stil!

Jahrelang moderte dieser **COOLE CAMPER-OLDIE** unter einer Fichte vor sich hin. Bis Helmut Buschbacher den Hymer-Car von seinem Schicksal erlöste.

Für mich hat ein richtiges Auto einfach mal eine Motorhaube“, stellt Helmut gleich zu Beginn fest. Das erklärt wohl hinreichend seine Liebe zum Ford Transit der frühen 1980er Jahre, der noch ganz klar eine Haube hatte. Aber so was von! Allerdings war der bekennende Ford-Fan nicht nur auf der Suche nach einem Transit. Nein – es sollte ein Hymercar sein, das bereits damals mit seinem Styling ganz weit vorne war. „Alleine schon wegen dieser sündig schönen Seitenfenster.“

Die geben dem Wagen einen unverkennbaren US-amerikanischen Touch, in jenen Tagen der letzte Schrei, waren doch 1982 US-Vans stylistisch tonangebend. So auch beim Hymercar, das nicht erst heute eine Rarität ist. „Die Autos hatten schon immer ihre Fans, gute Exemplare sind meist in fester Sammlerhand.“ Entsprechend war Helmut gerne bereit, sich auf ein Restaurierungsprojekt einzulassen – wie es eben unter besagter Fichte stand. „Der Motor war hinüber, und auch den Zylinderkopf hatte schon mal jemand demontiert, so dass man direkt auf die rostigen Kolben schauen konnte“, blickt er zurück auf das anno 2014 erstandene Fahrzeug. Gut vier Jahre parkte der einst knapp 35 000 Mark kostende Camper zu diesem Zeitpunkt schon unterm harzenden Nadelbaum bei Bad Herrenalb im nördlichen Schwarzwald.

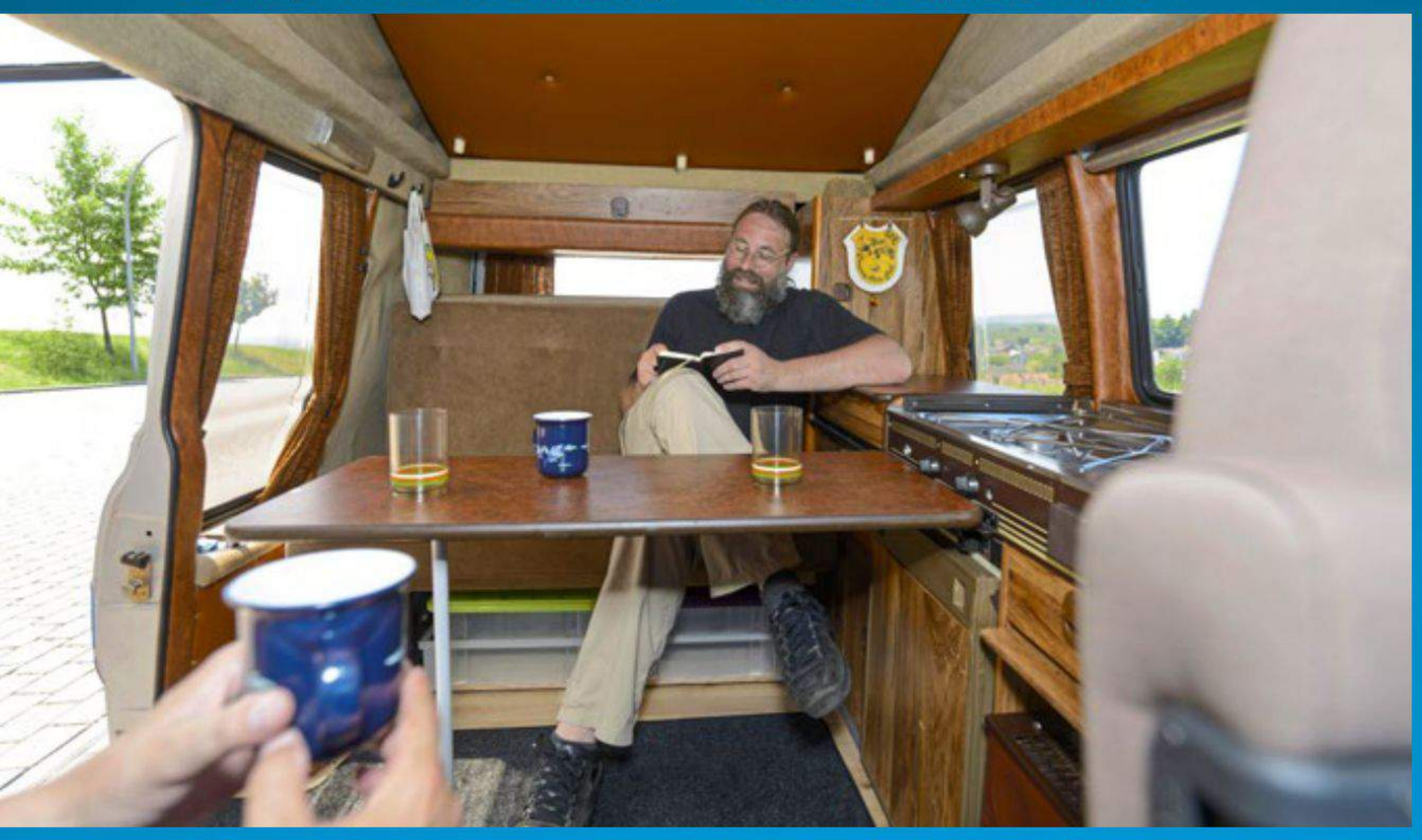
Allerdings hatte Helmut nun exakt sein Wunschmodell in den Fingern, dem er durchaus Stunden und Tage zu widmen gedachte: In Sachen Altmetall ist er kein Frischling, sondern ein erfahrener Schrauber. Zudem sind er und seine Frau Martina Mitglieder im COC, dem „Camping Oldtimer Club“ – und dort sollte auch der Hymer einmal vorfahren. Eigens wurde ein zweites Fahrzeug, ein „normaler“ Transit in diesem Falle, als Spenderfahrzeug angeschafft, das nicht nur seinen Motor hergeben musste, sondern auch zahllose andere Teile der Technik oder der In-



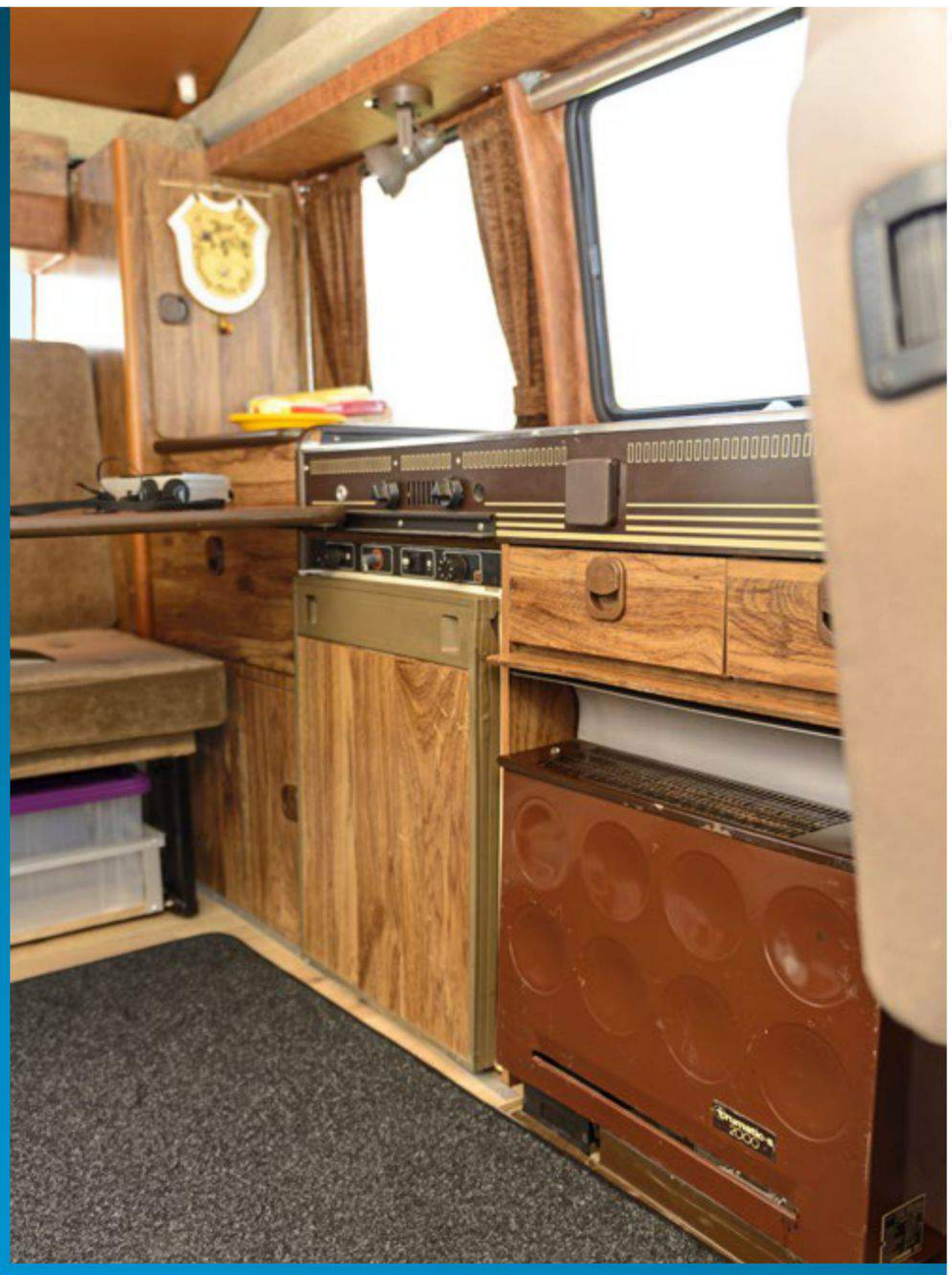
Gemütlich, gemütlich: Das untere Bett misst 190 auf 135 Zentimeter.



Der pfiffige „Flaschen- und Gläserhalter unter dem Panorama-Fenster“.



In der Tiefe des Raums: Hymer wusste die Gesamtlänge des Ford von 455 Zentimetern gut zu nutzen. Auch weil das vordere Gestühl mit einbezogen wurde.



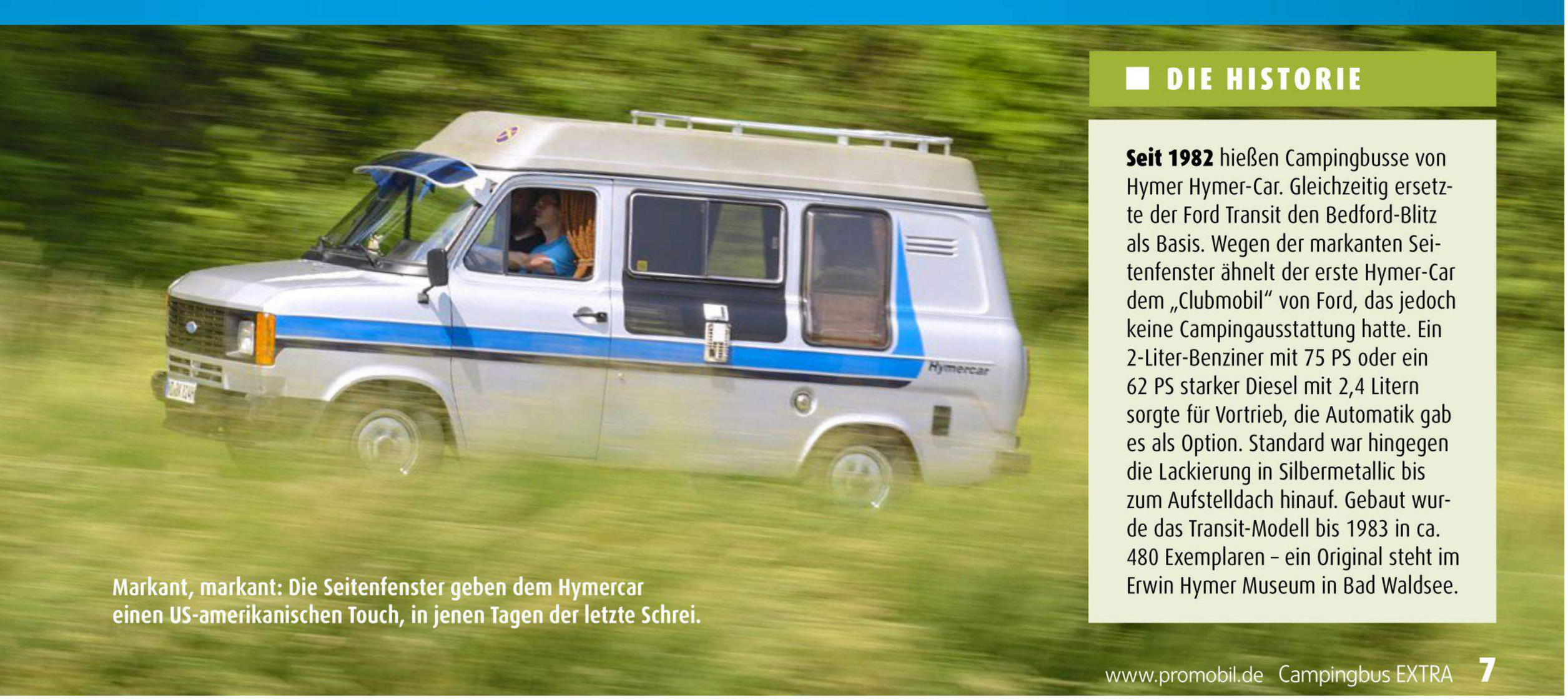
Die 80er: Möbel in Walnussdekor. Als Sonderausstattung gab es eine flexible, arretierbare Truhe mit WC hinterm Beifahrersitz.

Fotos: Andreas Becker

nenausstattung. „Was ich eben brauchte und aus dem anderen Auto holen konnte, das holte ich.“ Der lange Weg nach Niedersachsen hat sich also gelohnt, der Ford schaffte den Weg in den nordbadischen Kraichgau sogar aus eigener Kraft. „Wir sind mit einem Leihwagen nach Hannover gefahren und dann mit dem Spender nach Hause. Die Mühe war es aber wert, ganz sicher.“

Gleichwohl blieb noch einiges an Arbeit: Die drehbaren Vordersitze, im Originalprospekt ist zu Recht von „Clubsesseln“ die Rede, wurden gegen Neuware getauscht, was günstiger war als die Sanierung, und auch der Teppichboden wanderte zu einem Spezialisten für Nachfertigungen. Ein Sattler wiederum nahm sich die Sitz- beziehungsweise Liegepolster vor, die wieder in originaler Optik erstrahlen – und äußerst bequem sind. Ganz gleich, ob man nur drauf sitzt oder sich zur Ruhe legt: „Das muss auch so sein, wir schlafen nämlich grundsätzlich unten“, verrät Helmut, der sich nicht nur Klettertouren ersparen will, sondern auch Schaltvorgänge: „Mit zwei Jahren hatte ich Kinderlähmung – aber bis heute hab ich Spätfolgen.“

Deshalb war auch eine Automatikvariante des Cam- »



Markant, markant: Die Seitenfenster geben dem Hymercar einen US-amerikanischen Touch, in jenen Tagen der letzte Schrei.

DIE HISTORIE

Seit 1982 hießen Campingbusse von Hymer Hymer-Car. Gleichzeitig ersetzte der Ford Transit den Bedford-Blitz als Basis. Wegen der markanten Seitenfenster ähnelt der erste Hymer-Car dem „Clubmobil“ von Ford, das jedoch keine Campingausstattung hatte. Ein 2-Liter-Benziner mit 75 PS oder ein 62 PS starker Diesel mit 2,4 Litern sorgte für Vortrieb, die Automatik gab es als Option. Standard war hingegen die Lackierung in Silbermetallic bis zum Aufstelldach hinauf. Gebaut wurde das Transit-Modell bis 1983 in ca. 480 Exemplaren – ein Original steht im Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee.



Mit der Nase im Wind: Dank ans Auto & Technik Museum Sinsheim für die Fotogenehmigung.

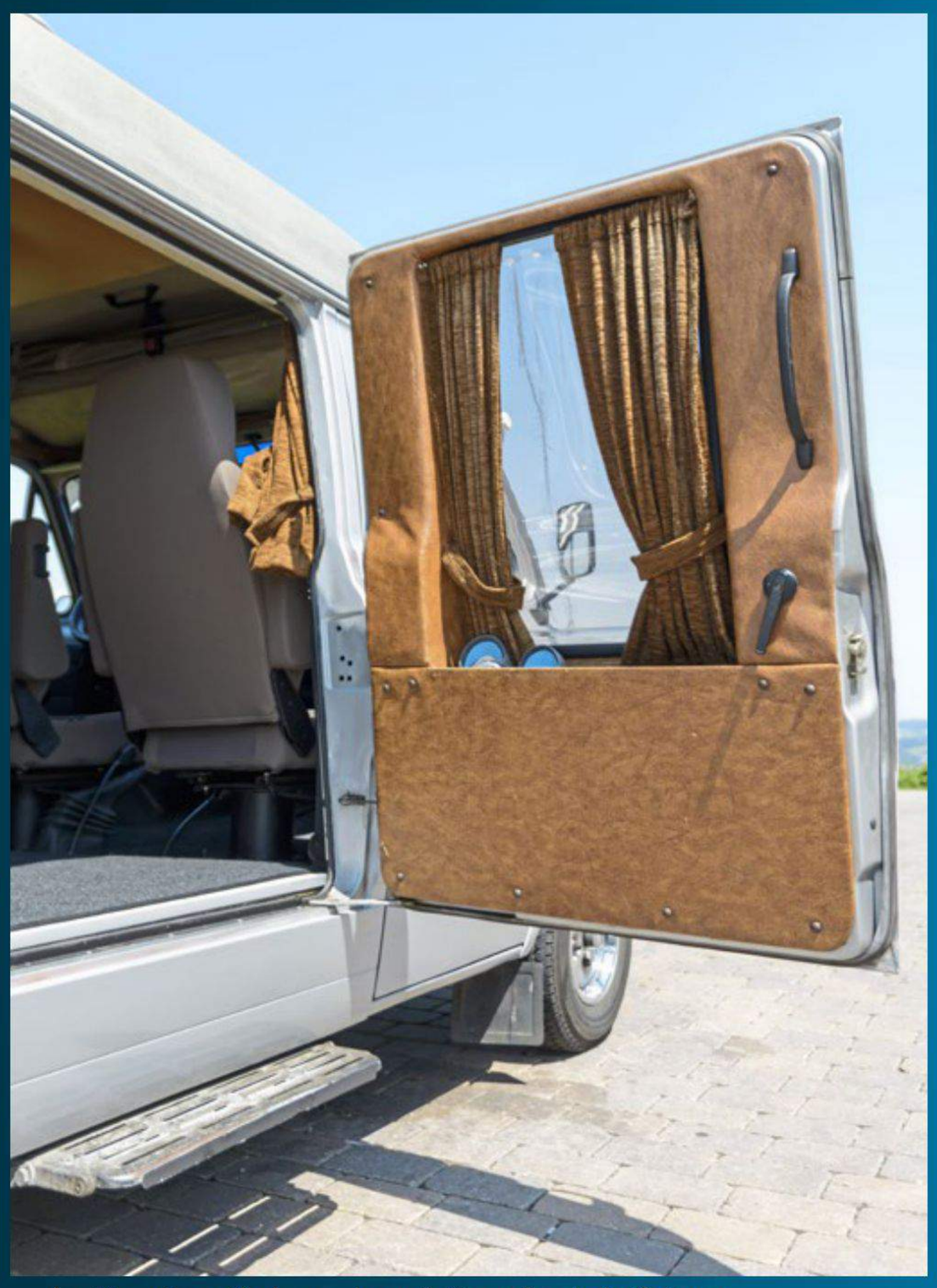
pers Pflicht, wobei sich hier noch das Original-Getriebe im Auto befindet. „Der Camper unter der Fichte hatte zum Glück genau die Dreigang-Automatik, die ich gesucht hab, das war ein Glück. Aber sonst hätte ich das auch noch umgebaut.“ Weniger Glück hatte er mit dem Vergaser, der erst durch kundige Hände eines weiteren Spezialisten zur Arbeit bewegt werden konnte. „Aber inzwischen brummt der Motor problemlos.“

Man muss ihm zustimmen: Der 78 PS starke Vierzylinder springt sofort an – es gab alternativ auch einen 62 PS starken Selbstzünder mit 2,4 Litern Hubraum – spontan verfällt der Zweiliter-Benziner in ein angenehm sonores Brummeln. Man spürt ab der ersten Sekunde, dass unter der Haube ein rüstiger, aber auch sehr treuer Geselle seiner Arbeit nachgeht. Nicht eben rasant und raketenhaft – sondern gelassen und verlässlich, eben so, wie man es als Camper gerne möchte.

Dann den langen Wählhebel auf „D“, sachte von der Bremse und aufs Gas, und los geht die Reise. Den zweiten Gang legt der Schaltautomat je nach Situation und Steigung so ungefähr bei Tempo 20 ein, ab Innenstadttempo 50 rollt man in der dritten und höchsten Fahrstufe, wobei ein wenig Gefühl im Gasfuß für geschmeidigere Schaltvorgänge sorgt. Alles in allem eine sehr entspannte Art des Reisens, solange man es nicht zu eilig hat. „Man fährt auf der Autobahn eben im Laster-Konvoi, meist so mit Tempo 85 oder 90. Aber das reicht. Mit dem Auto will ich ja nicht als Erster ankommen – sondern die Fahrt genießen.“



Bis heute ein Gimmick zum Niederknien: Die Trittstufe fährt beim Öffnen ...



... der Tür automatisch aus, komplett mechanisch übrigens. Allerdings will die massive Technik gelegentlich gefettet werden.





Will ich ins Bett, muss ich zupfen und den Gurt lösen ...



Das obere Bett nutzt Helmut nie – es ist mit einer Breite von 130 Zentimetern nur marginal schmaler als das untere Pendant.



Die geschwungenen Panorama-Fenster sind isoliert – und Hingucker.

Am Ziel sorgt dann das Aufstelldach für angenehme Raumhöhe, während der plüschigbraune Stil der Innenausstattung auf den ersten Blick verdeutlicht, dass hier die 1980er Jahre das Sagen haben. In der zweiten Reihe darf man den ganz besonderen Charme einer Cocktail-Lounge genießen – auch wegen der weit heruntergezogenen Fenster. „Links der kühle Drink aus dem Kühlschrank, rechts die praktischen Flaschen- und Gläserhalter unter dem Panorama-Fenster“, beschreibt der Originalprospekt die Situation. Welch ein erfrischender Luxus!

Üppig fällt auch die heute wieder komplett funktionsfähige Campingausstattung des nur rund 1,75 Tonnen wiegenden Ford aus: Kühlschrank, Gas-Heizung von Truma, ein Fach für zwei Gasflaschen zu fünf Kilo und ein Gaskocher sind an Bord des häufig für Urlaubsfahrten genutzten Reisemobils, das im Jahr auf 3000 bis 4000 Kilometer kommt, wie Helmut schätzt. „Vor kurzem waren wir in Waging am See auf dem Transittreffen, das waren einfach schon 460 Kilometer. Im August geht’s dann in den Hunsrück und im Oktober wollen wir ein paar Kurztrips machen. Je nachdem, wie das Wetter wird. Dann ist aber mit Sicherheit auch die Heckleiter montiert“, versichert er. Diese war einst vorhanden, ging aber im Laufe der Jahre verloren. „Eine originale ist so gut wie nicht aufzutreiben – aber nachfertigen kann man sie. Immerhin.“ Aufwendig, aber die Optik muss eben stimmig sein.

Helmut ist glücklich: glücklich über die in Etappen gelungene Sanierung des kürzlich auch in Originalfarbe neu lackierten „Fichtenparkers“, glücklich aber auch über das befriedigende Gefühl, das ihm der Hymer vermittelt. „Ich liebe diese organische Form der alten Ford, diese wogenden Flanken. Und alleine diese Seitentür mit der mechanisch ausfahrbaren Trittstufe – das ist doch einfach zum Niederknien“, schmunzelt er. „Außerdem hat das Auto eine richtige Motorhaube. Und damit wäre doch alles gesagt, oder?“

..... ***Heiko P. Wacker***

DATEN & PREISE

Basis: Ford Transit (1982), Länge/Breite/Höhe: 4550/1980/2150 mm, Radstand: 2690 mm, Leergew.: 1750–1910 kg, zul. Gesamtgew.: 2360–2530 kg, Starrachse vorn und hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommeln hinten, Wendekreis 11,2 m, 4-Zylinder-Ottomotor, 1954 ccm, 55 kW/75 PS, Höchstgeschwindigkeit: 121 km/h, Verbrauch: 12–14 L/100 km, 3-Gang-Automatik.

Preise: Der Neupreis lag 1982 bei rund 34 800 Mark, heute sind die Fahrzeuge selten gehandelte Sammlerstücke im mittleren vierstelligen bis mittleren fünfstelligen Bereich.

Die entspannte Art des Reisens: „Mit dem Auto will ich ja nicht als Erster ankommen – sondern die Fahrt genießen.“

Der Fiat Ducato im Dekra-Report

Die Prüforganisation Dekra nimmt in ihrem Gebrauchtwagenreport auch den Fiat Ducato unter die Lupe. Wie schlägt sich der Bestseller im Transporteralltag?

Laufleistungsklasse	0–50 000 km	50 000–100 000 km		100 000–150 000 km	
	Fiat Ducato (250) ab 2006	Fiat Ducato (250) ab 2006	Fiat Ducato (230, 244) 1994–2006	Fiat Ducato (250) ab 2006	Fiat Ducato (230, 244) 1994–2006
Mängelindex [1]	○	○	– –	○	– –
Nach Baugruppen [2]					
Fahrwerk, Lenkung	→	↗	↘	→	↓
Motor, Umwelt	→	↗	↓	↗	↓
Karosserie, Rahmen, Innenraum	→	↑	↓	↑	↘
Bremsanlage	↗	↑	↘	↗	↘
Elektrik, Elektronik, Licht	→	→	↓	→	↓

[1] zeigt das Ergebnis des Fahrzeugtyps innerhalb der Fahrzeugklasse (Transporter) an;
[2] zeigt an, wie viel Mängel im Vergleich zum Durchschnittswert der Fahrzeugklasse festgestellt wurden.

Die Auswertung der Hauptuntersuchungen bildet die Basis für den jährlichen Dekra-Gebrauchtwagenreport. In der Klasse der Transporter ist auch der bei Reisemobilfahrern beliebte Fiat Ducato vertreten. Gute Werte erreichen die Modelle ab Baujahr 2006. Als typische Mängel nennen die Prüfer zu hohe Abgaswerte, eine lose Befestigung des Abgasrohrs und einen beschädigten Federanschlag. Weniger gut kommen die älteren Modelle weg. Bemängelt wird hier oft Rost an den Schwellern, Querträgern und Bremsleitungen. Zum Teil tritt starker Ölverlust auf. Defekte Stoßdämpfer sind bei den älteren Modellen keine Seltenheit. Weiterhin fällt häufiger die Leuchtweitenregulierung aus.





Stellplatz-Radar *Mehr als 320 000 Downloads sprechen für sich. Jetzt bekommt die beliebte Stellplatz-App von promobil ein neues Gesicht. Die Bedienung ist nun dank neuer Funktionen deutlich komfortabler. Die angezeigten Stellplätze werden detaillierter als zuvor dargestellt. Bei Bedarf zeigt das Stellplatz-Radar auch Campingplätze, Ver- und Entsorgungsstationen sowie Service-Partner an. Wie bisher bleibt die Basisversion kostenlos. Das Plus-Abonnement bietet für 0,99 Euro im Monat oder 4,99 Euro im Jahr weitere Funktionen wie die erweiterten Suchfilter, Favoriten- und Offline-Funktion.*



Bulli-Puzzle. *Der legendäre „Volkswagen T1" rollt neuerdings im Kleinformat daher. Das 3D-Puzzle von Ravensburger besteht aus 162 Puzzleteilen sowie Zubehör wie drehbaren Rädern, originalgetreuen Stoßstangen und einem Surfbrett. Preis: 30 Euro. www.ravensburger.de*

Produktion in Gotha läuft an



Westfalia hat einen Teil seiner Reisemobilfertigung vom westfälischen Rheda-Wiedenbrück ins thüringische Gotha verlagert. Im März begann dort die Produktion mit dem Modell Amundsen. Schritt für Schritt sollen demnächst auch die Baureihen Columbus und Club Joker in Gotha gebaut werden. Aus dem Stammwerk kommen weiterhin die für die Automobilhersteller ausgebauten Modelle Mercedes Marco Polo und Ford Nugget. Hintergrund der Entscheidung für den zweiten Standort war eine Ausweitung der Kapazität aufgrund der guten Auftragslage. Im Gothaer Gewerbegebiet Ost steht für die Fertigung eine mehr als 6000 Quadratmeter große Halle zur Verfügung. Dort sind jetzt 18 Mitarbeiter beschäftigt, deren Anzahl innerhalb eines Jahres auf über 50 ansteigen soll. Auch das neue Werksgelände bietet weitere Expansionsmöglichkeiten. Westfalia-Geschäftsführer Mike Reuer: „Wir wollen hier ca. 1000 Fahrzeuge pro Jahr produzieren und haben noch Luft nach oben."







Fotograf Stefan Forster ließ sich eine Geocar-Kabine exakt auf seine Bedürfnisse maßschneidern.

Basislager für Traumfotos

Die besten Landschaftsfotos entstehen oft unter den unwirtlichsten Bedingungen. Um vor Ort besser auf den entscheidenden Moment warten zu können, träumte der Natur- und Landschaftsfotograf Stefan Forster schon lange von einem geländegängigen Camper. Nun erfüllte sich der Schweizer seinen Traum. Basis ist ein Toyota Hilux 3.0, der von 4 x 4-Spezialist Hurter Offroad unter anderem durch Verlängerung, Höherlegung und spezielle Lenksäule und Achsschenkel geländeoptimiert wurde. Den Pick-up veredelte dann der österreichische Kabinenbauer Geocar weiter durch einen für Forster maßgeschneiderten Aufbau, der Ulfur – isländisch für Wolf – getauft wurde. Eine Besonderheit der auf Autarkie getrimmten, nur 400 Kilo schweren Kabine mit Aufstelldach ist etwa die integrierte Ladestation für seine Fotodrohne und die Duschgelegenheit. Kabinenpreis: ca. 84 000 Euro. Infos: stefanforster.com

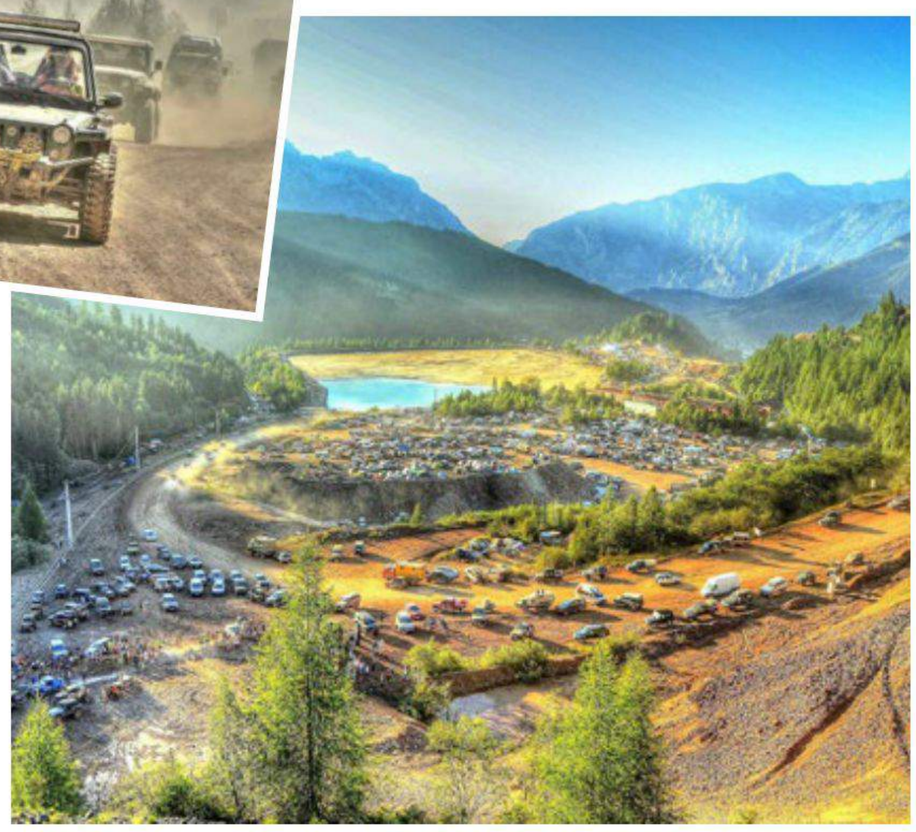
Diesel-Diskussionen

Nach Stuttgart erwägt auch die Stadt München Fahrverbote für Dieselmodelle, die nicht die Euro-6-Norm erfüllen. Ungeklärt ist jedoch, ob die Stadt oder das Land Bayern für die Regelungen zuständig ist. Die Landesregierung hat sich gegen Diesel-Beschränkungen ausgesprochen. In Stuttgart werden die Pläne für Fahrverbote ab 2018 inzwischen konkreter. Dabei gibt es einen Lichtblick für Reisemobilbesitzer, deren Fahrzeug nicht die Euro-6-Norm erreicht: Nach Informationen der Stuttgarter Zeitung sind Ausnahmen nicht nur für Lieferverkehr, Taxen und Linienbusse vorgesehen, sondern auch für Wohnmobile. Sollte es der Fahrzeugindustrie zuvor gelingen, Dieselmotoren mit hohem Stickoxidausstoß wirkungsvoll nachzurüsten, will man auf die geplanten Verbote völlig verzichten. Gleichzeitig drängt Baden-Württemberg auf die Einführung einer bundeseinheitlichen blauen Plakette.



Foto: hornyteks/Fotolia





Für Abenteurer *Offroad- und Allrad-Begeisterte aufgepasst: Vom 25. bis 28. August findet am österreichischen Erzberg die Reise- und Offroad-Messe OTA Globetrotter-Rodeo statt. Rund 80 Aussteller präsentieren auf dem 20 000 Quadratmeter großen Areal Allrad-Fahrzeuge und Zubehör. Zudem gibt es die Möglichkeit, mit einem 300 PS starken Truck durchs Gelände zu fahren. Weniger zu fahren, dafür mehr zu hören gibt es bei der Vortragsreihe „Reise- und Abenteuer" mit Experten wie Mario Goldstein und Otto Huber. Tickets sind ab 13 Euro pro Person beziehungsweise ab 60 Euro pro Fahrzeug (plus 5 Euro Parkgebühren) erhältlich. Weitere Informationen unter globetrotterrodeo.at*

HOLIDAY TRAVEL
ESTD. 1980
Camper On Tour

Die exklusive Serie für
Campingbus-Fans!



① **Damenshirt** Größe S bis XL
② **Herrenschirt** Größe S bis XXL
19,99 €
③ **Trendiger Alu-Faltstuhl Joplin**
Exklusiver, grau-melierter Stoff, Lederplakette auf der Rückenlehne, Armlehnen aus dunklem Echtholz
69,99 €
④ **PLA-Geschirrset**
Hergestellt aus nachwachsenden Rohstoffen, 8-teilig für 2 Personen
49,90 €
⑤ **Emaille-Becher**
500 ml Volumen, beidseitig bedruckt
je 8,99 €

Besuchen Sie uns
Halle 7 A
B06-1

www.reimo.com

BURG IN DER WÜSTE

» Die *promobil*-Leser Karl Granner und Karin Mucha aus Niederösterreich waren begeistert von der marokkanischen Kasbah Ameridill bei Skoura, die zu den schönsten des Landes zählt. Viele Filme wurden hier schon gedreht, und diese Kasbah ist sogar auf dem 50-Dirham-Geldschein abgebildet. In 300 Meter Entfernung befindet sich ein ruhiger Campingplatz mit Schwimmbad und Internet. Haben Sie auch einen Lieblingsplatz entdeckt? Dann schicken Sie uns ein Foto mit kurzer Beschreibung an redaktion@promobil.de, Stichwort „Leser auf Tour“.





Caravan-Salon. *Die Messe in Düsseldorf steuert auf neue Rekorde zu. Erstmals findet die weltgrößte Reisemobil- und Caravan-Schau in 13 Hallen statt. Die Veranstalter erwarten mehr als 600 Aussteller, die rund 2100 Freizeitfahrzeuge präsentieren. Gleichzeitig bekommt das Zubehör mehr Raum. In der Halle 7a entsteht ausschließlich für den Direktverkauf ein neues „Zubehör-Paradies“. Der Caravan-Salon geht von Samstag, 26. August bis Sonntag, 3. September.*



Pinnacle Camper: enthält Koch- und Essgeschirr für zwei bis vier Personen.

Kompaktes Kochgeschirr

Die Koch- und Ess-Sets „Bugaboo Camper“ (120 Euro) und „Pinnacle Camper“ (160 Euro) von GSI Outdoors bringen mit jeweils 1,7 Kilo wenig auf die Waage. Sie sind ineinander stapelbar, das ganze Set misst gepackt nur 25 x 15 Zentimeter. Die Kunststoff-Teile bestehen aus BPA-freiem Polypropylen. Der Unterschied zwischen den beiden Sets findet sich bei Pfannen und Töpfen: Der Bugaboo Camper ist außen pulverbeschichtet und innen mit Teflon Classic versehen. Der Pinnacle Camper ist außen eloxiert, innen verhindert eine Teflon-Radiance-Antihaftbeschichtung das Anbrennen. Beide Sets bestehen aus je 23 Teilen. www.gsioutdoors.com



Bugaboo Camper: Das Herzstück sind die leichten Aluminium-Töpfe und die Pfanne.



Kroatien-Urlauber aufgepasst. *Wer gern und regelmäßig nach Istrien (Bild) fährt, wird die mautfreie Strecke über Slowenien nach Kroatien kennen: von Triest über Muggia, Koper und Izola. Diese steht ab sofort nicht mehr zur Verfügung: Der Abschnitt zwischen Koper und Izola wurde für den Autoverkehr gesperrt. Grund ist die hohe Verkehrsbelastung.*

Das Buch für Bulli-Fans. *Auf 368 Seiten erzählt der neue Bildband „VW Bus und Transporter“ die Geschichte vom legendären VW T1 bis zum aktuellen T6. Dabei geht es ebenso um Pritsche, Kastenwagen und Großraumlimousine wie um Multivan oder California. Kenntnisreich und unterhaltsam beschreibt Autor Randolf Unruh die wechselvolle Weiterentwicklung der als Kultmobile geschätzten Bullis. Zu lesen ist außerdem, wohin der Weg des VW zukünftig führen könnte: Die Studie I. D. Buzz mit Elektroantrieb gibt einen Ausblick auf einen möglichen T7. Fast 500 Abbildungen veranschaulichen den Lesestoff. Das Buch hat das Format 26,5 x 23 Zentimeter, ist im Motorbuch Verlag erschienen und kostet 39,90 Euro (ISBN: 978-3-613-03916-2).*





Neues Pferd im Stall

Facelift für den Ford Tourneo Custom. Der T6-Konkurrent bekommt ein moderneres Styling mit neuem Kühlergrill sowie ein gründlich überarbeitetes Interieur mit aufgeräumterem Armaturenbrett. Als Kombi hat der Custom Platz für bis zu neun Personden. Er wird ab September bestellbar sein, die Auslieferung beginnt voraussichtlich ab Anfang 2018. Die Transit-Version, die auch Basis des Nugget-Campingbusses ist, folgt erst deutlich später. Verkaufspreise stehen noch nicht fest. Wie bisher gibt es den 2,0-Liter-Euro 6-EcoBlue-Dieselmotor mit 77 kW (105 PS), 96 kW (130 PS) und 125 kW (170 PS). Neu ist das optionale 6-Gang-Select-Shift-Automatikgetriebe, das mit kurzen Schaltzeiten überzeugen soll und auch manuelles Schalten ermöglicht. Je nach Ausstattungsvariante – es gibt den neuen Ford Tourneo Custom als „Trend“, „Titanium“ und „Sport“ – kann das Fahrzeug auch mit einer aufpreispflichtigen Luftfederung (hinten) bestellt werden. Technologien wie der intelligente Geschwindigkeitsbegrenzer und das sprachgesteuerte SYNC 3-Konnektivitätssystem sorgen für mehr Komfort und Fahrsicherheit.

70. Geburtstag

Der Citroën Type H feiert seinen 70. Geburtstag – und gleichzeitig sein Comeback. Die Designer Fabrizio Caselani und David Obendorfer lassen den legendären Kleintransporter wieder auferstehen. Als Basisfahrzeug des erstmals 1947 vorgestellten Franzosen dient der aktuelle Citroën Jumper. Dieser wird mit Anbauteilen umgerüstet. Das neue Fahrzeug soll in Italien gefertigt und in verschiedenen Ausführungen produziert werden. Neben dem klassischen Van soll es unter anderem auch eine Allrad-, Truck-, Street-Food- und Campingbus-Version geben. Die Produktion ist jedoch stark begrenzt: Die limitierte Serie von gerade einmal 70 Fahrzeugen macht den Citroën Type H zu einem begehrten Sammlerstück. Weitere Informationen sind unter www.typeh.eu zu finden.



SAWIKO
AL-KO QUALITY FOR LIFE



WHEELY Vielseitigkeit auf 2 Rädern

Das umfangreiche, modulare Zubehörsortiment erlaubt es Ihnen z.B. Fahrräder, Motorräder, Roller oder Spezialfahrzeuge zu transportieren.

Technische Daten:
Nutzfläche 2000 x 800 mm
Leergewicht ca. 215 kg
Zul. Gesamtgewicht 750 kg
100 km/h Zulassung möglich

Jetzt Ihren WHEELY konfigurieren! Fragen Sie uns oder fordern Sie weiteres Infomaterial an.

CARAVAN SALON DÜSSELDORF
Besuchen Sie uns in Halle 13

Abstellen auf 2 m²



Schwere Motorräder sind kein Problem



Viele Transportlösungen, z.B. Bordwände oder eine Planenbox





ALOIS KOBER GMBH
Niederlassung SAWIKO
Ringstraße 3
49434 Neuenkirchen-Vörden
+49 5493 - 99 220
info@sawiko.de

www.sawiko.de

KÖNIG KUNDE AWARD 2016
1. PLATZ
LASTENTRÄGER
REISE MOBIL



Absicherung für Camper

Wer im Urlaub **LANGFINGERN ZUM OPFER FÄLLT,** muss nicht im Regen stehen. Auch das Inventar von Fahrzeugen, die nur vorübergehend als Campingfahrzeug genutzt werden, lässt sich versichern.

Auf den Campingplätzen Europas kursieren immer wieder Geschichten über Autoaufbrüche oder gar Komplettverluste. Keine Legenden, sondern immer mal wieder vorkommende Vorfälle. Da stellt sich die Frage: Wer kommt für solche Schäden eigentlich auf?

Für regulär als Reisemobile zugelassene Freizeitfahrzeuge kann man eine Reisemobilinhaltsversicherung abschließen. Bei Fahrzeugen, die als Pkw oder Lkw angemeldet sind, aber immer mal wieder als Campingmobil genutzt werden, geht das nicht. Stattdessen springt bei diesen Fahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen die Teilkasko-Versicherung ein. So weisen die Versicherungen DEVK und HUK darauf hin, dass grundsätzlich alle Teile in der Kasko-Versicherung mitversichert sind, wenn sie fest eingebaut oder fest (zum Beispiel über Halterungen) mit dem Fahrzeug verbunden und straßenverkehrsrechtlich zulässig sind. Dies gilt dann auch für das Mobiliar oder beispielsweise eine fest angebaute Markise.

Bei vielen Versicherern, darunter der HDI, gilt jedoch, dass fest eingebautes Zubehör bei der Antragsstellung gemeldet werden muss. Zum Teil wird ein wertabhängiger Beitragsaufschlag erhoben. Der Wert der montierten Einrichtung muss allerdings belegt werden. Während das bei neu gekauften Modulen recht einfach ist, haben es Selbstausbauer schwerer. Hier gilt es abzuwägen, ob der Ausbau die Kosten für ein Wertgutachten rechtfertigt. Dennoch muss bei Ein- und Ausbauten nachdrücklich zur Kontaktaufnahme mit der Versicherung geraten werden. In aller Klarheit bringt es die Wüstenrot & Württembergische Versicherung auf den Punkt: „Erfolgen Umbaumaßnahmen an einem Pkw oder Lkw zu einem Reisemobil, bedeutet das eine Änderung des ursprünglichen Verwendungszwecks. In einem solchen Fall ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, sich mit seinem Versicherer in Verbindung zu setzen, da sonst in einem Schadenfall, aufgrund Obliegenheitsverletzungen, sein Versicherungsschutz gefährdet sein kann.” In ähnlicher

RICHTIGES VERHALTEN

Schäden durch Einbruchdiebstahl, Raub, Feuer oder Naturereignisse werden bei der nächsten Polizeidienststelle angezeigt, hier wird auch eine Liste aller verlorener/gestohlener Gegenstände bescheinigt. Im Ausland eingetretene Schäden müssen zusätzlich binnen 14 Tagen bei der Polizei des Wohnortes angezeigt werden. Die zuständige Versicherung ist schnellstmöglich zu informieren, gegebenenfalls müssen Kaufbelege vorgelegt werden.

Form äußern sich auch VHV und DEVK.

Nur für den Urlaub den Versicherungsschutz um eine Vollkasko zu erweitern, um auch gegen selbst verschuldete Schadensfälle abgesichert zu sein, lohnt sich rein rechnerisch kaum. Der Versicherungsmakler Andreas Schwarz aus Laatzen gibt zu bedenken, dass bei jeder Tarifänderung Bearbeitungsgebühren anfallen. Wer seinen Wagen neben dem Urlaub auch häufig für Wochenendtouren nutzt, fährt mit einer ganzjährigen Vollkasko möglicherweise günstiger als mit einer temporären.

Eine Reisegepäckversicherung deckt zwar im Prinzip auch den losen Inhalt des Fahrzeugs ab, geht aber an den Bedürfnissen von Campern meist vorbei. So besteht unter anderem bei der Gothaer der Versicherungsschutz zwar auch auf offiziellen Campingplätzen, allerdings nur in der Zeit zwischen sechs und 22 Uhr. Zudem muss das Fahrzeug in einer abgeschlossenen Garage untergebracht sein und der Schaden während einer Fahrtunterbrechung von höchstens zwei Stunden entstehen. Nicht gerade typische Campingurlaub-Bedingungen.

Besser sieht es für den Ersatz von losen Urlaubsutensilien durch eine gute Hausratversicherung aus. Diese wird nach der Wohnfläche des Hauses oder der Wohnung berechnet und schließt auch das Fahrzeug mit ein. Achten muss man darauf, dass zum einen Fahrräder mitversichert sind und der Schutz zum anderen weltweit und ohne tageszeitliche Einschränkungen gewährt wird. Abgedeckt sind Schäden durch Diebstahl, Einbruch, Brand, Hagel und Sturm – vorausgesetzt, Wagen beziehungsweise Räder sind abgeschlossen.

Wie viel von einem Schaden tatsächlich beglichen wird, hängt vom vereinbarten Vertrag ab. Teils ist Diebstahl aus einem verschlossenen Kraftfahrzeug mit zwei, drei oder fünf Prozent der Gesamtdeckungssumme versichert, andere Verträge sehen Höchstgrenzen zwischen 500 und 30 000 Euro vor. Die HDI gibt jedoch zu bedenken, dass die Außenversicherung nur für Gegenstände gilt, die sich vorübergehend außerhalb der Wohnung befinden. Für lose Gegenstände, die sich dauerhaft im Campingmobil befinden, kommt die Hausratversicherung nicht zwangsläufig auf. Empfehlenswert ist auf jeden Fall, einen bestehenden Hausratvertrag auf seine konkreten Bedingungen hin zu überprüfen und gegebenenfalls zu erweitern.

Um im Fall der Fälle nicht auf einem Schaden sitzen zu bleiben, kann ergänzend zu bestehender Teilkasko- und Hausratversicherung mit relativ geringem Mehraufwand ein weitreichenderer Schutz vereinbart werden.

.....***Marc Reichel***



Fotos: Archiv

Alles mitversichert? Schön wär's! Loses Campingzubehör wie Tisch, Stühle oder Räder wird von der normalen Versicherung meistens nicht abgedeckt.



Es lebe die Vielfalt

Auf dem Caravan-Salon in Düsseldorf öffnet sich der Vorhang für eine **BUNTE, NEUE CAMPINGBUS-SAISON.** Die wichtigsten Neuheiten zeigen wir Ihnen bereits jetzt und hier. Bitteschön.



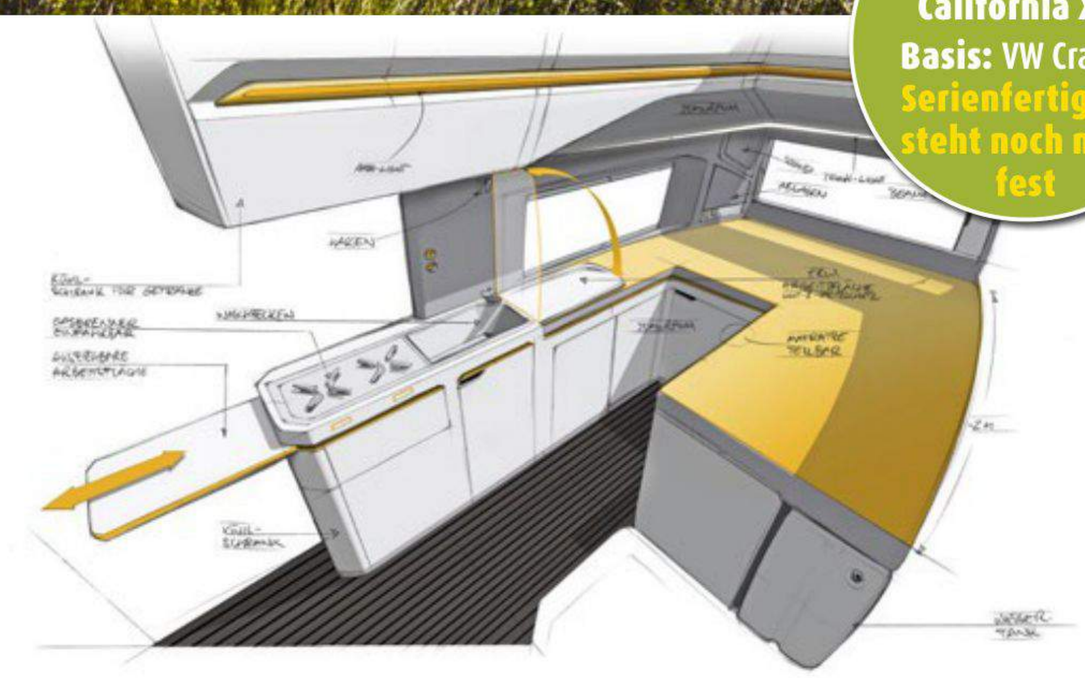
VW HAT GROSSES VOR

» Der neue Crafter ist eigentlich viel zu schade, um nur als Nutzfahrzeug zu dienen. Dachte sich wohl auch VW selbst und stellt auf den Caravan-Salon eine eigene Ausbau-Studie, California XXL genannt – das ist ein Knaller. Ob das Auto selbst einer wird, steht noch nicht fest. Bislang ist nur wenig bekannt. Lediglich die Eckdaten und ein paar dürftige Zeilen sind durchgesickert. Basis ist der 6-Meter-Kastenwagen mit mittlerem Radstand und einem Hochdach mit kleiner Stupsnase. Das bringt auf jeden Fall mehr Stehhöhe, könnte aber auch ein Dachbett beherbergen. Dafür spricht das ausstellbare Dachfenster, dagegen, dass Hubbetten in dieser Bus-Klasse nicht sehr populär sind. Ein besser zugängliches Bett gibt es auf jeden Fall im Erdgeschoss längs im Heck und laut VW zwei Meter lang.

Weil das Platz kostet, muss die verbleibende Grundfläche sehr trickreich aufgeteilt werden. Raumeffizient ist das Bad mit Klappwaschbecken gestaltet, das erst zum Benutzen zu voller Größe ausgezogen wird. Anders als beim T6-California steht die Küche rechts und ragt in den Schiebetürausschnitt, samt einem zweiten Kühlschrank auf Augenhöhe. Im Bug steht eine Halbdinette mit drehbaren Cockpitsitzen. Mehr Info in *promobil* 9/2017. ***dvi***

VW

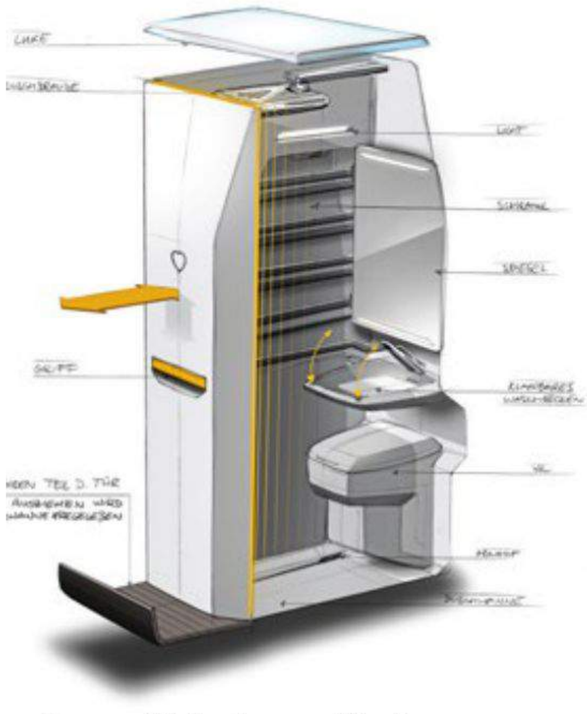
California XXL
Basis: VW Crafter, **Serienfertigung steht noch nicht fest**



Neu erfinden wird VW den Campingbus nicht, wie die Zeichnung vermuten lässt. Doch in Details kann der California XXL überraschen.



California XXL nennt VW seine Studie. Der Crafter mit Campingausbau ist 5,98 Meter lang. Der Konzern prüft derzeit Resonanz und Machbarkeit.



Raumeffizient vergrößerbares Bad mit Duschmöglichkeit.

WESTFALIA BAUT AUS

WESTFALIA
Modelle: 14
Basis: VW Crafter/T6, Fiat Ducato, Mercedes Vito,
ab 41 990 Euro



Der neue Sven Hedin nutzt den VW Crafter als Basis. Trotz schmaler Karosse hat er ein zwei Meter langes Querbett. Käuflich ab 59 990 Euro.

» Gleich drei Campingbus-Neuheiten in unterschiedlichen Preis- und Größenklassen bringt Westfalia zur Saison 2018. Neues Topmodell ist der Sven Hedin, mit dem die Marke die Tradition der großen VW-Ausbauten wieder aufgreift. Seine Spezialität: Ein kleiner Slide-Out hinten links ermöglich trotz schmaler Karosserie ein zwei Meter langes Querbett im Heck. Das Interieurdesign und die aufwendige Bordtechnik mit Warmwasserheizung entsprechen dem Columbus, Westfalia spendiert dem Sven Hedin jedoch einige Besonderheiten wie die neuen Kühlschubladen an der Küche.

Die Columbus-Baureihe auf Fiat Ducato startet mit dem neuen 540 künftig in günstigeren Preisregionen. Ab 47 990 Euro geht es für das 5,41 Meter lange Querbett-Modell los, das optional auch mit Aufstelldach und somit vier Schlafplätzen erhältlich ist. Das neue Multitalent im Angebot ist der Kepler Six auf Basis des VW T6. Dank verschiedener Sitzkonfigurationen im Fond und einem großen Kofferraum lässt sich der Campingbus auch im Alltag prima nutzen. ***dvi***


Columbus 540 heißt das kürzeste Modell in der Ducato-Baureihe. Die Ausstattung ist auch hier hochwertig.


5,30 Meter lang ist der Kepler Six. Das Aufstelldach ist Serie, im Heck gibt es einen breiten Stauraum.


Mercedes Marco Polo Horizon Limited Edition in seltener Sonderfarbe: Hyazinthrot metallic.

Schön, aber selten

In limitierter Stückzahl bringt Mercedes mehrere Sondermodelle des Marco Polo heraus. Als Limited Edition in der Sonderfarbe Hyazinthrot metallic sind alle Freizeitfahrzeuge auf Basis der V-Klasse erhältlich: der Campingbus Marco Polo und sein auf Alltagsnutzung getrimmter Ableger Horizon. Daneben bringt die Marke den Marco Polo Horizon Edition für 55 750 Euro auf den Markt. Die reichhaltige Ausstattung umfasst neben Automatik-Getriebe und Einparkassistent auch einen besonders sportlichen Auftritt mit 17-Zoll-Rädern und Metallic-Lack. ***dvi***

MERCEDES
Modelle: 3
Basis: Mercedes V-Klasse/Vito,
ab 40 959 Euro

Weniger Modelle, mehr Optionen

HOBBY
Modelle: 4
Basis: Fiat Ducato,
ab 44 830 Euro

Mit gestrafftem Vantana-Programm geht Hobby 2018 auf Kundenfang. Die Marke fokussiert sich auf vier ausgebaute Kastenwagen zwischen 5,99 und 6,36 Meter Länge, darunter drei Modelle mit Querbett und eines mit Einzelbetten im Heck. Für Kunden ergeben sich interessante Wahlmöglichkeiten. In der Sechs-Meter-Klasse können sich Käufer je nach Anspruch entscheiden zwischen einem Querbett mit bis zu 1,56 Meter (K60 FS) und einem mit maximal 1,39 Meter (K60 FT) Breite. Den Platz für die immerhin 17 Zentimeter breitere Liegefläche gewinnt der Vantana K60 Fs durch einen besonders kompakten, aber variablen Sanitärraum mit verschiebbarer Toilette, der auch im Einzelbett-Modell K65 Es steckt. Spezialität in der Küche ist der 90-Liter-Kompressor-Kühlschrank, der anstelle des üblichen Hängeschranks in Kopfhöhe platziert ist. Optional können sich Käufer nun aber auch für einen konventionellen 80-Liter-Absorberkühlschrank entscheiden, der dann vor dem Bett steht. Für das Interieur sind wahlweise zwei Möbeldekore erhältlich. Außerdem bekommen alle Vantana eine schnittigere Außenbeklebung. ***dvi***


Alle vier Vantana-Modelle basieren auf dem Fiat Ducato. 2018 gibt's ein neues Außendekor.


Der 6,36 Meter lange K65 Es ist das einzige Einzelbetten-Modell.



Klassische Sitzgruppe mit Halbdinette. Außer beim 540er folgt dahinter der relativ große Kleiderschrank.



Küche mit kurzem Hängeschrank für mehr Ausblick.



Der erste Campingbus von Carado basiert auf dem Fiat Ducato und ist in vier Grundrissen verfügbar.

CARADO
Modelle: 4
Basis: Fiat Ducato,
ab 38 799 Euro

ERSTLINGSWERK

» Die Hymer-Tochter Carado ist nun auch im Campingbus-Segment vertreten. Der neue Vlow basiert auf dem Fiat Ducato und wird in vier Varianten mit Außenlängen zwischen 5,41 und 6,36 Metern angeboten. Die Gestaltung der Grundrisse ist klassisch: Drei der vier Modelle sind im Heck mit einem Querbett ausgestattet. In der familientauglichen Variante Vlow 601 schaffen eingehängte Etagenbetten über dem Querbett zwei zusätzliche Schlafplätze. Längs-Einzelbetten stehen im längsten Modell, dem 640er, bereit.

Der angrenzende Sanitärraum und die Sitzgruppe sind in allen Modellvarianten gleich groß geschnitten. Zwischen Bad und Rückbank kommen – außer beim kurzen 540er – zwei übereinander angeordnete Kleiderschränke unter – einer mit Bügelstange, der andere mit Fächern. Im kurzen 540er ist der Kleiderschrank im Küchenblock integriert. Der ebenfalls kleinere Kühlschrank (65 statt 90 Liter) findet sich hier dagegen an der Stirnseite im Bereich der Schiebetür.

Der Innenausbau ist modern und zeitlos. Das Holzfurnier wird von weißen Schichtstoffen an den Hängeschrankklappen und hellen Polsterbezügen aufgelockert. ***tge***



Der erste Campingbus von Sunlight ist baugleich mit dem Carado Vlow. Unterschiede zeigen sich an der Außenbeklebung und den Möbeldekoren.

BAUGLEICHER BRUDER

» Wie die Schwestermarke Carado, bringt auch Sunlight erstmals Campingbusse auf den Markt. Die tragen den Namen Cliff und unterscheiden sich lediglich bei der Außenbeklebung und den Möbeldekoren vom Vlow, das Angebot und die Gestaltung der Grundrisse sind identisch.

SUNLIGHT
Modelle: 4
Basis: Fiat Ducato,
ab 38 799 Euro

Das gilt auch für die Ausstattung: Alle Bettenvarianten sind vollflächig mit einem Lattenrost unterfedert. Die Küche bietet mit dem Zweiflammherd, der Edelstahlspüle und einem Kühlschrank mit integriertem Gefrierfach alles Nötige. Um beim Kochen einen besseren Blick nach draußen zu haben, wurde der Hängeschrank bewusst schmal gehalten. Im Bad mit Lamellenschiebetür finden ein Eckwaschbecken und die Kassettentoilette Platz. Beim Duschen schützt ein umlaufender Vorhang die Einrichtung vor Spritzwasser.

Truma-Heizung und Kochfelder werden von zwei 11-kg-Gasflaschen in einem Heckfach versorgt. Daneben befindet sich ein 100 Liter großer Frischwassertank. Die Innenraumbeleuchtung ist komplett in LED-Technik ausgeführt, die Schubladen in der Küche schließen einzugsgedämpft. ***tge***



Unter den Betten steht wie üblich ein größerer Stauraum zur Verfügung.



Der Innenausbau im Drei-Farben-Mix ist hell und einladend. Vorgehängte Fenster sind gesetzt. Rahmenfenster werden nicht angeboten.

AVANTI MIT HECKBAD

» La Strada erweitert seine Hauptbaureihe auf Ducato-Basis um ein neues Zwei-Personen-Modell. Der Clou des neuen Avanti H: Das Bad befindet sich im Heck und streckt sich dort über die gesamte Fahrzeugbreite.

Das schafft viel Bewegungsfreiheit und Platz für eine separate Duschkabine. Der Heckstauraum fällt entsprechend klein aus. Hinter den Flügeltüren finden sich aber dennoch Fächer für Campingmöbel und Zubehör – nur Fahrräder müssen eben draußen bleiben.

Weitere Verstaumöglichkeiten bieten im Wohnraum große Schränke zwischen Bad und Sitzgruppe sowie mehrere, von innen zugängliche Fächer im durchgängigen Doppelboden. Die beiden Elf-Kilo-Gasflaschen kommen in der Küchenzeile unter.

Geschlafen wird im Avanti H in einem Hubbett über der Sitzgruppe, das manuell nach unten gezogen und über den Mittelgang per Leiter geentert wird. Die hohe Dachversion (H3) des Ducato sorgt für ausreichend Kopffreiheit, rechts und links gibt es reichlich Ablagen. Neu in allen Avanti-Modellen: Sitzbank mit Ösen für Isofix-Kindersitze. ***tge***

LA STRADA
Modelle: 11
Basis: Fiat Ducato, Mercedes Sprinter,
ab 47 184 Euro





Breites Hubbett und viele Ablagen. Bad mit separater Dusche über die gesamte Fahrzeugbreite.



Neuer Avanti H: Zwei-Personen-Modell mit Hubbett, großem Bad im Heck und vielen Verstaumöglichkeiten in einem Doppelboden.





Clever Family: Die Doppelsitzbank und ein zusätzlicher Einzelsitz in zweiter Reihe schaffen Platz für bis zu sechs Personen.

EIN FREUND DER FAMILIE

» Bis zu sechs Personen finden im neuen, sechs Meter langen Clever Family Platz. Möglich machen das eine drehbare Doppelsitzbank im Fahrerhaus und der aufpreispflichtige Dreipunkt-begurtete Zusatzsitz mit klappbarer Fußstütze im Einstieg an der Schiebetür. Die Schlafplätze teilen sich auf zwei Stockbetten im Heck, das manuell absenkbare Längshubbett vorn und die optionale Bettumbau-Möglichkeit für die Sitzgruppe auf.

Komplettiert wird der Ausbau durch das bereits bekannte Schwenkbad, den neuen, serienmäßigen 145-Liter-Kühlschrank direkt neben dem Küchenblock sowie zahlreiche Verstaumöglichkeiten wie einen großen Kleiderschrank zwischen dem Bad und den Heck-Stockbetten. Der Preis für das neue Familienfahrzeug, das den Maxi Kids ersetzt, startet bei 40 990 Euro.

Soll statt dem Citroën Jumper lieber der Fiat Ducato als Basis dienen, werden mindestens 43 990 Euro fällig.

Alle weiteren Baureihen wertet der Hersteller für die neue Saison unter anderem mit einem neuen Anzeigepanel, einem stärkeren Ladegerät und einem hochwertigeren Wasserhahn in der Küche auf. Die Preise sollen unverändert bleiben, allerdings sind ein lackierter Frontstoßfänger und die Steckdosen über der Sitzgruppe nicht mehr serienmäßig. ***tge***

CLEVER VANS
Modelle: 11
Basis: Fiat Ducato, Citroën Jumper,
ab 37 990 Euro



Das Hubbett über der Sitzgruppe wird über eine Leiter geentert.



Das gut ausgestattete Bad nutzt die kleine Grundfläche ideal aus.

PÖSSL/GLOBECAR

Modelle: 19
Basis: Fiat Ducato, Citroën Jumper,
ab 36 599 Euro



Der Summit 600 Plus ist der neueste Wurf von Pössl. Preis und Detaillösungen sind verlockend.



Um an den Kleiderschrank zu kommen, muss man erst die Matratze wegräumen.



Der Küchen-Drehschrank bietet viel Stauraum auf wenig Fläche.



Im Pössl-Bestseller 2Win wurde die Truma Combi nach vorne unter die Sitzgruppe verlegt.

GIPFELSTÜRMER

» Das jüngste Baby aus dem Hause Pössl ist der Summit 600 Plus. Auf seinen sechs Metern Länge findet sich der beliebte Ducato-Grundriss mit Querbett im Heck. Doch sollte man sich von der klassischen Anordnung der Einrichtung nicht täuschen lassen: Der Summit 600 Plus hat einige clevere Detaillösungen, die ihn aus der Masse herausheben und seinen Anspruch, das Spitzenmodell von Pössl zu werden, unterstreichen.

Eine dieser Besonderheiten ist zum Beispiel der versenkbare Kleiderschrank unter dem Bett: Die Kleiderstange hebt sich gasfederunterstützt von selbst nach oben. Die Schrankhöhe wird zwar vom Bettniveau limitiert, dafür finden sich an anderen Stellen noch weitere, teils recht voluminöse Hängeschränke. Noch so ein Ding ist der raffinierte Drehschrank in der Küche, der auch hohe Flaschen aufnimmt. Trotz vieler Verbesserungen ist der Summit 600 Plus dabei 4000 Euro günstiger als sein Vorgänger. Der Einstiegspreis liegt bei 39 000 Euro – nur 200 Euro mehr, als der leere Kastenwagen bei Citroën kosten würde.

Weitere Neuheiten von Pössl und der baugleichen Schwestermarke Globecar betreffen vor allem aufgefrischte Wohnwelten und Detailverbesserungen. So wurde bei einigen Modellen die Truma Combi-Heizung für eine bessere Wärmeverteilung in die Sitzgruppe umgesetzt. ***ama***

Einsteigerbusse mit Schick

ROADCAR

Modelle: 3
Basis: Fiat Ducato,
ab 32 999 Euro

Ausgebaute Kastenwagen zu einem hochattraktiven Einstiegspreis sind der Markenkern von Roadcar, einem Gemeinschaftsprojekt von Pössl und Capron. In der nunmehr dritten Saison werden wieder drei unterschiedliche Modelle angeboten. Der kürzeste ist der R 540 mit seinen 5,41 Meter, etwas mehr Länge bietet der R 600 (6 Meter), während der R 640 mit 6,36 Meter das obere Ende der Roadcar-Modellpalette markiert. Beim Einstiegspreis, aber selbst mit der höchsten Motorisierung von 150 PS bleiben sie noch unter der magischen 40 000-Euro-Grenze. Im Vergleich zur vergangenen Saison sorgt beim 540er und 600er nun eine Matratze mit integriertem Lattenrost für deutlich mehr Komfort. Hier hat der Hersteller auf Kundenfeedback reagiert und diesen Wunsch in die Serienproduktion übertragen. Auch bei den Dachschrankklappen legt Roadcar nach und integriert einen geräuscharmen Softeinzug. Den Hecktürfenstern spendiert Roadcar neue Rollos. Ausstattungsdetails wie die leicht erreichbare Elektrozentrale, die kompakte Heizungs-Boiler-Kombination und den praktischen Abwasserablasshahn an der Sitzgruppe nehmen die Roadcar-Modelle mit in die neue Saison. ***ama***





Mehr Schlafkomfort dank integriertem Lattenrost (links), die Dachschränke erhalten Softeinzüge.



ADRIA
Modelle: 19
Basis: Fiat Ducato, Citroën Jumper, Renault Trafic,
ab 36 999 Euro

Die Farbe Batic-Orange-Metallic passt gut zum jetzt dezenteren Außendekor des Adria Twin.



Das Querbett-Modell Twin 600 SP – ein Klassiker, hier in der Plus-Ausstattung.



Durch eine neue Hecktürverkleidung wird der Bettbereich wohnlicher.

MIT BREITER BRUST

» Die slowenische Marke Adria ist im Campingbussegment breit aufgestellt. Neben dem kompakten Active ist es vor allem die Twin-Baureihe, die sämtliche Bedürfnisse erfüllen soll. Sie teilt sich ab sofort in drei Linien: Für preisbewusste Käufer steht der Twin C (Axess) bereit, der auf dem Citroën Jumper basiert. Darüber angesiedelt sind der Twin (Plus) und der Twin T (Premium) auf dem Fiat Ducato.

Letzterer lehnt sich an die bisherige Titan-Ausstattung an, die mit dunklen Farben für Schrankprofile sowie Tisch- und Küchenkanten moderne Akzente setzt. Das CPL-Möbelfurnier soll für Kratzfestigkeit sorgen. Wer ein wenig Luxus im Campingbus schätzt, wird sich zudem über die Option einer Warmwasserheizung für einige Modelle freuen.

Überarbeitet hat Adria außerdem viele Waschräume. Die Duschen wurden größer, wobei man in manchen Grundrissen dennoch wieder auf den klassischen Toilettenraum mit fester Tür setzt. Wo das nicht der Fall ist, erweitert sich der Raum vor der Küche durch die flexiblen Duschkabinen. Im neuen Kompfortmodell 640 SPX kombiniert Adria das Bad sogar mit einer separat stehenden Dusche gegenüber und einem 1,50 Meter breiten Querbett. Außerdem ist ein großer 115-Liter-Kompressorkühlschrank an Bord.

Das neue Modell Twin 640 SL setzt auf das klassische Seitenbad, somit bleibt der Durchgang zu den Einzelbetten frei. Auch beim Außendekor setzt Adria mit neuen grafischen Elementen Akzente. ***ama***



Zwei Campingbus-Modelle hat Sun Living im Programm.



Unter den Einzelbetten des V 65 SL befindet sich ein Schubfach.

Die neue V-Serie

Die Campingbusse von Sun Living wurden zur Saison 2018 umbenannt und heißen nun V-Serie. Erhältlich sind zwei Grundrisse mit 6 und 6,4 Meter Länge, die Platz für zwei oder bis zu vier Personen bieten. Die Basis bildet der Fiat Ducato mit Euro-6-Motor, wahlweise mit 115, 130 oder 150 PS. Bei der Farbe hat man die Wahl zwischen Weiß und Silber. Der Einstiegspreis liegt bei 36 700 Euro, Sun Living positioniert sich damit klar im Einsteigersegment. Neben dem neuen Namen hat sich auch was im Innenraum getan. Hier setzt Sun Living auf viel Stauraum und sinnvoll positionierte Schränke. Der 90-Liter-Kühlschrank ist rückenschonend in Griffhöhe untergebracht, darunter befindet sich der Kleiderschrank. Optional kann beim längeren Modell V 65 SL noch ein Einhängebett für Kinder mitbestellt werden. ***ama***

SUN LIVING
Modelle: 2
Basis: Fiat Ducato,
ab 36 699 Euro

Von wegen Brexit

Die traditionsreiche englische Marke Lunar will sich – entgegen dem politischen Trend – nicht von Europa entfernen, sondern vielmehr auf dem deutschen Freizeitfahrzeug-Markt Fuß fassen. Aus diesem Grund hat Lunar den Hersteller Wellhouse Leisure übernommen, der für seinen Ausbau des Ford Transit Custom nach California-Muster bekannt ist. Der Wellhouse Ford Terrier soll erstmals auf dem Caravan-Salon Düsseldorf Ende August offiziell vorgestellt werden. Er basiert auf dem Ford Transit Custom Trend mit Euro-6-Motor und 130 PS, ein Automatikgetriebe ist auf Wunsch erhältlich.
Der Terrier bietet fünf Sitzplätze mit Dreipunktgurt, ein Aufstelldach von SCA sowie Küchenzeile und Kleiderschrank von Tecnoform. Mit seinen knapp fünf Meter Länge und zwei Meter Höhe punktet der Terrier auch im Alltag. Die Dreier-Sitzbank lässt sich in den Bodenschienen leicht verschieben, um den Wohnraum zu vergrößern, oder zu einem Doppelbett umbauen. ***ama***

LUNAR
Modelle: 1
Basis: Ford Transit Custom,
ab 54 000 Euro





Der wertige Ausbau des Terrier ist sein Markenzeichen. Bis zu vier Personen finden hier einen Schlafplatz.







Kontraste aus dunklen und hellen Flächen heben den Karmann Dexter 540 Trend aus der Masse der Campingbusse hervor. Sein Grundriss nutzt den Platz gut aus.



Mit Leichtmetallfelgen und dank neuem Dekor sieht der 540 richtig sportlich aus.

KARMANN
Modelle: 16
Basis: Fiat Ducato, Ford Transit,
ab 40 390 Euro

KÜRZER UND GÜNSTIGER

» Nach dem Entfall des Colibri auf Basis des Renault Trafic basiert der kompakteste Karmann auf dem Fiat Ducato mit 5,41 Meter Länge: Neues Einstiegsmodell ist der Dexter 540 Trend für 40 390 Euro. In der kurzen Karosserie steckt ein klassenüblicher Grundriss mit Querbett. Dank hellen Polstern und Möbeln kommt kein Gefühl der Enge auf. Eine Schiebetür und ein Klappwaschbecken erleichtern die Benutzung des schmalen Bads.

Wird es an der Sitzgruppe doch einmal zu eng, kann man den Tisch außen in einer Schiene einhängen. Neuigkeiten gibt es auch vom Dexter 595 mit großem Querbad im Heck zu vermelden. Zum Modelljahr 2018 trägt er sein Hubbett längs unter dem Ducato-Superhochdach. Das kommt den Platzverhältnissen und der Flexibilität zugute: Das Bett lässt sich elektrisch in drei Stufen absenken. So ist ein niedriger Einstieg möglich, aber auch das Schlafen zu viert in zwei Etagen. Eine weitere Dexter-Neuheit betrifft die Fahrzeugtechnik: Das einzige Modell auf Ford Transit kann künftig auch mit Allrad geliefert werden.

An der Davis-Baureihe ändert sich zum Saisonwechsel nichts Wesentliches. Trotz des neuen Dexter 540 bleibt der Davis 540 im Angebot. ***uk***



Das Dach des Cap Fun hebt sich auch am Fußende des Betts weit nach oben.

DREAMER
Modelle: 10
Basis: Fiat Ducato, Ford Transit Custom,
ab 40 400 Euro



Dank vollwertiger Dinette ist das Drehen der vorderen Sitze nicht nötig.



Der seitliche Hocker verbirgt einen erweiterbaren Stauraum.

FÜR ALLTAG UND FREIZEIT

» Der Campingbusspezialist aus der Rapido-Gruppe rückt den Ford Transit Custom in den Mittelpunkt. Auf dem Modell mit langem Radstand basiert der Dreamer Cap Fun. Spannend erscheint er schon deshalb, weil sein Grundriss in dieser Form einmalig ist. Mit einer Höhe von 2,01 Metern zählt der Cap Fun noch zu den alltagstauglichen Bussen, hat aber andererseits Platz für eine große Sitzgruppe, die sich zum Bett umbauen lässt. Die Liegefläche misst 1,90 x 1,30 Meter. Ungewöhnliche Offenheit zeigt der Cap Fun am Heck. Der gesamte hintere Bereich ist ebenso als Durchgang – beispielsweise zu einem Zeltanbau – verwendbar wie als flexibler Stauraum. Über den seitlichen Hocker gelingt der Aufstieg zum 1,90 x 1,20 großen Bett. Die dünne Matratze liegt allerdings direkt auf einer Sperrholzplatte – ein Zugeständnis an den attraktiven Grundpreis von 40 400 Euro inklusive Klimaanlage und 130-PS-Motor.

Im Cap Coast, der ab 45 100 Euro zu haben ist, realisierte Dreamer auf dem kurzen Radstand des Transit Custom einen Grundriss, den man vom California kennt, der aber mit bis zu sechs Einzelsitzen bestückt werden kann. Nicht ganz zufällig besteht hier eine Ähnlichkeit zum neuen Westfalia Kepler Six – beide Modelle stammen schließlich aus der gleichen Unternehmensgruppe.

Neuzugang bei den Modellen auf Fiat: der Select D50 mit sechs Meter Länge. Seine Besonderheit ist das fast zwei mal zwei Meter große Heckbett, das als Liegewiese genutzt oder ganz sowie teilweise zur Erweiterung des Laderaums entfernt werden kann. Für alle Fun-Modelle auf Fiat lassen sich Möbel mit orange- oder türkisfarbenen Akzenten bestellen. ***uk***

AUTOMOBILER LOOK

PILOTE
Modelle: 4
Basis: Fiat Ducato,
ab 42 700 Euro


Mit schwarzen Dekoren und Anbauteilen liegen die Foxy Van im Trend.

» Die Busbaureihe Foxy Van steht bei Pilote 2018 mehr denn je im Mittelpunkt. Für einen Aufpreis von knapp 1400 Euro erhält man die neue Premium-Ausstattung. Sie besteht in erster Linie aus eigenständigen Möbeln mit oder ohne Holzdekor, einer textilen Dachverkleidung und Sitzpolstern im Pkw-Look. Bei den Grundrissen gewährt Pilote hohe Flexibilität. So kann man sich unabhängig vom jeweiligen Modell zwischen Absorber- und Kompressorkühlschränken in unterschiedlich hohen Ausführungen entscheiden.


Für alle Foxy Van ist ein Aufstelldach lieferbar, das zwei zusätzliche Schlafplätze mitbringt.


Die Premium-Möbel sind auch ohne Holzdekor zu haben, was den automobilen Charakter verstärkt.

Im neuen Foxy Van V 630 JX hat Pilote mehr Platz für die Dusche geschaffen: Das Waschbecken kann zur Seite geklappt und die Toilette zurückgeschoben werden. Zum Frühjahr ergänzt außerdem ein ganz neuer Grundriss das Angebot. Der lange V 630 L hat ein breites Querbett und eine besonders große Sitzgruppe. Sie besteht aus einem L-Sofa und einem zusätzlichen Seitensitz. ***uk***

Modulares Multitalent

TERRACAMPER
Modelle: 4
Basis: VW T6, Mercedes Vito,
ab 46 900 Euro

Als Terock 2.0 bezeichnet Terracamper die Neuauflage seines VW-T6-Ausbaus für Fernreisende. Dafür entwickelte man eigens ein besonders robustes Aufstelldach aus Aluminium. Insgesamt bringt es der neue Terock auf eine Höhe von 2,20 Meter und passt noch in einen Container, was für die Verschiffung bei Fernreisen eine Rolle spielt. Weiterer Vorteil: In geschlossenem Zustand kann das Bettzeug auf der 2,00 x 1,20 Meter großen Liegefläche liegen bleiben. Eine Neuerung im modularen Ausbau ist die nach außen ragende Bettverlängerung. Sie wird in einer der Flügeltüren montiert und erweitert die Liegefläche auf eine Größe von 2,00 x 1,00 Meter. Auf Wunsch hat der serienmäßig als Dreisitzer ausgelegte Terock jetzt auch eine zweite Schiebetür. ***uk***


Der neue Farbton Viperngrün steht dem Terock hervorragend.


Im Heck befindet sich eine Bettverlängerung nach außen.

SPACECAMPER
Modelle: 4
Basis: VW T6,
ab 47 516 Euro


Durch die Schiebetür auf der Fahrerseite erreicht man die Spüle.

Durchgehend geöffnet

Der Light Open von Spacecamper kommt ohne einen Küchenblock aus, bietet aber dennoch alle Funktionen, die bei der Zubereitung von Mahlzeiten wichtig sind. Eine Kühlbox steht verschiebbar zwischen den Fahrerhaussitzen, der Kocher ist im ausklappbaren Tisch untergebracht und eine kleine Spüle hat neben der Sitzbank Platz. Auf diese Weise gewinnt die Nutzbarkeit im Alltag: Die dreisitzige Bank lässt sich über Schiebetüren auf beiden Seiten erreichen. Weil auch weiter hinten keine breite Möbelzeile vorgesehen ist, hat der Light Open eine 1,55 Meter breite Liegefläche im Untergeschoss und einen großen Laderaum im Heck. ***uk***


Kocher und Kühlbox sind in der Wagenmitte untergebracht.



KNAUS

Modelle: 13
Basis: Fiat Ducato, VW Crafter,
ab 41 770 Euro

Knaus Box-Star Street 600: Aufgefrischter Klassiker unter den Box-Star-Modellen mit Querbett und festem Seitenbad für 45 790 Euro.

BASIS-ERWEITERUNG

» Der neue VW Crafter weist die Richtung auf dem Transportermarkt und Knaus schickt sich an, den Schwung dieser modernen Ausbaubasis auch für sich zu nutzen. Die weiß-rote Saint-and-Sinner-Studie auf Crafter-Basis hat auf der Messe CMT bereits für viel Furore gesorgt. Nun folgt zum Caravan-Salon die „zivile“ Variante. Wie bei der Studie sollen auch in der Serie elegante Anbauteile aus Kunststoff die Nachteile der etwas schmalen Crafter-Karosserie im Wohnbetrieb kompensieren.

Starten wird die Box-Drive genannte neue Baureihe mit einem Sechs-Meter-Querbett-Modell mit variablem Raumbad in der Mitte. Außerdem soll auch noch ein zweites, längeres Modell debütieren mit Einzelbetten im Heck und Kleiderschrank in Augenhöhe. ***bar***



Überarbeitete 2Be-Variante der Modelle Road und Lifetime.



Knaus Box-Drive: Auf dem neuen VW Crafter entsteht eine neue Campingbus-Reihe.





Cara-Bus 601 DQ: Neues Familienmodell mit Fiat-Superhochdach und Hubbett.

WEINSBERG

Modelle: 9
Basis: Fiat Ducato,
ab 33 990 Euro

NEUER KOMPROMISS

» Vier feste Schlafplätze bietet Weinsberg bereits im Cara-Bus 601 K mit zwei Doppelbetten übereinander. Die Bewegungsfreiheit im Heck und auch der Stauraum sind für eine Familie aber schon ziemlich knapp.

Viel großzügiger gibt sich da im Vergleich der 601 MQH mit GfK-Hochdach – dessen Gesamthöhe und Preis aber schon mal ein paar Schweißperlen auf die Väterstirn treiben können. Ziemlich genau dazwischen siedelt Weinsberg nun den neuen 601 DQ an. Mit dem höchsten Fiat-Blechhochdach (2,82 m) und einem Preis von 42 990 Euro gibt er sich jeweils moderat.

Das Hubbett schmiegt sich tagsüber platzsparend an die Decke und wird am Abend mit zwei, drei Handgriffen einsatzbereit für die Kinder. Die Eltern können parallel die Sitzgruppe darunter noch nutzen und später ihr Schlafzimmer im Heck beziehen – das sollte für Familien passen. ***bar***



Auch wenn die Kinder schon im Hubbett schlafen, können die Eltern in der Sitzgruppe noch gemütlich den Abend verbringen.



Das neue Kompaktbad mit Klappwaschbecken ermöglicht ein breiteres Heckbett mit großen Hängeschränken darüber.



ROLLER TEAM
Modelle: 7
Basis: Fiat Ducato, ab 35 160 Euro

Livingstone 4: Auf den ersten Blick ein klassischer Querbett-Ausbau des Sechs-Meter-Ducato – auf den zweiten mit interessanten Besonderheiten.

FRISCH ABGESCHMECKT

» Noch ein Querbett-Modell im Sechs-Meter-Ducato lockt keinen mehr hinter dem Ofen hervor – denkste. Denn der neue Livingstone 4 eröffnet – durch kleine Veränderungen an der Raumaufteilung – interessante Möglichkeiten.

Grundlage ist das neue Kompaktbad, das durch ein Klappwaschbecken Platz spart, der für andere Bereiche genutzt werden kann. Im Heck entsteht so ein Bett mit durchgängig relativ großzügiger Breite. Auch der Stauraum profitiert davon. Große Hängeschränke besonders über dem Fußende verwahren reichlich Kleidung und unter der Liegefläche kann einiges an Sperrgut eingelagert werden.

Der Livingstone 4 macht sich aber auch bei Hobbyköchen beliebt, denn er verwöhnt mit einem großen 120-Liter-Kühlschrank in Augenhöhe. Die Sitzgruppe des ab 37 960 Euro erhältlichen 4er unterscheidet sich dagegen nicht vom bekannten Querbettmodell Livingstone 2.

Der 6,36 Meter lange Einzelbetten-Grundriss Livingstone Duo ist vor allem wegen seines besonders bequemen Bettzugangs beliebt. Weniger gut geeignet war er bislang für den Transport von Sperrigem. Das ändert sich nun: Mehrere Zwischenböden und Schränke lassen sich entfernen, die Lattenroste hochklappen. Verschiedene Bett-Transport-Konstellationen sind so möglich. ***bar***



Die Küche des neuen Modells lockt mit großem Kühlschrank.



Die Malibu Vans haben sich als schicke und komfortable Ducato-Ausbauten etabliert.

Weiter verfeinert

Das gewisse Etwas soll die Busse der Carthago-Tochtermarke von der Flut der übrigen Ducato-Ausbauten abheben. Von dem besonders wohnlichen und gemütlichen Interieur gibt es nun – neben dem warmtonigen Seriendekor – auch noch die hellere Variante „Charming“ oder mit Bicolor-Möbeln als „Delight“. Sie sind mit zwölf Polsterbezügen kombinierbar in Stoff, Kunst- oder Echtleder.
Weitere Verbesserungen erhielt die Bordtechnik durch neue USB-Ladebuchsen, eine optimierte Lampenschaltung und ein überarbeitetes Kontrollbord. ***bar***

MALIBU
Modelle: 6
Basis: Fiat Ducato, ab 44 990 Euro

Master-Bus – jetzt für vier

AHORN
Modelle: 1
Basis: Renault Master, ab 36 310 Euro

Ahorn setzt voll auf den Renault Master als Basis für seine aufgebauten Reisemobile, aber auch für den einzigen Campingbus im Programm. Das schlicht Van 1 genannte Modell debütierte zur laufenden Saison und wurde aktuell nochmal optimiert und erhält eine interessante Ausstattungsoption. Um den typischen Querbett-Grundriss auch für vier Personen tauglich zu machen, gibt es nun gegen Aufpreis im Heck ein zweites Doppelbett obendrüber. Anders als bei vielen Konkurrenzmodellen handelt es sich dabei aber um ein elektrisch bedienbares Hubbett. Bei Nichtgebrauch verkrümelt es sich einfach an die Decke, ohne die Kopffreiheit im Hauptbett nennenswert einzuschränken. Und auf Kommando senkt es sich auf die gewünschte Einsatzhöhe herab. 990 Euro wird diese Option kosten. Der Ausbau des 6,20 Meter langen Renault Master mit Superhochdach ist in modernem Stil gehalten mit weißen Möbelkorpussen und Klappen in Holzdekor. 130-PS-Motor und 3,5-t-Chassis sind für 36 310 Euro bereits Serie. ***bar***



Ganz neue Option: Platz für vier Dank elektrischem Hubbett.



Van 1: Wie alle Ahorn basiert der einzige Campingbus im Angebot auf dem Renault Master.

Hymer-Car Grand Canyon S

Als einziger **MERCEDES-SPRINTER-AUSBAU** sticht der Grand Canyon S aus dem Modellprogramm der Marke Hymer-Car heraus. Was kann das deutlich teurere S-Modell besser als sein Fiat-Ducato-Pendant?

Wenn der Bus sanft über Fahrbahnstöße gleitet und die Siebengang-Automatik an Steigungen fast unmerklich zurückschaltet, wird der Fahrer dezent daran erinnert, warum er mindestens 8500 Euro mehr bezahlt hat: für das „S“ nämlich, das für die Sprinter-Basis steht und ihn vom „normalen“ Grand Canyon abhebt, der sich als Ausbau des Fiat Ducato längst bewährt hat.

Neben dem Prestigegewinn durch den Stern am Bug sind es vor allem Komfortvorteile, die das Fahrwerk, aber auch das Cockpit – speziell bei Großgewachsenen –, für sich verbuchen kann. Außerdem lockt die nahezu endlose Aufpreisliste mit Sicherheits- und Komfortextras, die zu einem Gutteil beim italienischen Konkurrenten erst gar nicht zur Auswahl stehen. Damit enteilt der Preis aber auch ganz schnell in eine eigene Liga.

Bezogen auf die eher rare Konkurrenz der ausgebauten Mercedes Sprinter, gehört der neue Grand Canyon S mit rund 57 000 Euro Grundpreis aber sogar zu den günstigen Angeboten des Marktes.

Und was bekommt man dafür? Die Sitzgruppe erfreut große Camper, denn das typische Dachkastenstaufach über dem Ducato-Fahrerhaus fehlt beim Sprinter, und so wird manche Beule beim Wechsel zwischen



GURTE/SCHLAFPLÄTZE	ZUL. GESAMTGEWICHT	LÄNGE/BREITE/HÖHE	GRUNDPREIS AB
4/2	3500 kg	5,93/2,03/2,85 m	56 990 Euro

Fotos: Christian Hass



Das hoch ausgeschnittene Fahrerhaus schafft ein großzügiges Raumgefühl. Ein Dachstaufach gibt es aber nicht.



Gut zugänglich und 90 Liter groß ist der Kompressorkühlschrank.



Der flexible Tisch lässt sich erweitern oder an die Wand klappen.



Viel Stauraum bieten die vier großen Schubladen. Eine Arbeitsplattenverlängerung gibt es zum Einhängen.

Cockpit und Ausbau vermieden. Natürlich kommt dies auch dem Raumgefühl an der Sitzgruppe zugute.

Der Tisch kann während der Fahrt senkrecht an die Wand geklappt werden. Das ist sehr praktisch. Beim Ab- und Aufbauen kommt er aber mit dem Sitzpolster ins Gehege – nicht nur hier zeigt der Vorserien-Testwagen noch Abstimmungsbedarf. Die Tischfläche lässt sich durch Aufklappen zudem flugs verdoppeln, so dass auch der Beifahrersitz zum Essplatz wird. Der beinlose, nur an der Wand abgestützte Tisch gewährt zwar üppige Fußfreiheit, am Tischende stützt man sich aber besser nicht auf, um die Aufhängung nicht zu überfordern.

Bank und Fahrerhaussitze sind bequem und können optional mit Lederbezügen veredelt werden. Zum Drehen des Fahrersessels muss allerdings die Tür geöffnet werden. Die Seitenwand neben der Bank ist angenehm mit schaumkaschiertem Stoff bezogen. Offene Ablagen sind in der Sitzgruppe jedoch Mangelware. Es bleiben nur die zwei Mercedes-Ablagen über der Windschutzscheibe dafür.

Typisch Hymer-Car sind die hübschen, blaue Flecken vermeidenden runden Eckprofile an den Möbelzeilen. Neuerdings ist darin eine Schiene integriert, in der Zubehör eingehängt werden kann. Das sind zum einen Haken für Küchentücher und Topflappen, zum anderen eine Verlängerungsplatte für die Küchenzeile im Einstiegsbereich.

Die ist auch sehr willkommen, denn Arbeitsfläche gibt es sonst nur auf den gläsernen Abdeckplatten von Kocher und Spüle. Ersterer hat immerhin eine Elektro-Zündung, die Bedienknöpfe sind jedoch sehr nahe an der linken Flamme platziert. Das Spülbecken ist tief, die Armatur zeigt sich jedoch von eher schlichter Machart. Drei große Schubladen – die oberste mit einer separaten Besteckschublade integriert – machen den Platz im Küchenblock sehr gut nutzbar.



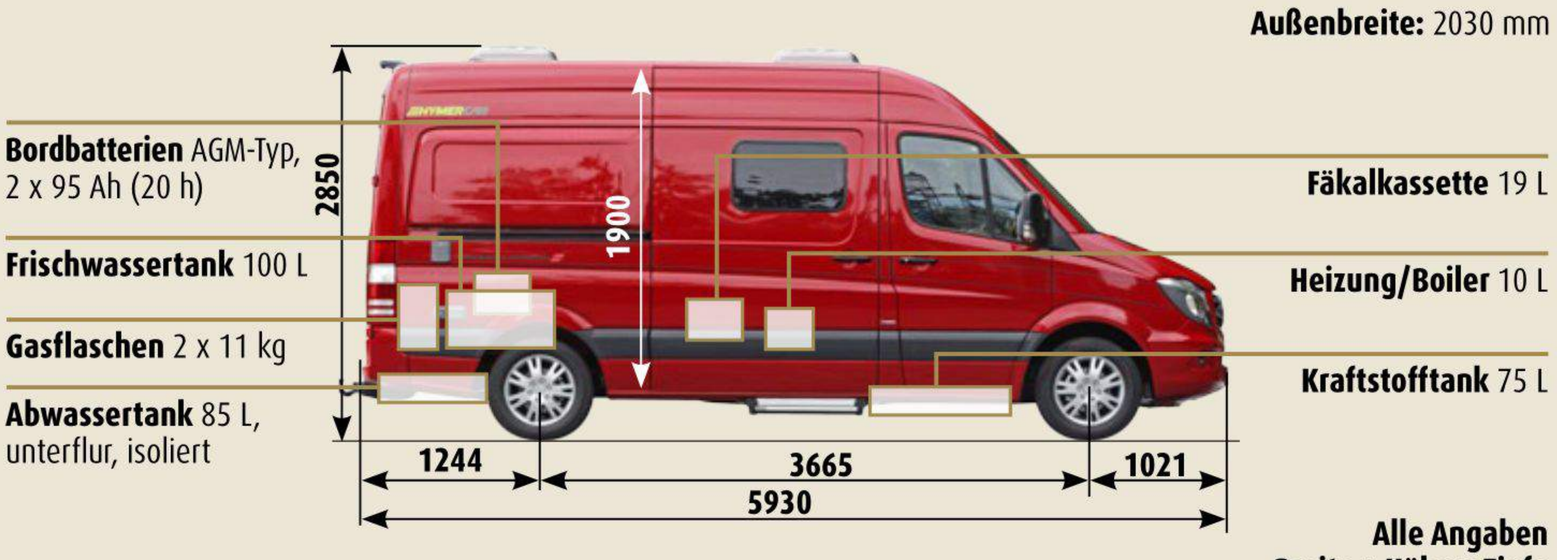
Die schnittig geformten Karosserieerweiterungen sind für die Liegelänge nötig. Für eine elegante Optik sind die planen Rahmenfenster zuständig.

Auch die beiden Hängeschränke und ein Unterschrank tragen zum positiven Stauraumeindruck bei.

Auftrumpfen kann die Grand-Canyon-S-Kombüse zudem mit ihrem stattlichen 90 Liter fassenden Kompressorkühlschrank, der etwas erhöht zwischen Küche und Heckbett eingebaut ist. Er wirkt wie ein Raumteiler, ohne die Sichtachse komplett zu beschneiden. Obendrauf ergibt sich so außerdem eine sehr praktische Abstellfläche.

Gegenüber führt eine stabile Tür ins kompakte Bad. Das bereits markentypische, große und recht solide ausgeführt Klappwaschbecken hilft beim Haushalten mit dem begrenzten Platz. Dank seiner Anordnung über der Banktoi- »

ABMESSUNGEN UND AUFBAU



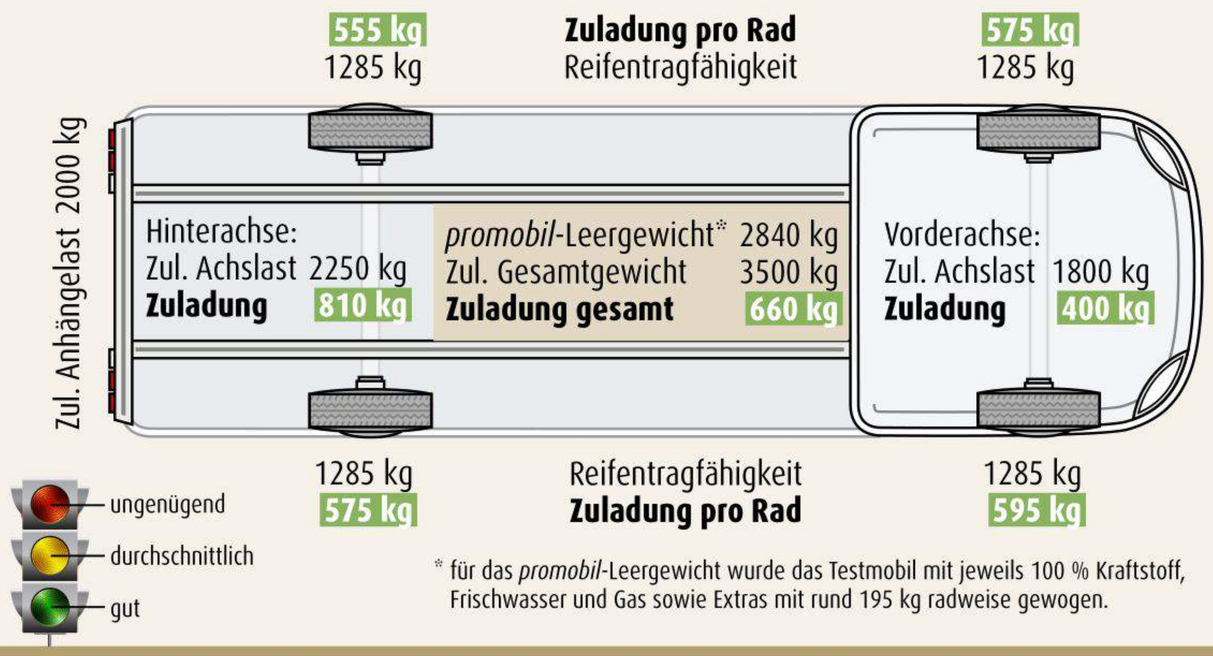
DATEN UND MESSWERTE

Auf- und Ausbau
Stahlblech-Karosserie mit Blechhochdach, außen Stahl, innen foliertes Sperrholz/stoffbezogene Formteile, Isoliermaterial Wand/Dach PU-Schaum (Boden: nur Holzplatte), Isolierstärke Wand/Dach/Boden 20/23/– mm, kein Doppelboden, 5 Kunststoff-Isolierfenster mit Alu-Rahmen, 1 Dachhaube, 2 Panorama-Dachfenster.

Bordtechnik
Gas-Gebläseheizung/Boiler Truma Combi 4, 5 Ausströmer (2 x Sitzgruppe, Sanitärraum, Heckbett, Heckstauraum), Wasseranlage: Frisch-/Abwasserschläuche, Tauchpumpe.

Basisfahrzeug
Mercedes Sprinter 316 CDI, Kastenwagen, Heckantrieb, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2143 cm³, Leistung 120 kW/163 PS bei 3800/min, Drehmoment 360 Nm bei 1400/min, Siebengang-Automatikgetriebe.

Fahrleistungen
Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 6,2/11,7/17,3 s; Elastizität 60–80/100 km/h (4.//5. Gang) 5,2/10,2//8,2/17,3 s, 80–100 km/h (6. Gang) 11,3 s, Testverbr. 10,4 L/100 km.



* für das *promobil*-Leergewicht wurde das Testmobil mit jeweils 100 % Kraftstoff, Frischwasser und Gas sowie Extras mit rund 195 kg radweise gewogen.

BELADUNGSTIPPS Selbst mit der umfangreichen Ausstattung des Testwagens, die rund 200 Kilo auf die Waage bringt, sind die Zuladungsreserven rundum sehr großzügig – zumal für ein reines Zwei-Personen-Mobil. Auch ein Motorroller auf einer Heckbühne ist noch ohne Probleme von der Hinterachse verkraftbar. Eine Auflastung, die technisch möglich wäre, wird darum erst gar nicht angeboten.

PREISE UND AUSSTATTUNG

Grundpreis (Mercedes Sprinter 311 CDI, Motor 84 kW/115 PS) mit TÜV und Zulassungsbescheinigung II	**56 990 Euro**
Testwagenpreis	**77 369 Euro**
143/✘163/190-PS-Motor (0/24 kg)	2290/3290/6990 Euro
✘ Airbags/ESP/Seitenwind-Assistent	Serie/Serie/Serie
✘ 7-Gang-Automatik (76 kg)	2590 Euro

✘ Assistenz-Paket: Brems-, Kollisionsvermeidungs-, Licht- und Fernlicht-, Scheibenwischer-, Spurhalte- und Totwinkel-Assistent (0 kg) ✔	1440 Euro
S-Komfort-Paket: 18"-Räder, Lederlenkrad, Sitzheizung, el. Schiebetür, Naviceiver, Rückfahrkamera, 2. Bordbatterie, Alarmanlage, Truma C6 u. a. (52 kg) ✔	8955 Euro

✘ im Testwagen enthalten; ✔ empfehlenswert



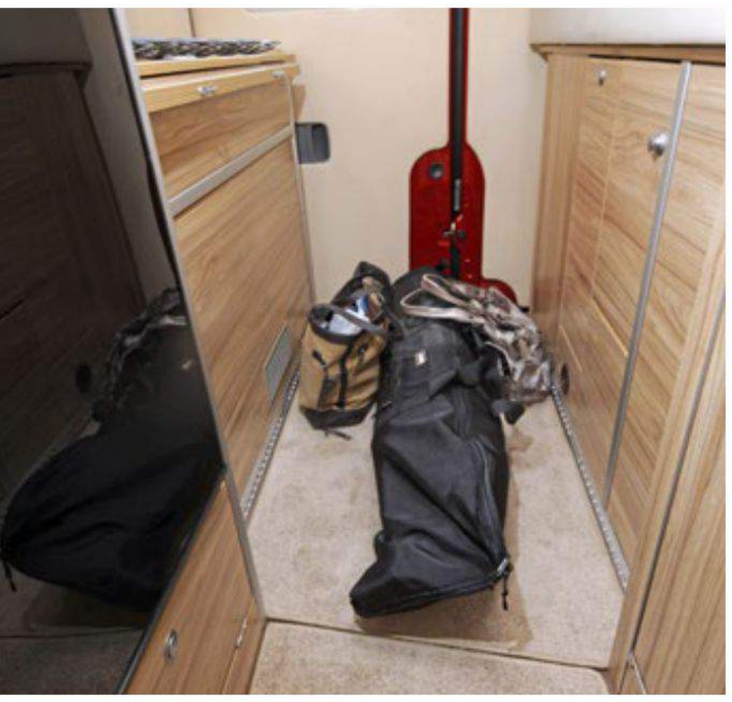
Der Wassertank und zwei Staufächer finden sich rechts im Heck.

lette bleibt davor einiges an Bewegungsfreiheit – allerdings nicht in puncto Stehhöhe. Die ist schon für normal große Personen knapp und auch die schlichte Dachhaube ist dabei eher kontraproduktiv. Einzig das Herausnehmen des optionalen Bodenbretts, das die Duschwanne schützt, bringt noch zwei Zentimeter.

Das gilt natürlich auch beim Duschen. Wobei der schlichte Vorhang, der lediglich Toilette und Waschbecken ein wenig schützt, die restliche Einrichtung aber mitduschen lässt, das Ganze zu einem zweifelhaften Vergnügen mit Nacharbeit macht. Positiv heben sich dagegen das Fenster zum Lüften, der Spiegelschrank mit Steckdose und die drei Trockenstangen für feuchte Textilien hervor.

Für den Aufstieg ins Heckbett muss ein separat beigelegter Trittschemel aufgestellt werden – da haben sich Mitbewerber schon geschicktere Lösungen ausgedacht. Ist das Bett aber erst geentert, verwöhnt es mit dicker, hochwertiger Matratze auf Tellerfedern und kuschelig verkleideten Wänden und Hecktüren.

Links erreicht das Bett seine Maximalbreite von 1,34 Meter, dennoch fällt die Wahl der Liegerichtung schwer. Zwar gibt es rechts und links helle und sogar dimmbare LED-Lichtbänder, aber die Lichtschalter – auch für das praktische Nachtlicht – finden sich



Ist das Bett zur Seite geräumt, entsteht Platz für sperriges Gepäck.



Kleiderschrank und Staufach sind unter dem Bett verborgen.

WOHNEN	**3,1**		
	Betten	30 %	3,2
	Sitzgruppe	20 %	3,3
	Küche	20 %	3,4
	Sanitärraum	20 %	2,4
	Möbelbau	10 %	3,3
BELADEN	**3,7**		
	Stauräume	50 %	2,7
	Zuladung	50 %	4,6
TECHNIK	**3,5**		
	Aufbau	20 %	3,8
	Sicherheit	20 %	3,9
	Bordtechnik	20 %	3,4
	Verarbeitung	20 %	3,5
	Beleuchtung	10 %	3,0
	Wintertauglichkeit	10 %	3,2
FAHREN	**3,9**		
	Fahrsicherheit	25 %	4,4
	Fahrkomfort	25 %	4,1
	Fahrverhalten	25 %	3,6
	Fahrleistung	25 %	3,5
PREIS & SERVICE	**3,0**		
	Preis/Leistung	80 %	2,8
	Garantie	10 %	3,0
	Servicenetz	10 %	4,7

FAZIT *Der Sprinter-Campingbus überzeugt mit den Komfortvorzügen der Mercedes-Basis. Allerdings bringt die nicht nur Vorteile – sie ist enger und spürbar teurer als das Fiat-Pendant. Der Ausbau ist bewährt solide und verbindet geschickt Funktionalität und Designanspruch.*



Jürgen Bartosch

nur rechts. Das gilt auch für die Ablagefläche auf dem Kühlschrank mit Steckdosen an der Wand, die sich zum nächtlichen Aufladen des Smartphones geradezu anbietet.

Um Sperriges zu verladen, lassen sich die Matratzenstücke zur Seite stapeln und der mittlere Bettrostteil nach oben klappen und fixieren. Gesichert wird das Gepäck mit zwei soliden, serienmäßigen Zurrschienen, die an der Basis der Möbelzeilen rechts und links eingearbeitet sind. Eine Gepäckraumabtrennung zum Wohnbereich gibt es dagegen nur gegen Aufpreis.

In den Möbelzeilen sind neben Gaskasten, Frischwassertank, Bordbatterie und Ladegerät auch noch kleinere Staufächer verborgen – und der Kleiderschrank. Um an ihn dranzukommen, muss man sich unter das Bett bücken – wenigstens eine automatische Beleuchtung sollte hier bei der Kleiderauswahl helfen.

Kleiner Trost: Zwischen Bad und Bett gibt es noch eine offene Hängemöglichkeit für häufig genutzte Jacken. Die Bordtechnik ist rundum solide ausgelegt. Die Truma-Heizung residiert praxisnah in der Sitztruhe. Der Abwassertank ist serienmäßig isoliert, aber nur als Extra beheizt. In die Karosserie sind elegante Alu-Rahmenfenster eingesetzt. Den Einstieg erleichtert die hohe, optional bequem elektrisch öffnende Schiebetür.

..... ***Jürgen Bartosch***



Kompaktes Bad mit Klappwaschbecken und Vorhang-Duschzelle.



Bequem schlafen auf Tellerfedern und hochwertigen Matratzen.



Kuscheliges Bett. Die komplette Liegelänge von 1,93 Meter ist aber nur in Teilbereichen nutzbar.



In knalligem Rot macht der neue Grand Canyon S auch von hinten eine gute Figur. Die Original-Rückfahrkamera hilft die lackierte Stoßstange zu schonen.

Gut und günstig?

Günstiger geht es nicht: Bei Roadcar und Weinsberg gibt es **CAMPINGBUSSE MIT LÄNGSEINZELBETTEN FÜR UNTER 40 000 EURO.** Ob auch Qualität und Ausstattung stimmen, klärt der Test.

Das Feld der günstigen Campingbusse mit Längseinzelbetten bekommt Zuwachs: Die Knaus-Tochter Weinsberg schickt mit dem neuen Caratour 631 ME ein entsprechendes Modell in das Rennen um die Gunst preisbewusster Kunden. Dort trifft er auf den Roadcar R 640, der seit 2015 auf dem Markt ist und für die aktuelle Saison behutsam überarbeitet wurde. Zu den optischen Änderungen zählen die jetzt weiß beschichteten Hängeschrankklappen und ein dunkleres PVC-Bodendekor. Die Klappen und Schubladen schließen ab sofort einzugsgedämpft und die Verdunkelungsrollos an den Hecktürenfenstern sind in die Innenverkleidung integriert. Von den Neuerungen profitieren alle Modelle der Baureihe. Neben dem kurzen R 540 und dem R 600 – beide mit Querbett – ist der R 640 mit 6,36 Metern das längste Modell im Programm.

Identisch stellt sich Weinsberg auf und bietet den Caratour mit drei grundsätzlich ähnlichen Grundrissen in den drei gleich langen Ducato-Varianten an. Innerhalb des Weinsberg-Programms sortiert sich der Neuling unterhalb des Carabus ein und markiert damit die Einstiegs-Baureihe in das Kastenwagen-Angebot. Die Ausstattung ist reduzierter als beim großen Bruder, ein Hubbett als Option gibt es nicht.

Beim Preis begegnen sich die beiden Testduellanten mit deutlichem Abstand zur 40 000-Euro-Marke auf Augenhöhe. Da stellt sich natürlich die Frage: Welcher Campingbus bietet mehr fürs Geld? □

WB CARATOUR 631 ME Gurt-/Schlafplätze: 4/2–3
Zulässiges Gesamtgewicht: 3500 kg Länge: 6,36 m
ab 37 990 Euro

ROADCAR



Um auch den Beifahrerplatz besser anzubinden, wird der Tisch mit einem Ansteckbrett erweitert. Fach unterm Dach mit Dekorblende.

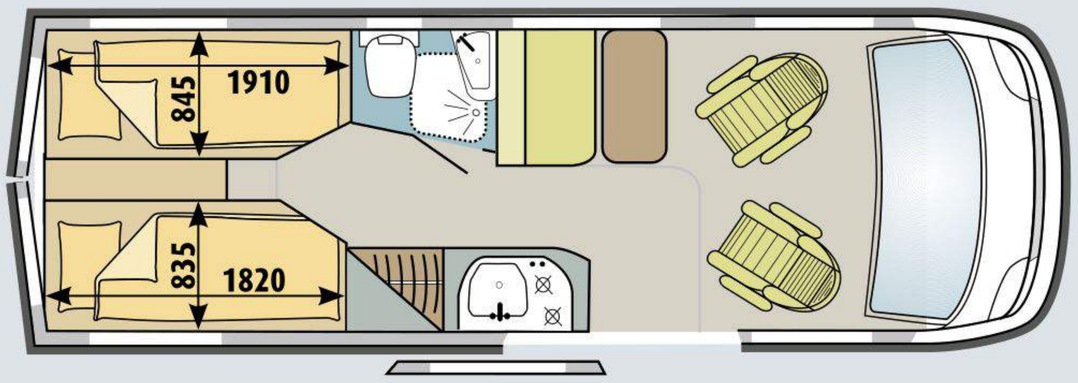


Der raumhohe Kleiderschrank kostet Platz im Sanitärraum. Die Einzelliegen verbindet im Testwagen ein Zusatzpolster zum Doppelbett.

WEINSBERG



Der Mitteltisch steht stabiler, bietet aber keine Erweiterungsfunktion. Für Sitze und Rückbank werden drei Polsterbezüge angeboten.



Größeres Bad, da der Kleiderschrank zwischen Bett und Küche unterkommt. Die Einzelliegen sind ähnlich lang wie beim R 640.

Fotos: Ingolf Pompe



ROADCAR R 640 Gurt-/Schlafplätze: 4/2–3
Zulässiges Gesamtgewicht: 3500 kg Länge: 6,36 m
ab 37 299 Euro

Zäumen wir die Pferde von hinten auf und beginnen mit den Betten. Gegen den beliebteren sechs Meter langen Querbett-Grundriss und für die knapp 40 Zentimeter längere Einzelbetten-Variante entscheidet sich schließlich, wer den Fokus auf gehobeneren Schlafkomfort legt. Trotz der gleichen Betten-Anordnung unterschieden sich die beiden Testkontrahenten überraschend deutlich.

Der R 640 rollt nämlich nicht wie der Caratour mit zwei Einzelliegen im Heck, sondern mit der optionalen Doppelbett-Funktion (Aufpreis: 269 Euro) an. Dank Zusatzauflage und -polster schmelzen die beiden 1,91 beziehungsweise 1,81 Meter langen und 64 Zentimeter breiten Einzelbetten auch an den Fußenden zu einer fast zwei Meter breiten Liegewiese zusammen. Mal auf Kuschelkurs gehen oder als Familie in einem Bett schlafen – das wäre hier prinzipiell möglich. Der Umbau bedingt aber, dass der Einstieg nicht mehr ganz so einfach gelingt. Der Mittelgang vor dem Bett zwischen Küchenblock und Bad ist mit 43 Zentimetern ohnehin sehr schmal, die Trittstufe klein. Punkte lässt das große Bett in diesem Test auch deshalb liegen, weil es nicht unterfedert und nur in der Mitte unterlüftet ist. Hinzu kommt ein Polster-Tetris aus sieben Einzelteilen.

Die Einzelbetten im Weinsberg verbindet wie üblich in der Mitte ein Zusatzpolster. Der Einstieg über die Aussparung zwischen den Fußenden gelingt leichter. Dabei hilft auch die gangbreite Trittstufe. Die Matratzen sind zwar drei Zentimeter dünner als im Roadcar, dafür sind die beiden Einzelliegen jeweils vollflächig von einem Lattenrost unterfedert. In Reichweite der Betten fehlt es aber an offenen Ablagen und Stromquellen. Der Roadcar hat wenigstens noch kleine Fächer fürs Smartphone in der Innenwandverkleidung und in der Küche eine vom Bett erreichbare Steckdose. Eine Abtrennung zum Wohnraum fehlt in beiden Modellen. »

ROADCAR



Küche mit mehr Arbeitsfläche als im Weinsberg. Kühlschrank auch von außen erreichbar.



Sehr schmaler Mittelgang zwischen Küche und Bad. Dessen Tür öffnet nur zur Hälfte.



Zusatzauflage und -polster (Option) schaffen eine fast zwei Meter breite Liegefläche. Einen Lattenrost gibt es aber nicht.



Kalte Füße wärmt ein Heizausströmer im Schlafbereich schnell auf.

Unterschiede zeigen sich auch bei den Sanitärräumen. Das Bad im Roadcar ist spürbar schmaler, was daran liegt, dass zwischen Nasszelle und Sitzgruppe der raumhohe Kleiderschrank unterkommt. Beim Betreten stört, dass die Badtür nicht komplett, sondern nur in einem Winkel von rund 45 Grad öffnet, ehe sie an der Küchenzeile anschlägt. Innen bleibt vor der Toilette wenig Beinfreiheit, in der integrierten Dusche nur ein kleiner Bewegungsradius. Die Ausstattung mit Klappwaschbecken ist einfach, Verstaumöglichkeiten sind aber ausreichend vorhanden. Geduscht wird in beiden Bädern mit der Ausziehbrause am Waschbecken. Die ist nur im Roadcar drehbar und fädelt nach dem Ausziehen leichter wieder ein.

Das Bad im Weinsberg ist zwar auch alles andere als ausufernd, bietet aber mehr Bewegungsfreiheit. Mit der Ablage, die auch das kleine Waschbecken integriert, wirkt die Einrichtung zudem hochwertiger. Ein Toilettenpapierhalter und eine Trocknungsstange fehlen, dafür gibt es einen größeren Spiegel und ein Fenster (Option). Hervorzuheben ist, dass der Duschvorhang auf Hüfthöhe umlaufend von einer eingenähten, elastischen Leiste geführt wird und somit zuverlässig in Position bleibt.

Bei der Gestaltung der Küche gehen die beiden Hersteller

WEINSBERG



Küche mit ausreichend Stauraum, aber einfacher Ausstattung.



Rechts neben der Küche ist der Kühlschrank stehend bequem zu erreichen.



Der Ausschnitt am Fußende und eine zusätzliche Trittstufe erleichtern den Einstieg zu den Einzelbetten.



Die Weinsberg-Matratzen sind drei Zentimeter dünner als die des Roadcar, liegen dafür aber auf Lattenrosten.

ebenfalls verschiedene Wege. Da der Kühlschrank an der Stirnseite seinen Platz hat, wirkt die Roadcar-Küche offener und großzügiger. Herd und Spüle sind wie im Caratour eine Einheit, weshalb die einteilige Glasabdeckung während des Kochens nicht als Ablage dienen kann. Im R 640 steht aber links wie rechts und damit etwas mehr Arbeitsfläche zur Verfügung. Eine klappbare Erweiterung wird in beiden Bussen vermisst.

Den Kühlschrank im R 640 erreicht man direkt neben der Schiebetür auch von außerhalb des Fahrzeugs, der Zugriff von innen erfordert dafür tiefes Bücken. Das ist im Caratour nicht nötig, denn der Kühlschrank ist auf Höhe der Einzelbetten eingebaut. Gleichwertig zeigt sich in beiden Küchen das Stauraumangebot, wobei die Fächer im Weinsberg für große Töpfe besser geeignet sind. Eine weitere 230-V-Steckdose, drei statt zwei Kochflammen sowie mehr Arbeitsfläche bescheren der Roadcar-Küche aber dennoch einen kleinen Vorsprung in der Wertung.

In etwa gleich groß geschnitten ist in beiden Bussen die Sitzgruppe. Der Mitteltisch ist im R 640 allerdings einige Zentimeter größer. Ein ansteckbares Verlängerungsbrett erweitert die Fläche zusätzlich, erfordert dafür aber die Demontage des Tisches. Da es im Caratour in diesem Bereich keine Stromquelle und Schalter für die Deckenbeleuchtung gibt, verliert er im Vergleich mit dem R 640 zusätzliche Punkte. Die Gestaltung der Möbel ist natürlich eine Frage persönlichen Geschmacks, wobei die grifflosen Klappen des Weinsberg-Interieurs zweifelsfrei moderner anmuten. Mehr Gewicht haben in der Wertung aber die Einzugsdämpfer in den Roadcar-Möbeln. □

ROADCAR



In der Nasszelle kommt zwar alles Wichtige unter, es fehlt aber an Platz.

WEINSBERG



Etwas größeres Bad mit festem Waschbecken und seitlichem Fenster.

Wohnen		Roadcar	Weinsberg
		3,0	3,0
Betten	30 %	3,0	3,1
Sitzgruppe	20 %	3,2	2,8
Küche	20 %	3,1	2,9
Sanitärraum	20 %	2,4	3,0
Möbelbau	10 %	3,5	3,3

maximal 5 Punkte möglich

Tischerweiterung, Stromquellen und Lichtschalter verschaffen der Roadcar-Sitzgruppe mehr Punkte. Die Küche ist größer, Schubladen und Klappen mit Einzugsdämpfern versehen. Der Weinsberg schlägt mit unterfederten Betten und dem größeren Bad zurück.



Auch bei geöffneter Schiebetür ausfahrbar!



DOMETIC MARKISENPAKET FÜR FIAT DUCATO KASTENWAGEN

Maßarbeit für den Fiat Ducato: Die Dometic Dachmarkise PR 2000 lässt sich auch bei geöffneter Schiebetür ausfahren. Und ist jetzt in einem attraktiven Komplettpaket erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler nach dem Dometic PerfectRoof PR 2000 Markisenpaket in den Längen 3,75 und 4 Meter.

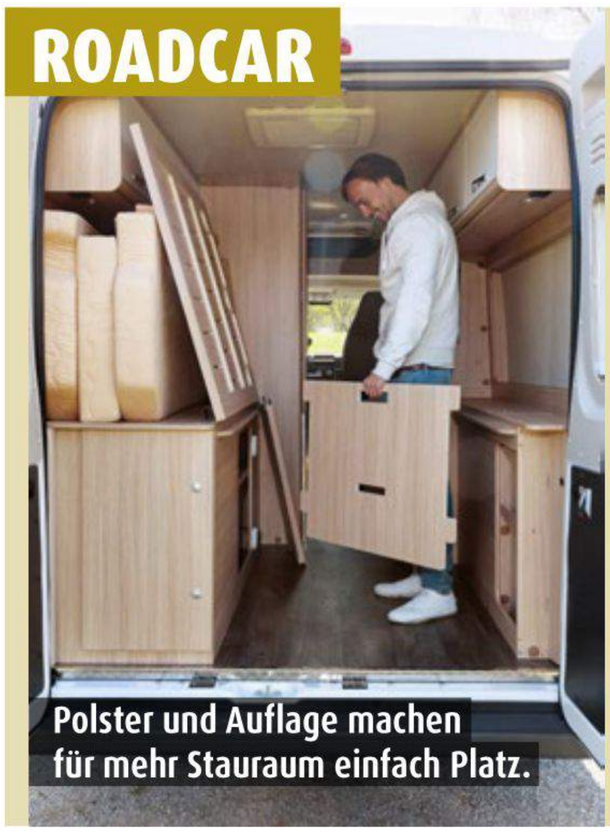
Alles im Lieferumfang:

- **PerfectRoof PR 2000 Dachmarkise**
- **Fahrzeugspezifischer dreiteiliger Adapter**
- **Dichtungsgummi**

Alle Infos auf **dometic.com**

BELADEN

ROADCAR

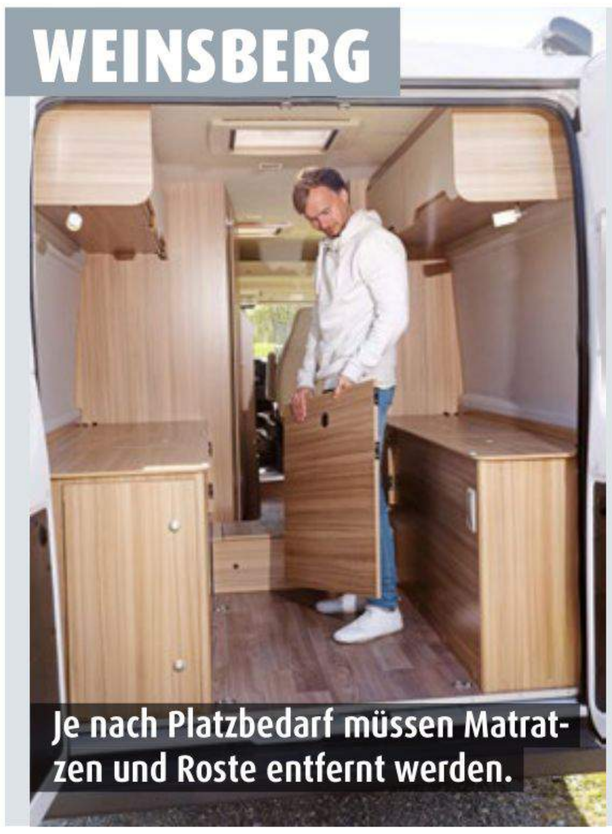


Polster und Auflage machen für mehr Stauraum einfach Platz.



Raumhoch: Die beiden übereinander eingebauten Kleiderschränke.

WEINSBERG



Je nach Platzbedarf müssen Matratzen und Roste entfernt werden.



Schwerer zu erreichen: Der tief eingebaute Kleiderschrank.

Für Campingmöbel und Gepäck steht in beiden Campingbussen ein großzügiges Heckstaufach bereit. Sollen Fahrräder oder größeres Sperrgut an Bord, kann es hüben wie drüben noch erweitert werden. Im R 640 rücken dafür die Bettpolster hochkant unter die Hängeschränke, die Bettauflage zwischen den beiden Seitenkästen wird anschließend einfach hochgeklappt und fixiert. Das Bett bleibt bei Transportfahrten also an Bord und verdünnisiert sich dafür einfach auf die linke Fahrzeugseite. Im Caratour ist das nicht möglich. Schon alleine deshalb, da das Polster des langen nicht unter den Schrank über dem kurzen Bett passen mag. Auch fehlt eine Sicherung, um alles rutschfest zu fixieren. Soll hinten Sperriges rein, müssen Roste und Matratzen also raus. Immerhin gibt es zum Verzurren des Transportguts vier mit dem Boden verschraubte Ösen. Die wiederum lässt der Roadcar vermissen.

Vorteile bietet er dagegen beim Kleiderschrank, der sich zwischen Bad und Sitzgruppe in zwei Teilen raumhoch streckt – unten mit Bügelstange zum Aufhängen von Jacken, oben mit Fächern für zusammengelegte Wäsche. Der Schrank im Weinsberg ist breiter, hat dort aber nur eine Bügelstange und ist unter dem Kühlschrank umständlicher zu erreichen.

Die übrigen Verstaumöglichkeiten gleichen sich nahezu aus. Hängeschränke sind in beiden Fahrzeugen in gleicher Zahl und Größe vorhanden. Die Sitztruhe im Caratour ist frei, im R 640 macht sich hier die Truma-Heizung breit. Andersherum wird das Podestfach unter der Sitzgruppe im Weinsberg von der Bordelektrik belegt, im Roadcar bleibt es leer. Als praktische Sammelstelle für Schmutzwäsche erweist sich der Platz zwischen den beiden hintereinander stehenden Schottwänden, die den Heckstauraum abtrennen. Im Weinsberg kommt dafür noch etwas in der gangbreiten, herausnehmbaren Trittstufe zu den Betten unter.

Bei der Zuladung bieten beide Fahrzeuge selbst für längere Reisen ausreichend Reserven. Der Weinsberg muss sich mit 50 Kilogramm mehr Gewicht und der geringeren Tragfähigkeit seiner Reifen bei der Zuladungswertung dem Roadcar geschlagen geben, hat aber bei der Sonderausstattung auch 20 Kilogramm mehr zu tragen. Das 3,5-t-Chassis ist sowohl beim R 640 als auch beim Caratour 631 ME serienmäßig. ☐

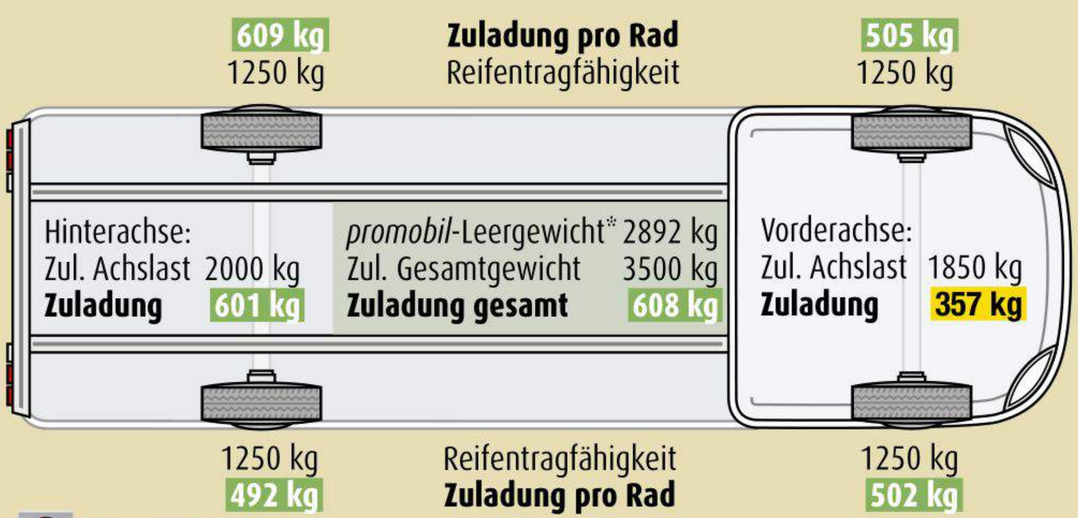
Beladen	Roadcar 3,4	Weinsberg 3,0
Stauräume 50 %	3,3	2,7
Zuladung 50 %	3,5	3,3

maximal 5 Punkte möglich

Sein größerer und leichter zugänglicher Kleiderschrank bringt dem Roadcar Vorteile beim Stauraum. Gute Zuladungsreserven bieten mit dem 3,5-Tonnen-Chassis beide Fahrzeuge, den R 640 gibt es auf Wunsch mit dem 3,5-t-Maxi-Chassis.

ROADCAR

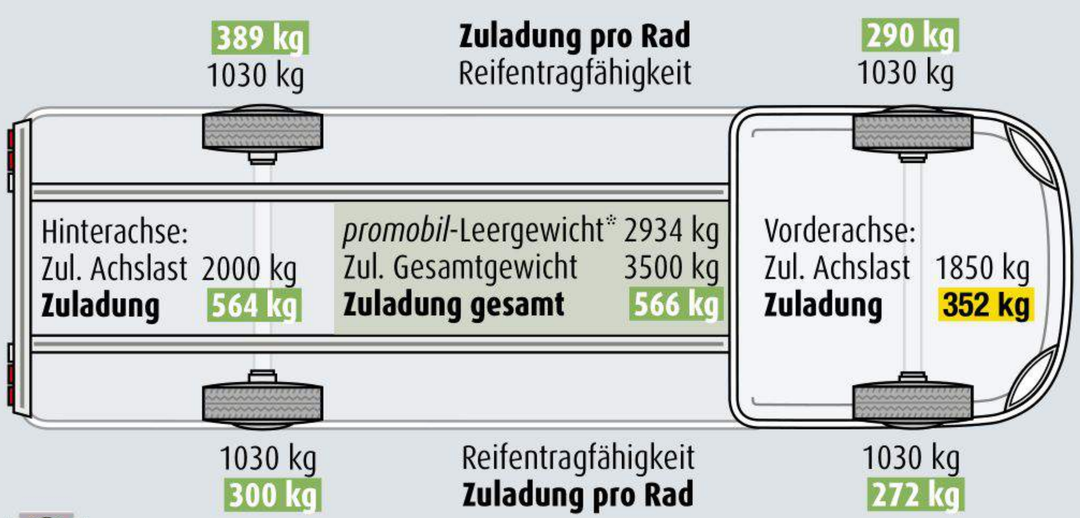
Zul. Anhängelast 2000 kg



* für das *promobil*-Leergewicht wurde das Testmobil mit 100 % Kraftstoff, Frischwasser und Gas sowie Extras mit rund 65 kg radweise gewogen.

WEINSBERG

Zul. Anhängelast 2000 kg



* für das *promobil*-Leergewicht wurde das Testmobil mit 100 % Kraftstoff, Frischwasser und Gas sowie Extras mit rund 88 kg radweise gewogen.

CARAVAN SALON DÜSSELDORF

UNSER STANDORT:
HALLE 15 / D03-03

26.8.– 3.9.2017



VERGLEICHBAR BESSER – ÜBERZEUGEND ANDERS

Außen sportiv – innen überraschend neu. Erleben Sie die Premiere des neuen VANTOURER Interieur-Designs live auf dem Caravan Salon in Düsseldorf. Jetzt unter www.vantourer.de anmelden und Eintrittskarten gewinnen.

VANTOURER

Dass Campingbusse zu Kampfpreisen nicht mit den hochwertigsten Technik-Komponenten ausgestattet sind, sollte jedem vor dem Kauf klar sein. Das gilt auch für die beiden Testduellanten, die sich in diesem Kapitel bei der Bewertung beinahe auf Augenhöhe begegnen.

Vorgehängte Fenster sind in dieser Preisklasse gesetzt. Auch als Option bieten Roadcar und Weinsberg die besser isolierenden und gegen Einbrüche geschützten Rahmenfenster nicht an. Immerhin sind die Fenster in den beiden Günstig-Bussen mit Sicherungen an den Verschlüssen versehen, Verdunkelung und Fliegenschutz als Rollos in Kästen an der Innenseite kosten hier wie da aber Aufpreis. Einen kleinen Vorsprung holt diesbezüglich der R 640 heraus, dessen Seiten- und Dachfenster einige Zentimeter größer ausfallen.

Auch bei der grundlegend identischen Schiebetür der Ducato-Basis sticht der Roadcar mit einer Zuziehhilfe und einer Zwischenstellung heraus. Außerdem ist der Schalter für seine elektrische Trittstufe über dem Kühlschrank so positioniert, dass er von innen und außen bequemer zu erreichen ist. Im Weinsberg wird die Einstiegshilfe in Bodennähe direkt am Einstieg bedient.

Für wärmere Temperaturen sorgt in den mit PE-Schaum isolierten Campingbussen jeweils eine Truma Combi 4 – eine Aufrüstung ist auch hier nicht verfügbar. In der Weinsberg-Preisliste findet sich aber noch das Truma-iNet zur Steuerung der Heizung via Smartphone. Den nötigen Brennstoff liefern hier wie dort zwei 11-kg-Gasflaschen, die wie üblich in einem geschlossenen Kasten im Heck unterkommen – allerdings ohne einen Crashsensor. Die Zahl der Ausströmer ist identisch, wieder ist es die Anordnung von Bedienelementen, die den Roadcar besser ausschauen lässt. Der Caratour versteckt die Absperrventile der Gasanlage direkt neben der Heizung im Seitenkasten unter dem linken Bett, wo sie umständlich zu erreichen sind. Das macht der Roadcar mit den Ventilen in einem Fach unter der Rückbank besser.

Bei der Wasseranlage gibt es, mal abgesehen davon, dass die Tanks im R 640 ein paar Liter mehr fassen, keine Unterschiede. In beiden Fahrzeugen ist der Frischwassertank im rechten Seitenkasten im Heck installiert, das Abwasser fließt unterflur in isolierte Behälter. Die Verlegung der Versorgungsleitungen integrieren die Hersteller im Fahrzeugboden, so dass dieser durchgehend eben ist.

DATEN & MESSWERTE





Modell	Roadcar R 640	Weinsberg Caratour 631 ME
Abmessungen	(L x B x H) 6360 x 2050 x 2580 mm	(L x B x H) 6360 x 2050 x 2580 mm
Aufbau	Stahlblech-Karosserie mit Original-Blechhochdach, innen verkleidete Kunststoff-Formteile, Isoliermaterial PE-Schaum, Stärke Wand/Dach/Boden 20/20/15 mm, kein Doppelboden, 4 vorgehängte Kunststoff-Isolierfenster, 2 Dachhauben, 1 Panorama-Dachfenster, Innenhöhe 1886 mm, Innenbreite 1898 mm	Stahlblech-Karosserie mit Original-Blechochdach, innen verkleidete Kunststoff-Formteile, Isoliermaterial PE-Schaum, Stärke Wand/Dach/Boden 16/16/22 mm, kein Doppelboden, 5 vorgehängte Kunststoff-Isolierfenster, 2 Dachhauben, Innenhöhe 1900 mm, Innenbreite 1870 mm
Ausbau	(B x H x T) Möbel Sperrholz, Sitzgruppe mit 2 Dreipunktgurten, Tisch 915 x 700 x 480 mm, Kleiderschrank 340 x 916 x 640 mm, 7 Hängeschränke, 1 Zusatzschrank (3 Fächer), 1 Podestfach, Heckstauraum 754/1953 x 738/1885 x 1355/1862 mm (ca. 753/4171 L)	(B x H x T) Möbel Sperrholz, Sitzgruppe mit 2 Dreipunktgurten, Tisch 850 x 710 x 375/395 mm, Kleiderschrank 490 x 825 x 380 mm, 5 Hängeschränke, 1 Unterschrank, 1 Treppenkastenfach, 1 Sitztruhe, Heckstauraum 822/1904 x 689/1900 x 1311 mm (ca. 742/3764 L)
Küche	(B x H x T) 1245 x 510 x 940 mm, 1 Hängeschrank, 2 Unterschränke, 2 Schubladen, Kompressorkühlschrank 80 L, Gefrierfach 8 L, Dreiflammkocher ohne Zündhilfe	(B x H x T) 955 x 420/475 x 930 mm, 1 Hängeschrank, 1 Oberschrank, 2 Unterschränke, 1 Schublade, Kompressorkühlschrank 65 L, Gefrierfach 10 L, Zweiflammkocher ohne Zündhilfe
Sanitärraum	(B x H x T) 670 x 1894 x 481–881 mm, 1 Hängeschrank, 2 Ablagen, 1 Spiegel, Kassettentoilette, Inhalt 18 L	(B x H x T) 990 x 1895 x 655/730 mm, 1 Unterschrank, 2 Ablagen, 1 Spiegel, Kassettentoilette, Inhalt 18 L
Bordtechnik	Gas-Gebläseheizung 4000 W, 4 Ausströmer (Sitzgruppe, Einstieg, Sanitärraum, Schlafbereich), Blei-Gel-Batterie 95 Ah, Ladegerät 18 A, 9 LED-Lampen, Steckdosen 12 V/230 V 0/3, Frisch-/Abwassertank 122/92 L, Tauchpumpe, Gasflaschen 2 x 11 kg	Gas-Gebläseheizung 4000 W, 4 Ausströmer (Sitzgruppe, Einstieg, Sanitärraum, Schlafbereich), Blei-Gel-Batterie 90 Ah, Ladegerät 16 A, 7 LED-Lampen, Steckdosen 12 V/230 V 1/1, Frisch-/Abwassertank 110/85 L, Tauchpumpe, Gasflaschen 2 x 11 kg
Basisfahrzeug	Fiat Ducato, Frontantrieb, 96 kW/130 PS bei 3600/min, Drehmoment 320 Nm bei 1800/min, Sechsgang-Schaltgetriebe, Radstand 4035 mm, Reifengröße 225/75 R 16 CP	Fiat Ducato, Frontantrieb, 110 kW/150 PS bei 3600/min, Drehmoment 380 Nm bei 1500/min, Sechsgang-Schaltgetriebe, Radstand 4035 mm, Reifengröße 215/70 R 15 CP

Daten beziehen sich auf die Ausstattung des Testwagens.

ROADCAR



Die simplen LED-Spots könnten fürs Lesen mehr Licht spenden.



Kontrollbord zur Abfrage von Füllständen und Ladezustand im Einstiegsbereich.



Zwei 11-kg-Gasflaschen kommen wie im Weinsberg in einem Heckfach unter.



Sicherungen, Gasabsperrventile und Frostwächter sind griffbereit in der Sitztruhe.

Die Beleuchtung via LED-Technik ist im Caratour spürbar heller und sorgfältiger verarbeitet. Störend ist nur die bereits erwähnte, ausschließlich zentrale Platzierung der Schalter im Küchenbereich. Es mangelt zudem an Stromquellen. Im Caratour findet sich lediglich ein 230-Volt-Anschluss, im R 640 sind es drei. □

Technik		Roadcar 3,2	Weinsberg 3,2
Aufbau	20 %	3,3	3,2
Sicherheit	20 %	3,6	3,3
Bordtechnik	20 %	3,0	2,9
Verarbeitung	20 %	3,4	3,6
Beleuchtung	10 %	3,0	3,0
Wintertauglichkeit	10 %	2,5	2,5

maximal 5 Punkte möglich

Besser positionierte Absperrventile und die Schiebetür mit Zwischenstellung bringen dem R 640 Vorteile bei Aufbau und Sicherheit. Im Caratour ist die Beleuchtung besser verarbeitet.

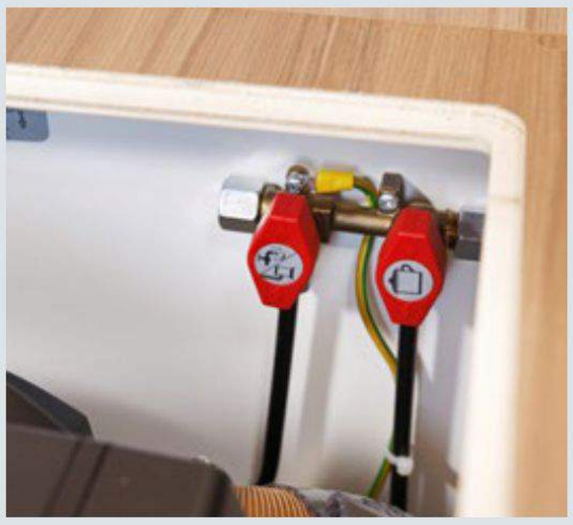
WEINSBERG



Justierbare Leselampen mit Schaltern statt einfacher Spots.



Einfaches Kontrollbord und Truma-Steuerung übereinander in der Küche.



Im Heizungs-Fach unter dem Bett versteckt: Die Gas-Absperrventile.



Im Podestfach macht sich die Bordelektrik mitsamt dem Ladegerät breit.

REIMO TENT TECHNOLOGY

Freistehende Busvorzelte

Markenqualität vom Zubehör-Profi



Art.-Nr. 93654 239,-

Tour Easy 2
Bewährtes Busvorzelt mit einhängbarem Boden, Seitentür und Sonnenvordach. Tolle Lüftungsmöglichkeiten.



Art.-Nr. 9001780 749,-

Tour Cap Air
Aufblasbares Großraum-Campingbuszelt. Mit integriertem Fußboden und Regendach über dem Eingang.



Art.-Nr. 93688 459,-

Premium Quick
Schnellaufbauzelt mit einhängbarem Schlafzelt. Zusätzlicher Sonnen- und Regenschutz vorne.



Art.-Nr. 900014 489,-

Tour Action Air - Aufblasbares Campingbusvorzelt. Komfortlösung für kleine und große Kastenwagen. Höhe: 1,80 – 2,20 m.

Besuchen Sie uns Halle 7A B06-2

REIMO

ALLES FÜR REISEMOBILE, CAMPING & CARAVANS

www.reimo.com

PREIS & SERVICE

PREISE & AUSSTATTUNG

Modell	Roadcar R 640	Weinsberg Caratour 631 ME
Grund-/Testwagenpreis[1)]	37 648[1)]/41 252 Euro	38 189[1)]/48 462 Euro
Turbodiesel 130/150/180 PS	1000/2300 Euro/–	1080/2860/5180 Euro
Airbag Fahrer/Beifahrer/ESP	Serie/299[2)]/499 Euro	Serie/311 Euro[5)]/Serie
Fahrerhaus-Klimaanlage (man.)	1399 Euro[2)]	1453 Euro[5)]
Tempomat	299 Euro	311 Euro[5)]
Ausstellfenster in Hecktüren	Serie	349 Euro
Faltverdunkelung Fahrerhaus	–	640 Euro[6)]
Einstiegsstufe elektrisch	529 Euro[3)]	518 Euro[6)]
Markise 4,00 m	–	932 Euro
Bettumbau Doppelbett	269 Euro	–
Navigation/Rückfahrkamera	919/219 Euro[4)]	1190/594 Euro[7)]
16-Zoll-Leichtmetallfelgen	549 Euro	–

[1)] einschl. TÜV und Zulassungsbescheinigung II; [2)] Chassis-Paket: 1599 Euro (Beifahrer-Airbag, el. und beh. Außenspiegel, man. Klimaanlage Fahrerhaus, Captain-Chair-Sitze, Beifahrersitz höhenverstellbar); [3)] Basic-Paket: 999 Euro (Mini-Heki im Schlafbereich, Duschvorhang und Brausekopf, Sichtschutz Fahrerhaus, Fahrerhaussitz in Wohnraumdesign, Kombirollos, Fliegenschutztür, LED-Außenleuchte, el. Einstiegsstufe); [4)] nur Vorbereitung; [5)] Fiat-Paket: 2190 Euro (wie Chassis-Paket, zusätzlich mit Tempomat); [6)] Weinsberg Tour-Paket-Paket: 999 Euro (el. Trittstufe, Faltverdunkelung, Lautsprecher im Wohnbereich, Kombirollos); [7)] Media-Paket: 1670 Euro (DAB-Antenne, Navi mit Touchscreen, Rückfahrkamera).

ROADCAR



Mehr Tageslicht durch größere Dachfenster. Dafür aber auch auffälligere Windgeräusche während der Fahrt.



Per Vierkant-Schlüssel wird der Ablauf für das Abwasser geöffnet. Beim Weinsberg gibt es einen fest installierten Hebel.

Günstigere Campingbusse mit Längseinzelbetten sind auf dem Markt nicht zu finden. Angesichts der Grundpreise von deutlich unter 40 000 Euro ist also nachzuvollziehen, dass sowohl der Roadcar als auch der Weinsberg bei der Ausstattung aufs Wesentliche reduziert sind. Rund 700 Euro trennen die beiden Kontrahenten auf dem Preisschild. Beim günstigeren R 640 ist im Gegensatz zum Caratour das ESP aber nicht serienmäßig an Bord. Wer also auf das sicherheitsrelevante Stabilitätsprogramm nicht verzichten will, zahlt noch einmal 499 Euro drauf. Der Abstand zum Caratour schrumpft damit auf knapp 200 Euro.

Auch bei den obligatorischen Kosten für TÜV und Zulassung gibt es Unterschiede – Roadcar berechnet hierfür 349 Euro, bei Weinsberg werden 199 Euro fällig. Somit bleibt am Ende eine Differenz von etwa 50 Euro. Und die sind getrost zu vernachlässigen.

Beim Testwagenpreis sieht die Sache anders aus. Der Caratour ist rund 7000 Euro teurer, was selbstverständlich mit einer umfangreicheren Sonderausstattung verknüpft ist. Zu den größten Posten zählen hier die leistungsstärkere Motorvariante, eine Markise, ein Fahrradträger sowie das Media-Paket mit Navigationssystem und Rückfahrkamera. Letztere werden für den Roadcar nur einzeln angeboten. Um das Basisfahrzeug und den Ausbau weiter aufzuwerten, stehen aber wie beim Weinsberg zwei sinnvoll gebündelte Pakete bereit. Und die sind nötig, denn bei beiden Modellen gibt es Lücken in der Grundausstattung – im Roadcar fehlt mitunter die Duschausrüstung, im Weinsberg fehlen die Fenster in den Heckflügeltüren.

Das Angebot an Zusatzausstattung ist in Details unterschiedlich. Weinsberg bietet mehr Praktisches – zum Beispiel eine Sitzheizung oder eine Faltverdunkelung statt einfacher Vorhänge. Der R 640 lässt sich dafür mit 13 verfügbaren Außenlackierungen weiter individualisieren und steht gegen Aufpreis auf 16-Zoll-Leichtmetallfelgen. □

WEINSBERG



Schick: Mit den Hakenschnäppern an der Rückseite kommen die teils überstehenden Hängeschrankklappen ganz ohne Griffe aus.



Die praktische Faltverdunkelung des Fahrerhauses hat der Caratour in diesem Test exklusiv.

Preis & Service		Roadcar 3,4	Weinsberg 3,6
Preis/Ausstattung	80 %	3,3	3,5
Garantie	10 %	3,0	3,0
Servicenetz	10 %	5,0	5,0

maximal 5 Punkte möglich

Beim Basispreis noch auf Augenhöhe, setzt sich der Caratour mit der umfangreicheren Sicherheitsausstattung vor den R.

FAHREN



Auf 16-Zoll-Alus steht gegen Aufpreis nur der Roadcar. Zusammen mit der aufwendigeren Beklebung bringt das die sportlichere Optik.



Ein Fenster im Bad gibt es gegen Aufpreis nur für den Caratour. Die Sonderausstattung legt den Fokus mehr auf Nutzwertiges.

Fahren		Roadcar	Weinsberg
		3,3	**3,5**
Fahrsicherheit	40 %	2,9	3,2
Fahrkomfort	30 %	3,4	3,5
Fahrverhalten	30 %	3,8	3,8

maximal 5 Punkte möglich

Das aufpreisflichtige ESP kostet den R 640 Punkte bei der Fahrsicherheit. Beim Fahrkomfort stören die auffälligeren Windgeräusche an den Dachfenstern.

Wirklich nennenswerte und spürbare Unterschiede ergeben sich beim Fahren der beiden Campingbusse nur wenige. Wen wundert's, angesichts der Ducato-Basis mit identischen Abmessungen. Der Caratour hat mit dem 150-PS-Diesel allerdings das stärkere Aggregat unter der Haube. Beim Sprint auf Landstraßentempo sowie beim Zwischenbeschleunigen in höheren Gängen, etwa um einen Lkw zu überholen, gibt er sich daher etwas kraftvoller und spritziger. Dass er rund 40 Kilogramm mehr mit sich herumschleppt, fällt dabei nicht auf. Die Unterschiede beim Verbrauch belaufen sich während des Testbetriebs auf Nachkomma-Stellen hinter einer 10.

Die 16-Zoll-Felgen verschaffen dem Roadcar nicht nur eine sportlichere Optik, sondern auch den größeren Reifenquerschnitt, was ihm neben der höheren Zuladung pro Rad eine etwas bessere Traktion auf trockener Fahrbahn beschert.

Auf den Fahrkomfort hat das keine wahrnehmbaren Auswirkungen. In beiden Modellen federt das Fiat-Fahrwerk Unebenheiten wie gewohnt hölzern ab, dafür halten sich aber auch die Karosseriebewegungen in Kurven und bei Lastwechseln in Grenzen. Mit der großen Karosserievariante reagieren die Kontrahenten im Vergleich zu kleineren Campingbussen allerdings anfälliger auf Seitenwind. Im Roadcar kommen auffälligere Windgeräusche an den größeren Dachfenstern hinzu.

Unter den üppigeren Abmessungen der beiden Busse leidet auch die Übersicht. Der Radstand ist mit gut vier Metern Länge zwar gleich lang wie bei den kürzeren Sechs-Meter-Bussen, dennoch ist das Handling beim Rangieren erschwert. Hilfe leistet dabei eine Rückfahrkamera, die allerdings nur der Caratour an Bord hat. Beim Geradeausfahren stören im Roadcar-Testwagen die Chromringe an den Armaturen, die je nach Blickwinkel den oberen Bereich der Geschwindigkeitsanzeige und des Drehzahlmessers verdecken.

Abzüge bei der Fahrsicherheits-Wertung muss der Roadcar auch deshalb hinnehmen, da das ESP und der Beifahrer-Airbag nicht serienmäßig sind. Letzteren lässt aber auch der Weinsberg in der Grundausstattung vermissen. □

TESTURTEIL

Maßstab: Campingbusse mit Bad

Modell	Roadcar R 640	Weinsberg Caratour 631 ME
WOHNEN		
BELADEN		
TECHNIK		
FAHREN		
PREIS & SERVICE		

Keine leichte Wahl



Thomas Gerhardt

Welcher bietet mehr fürs Geld? *Die anfangs gestellte Frage ist kaum zu beantworten. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt bei beiden. Die Ausstattung erfüllt alle Grundbedürfnisse, die Verarbeitung ist solide und offenbart nur wenig Schwächen. Auch beim Schlafkomfort kann keiner der Kontrahenten herausstechen. Die Kaufentscheidung führt also über Details. Den größeren Kleiderschrank und die funktionalere Küche gibt es im Roadcar. Der Weinsberg bietet das größere Bad und mehr Ausstattungsoptionen. Sollte das Aussehen eine Rolle spielen: Der R gibt sich außen sportlicher, der Caratour innen moderner. Es wird wohl keine leichte Entscheidung werden.*

CARAVAN SALON
DÜSSELDORF

HALLE 9
HALLE 15

AKTIV WAR'S



50 YEARS
HOBBY CARAVANING

LAURA SANTANEN - 2016 - SPANIEN

UND NOCH AKTIVER WIRD'S!



DER HOBBY VANTANA - DIE NEUE KLASSE UNTER DEN KASTENWAGEN

SEIN PREISGEKRÖNTES INNENRAUM-DESIGN SETZT MASSSTÄBE IN KOMFORT UND RAUMAUSNUTZUNG. ENTDECKEN SIE UNSEREN PATENTIERTEN SLIMLINE-KÜHLSCHRANK UND WEITERE ÜBERRASCHENDE IDEEN, DIE DEN VANTANA SO EINZIGARTIG MACHEN.

Hobby
GEBAUT FÜRS LEBEN

WWW.HOBBY-CARAVANING.DE

Bulli mal anders

Abseits von Kult und Mainstream gibt es in der Campingbus-Welt noch viel zu entdecken. Klassisch und dennoch erfrischend anders sind die Aufstelldach-Camper von **CUSTOM BUS UND WERZ.**

Als Käufer eines Aufstelldach-Campers hast du heutzutage ja die Qual der Wahl. Wobei diese Erkenntnis angesichts der zahlreichen Alternativen zum großen VW California viel zu negativ klingt. Freuen darf man sich! Darauf, dass es noch viele weitere Modelle gibt, die in diesem Segment praktisch ihre eigene kleine Nische besetzen. Darauf, dass ihre Anbieter im Jahr unter 100 anstelle von 10 000 Fahrzeugen an den Camper bringen und somit viel mehr Spielraum für individuelle Kundenwünsche und -anforderungen bieten können. Und vielleicht sogar darauf, dass zwischen Käufer und Hersteller ein persönlicher, vertrauensvoller Kontakt entsteht. Denn nicht selten gilt in diesen Markt-Gefilden: vom Liebhaber für den Liebhaber.

Zwei von diesem Schlag heißen Craig Kammeyer und Uwe Werz. Beide verdienen ihre Brötchen damit, Volkswagens T-Baureihe auszubauen, und gehen damit ihrer Passion nach. Kammeyer hat dafür die Firma Custom Bus im norddeutschen Langenhagen ganz in der Nähe des Volkswagen-Werks für Nutzfahrzeuge gegründet. Werz, der jahrzehntelange Erfahrung in seinem Metier nachweisen kann, hat sich vor Jahren mit dem gleichnamigen Betrieb im beschaulichen St. Johann-Upfingen auf der Schwäbischen Alb niedergelassen. Beide Hersteller haben sich längst etabliert und bieten mittlerweile ein breit gefächertes Modellangebot.

Bei Custom Bus bekommen Kunden neben dem Camper mit klassischem California-Grundriss in drei Ausbaustufen noch den Multi mit herausnehmbarer Küchen-Box hinter dem Fahrersitz oder den Office als mobiles Büro – beide jeweils mit einer Dreier-Schlafsitzbank. Und dann gibt es da noch die von Möbeldesigner Nils

CUSTOM BUS CAMPER Gurt-/Schlafplätze: 4/4
Zulässiges Gesamtgewicht: 2800 kg Länge: 4,90 m
ab 38 400 Euro



CUSTOM BUS



Die beiden Tischplatten werden am Küchenkorpus eingehakt. Als Stützen dienen die Schubladenauszüge, Magnete fixieren sie.

WERZ



Der Schwenktisch ist auf Höhe der Rückbank an der C-Säule der Karosserie angeschlagen. Das erlaubt freien Zugriff auf Schränke und Schubladen.

Fotos: Ingolf Pompe

Holger Moormann entworfene, sogenannte Holzklasse mit einem zeitlos edel gestalteten Innenausbau im Stile einer Schiffskajüte.

Bei Werz Wohnmobile können Käufer aus drei Linien wählen: den Piccolo mit sechs Ausbauvarianten, den geräumigeren Magnum mit langem Radstand in fünf Varianten sowie den wintertauglichen Exclusive mit ausladendem GfK-Schlafhochdach und geschlossener Nasszelle im Heck. Und neben den Campern auf VW-T6-Basis gibt es auch noch ausgebaute Mercedes Vito.

Zu diesem Vergleich rücken die beiden Campingbusse in der klassischen Grundriss-Variante mit Aufstelldach und linksseitiger Möbelzeile an. Und wir nehmen sie nur allzu gerne genau unter die Lupe. ☐

WERZ PICCOLO SLIMLINE Gurt-/Schlafplätze: 4/4
Zulässiges Gesamtgewicht: 3000 kg Länge: 4,90 m
ab 49 711 Euro



Der Schwenk-Mechanismus macht das Umlegen der Rückbank simpel: Zunächst die Arretierungen unter der Sitzfläche lösen und diese dann nach vorne ziehen – fertig.



Ebene, aber vergleichsweise kurze Liegefläche. Soll sie breiter sein, gibt es eine Grundriss-Variante ohne festen Kleiderschrank.

Auf das Besondere und Einzigartige seiner Busse angesprochen, verweist Kammeyer auf die Inneneinrichtung „wie aus einem Guss“. Tatsächlich wirkt die Möbelzeile im Holzdekor sehr massiv. Die teils großflächigen Türen, Schubladen und Verkleidungsteile am Korpus laufen in exakten Spaltmaßen blockartig zusammen. Auch die Edelstahlspüle und der Zweiflammherd – beide mit einer klappbaren Glasabdeckung versehen – sind beinahe bündig in der Oberfläche der Küchenzeile versenkt.

Den Eindruck von hoher Stabilität unterstreicht eine insgesamt gute Verarbeitungsqualität. Da die Möbel gedämpft lagern, bleibt der Ausbau während der Fahrt nahezu geräuschlos.

Dachhimmel und Innenwände sind mit dem gleichen dunklen Holzdekor verkleidet, weshalb der Innenraum fast höhlenartig wirkt. Das muss man mögen. Der vollflächig mit Extrem-Isolator unterlegte PVC-Boden und die schwarzgrauen Polsterbezüge tun dabei ihr Übriges. Wer es heller mag, bekommt alternativ aber ein Ahorn- oder Birnendekor und kann beim Boden und der Dachhimmelverkleidung zu Eiche oder Teak greifen.

Zieht man den Vergleich zu VWs California, gleichen sich die Möbelzeilen lediglich in Größe und Positionierung. Im Custom Bus kommt direkt hinter dem Fahrersitz gegen Aufpreis ein größerer 65-Liter-Kompressor-Kühlschrank unter. Daneben ein Schrank mit zwei Regalfächern, in dessen unterem Eck – und damit umständlich zu erreichen – die Absperrventile der Gasanlage kauern. Der Werz Piccolo ist diesbezüglich praktischer veranlagt (Siehe Seite 46).



Im Testwagen noch nicht vorhanden: serienmäßige Tellerfedern unter der Matratze.



Truma-Steuerung direkt über der Küche.



LED-Lichtleisten mit Dimmfunktion per Fingerstreif.



Das Befüllen des festen Wassertanks erleichtert ein Trichter.



Praktische Stauboxen zum Herausziehen unter der Rückbank.



Kleiderschrank mit Bügelstange und hochklappbarem Boden.

Das Tischkonzept gefällt vor allem aufgrund der Größe. Je nach Bedarf können zwei Tischplatten, die während der Fahrt zwischen Fahrersitz und Möbelzeile verstaut sind, einzeln an der Küchenzeile befestigt werden. Dazu werden zunächst die Blende des Gaskochers und die Besteckschublade herausgezogen, die Platten hier dann einfach aufgelegt. Das Resultat ist eine großzügige Arbeitsfläche, die sowohl von der Rückbank als auch von den Vordersitzen bequem zu erreichen ist. Der Zugriff auf

CUSTOM BUS CAMPER



Optionaler 65-Liter-Kühlschrank mit Kompressor- oder Absorbertechnik. Daneben: Stauraum mit Anti-Rutsch-Matten.

die Schublade ist dann allerdings blockiert.

Die knapp sechs Kubikmeter Volumen der T6-Basis füllt die Custom-Bus-Crew mit reichlich Verstaumöglichkeiten. Im Heck offeriert die Möbelzeile neben dem bodentiefen Kleiderschrank noch weitere verschließbare Fächer und mehrere offene Ablagen. Weiteren Platz bieten die beiden leicht herauszuziehenden Boxen unter der Rückbank. Auf Höhe der aufstellbaren Heckablage, die an ihrer Unterseite den optionalen Campingtisch aufnimmt, befindet sich rechts noch ein Fach für Schmutzwäsche. Links kommt der Gasvorrat für den Kocher und die Truma-Heizung in einer 11-kg-Flasche unter. Ein Crashsensor ist serienmäßig.

Wie viele Mitbewerber trägt der Camper ein Aufstelldach von SCA. Das Bett im Oberstübchen ist seit diesem Jahr tellergefedert und dürfte daher nun das bequemere Nachtlager sein. Im Testwagen galt das zunächst für die dicker gepolsterte, schnell umgelegte Schlafrückbank. □

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug
VW T6 2.0 TDI, Frontantrieb, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 1968 cm³, 110 kW/150 PS, Radst. 3000 mm, Reifen 205/65 R 16

Leergewicht/Gesamtgewicht
2250 kg/2800 kg

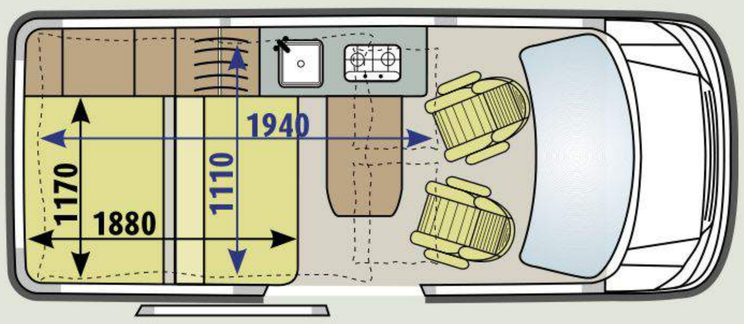
Länge/Breite/Höhe
4904/1904/2000 mm

Innenhöhe
1350–2450 mm

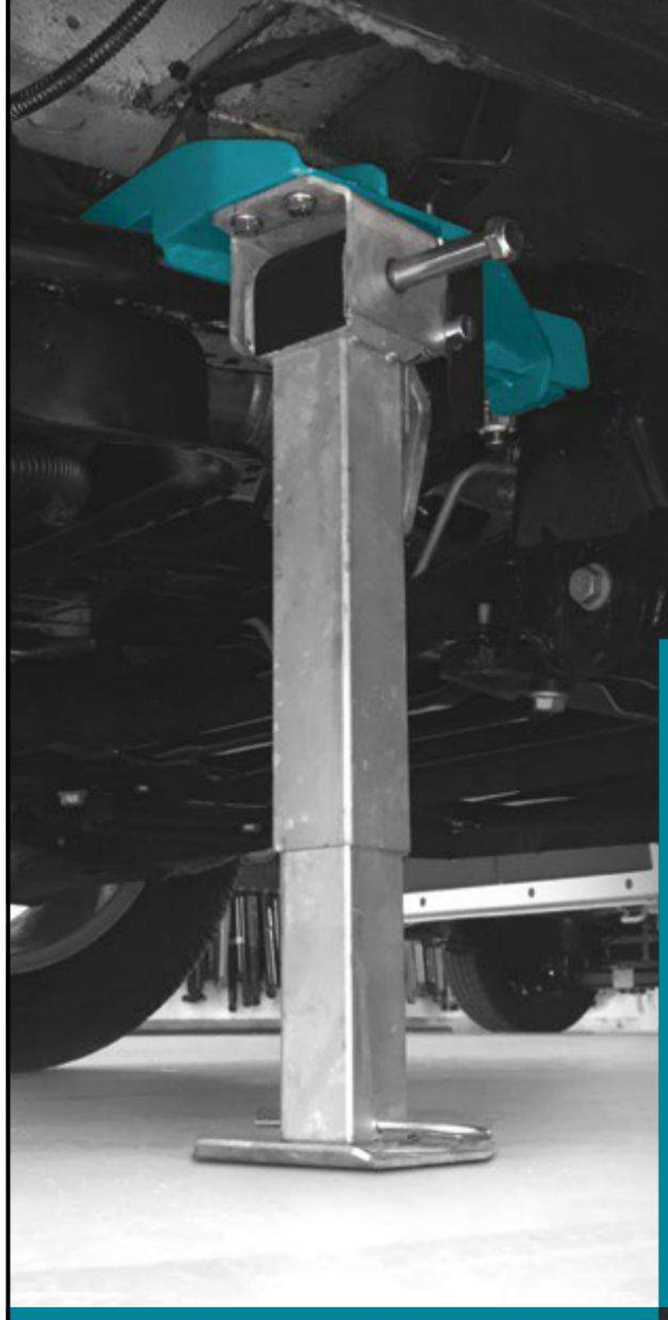
Ausbau
Küche mit Zweiflamm-Gaskocher, Edelstahlspüle, 65-L-Kompressorkühlschrank, Trockentoilette, 7 Schrankfächer, 7 offene Ablagen, 1 Schublade, Heckstauraum 740 x 1020 x 470/1280 mm (ca. 355/966 L)

Aufbau
Stahlblechkarosserie mit GfK-Aufstelldach, PE-Schaum-Isolierung, Innenverkleidung mit Sperrholz und Kunststoff-Formteilen, 2 Kunststoff-Isolierfenster mit Rahmen

Bordtechnik
Gas-Gebläseheizung 2400 W, Frischwasser-/Abwassertank je 45 L, Bordbatterie 90 Ah, Gasflasche 1 x 11 kg



Klassischer Campingbus-Grundriss mit Zweier-Sitzbank neben der Möbelzeile.

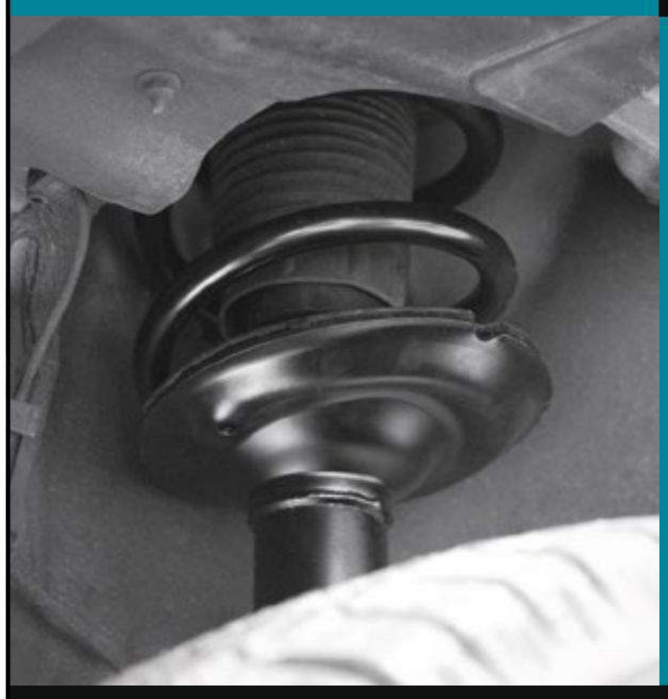


CARAVAN SALON
DÜSSELDORF
26.08. – 03.09.2017
Halle 13, Stand C53
Goldschmitt

MoCa PLUS
Mit neuem Montagekonzept
Das bewährte Abstützsystem jetzt mit spezifischen Halterkonsolen für eine einfache Montage ohne Bohren.

Luftfedersysteme
Das Original mit neuer Bedienung
Zusatzluftfedern mit serienmäßigem Kompressor, Druckmanometer und neuem Bedienkonzept.





RouteComfort
Fahrkomfort in Vollendung
Komfortfederbeine für die Vorderachse leichter Camper Vans, Campingbusse und Reisemobile.

GOLDSCHMITT®
... Fahrwerkstechnik vom Feinsten

Goldschmitt techmobil GmbH • Tel. +49 (0) 62 83 / 22 29-100
info@goldschmitt.de • www.goldschmitt.de



Zwei Stützen am Fußende machen den Umbau der Schlafrückbank zeitintensiver, bringen aber auch viel Stabilität beim Sitzen auf der Kante.



Spüle und Kocher (herausnehmbar) als Auszüge, darüber eine Klappabdeckung, die noch als Ablage dient. Unten Stauraum und Kühlschrank.



Breite und lange Liegefläche aus üppigen, mit weichem Stoff bezogenen Polstern. Aber auch mit großen Furchen dazwischen.



Stauboxen und Wassertanks sind dank Heckauszug bequem zu erreichen.

direkt vor der Küchenzeile bleibt somit komplett frei. Je nach Position ist der Tisch auch von außerhalb des Fahrzeugs als Ablage nutzbar, innen ist er allerdings nicht von allen Plätzen gleichermaßen bequem zu erreichen.

Die Stauräume und somit auch der Kleiderschrank sowie die offenen Ablagen fallen in der schmaleren Möbelkonstruktion logischerweise knapper aus. Im unteren Küchenteil kommen ein etwas kleinerer Kühlschrank und weniger tiefe Stauschränke unter. Anstelle der zusätzlichen Stauboxen hat der Piccolo unter seiner Rückbank zwei

Der Innenausbau des Piccolo strotzt geradezu vor Funktionalität, wirkt im Vergleich zu dem des Custom Bus aber auch weniger durchgestylt. Dass der Nutzwert vorn ansteht, zeigt sich an Details wie den bereits erwähnten, stets griffbereiten Gasabsperrventilen oder dem an der Außenwand des Kleiderschranks installierten Kontrollbord, das zur Abfrage des Batterie-Ladezustands und der Wassertankfüllstände sowie zur Steuerung von Pumpe und Gasheizung dient.

In der zum Vergleich angetretenen Slimline-Ausführung fällt die linksseitige Möbelzeile einige Zentimeter schlanker aus als im Custom-Bus-Kontrahenten – oder den anderen Werz-Grundrissen. Dennoch kommt hier eine vollwertige Camping-Ausstattung unter.

Der Zweiflammherd und die Edelstahlspüle werden für den Gebrauch schubladenartig um einige Zentimeter vorgezogen. Der Kocher kann zudem herausgenommen und mit der kleinen 2,5-Liter-Gasflasche im Heckfach auch außerhalb des Fahrzeugs verwendet werden. Um die Auszüge nicht zu blockieren, wird der Mitteltisch nicht am Küchenkorpus, sondern auf einem Schwenkarm an der rechten C-Säule der Karosserie installiert. Der Bereich



In der schlanken Möbelzeile fällt der Kleiderschrank kleiner aus.



Zentral positionierte Steuerungseinheit mit Stromanschlüssen.



An der Küche eingelassene, stets griffbereite Gasabsperrventile.

Klappen als Durchlademöglichkeit oder für den Zugriff zum Heckstauraum. Hier gibt es einen praktischen Heckauszug, der das Beladen vereinfacht und darüber hinaus die beiden Wasserkanister mit Tauchpumpe trägt. Die Heckablage ist eigentlich nur ein Rahmen, der integrierte Campingtisch fungiert als eigentliche Auflage. Wird er herausgenommen, kann ein beiliegender Rollrost stattdessen eingesetzt werden, auf dem dann das Bettpolster aufliegt.

Um die fest eingebaute Rückbank in ein Bett zu verwandeln, sind mehr Handgriffe nötig als im Custom Bus. Aufgrund der schmalen Möbelzeile ist die Liegefläche dafür gut zehn Zentimeter breiter und auch länger. Keine Abweichungen gibt es bei den Abmessungen des Oberbetts unter dem identischen Aufstelldach. Das Bett ist aber komfortabler – dafür sorgen ein Lattenrost und eine dicker gepolsterte Matratze, die es beide gegen Aufpreis gibt.

Mit dem ebenfalls optionalen Ausstellfenster hinten rechts wirkt das Piccolo-Interieur deutlich großzügiger. Mehr Licht trifft hier auf die helleren Möbel. Die sind wie im Custom Bus sauber verarbeitet und bleiben während der Fahrt ebenso unauffällig.

Dass der Piccolo-Testwagen teurer und schwerer ist, liegt vor allem am Allradantrieb und der installierten Solaranlage. □



Gegen Aufpreis gibt es eine Bettauflage mit integriertem, stoffumspanntem Lattenrost und eine sieben statt vier Zentimeter hohe Matratze.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug
VW T6 2.0 TDI, Frontantrieb, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 1968 cm³, 110 kW/150 PS, Radst. 3000 mm, Reifen 205/65 R 16

Leergewicht/Gesamtgewicht
2430 kg/3000 kg

Länge/Breite/Höhe
4904/1904/2000 mm

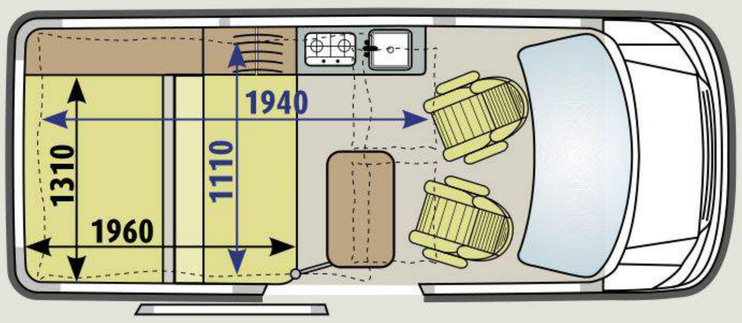
Innenhöhe 1325–2450 mm

Ausbau
Küche mit Zweiflamm-Gaskocher, Edelstahlspüle, 52-L-Kompressorkühlschrank, 6 Schrankfächer, 3 offene Ablagen, 1 Schublade, Heckstauraum 1250 x 1020 x 470/1280 mm (ca. 355/966 L)

Aufbau
Stahlblechkarosserie mit GfK-Aufstelldach, PE-Schaum-Isolierung, Innenverkleidung mit Spannfilz und Kunststoff-Formteilen, 3 Kunststoff-Isolierfenster mit Rahmen

Bordtechnik
Gas-Gebläseheizung 2400 W, Frischwasserkanister/Abwassertank je 20 L, Bordbatterie 75 Ah, Gasflaschen 1 x 5 kg, 1 x 2,5 kg

Die schlanke Möbelzeile erlaubt den Einbau einer breiten Schlaf-Sitzbank.



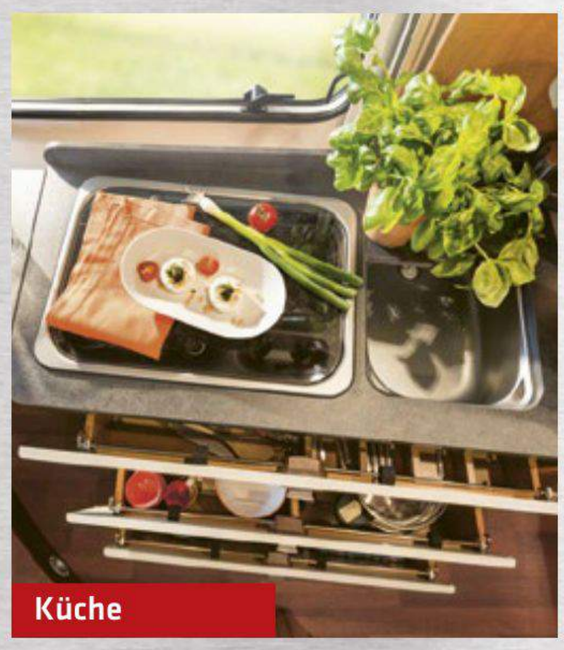
MALIBU –
BEST IN CLASS



JETZT BEI IHREM MALIBU HANDELSPARTNER!


Wohnbereich

Fühlen Sie sich unterwegs wie zuhause: Die exklusive Einrichtung des Malibu Van mit echtem Reisemobil-Charakter (Modell „charming“).


Küche

Die durchdachte Küche: Erweiterbare Arbeitsfläche und viel Stauraum.


Bad

Einzigartig! Das klassengrößte Bad mit separierbarer Dusche.



malibu
a company of carthago

www.malibu-carthago.com





CUSTOM BUS CAMPER

Design und Nutzwert sind im Camper wunderbar kombiniert. Wie viel Wert die Custom-Bus-Crew auf die Optik legt, zeigt sich an den exakt fortlaufenden Maserungen der einzelnen Furnierflächen oder den sauber in die Innenverkleidung integrierten LED-Leuchten mit Dimmfunktion. Die Campingtauglichkeit kommt dabei keineswegs zu kurz: Neben der vollwertigen Küche mit großem Kühlschrank stehen einige Verstaumöglichkeiten bereit. Eine vierköpfige Familie kann mit dem Schlafplatzangebot auf Reisen zurechtkommen. Für Transportfahrten im Alltag kann die Rückbank entfernt werden. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist angemessen, das Ausstattungsangebot üppig. Kurzum: Der Camper bietet viel und sieht dabei auch gut aus.

- Schnörkelloser und zeitloser Ausbau, solide verarbeitetes Möbelmodul, großer Mitteltisch mit viel Arbeitsfläche, großer Kühlschrank, zahlreiche Verstaumöglichkeiten, großzügiger Kleiderschrank, schnell umgebaute Schlafrückbank mit Durchlademöglichkeit, kann für maximales Stauraumvolumen ausgebaut werden, mehrere Dekore auch mit Echtholzfurnier zur Auswahl, T6-Basis als Caravelle mit Original-Verglasung verfügbar, zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten.

- Oberbett im Testwagen unkomfortabel (noch ohne Tellerfedern), dunkler Innenraum, Aufstell- oder Hochdach nicht im Basispreis enthalten.

WERZ PICCOLO SLIMLINE

Funktionalität und Komfort stehen beim Piccolo im Vordergrund. Das Werz-Team hat viel Tüftelarbeit investiert, und das sieht man in allen Winkeln. Die Möbelzeile ist schmaler als üblich, bringt in der wohldurchdachten Konstruktion aber dennoch Kühlschrank, Zweiflammherd und Spüle unter. Der gewonnene Raum kommt der Schlafrückbank zugute, die breiter ausfällt als in vielen anderen Campingbussen mit Möbelzeile und mit viel Komfort verwöhnt. Die Einbußen beim Stauraumangebot sind zu verschmerzen. Das Design des Ausbaus ist im Vergleich zum Custom Bus nüchterner, aber keineswegs charmelos. Käufer bekommen für ihr Geld einen voll aufs Reisen ausgerichteten Campingbus mit vielen Optionen zur Individualisierung.

- Sauber verarbeiteter, funktionsorientierter Innenraum, Schwenktisch erlaubt freien Zugriff auf Küchenstauräume und ist auch von außerhalb des Fahrzeugs erreichbar, herausnehmbarer Gaskocher, schlanke Möbelzeile schafft Platz für eine breitere Schlafrückbank, bequeme Polsterung, Oberbett mit Lattenrost und dicker Matratze, Durchlademöglichkeit vorhanden, zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten.

- Schlafrückbank nicht herausnehmbar, geringerer Gasvorrat, kleinere Verstaumöglichkeiten, einfache Innenbeleuchtung, Preise des Serienfahrzeugs und der Zusatzausstattung online nicht verfügbar.



Neben dem Aufstelldach von SCA – hier mit Panoramafunktion im Custom Bus – gibt es beide Campingbusse auch mit Hochdach.



Aufgehübschte Transporter-Basis: optionales Cockpit in Highline-Ausführung mit Verschlussklappen an Handschuhfach und Ablagen.

PREISE & AUSSTATTUNG

Modell	Custom Bus Camper	Werz Piccolo Slimline
Grund-/Testwagenpreis[1)]	39 250/64 885 Euro	49 711/77 686 Euro
Diesel-Motor (TDI) 84/102/150/204 PS	Serie/1330/4035/7215 Euro	Serie/k.A./3218 Euro/k.A.
Benzin-Motor (TSI) 150/204 PS	1595/5465 Euro	k.A.
zul. Gesamtgewicht 3,00 t	730 Euro	857 Euro
7-Gang-DSG-Getriebe	2015 Euro	k.A.
4-Motion-Allradantrieb	2870 Euro	3379 Euro
Sitzheizung	395 Euro	464 Euro
Aufstelldach (SCA 194)/Hochdach	5850[2)] /7290 Euro	6150 Euro[3)]/7290 Euro
Dach in Wagenfarbe	880 Euro	950 Euro
Standheizung (Truma E 2400)	1820 Euro	1710 Euro
Kompressorkühlschrank	1440 Euro[4)]	1295 Euro[5)]
Schnell-Ladegerät (15 A)	875 Euro	365 Euro
Ausstellfenster hinter Schiebetür	k. A.	565 Euro
Campingtisch	390 Euro	k. A.
Heckauszug	k. A.	515 Euro
Lautsprecher im Fond	375 Euro	194 Euro
Solaranlage	1200 Euro[6)]	1400 Euro[7)]

[1)] inkl. TÜV und Zulassungsbescheinigung II; [2)] inklusive Tellerfederung und Leselampe (Aufpreis Panoramafunktion wie im Testwagen: 395 Euro); [3)] superflach, mit 4 cm hoher Matratze (Aufpreis: Lattenrost und 7 cm hoher Matratze wie im Testwagen: 800 Euro); [4)] Volumen: 65 Liter; [5)] Volumen: 52 Liter; [6)] Leistung: 70 Watt (Aufpreis Erweiterung auf 140 Watt: 955 Euro); [7)] Leistung: 90 Watt.

FAZIT

SCHICK ODER FUNKTIONAL?



Thomas Gerhardt

Was reitet der eigentlich so auf den Gas-Absperrventilen herum, werden Sie sich vielleicht fragen. Natürlich ist das nichts, was am Ende über „besser oder schlechter" entscheidet, zeigt aber ganz gut, wie die beiden Campingbus-Ausbauer an das Thema herangehen. Die Custom-Bus-Schmiede fokussiert sich auf zeitloses Design, lässt die Alltags- und Reisetauglichkeit aber keineswegs zu kurz kommen. Das Werz-Team baut den VW T6 funktionsorientierter aus und legt viel Wert auf hohen Schlafkomfort im oberen und unteren Bett. Mir persönlich ist der Custom Bus aus diesem Vergleich innen zu dunkel, weshalb ich den Werz bevorzugen würde. Da stört mich allerdings der deutlich kleinere Stauraum in den Schränken. Gut, dass es dafür Lösungen gibt: Für den Piccolo die breitere Möbelzeile und für den Custom Bus hellere Dekore.



La Strada Avanti L

Die renommierte Campingbus-Schmiede La Strada hat ihr **„BROT-UND-BUTTER-MODELL“** einer Frischzellenkur unterworfen. Ob auch der neue Avanti L das Zeug zum Bestseller hat, klärt der Test.

„We call it a Klassiker“ – würde wohl der Fußball-Kaiser über den Avanti L von La Strada sagen, wäre er Experte für Campingbusse. Bereits 1994, kurz nachdem die Ducato-Generation Typ 230 startete, präsentierten die hessischen Ausbauspezialisten auch gleich ihr erstes Campingbus-Modell auf dem italienischen Transporter. Seitdem avancierte der Avanti L in den meisten der gut 20 Jahren marktintern zum Bestseller.

Der Querbettgrundriss in der Sechs-Meter-Karosserie ist für viele Paare immer noch das Modellkonzept mit dem besten Kompromiss aus gutem Platzangebot und noch kompakten Außenabmessungen. Daran mag auch der neueste Avanti L nicht rütteln. Er zeigt in vielen Details aber, dass es unter all den Modellen mit diesem Grundriss deutlich mehr Unterschiede gibt als nur den Preis. Der liegt beim La Strada mit knapp 50 000 Euro inklusive Nebenkosten zwar am oberen Ende der Preisskala. Dafür erreicht auch die Fertigungsqualität der komplett in Deutschland ausgebauten Busse ein merklich höheres Niveau.

Das zeigt sich etwa an sauber aufgebrachten, stoßunempfindlichen Möbelkanten, exakt ausgeführten Verfugungen und penibel verkleideten Türen und Wänden, die kein Stück Blech herausschauen las-



GURTE/SCHLAFPLÄTZE	ZUL. GESAMTGEWICHT	LÄNGE/BREITE/HÖHE	GRUNDPREIS AB
4/2	350 kg	5,99/2,05/2,65 m	48 186 Euro



Die bequeme Sitzgruppe ist rund um den angemessen großen, erweiterbaren Tisch arrangiert. Möbel- und Polsteroberflächen sind aus einer Vielzahl von Dekors wählbar.



Die große und stabile Arbeitsplattenverlängerung erleichtert die Küchenarbeit, ebenso der Kühlschrank in Griffhöhe.

Fotos: Andreas Becker

sen. Letzteres macht sich an der Sitzgruppe, aber besonders rund ums Bett angenehm bemerkbar. Zusammen mit der dicken, komfortablen Matratze, die auf Tellerfedern ruht, wird das Heckschlafzimmer geradezu zur Kuschelkammer, die mit drei Fenstern und einer Dachhaube, hellen Lesespots, großzügigen Ablagen und einer Doppel-USB-Ladebuchse keine Wünsche offenlässt.

Wer trotzdem bei der gemessenen Matratzenlänge von 1,87 Meter zurückschreckt, sollte am besten Probe liegen, denn die nutzbare Liegelänge von Wand zu Wand ist mit 1,93 Meter für ein Kastenwagen-Querbett ganz passabel.

Anders als früher ist beim aktuellen Avanti L die Stauraumerweiterung unter dem Bett konstruiert. Statt den mittleren Rostteil längs nach oben zu klappen, lässt sich hier die hintere Betthälfte quer aufstellen und so Platz dafür schaffen, ein – oder im Idealfall vielleicht auch zwei – Fahrräder einstellen zu können. Da die vordere Betthälfte weiter nutzbar bleibt, müssen Alleinreisende das Zweirad nachts nicht unbedingt vor die Tür stellen. Zurrösen sind ebenso vorhanden wie eine automatische Stauraumbeleuchtung und eine Zugangstür vom Wohnraum, so dass man auch lange Ladegüter durchladen kann.

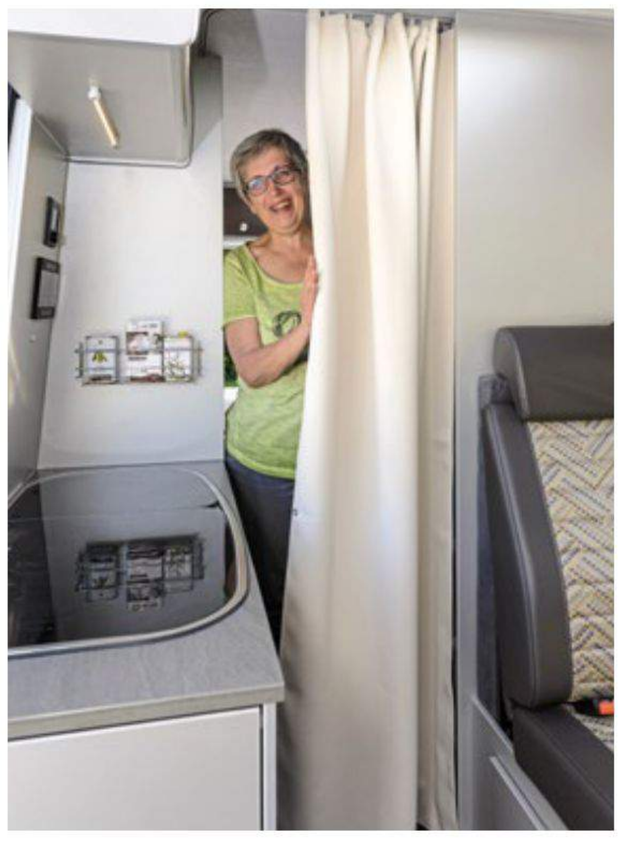
Außerdem sind in den klappbaren Bettunterbau zwei Kleiderstangen eingesetzt, um etwa Sportkleidung im Heckstauraum aufzuhängen. Als Ersatz für den ansonsten fehlenden Kleiderschrank kann diese pfiffige Idee allerdings nur bedingt dienen, denn ein Zugang von innen ist kaum möglich.

Campingbusfahrer, die auf gebügelte Hemden und Sakkos im Urlaub Wert legen, werden mit dem Avanti L darum nicht glücklich, alle anderen finden in den acht geräumigen Hängeschränken und dem Dachstaukasten über dem Fahrerhaus aber genügend Unterbringungsmöglichkeiten für Kleidung und persönliches Gepäck.

Dazu kommen ein großzügiges Doppelfach im Sitzgruppenpodest und ein Klappfach in der Sitztruhe. Wem das noch nicht reicht, dem sei das Parallelmodell Avanti C empfohlen, das bei identischer Länge die Karosseriehöhe H3 für einen Doppelboden mit üppigen Stauraumreserven nutzt. »



Nüchtern und sachlich ist das Bad eingerichtet – ein Fenster gibt's optional.



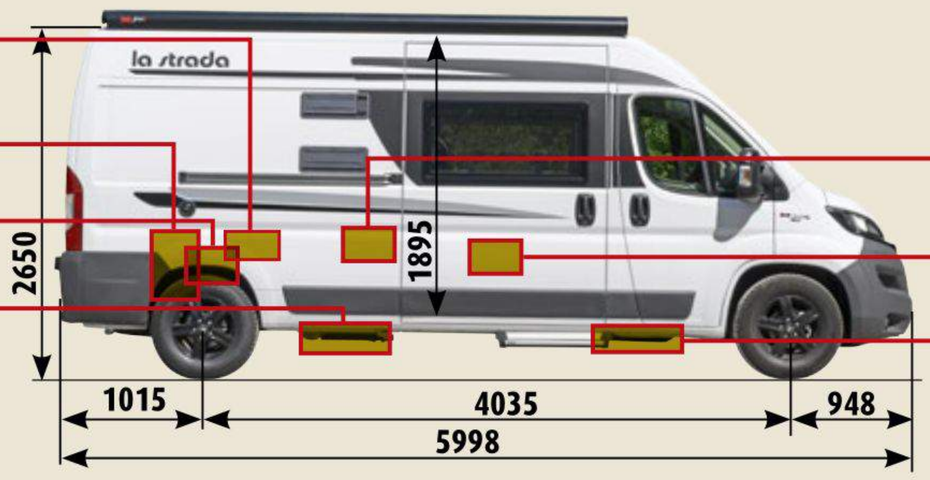
Der geschickt integrierte Vorhang lässt flugs einen Ankleideraum entstehen.





Das Bett ist rundum bequem, die Matratze liegt auf Tellerfedern. Darunter ist der Frischwassertank eingebaut (Bild links).

ABMESSUNGEN UND AUFBAU



Bordbatterie
Blei-AGM, 100 Ah (20 h)

Gasflaschen 2 x 11 kg

Frischwassertank 100 L

Abwassertank
80 L, unterflur

Außenbreite: 2050 mm

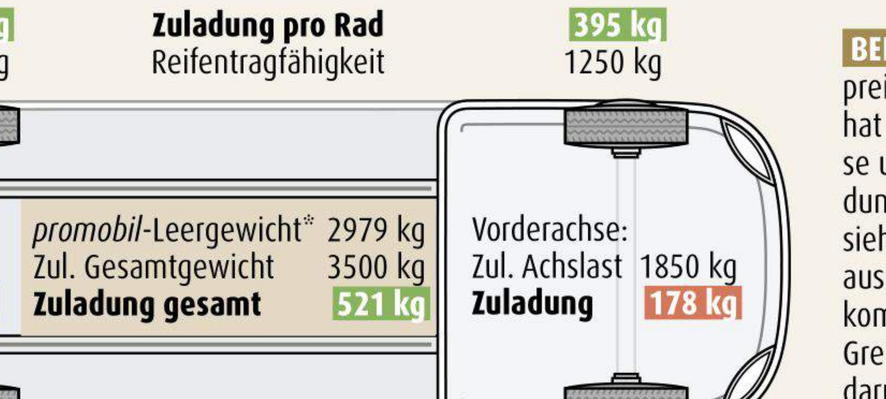
Fäkalkassette 19 L

Heizung/Boiler 10 L

Kraftstofftank 90 L

Kein Kleiderschrank,
8 Hängeschränke,
1 Dachstaukasten,
1 Klappfach, 1 Podestfach
660–920 x 130 x 600 mm
(ca. 62 L), 5 Ablagen

Sanitärraum 855 x 1885 x 790–890 mm, 1 Hängeschrank, integrierte Dusche 505–530 x 780 mm, Kassettentoilette



Alle Angaben
Breite x Höhe x Tiefe

Sitzgruppe Bankbreite 870 mm, Polster 120 mm, 2 Dreipunktgurte, Tisch 925/1370 x 715 x 540 mm

Heckstauraum 675–1860 x 630/1575 x 225–1440 mm (ca. 970/1805 L), 2 Zugänge (max. 1560 x 630 mm), 1 Außenschublade

Heckbett 1870 x 1440 mm, Matratzen 120 mm, Kaltschaum, Tellerfedern, Kopffreiheit 760–1075 mm

Küche 1010/1475 x 870 x 405/435 mm, 2 Hängeschränke, 1 Oberschrank, 7 Schubladen, Absorberkühlschrank 80 L, Gefrierfach 5 L

DATEN UND MESSWERTE

Auf- und Ausbau
Stahlblech-Karosserie mit Blechhochdach, außen Stahl, innen foliertes Sperrholz/Stoffbezug, Isoliermaterial Wand/Dach/Boden PE-Schaum, Stärke 12/12/10 mm, kein Doppelboden, 5 Kunststoff-Isolierfenster mit PU-Rahmen, 2 Dachhauben, 1 Panorama-Dachfenster.

Bordtechnik
Gas-Gebläseheizung/Boiler Truma Combi 4, 4 Ausströmer (Einstieg, Küche, Bad, Heckbett), Wasseranlage: Tauchpumpe, Frisch- und Abwasserrohre.

Basisfahrzeug
Fiat Ducato, Kastenwagen, Vorderradantrieb, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2287 cm³, Leistung 130 kW/177 PS bei 3500/min, Drehmoment 400 Nm bei 1500/min, automatisiertes Sechsganggetriebe.

Fahrleistungen
Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 7,9/14,4/19,5 s; Elastizität 60–80/100 km/h (4.//5. Gang) 4,6/9,6// 8,2/15,4 s, 80–100 km/h (6. Gang) 7,2 s; Testverbrauch 10,8 L/100 km.

Zuladung pro Rad
Reifentragfähigkeit

565 kg / 1250 kg		395 kg / 1250 kg
Hinterachse: Zul. Achslast 2000 kg, **Zuladung** 693 kg	*promobil*-Leergewicht* 2979 kg, Zul. Gesamtgewicht 3500 kg, **Zuladung gesamt** 521 kg	Vorderachse: Zul. Achslast 1850 kg, **Zuladung** 178 kg
1250 kg / 628 kg	Reifentragfähigkeit / **Zuladung pro Rad**	1250 kg / 433 kg

Zul. Anhängelast 2500 kg

ungenügend
durchschnittlich
gut

Bewertungsmaßstab: Mobil für 2 Personen (2 feste Betten)
Radzuladung: < 100 kg, 100 bis < 200 kg, ab 200 kg
Achszuladung: < 200 kg, 200 bis < 400 kg, ab 400 kg
Gesamtzuladung: < 200 kg, 200 bis < 400 kg, ab 400 kg

* für das *promobil*-Leergewicht wurde das Testmobil mit jeweils 100 % Kraftstoff, Frischwasser und Gas sowie Extras mit rund 155 kg radweise gewogen.

BELADUNGSTIPPS Mit dem aufpreispflichtigen 3,5-t-Fahrwerk hat der Avanti L an der Hinterachse und insgesamt reichlich Zuladung für zwei Personen. Anders sieht es aber an der Vorderachse aus. Mit der Besatzung alleine kommt die Achse bereits an ihre Grenze, schweres Gepäck sollte darum tunlichst ins Heck geladen werden. Auf Nummer sicher geht, wer das Maxi-Chassis mit 2100 kg Vorderachslast ordert.

PREISE UND AUSSTATTUNG

Grundpreis (Fiat Ducato 33 L, Motor 96 kW/130 PS) mit TÜV und Zulassungsbescheinigung II	**49 236 Euro**
Testwagenpreis	**70 123 Euro**
✘ 130-/150-/177-PS-Motor	Serie/1563/2777 Euro
✘ 3,5 t Light-/Maxi-Chassis (20/40 kg) ✔	699/1250 Euro
✘ autom. Getriebe/Alufelg. schwarz (0/5 kg)	2023/975 Euro
✘ Komfortpaket 1: 100-Ah-Gelbatterie, Insektenschutztür, AES-Kühlschrank, el. Trittstufe etc. (14 kg) ✔	1999 Euro
✘ Technikpaket 1: el. Spiegel, Beifahrer-Airbag, ESP, man. Klima, 120-L-Dieseltank, Tempomat etc. (47 kg) ✔	2990 Euro
✘ Solarpanel 100 W/SOG-Entl. (12/1 kg) ✔	1195/229 Euro
Badfenster/Frostschutz AW-Tank (2/3 kg) ✔	498/536 Euro

✘ im Testwagen enthalten; ✔ empfehlenswert



Neben dem Gaskasten nimmt ein Fach ein oder zwei Batterien auf.

Weiteren Stauraum offeriert im „L“ aber auch noch der Küchenblock mit zwei Hänge-, einem Oberschrank und stolzen sieben Schubladen – gut möglich, dass man eine davon auch für andere Zwecke abzwacken kann. Der Kühlschrank hat mit 80 Litern ein angemessenes Volumen und erfreut darüber hinaus durch automatische Energiewahl und bückfreien Zugang. Arbeiten kann man nicht nur auf der zweigeteilten Glasabdeckung von Kocher und Spüle, sondern vor allem auf dem großen Klappbrett im Einstieg.

Der Dreiflammkocher wartet mit Elektrozündung und zumindest einer größeren Flamme auf, die Spüle fasst allerdings nicht allzu vieles und großes Geschirr. Eine Schublade ganz unten im Küchenblock öffnet auch nach draußen, das bewährt sich dann, wenn man vor dem Bus sitzt und hier das Nötige griffbereit hat.



Sauber angeordnet: Sicherungen, Ladegerät und Gasverteilerblock.



Das hochgeklappte Bettteil macht viel Platz frei für sperriges Gepäck. Zwei eingefügte Stangen dienen als Aushilfs-Kleiderschrank – sonst gibt es keinen.

Das Bad optimiert La Strada mehr auf die Nutzung von Waschtisch und Toilette, als große Umstände für eine besondere Dusche zu machen. Die gibt es nur ganz klassisch mit Ausziehbrause und eng umlaufendem Vorhang. Das Waschbecken hat eine gute Größe, jedoch ist der Wasserhahn so lang, dass beim Händewaschen stets die Vorderseite des Beckens verspritzt wird.

Nicht optimal funktioniert auch das Schließen der Hängeschranktür: Griffbereich und Federschnäpper sollten an gleicher Stelle platziert sein, um zuverlässig einzurasten. Das optionale Badfenster würde den etwas tristen, grauen Raum freundlicher machen.

Die Sitzgruppe mit großem, erweiterbarem Tisch ist für zwei bis drei Personen vergleichsweise bequem, insbesondere auch mit der verstellbaren Banklehne. In der Sitztruhe ist die Truma-Combi-Heizung optimal platziert. Der Wassertank sitzt unter dem Bett, der Abwassertank allerdings unterflur ohne Frostschutz. Sicherungen, Ladegerät und Gasverteilerblock finden sich ebenfalls in einem Fach unterm Bett. Die Gashähne lassen sich aber nur umständlich bedienen.

Mit dem 177-PS-Topmotor und automatisiertem Schaltgetriebe ist man bequem und bei Bedarf auch zügig unterwegs. Einen großen Unterschied zum ebenfalls kräftigen 150-PS-Aggregat wird man aber kaum feststellen. Den Aufpreis kann man sich leichten Herzens sparen – leider verbessert das die knappe Zuladung an der Vorderachse aber nicht.

Jürgen Bartosch



Praktisch: die Außenschublade, wenn man gemütlich draußen sitzt.



Die Heizung findet in der Sitzbanktruhe ein ideales Plätzchen.



USB-Buchse und Ablagebord – praktisch zum Smartphone-Laden.

WOHNEN	**3,8**		
		Betten	30 % 4,2
		Sitzgruppe	20 % 4,0
		Küche	20 % 3,6
		Sanitärraum	20 % 2,9
		Möbelbau	10 % 4,0
BELADEN	**3,1**		
		Stauräume	50 % 3,2
		Zuladung	50 % 3,0
TECHNIK	**3,6**		
		Aufbau	20 % 3,5
		Sicherheit	20 % 4,0
		Bordtechnik	20 % 3,0
		Verarbeitung	20 % 4,3
		Beleuchtung	10 % 3,8
		Wintertauglichkeit	10 % 2,8
FAHREN	**3,6**		
		Fahrsicherheit	25 % 3,8
		Fahrkomfort	25 % 3,4
		Fahrverhalten	25 % 3,2
		Fahrleistung	25 % 3,9
PREIS & SERVICE	**2,9**		
		Preis/Ausstattung	80 % 2,9
		Garantie	10 % 3,0
		Servicenetz	10 % 2,4

FAZIT *Solide deutsche Wertarbeit – bei La Strada ist das kein Spruch, sondern an vielen Stellen spürbar. Allerdings kostet er auch etwas mehr als andere. Der Avanti L ist ein gereifter Klassiker, mit wenig Mankos, wie etwa der zu langen Armatur am Waschbecken.*



Jürgen Bartosch



Das Podest an der Sitzgruppe birgt zwei großzügige Staufächer. Insgesamt bietet der Avanti L ein angemessenes Stauraumangebot für zwei Reisende.



Solider, optisch ansprechender Reisebegleiter: Die PU-Rahmenfenster mit planen Scheiben sind Serie, die schwarzen Alu-Felgen optional.

Dreamer Family Van

FAMILIENTAUGLICHE CAMPINGBUSSE wie der französische Family Van sind dünn gesät. Das Modell überrascht zudem mit einem ungewöhnlichen Grundriss mit Hubbett vorn und Etagenliegen hinten.

Es braucht schon etwas Organisation und Disziplin, um als vierköpfige Familie in einem ausgebauten Kastenwagen Urlaub zu machen. Zumal die meisten Modelle vor allem für Paare konzipiert sind, die allenfalls gelegentlich in Begleitung reisen. Deutlich komfortabler wird es mit einem der weniger häufigen, speziell für Familien ausgelegten Camper, wie dem Family Van der Rapido-Tochtermarke Dreamer.

Sein Konzept ist nahezu einzigartig auf dem Markt. In den von außen – zumal in Silber – unscheinbaren Lieferwagen packt der französische Hersteller einen cleveren Ausbau für vier bis fünf Personen. Anders als manche Konkurrenten mit GfK-Dach nutzt der Dreamer einen 5,99 Meter langen Fiat Ducato mit Original-Blechhochdach der Höhe drei.

Lediglich über dem Fahrerhaus ist eine GfK-Kappe aufgesetzt, um die kantige Stirn aufzuhübschen. Die Blechkarosserie ist mit PU-Schaummatten und Styrofoam isoliert. Für die Hecktüren gibt es optional noch eine Isomatte zum Einknöpfen. Die Heckfenster sind vorgehängte Exemplare, die seitlichen dagegen stabile PU-Rahmenfenster.

Eine Besonderheit des Family Van ist seine Bodenkonstruktion. Das übliche Podest an der Sitzgruppe ist zu einem



GURTE/SCHLAFPLÄTZE	ZUL. GESAMTGEWICHT	LÄNGE/BREITE/HÖHE	GRUNDPREIS AB
4-5/4-5	3500 kg	5,99/2,05/2,80 m	51 470 Euro



Gut eingerichtete Küche mit riesigem 160-L-Kühlschrank gegenüber.



In den Etagenbetten finden die Kinder ihr kleines Reich und – hoffentlich – auch irgendwann zur Nachtruhe.



Der Heckstauraum ist sehr flexibel nutzbar. Beide Betten lassen sich nach Bedarf entnehmen.

Fotos: Janine Graubaum, Jürgen Bartosch (2)



L-Sitzgruppe und Seitenbank sind für einen Campingbus großzügig bemessen. Fünf bis sechs Personen finden Platz um den großen Tisch.



Bereits serienmäßig an Bord ist der separate fünfte Sitz mit Gurt.

richtigen Doppelboden ausgebaut. Vorn schafft es einen ebenen Anschluss ans Fahrerhaus mit einem flachen Staufach darin. Ab der Küche wächst der Keller von acht auf stolze 18 Zentimeter lichte Höhe und bietet so Platz für ein zweites, deutlich größeres Bodenfach sowie die frostsichere Unterbringung der Wasseranlage.

Das Heck bleibt frei von Installationen, um wahlweise ein bis zwei Betten oder mehr Platz für Sperrgepäck zur Verfügung zu haben. Denn beim unteren Etagenbett kann die Matratze entnommen und die Brettunterlage hochgeklappt und als Stauraumabtrennung genutzt werden – mit einer kleinen Zugangstür integriert.

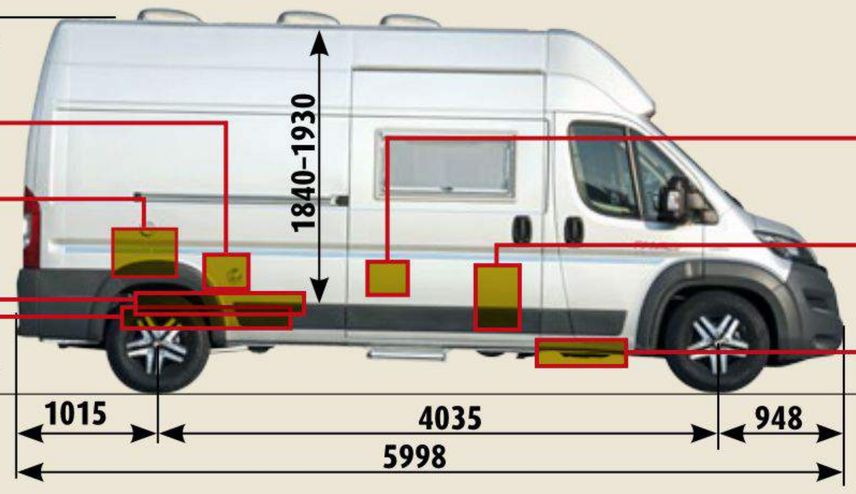
Außerdem gibt es an der Unterseite des oberen Bettrosts zwei Kleiderstangen, die prima zum Aufhängen von Ersatzjacken oder Surfneoprens geeignet sind. Ein oder zwei Fahrräder lassen sich mit demontierten Vorderrädern quer einstellen, Snowboards oder nicht zu lange Skier können von hinten zudem in das Doppelbodenfach durchgeladen werden. Und wenn beim Umzug große Topfpflanzen zu transportieren sind, entfernt man einfach auch das obere Bett. Dessen Lattenrost samt Matratze kann auch unten eingelegt werden. Damit entsteht ein bequemes Einzelbett, was den Family Van auch für getrennt schlafende Paare interessant macht.

Allerdings ist die Liegelänge mit rund 1,80 Meter – oben wie unten – nicht für jeden Erwachsenen geeignet. Für Kinder meist schon. Eine Lampe ist auf beiden Ebenen vorhanden, Ablagemöglichkeiten gibt es nur oben, dazu Absturznetze an beiden Seiten, die allerdings etwas niedrig ausfallen.

Der Zugang zum oberen Bett – ohne Leiter, nur über den kleinen Absatz am Kleiderschrank – ist etwas für geübte Kletterer. Um das Hubbett vorn zu nutzen, müssen zwei Sicherungen gelöst und die Liegefläche heruntergezogen werden – die Lehnen der Sitze können dabei stehen bleiben. Mittels einer Einhängeleiter klappt der Aufstieg auf die Lattenrost-gelagerte Matratze, die jedoch nur auf der einen Seite 1,90, auf der anderen lediglich 1,80 Meter misst. Auch die Kopffreiheit ist mit 61 Zentimeter relativ knapp. Kriecht der zweite müde Reisende ins Bett, ist das Umdrehen – man schläft vorzugsweise mit dem Kopf nach hinten – schon etwas mühsam. Dafür überzeugt »

TESTPASS DREAMER FAMILY VAN SELECT

ABMESSUNGEN UND AUFBAU



Fäkalkassette 18 L

Heizung/Boiler 10 L

Frischwassertank 100 (50) L

Abwassertank 100 L, im Doppelboden

Außenbreite: 2050 mm

Bordbatterie Blei-Säure, 100 Ah (20 h)

Gasflaschen 2 x 11 kg

Kraftstofftank 90 L

Alle Angaben Breite x Höhe x Tiefe

Etagenbetten 2 x 1770/1840 x 700 mm, Matratzen 100 mm, Kaltschaum, Brett/Lattenrost, Kopffreiheit 365–710 mm

Sanitärraum 900 x 1900 x 730 mm, 1 Hänge-, 1 Unterschrank, 3 Ablagen, integrierte Dusche 680 x 1900 x 360 mm, Kassettentoilette

Heckstauraum 350–1200/1940 x 180–535/2135 x 520–1730 mm (ca. 445/1385/2140 L), 3 Zugänge (max. 1200 x 535 mm) + 2 Staufächer

Hubbett 1800–1900 x 1171–1270 mm, Matratze 100 mm, Kaltschaum, Lattenrost, Kopffreiheit 450–610 mm

Sitzgruppe Bankbreite 870 mm, Polster 100 mm, Liegefläche 1780 x 1200–1360 mm, 2 Drei-/1 Zweipunktgurt, Tisch 920 x 725 x 600–700 mm

Kleiderschrank 910 x 510 x 400 mm (ca. 185 L), 1 Hänge-, 2 Ober-, 2 Unterschränke, 2 Sitztruhen, 2 Doppelbodenfächer, 6 Ablagen, 6 Stofftaschen

Küche 970/1245 x 950 x 410–590 mm, 1 Hänge-, 2 Unterschränke, 3 Schubladen, Absorberkühlschrank 160 L, Gefrierfach 30 L



Gut ausgestattetes Hubbett mit etwas knappen Abmessungen.

DATEN UND MESSWERTE

Auf- und Ausbau

Stahlblech-Karosserie mit Original-Blechhochdach, innen Kunststoff-/Stoff-Verkleidungsteile, Isoliermaterial Wand/Dach PU-Schaum, Boden Styrofoam, Isolierstärke Wand/Dach/Boden 10/10/25 mm, Doppelbodenhöhe 80/180 mm, 2 Kunststoff-Isolierfenster mit PU-Rahmen, 2 vorgehängte Fenster, 4 Dachhauben.

Bordtechnik

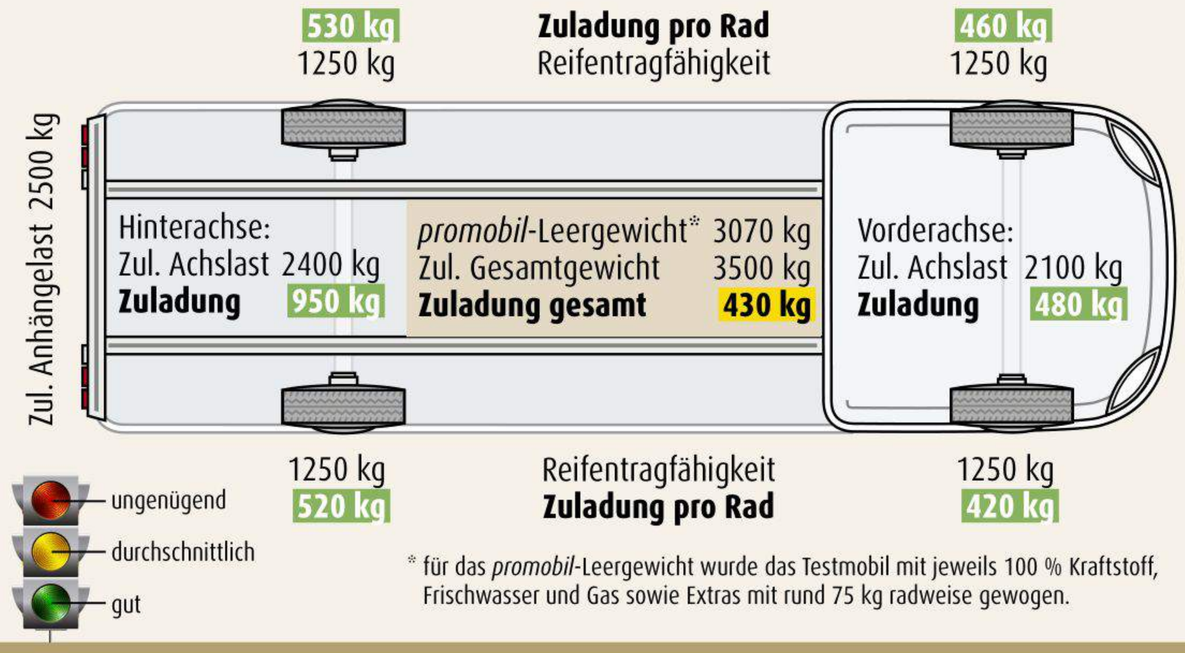
Gas-Gebläseheizung/Boiler Truma Combi 6 E, 4 Ausströmer (Sitzgruppe, Einstieg, Sanitärraum, Heckstauraum), Wasseranlage: Frisch-/Abwasserrohre, Druckpumpe.

Basisfahrzeug

Fiat Ducato 130 Multijet, Kastenwagen, Vorderradantrieb, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2287 cm³, Leistung 96 kW/130 PS bei 3600/min, Drehmoment 320 Nm bei 1800/min, Sechsganggetriebe.

Fahrleistungen

Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 6,2/13,5/21,0 s; Elastizität 60–80/100 km/h (4.//5. Gang) 6,8/15,3//8,4/19,5 s, 80–100 km/h (6. Gang) 11,2 s, Testverbr. 10,3 L/100 km.



* für das *promobil*-Leergewicht wurde das Testmobil mit jeweils 100 % Kraftstoff, Frischwasser und Gas sowie Extras mit rund 75 kg radweise gewogen.

BELADUNGSTIPPS Mit dem serienmäßigen 3,5-t-Maxi-Fahrwerk ist der Family Van sowohl an den Rädern wie an den Achsen gewichtsmäßig rundum im grünen Bereich. Mit vier Personen kann man auch mit der Gesamtzuladung zurechtkommen. Wenn man regelmäßig alle fünf Plätze nutzen möchte, sollte man aber besser zum Maxi-Chassis mit vier Tonnen zulässigem Gesamtgewicht greifen.

PREISE UND AUSSTATTUNG

Grundpreis (Fiat Ducato 35 H, Motor 96 kW/130 PS) mit TÜV und Zulassungsbescheinigung II	**51 470 Euro**
Testwagenpreis	**56 289 Euro**
✘ 130-PS-Motor/3,5-t-Maxi-Chassis/ESP/5. Gurtplatz	Serie
150-/180-PS-Motor/Comfortmatic	1690/3820/2680 Euro
✘ Metallic-Lack/Leichtmetallfelgen	1240/500 Euro
✘ Komfortpaket: Beifahrer-Airbag, manuelle Klimaanlage, Tempomat, Radio, Lautsprecher, Komfortsitze, Gasumschaltanlage (60 kg) ✔	399 Euro
✘ LED-Tagfahrlicht/Rückfahrsensoren	420/350 Euro
✘ Fahrerhausverdunkl./Fliegengittertür ✔	Serie/370 Euro
✘ Truma Combi 6 EH/Isomatte Hecktüren	680/260 Euro

✘ im Testwagen enthalten; ✔ empfehlenswert

die übrige Ausstattung mit Dachhaube und Vorhang, Ablagen und Leseleuchten auf beiden Seiten. Und als Clou kann man nicht nur Heizung und Kontrollbord vom Bett aus bedienen, sondern auch das Fahrerhausradio und zudem gemütlich fernsehen.

Für die fünfte Person entsteht ein weiterer Schlafplatz aus der Sitzgruppe. Dafür müssen zwei Zusatzpolster, ein Rolllattenrost und eine Alu-Strebe mitgeführt werden. Trotz einer beigelegten Kurzanleitung, die neben der Bordtechnik auch den Bettumbau erklärt, bleibt das Ergebnis unbefriedigend, weil sich die Polster einfach nicht zu einer ebenen Liegefläche zusammenfügen.

Ihren eigentlichen Zweck erfüllt die Sitzgruppe deutlich besser. Aus gedrehten Fahrerhaussitzen, Eckbank, Seitensitz und großem Tisch entsteht eine für Campingbusse unge-



Die integrierte Dusche mit Vorhang ist wenig komfortabel.



Trotz vorhandener Schnellanleitung ist das Umbauen der Sitzgruppe zum Bett relativ kompliziert und das Ergebnis wenig zufriedenstellend.

WOHNEN	**3,6**		
		Betten	30 %	3,5
		Sitzgruppe	20 %	4,1
		Küche	20 %	3,9
		Sanitärraum	20 %	2,6
		Möbelbau	10 %	3,8
BELADEN	**3,5**		
		Stauräume	50 %	3,7
		Zuladung	50 %	3,3
TECHNIK	**3,4**		
		Aufbau	20 %	3,5
		Sicherheit	20 %	3,6
		Bordtechnik	20 %	3,1
		Verarbeitung	20 %	3,5
		Beleuchtung	10 %	2,6
		Wintertauglichkeit	10 %	4,0
FAHREN	**3,2**		
		Fahrsicherheit	25 %	3,4
		Fahrkomfort	25 %	3,2
		Fahrverhalten	25 %	3,3
		Fahrleistung	25 %	3,0
PREIS & SERVICE	**3,0**		
		Preis/Leistung	80 %	3,1
		Garantie	10 %	3,8
		Servicenetz	10 %	1,7

FAZIT *Der Family Van ist tatsächlich für vier- bis fünfköpfige Familien geeignet. Das Konzept, vor allem mit dem Doppelboden, ist gut durchdacht. Mit Stauraum und Zuladung können vier Reisende zurechtkommen. Auf höherem Niveau liegen Ausstattung – und Preis.*



Jürgen Bartosch



Neben dem TV-Platz gibt es eine pfiffige Radio-Fernbedieneinheit.

wöhnlich großzügige Sitzrunde für fünf, notfalls sogar auch mal sechs Personen.

Eine gute Ergänzung für die Fahrt wären noch Isofix-Ösen an der Querbank zur einfachen Befestigung entsprechender Kindersitze. Um ein fünftes Familienmitglied zu sichern, kann auf der Seitenbank zudem ein separater Sitz mit Gurt gegen die Fahrtrichtung befestigt werden. Damit die Füße nicht in der Luft baumeln, lässt sich auch noch eine Fußbank aufbauen – auch die ist serienmäßig an Bord.

Um das leibliche Wohl kümmert sich eine Küchenzeile, die mit einem großen Hängeschrank, zwei Unterschrankfächern und drei Schubladen gute Stauraumreserven bietet. Als Arbeitsfläche können die geteilten Abdeckungen von Kocher und Spüle sowie die klappbare Verlängerungsplatte dienen.

Für Gewürzstreuer und Ähnliches gibt es gleich drei kleine Regälchen. Das Prunkstück der Küche ist jedoch ihre 160-Liter-Kühl-Gefrierkombination, die schräg gegenüber eingebaut ist. Direkt im Anschluss an die Küche folgt der Kleiderschrank, der ebenfalls familientauglich groß ausfällt. Zwischen Sitzgruppe und Kühlschrank quetscht sich links noch das Bad hinein. Die Gliederschiebtür verschwindet immerhin platzsparend hinter der Toilette, die sich genauso wie das Edelstahl-Waschbecken vernünftig nutzen lässt.

Die Dusche mit Vorhang ist in dem engen Raum aber kaum mehr als ein Notbehelf. Im Sommer wählt man besser die im Heck serienmäßig eingebaute Außendusche.

Der Family Van fährt sich unproblematisch, die Straßenlage mit den 16-Zoll-Rädern überzeugt. Quietschgeräusche aus dem Tür- und Küchenbereich trübten beim Testwagen allerdings den ansonsten passablen Fahrkomfort.

..... ***Jürgen Bartosch***



Im Doppelboden ist Platz für die Bordtechnik und auch für Gepäck.



Zur Dämmung von Dach und Wänden verwendet Dreamer neuartige XHP-Matten aus Polyurethan. Im Fußboden stecken 25 mm Styrofoam.



Die Bordelektrik ist in der Sitztruhe zusammengefasst – es bleibt auch noch Stauraum.



Familie an Bord

Urlaub mit Kindern im Campingbus – klar geht das. Was zeichnet ein Familien-Modell aus? **WORAUF MÜSSEN ELTERN BEIM KAUF ACHTEN?**

Klar – je kleiner das Fahrzeug, desto weniger Personen haben darin Platz. Das ist eine Binsenweisheit. Doch viele Paare wollen nicht vom Campingbus in einen sperrigen Alkoven umsteigen, nur weil sich Nachwuchs angesagt hat. Der Wunsch nach einer gewissen Alltagstauglichkeit, der begrenzte Stellplatz vor dem Haus oder der spezielle „Spirit“ ausgebauter Kastenwagen – die Gründe sind vielfältig. Aber was macht einen Campingbus familientauglich?

Die Ansprüche variieren natürlich von Familie zu Familie. Und was mit ein, zwei Kleinkindern noch ganz entspannt funktionieren kann, wird mit zwei, drei Teenies eventuell zum anstrengenden Dauerclinch. Wer in der Familienphase nicht mehrmals das Fahrzeug wechseln möchte, tut also gut daran, die Modellauswahl weitsichtig zu planen.

Als erstes Kriterium muss die Anzahl der zugelassenen Fahrplätze passen. Da vier gurtgesicherte Sitze bei fast allen Modellen vorhanden sind, scheint das für viele Familien weniger ein Problem. Aber nicht nur wer mehr als zwei Kinder hat, kann von einem fünften Gurtplatz profitieren.



HYMER-CAR Aufstelldächer für Ducato-Campingbusse werden immer beliebter. Sie machen ein Paarmodell wie den Ayers Rock familientauglich.

Er bietet die Chance, auch mal ein Gastkind mitzunehmen, was Geschwisterzwist deutlich eindämmen kann. Kinder können so auch mal auf Distanz sitzen, oder ein Elternteil kindernah mitreisen. Mehr als fünf Fahrplätze sind in Campingbussen mit Bad – darauf fokussiert sich diese Kaufberatung – nur ganz selten zu finden. Die ideenreichen Macher der Marke Clever etwa haben einen Weg gefunden, mit einem Zusatzsitz im Einstieg und einer drehbaren (!) Doppelbank statt des Beifahrersitzes tatsächlich sechs Gurtplätze in einem Fiat Ducato oder Citroën Jumper unterzubringen. Die Bewegungsfreiheit leidet dabei allerdings merklich.

Eltern von Kleinkindern sollten ihr Augenmerk auch auf die Fixierungsmöglichkeit von Babyschalen und Kindersitzen legen. Das funktioniert nur selten so gut wie im Pkw – Gurte sind zu kurz, Sitzpolster rutschen weg oder Gurtpeitschen verschwinden unerreichbar in der Sitztruhe. Manchmal gibt es optionale Hilfe in Form von Isofixösen für entsprechende Kindersitze oder Komfortbänke, die stärker konturiert sind und damit den Sitz mehr fixieren, neigbare Lehnen haben, sodass Kinder unterwegs bes-



GLOBE-TRAVELLER Im GfK-Hochdach der Pathfinder- und Voyager-Modelle versteckt sich ein pfiffig klapp- und ausziehbares Zusatzbett.



KARMANN Auch in der Dexter-Baureihe gibt es mit dem 580er neuerdings ein weiteres Modell für vier mit zwei Doppelbetten übereinander.

Fotos: Thissen, fotolia/Rido, Bartosch, Kohstall, Gerhardt



LA STRADA „F“ wie Family nennt sich die Avanti-Variante mit hohem Blechdach, Hubbett vorn und Querbett hinten auf 6,36 Meter Länge.



WEINSBERG Parallel zum Modell 601 MQH mit GfK-Hochdach bildet der neue Cara-Bus 601 DQ eine noch günstigere Alternative für Familien.

ser schlafen können, oder auseinander rückbare Einzelsitze, die das Angurten erleichtern.

Da die Fahr- meist gleichzeitig die Essplätze am Tisch sind, ist ihre Zahl in der Regel identisch. Mehr Differenzen gibt es dagegen bei den Schlafplätzen und deren Güte. Viele Modelle kommen bereits mit der umbaubaren Sitzgruppe auf drei oder vier Schlafplätze, doch für einen entspannten Urlaub sollte für jedes ständige Besatzungsmitglied möglichst ein festes Bett vorhanden sein. Denn das tägliche Umbauen kann speziell bei schlechtem Wetter durch den begrenzten Raum zur Tortur werden.

In der Liste empfohlener Campingbusse für Familien (siehe Seite 60) sind darum nur Modelle aufgeführt, die – zumindest optional – vier feste Betten bieten. Meist stehen ein Doppelquer- oder Längseinzelbetten im Heck als Elternschlafzimmer bereit. Die Kinder nächtigen dagegen im Obergeschoss unter einem aufgesetzten GfK-Hochdach wie etwa im Pössl 2Win Vario oder dem Weinsberg Cara-Bus 601 MQH.

Immer häufiger wird aber auch das Fiat- bzw. Citroën-Original-Blechhochdach der Höhe drei mit einem manuell oder elektrisch absenkbaren Hubbett über der Sitzgruppe kombiniert. Man erspart sich damit den Dachwechsel, allerdings sind Bettenmaße, Kopffreiheit und Zustieg ins Oberstübchen häufig beengter. Umso mehr, wenn das Hubbett – wie in manchen Fällen – gar unter dem einfachen Blechhochdach Höhe zwei untergebracht wird.

Ein paar Modelle wie der Dreamer Family Van (siehe Seite 54) und der brandneue Clever Family kombinieren das Hubbett unter dem Dreier-Hochdach mit Stockbetten hinten. Dann haben die Kinder im Heck ihren Rückzugsraum »





PÖSSL Der 2Win Vario mit GfK-Hochdach bietet mit Dach- und Querbett vier feste Schlafplätze und genügend Platz für Familien.





CLEVER Der neue Family mit Hubbett vorn und Stockbetten hinten sowie optionalem Zusatzgurtplatz im Einstieg.

sammen. In Sachen Gewicht sollte man darum gleich zum 3,5-Tonnen-Chassis greifen, eventuell kann sogar eine weitere Auflastung nötig werden.

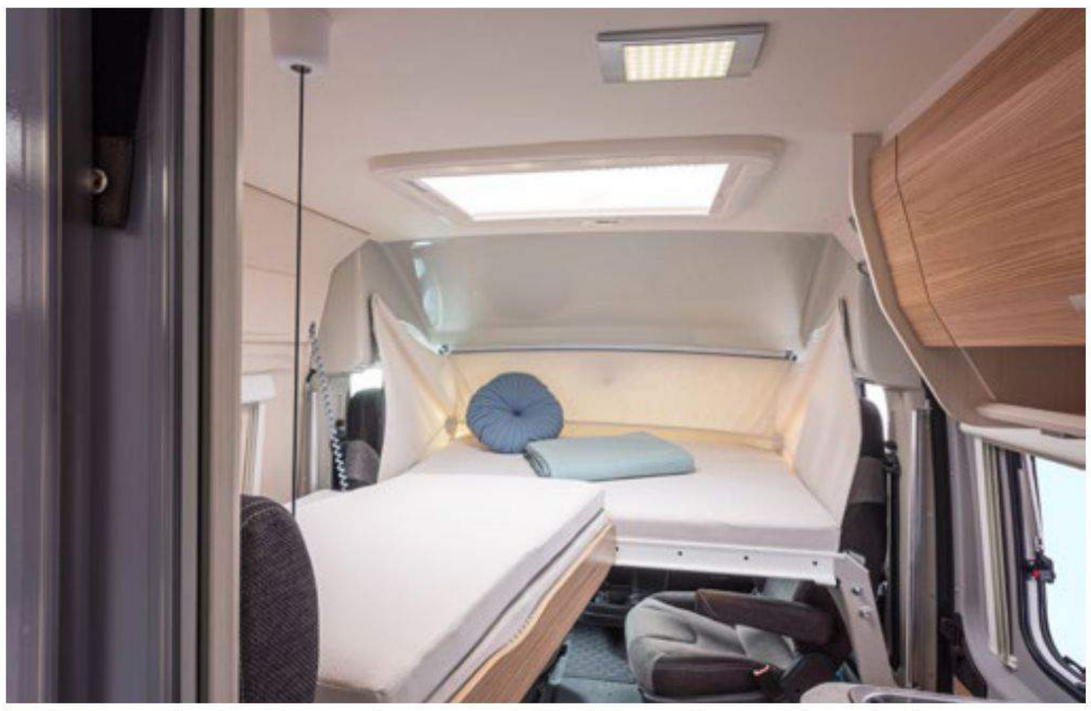
Auch die Wasser- und Stromreserven kalkuliert man möglichst nicht zu knapp. Am Ende ist aber jedes Modell ein Kompromiss – und die Beschränkung aufs Wesentliche oft der Schlüssel zur Freiheit.

.....***Jürgen Bartosch***

und die Eltern schlafen oben. Die günstigsten Vier-Schläfer nutzen dagegen einfach den beliebten Querbett-Grundriss in der Sechs-Meter-Karosserie mit Dachhöhe zwei und platzieren ein zweites Querdoppelbett über dem vorhandenen (siehe Karmann, Seite 59 oben). Die begrenzten Platzverhältnisse im Heck sind dabei allerdings nicht jedermanns Sache und wirken sich auch in entsprechend knappen Stauraumverhältnissen aus.

Die Grenzen des limitierten Innenraums sprengen lassen sich dagegen mit den immer beliebter werdenden Aufstelldächern, die von den Marken Hymer-Car, Pössl und Globecar, Van-Tourer sowie neuerdings auch Westfalia für ihre Modelle mit Dachhöhe zwei angeboten werden. Sie ermöglichen zwei zusätzliche Schlafplätze, die – zumindest im Sommerhalbjahr – bequeme Nachtruhe bieten, ohne in der Höhe zu dick aufzutragen.

Stauraum und Zuladung kann man eigentlich nie genug haben. Ist man mit Kindern unterwegs, kommt so manches an Spiel- und Sportgeräten zu-



KNAUS Verfügbar für mehrere Modelle, bietet das Hubbett halb ausgezogen (Foto) zwei Kinderbetten und lässt gleichzeitig Bewegungsraum.

20 FAMILIENFREUNDLICHE CAMPINGBUSSE MIT BAD

Marke/Modell	Gurt-(Isofix-)/ Essplätze	Schlafplätze fest (Betttyp[1])/Umbau	Länge/Breite/Höhe	Zuladung (Serie/max.)	Grundpreis[2]	Weitere Familienmodelle
Adria Twin 640 SHX	4 (0)/4	4 (H, Q)/0	6,36/2,05/2,82 m	380 kg	47 197 Euro	Twin 600 SPT Family
Ahorn Van 1	4 (0)/4	2–4 (2 x Q)/1	6,19/2,07/2,83 m	k. A.	38 160 Euro	
Bresler Junior 541 DKF	4 (0)/4	4 (D, S)/0–1	5,41/2,05/2,99 m	k. A.	56 600 Euro	Junior Exclusiv
Challenger Vany V 114 Max[3]	4 (0)/4	4 (2 x Q)/0–1	5,99/2,05/2,58 m	325/525 kg	36 790 Euro*	
Clever Vans Family	4–6 (0)/4–6	4 (H, S)/0–1	5,99/2,05/2,82 m	530 kg	40 990 Euro*	Vario Kids, Flex Kids u. a.
CS Cosmo	4 (0)/4	2–4 (D, S)/0–1	5,91/1,99/3,14 m	495/875 kg	70 500 Euro	Rondo XL
Dreamer Family Van Select	5 (0)/5	4 (H, S)/0–1	5,99/2,05/2,82 m	500/960 kg	51 470 Euro	D 53 Fun
Globecar Campscout Revolution[4]	4 (0)/4	2–4 (H, Q)/0–1	6,36/2,05/2,82 m	455 kg	45 299 Euro	Globestar 600 L Rev. u. a.
Globe-Traveller Voyager X	4 (0)/4	2–4 (D, L)/0–1	6,36/2,05/2,95 m	440 kg	57 315 Euro	Voyager/Pathfinder XS, Z
HRZ Star	4–5 (0)/4–5	4 (H, S)/1	5,93/1,99/3,15 m	400/780 kg	72 900 Euro	
Hymer-Car Sierra Nevada	4 (0)/4	2–4 (A, L)/0	6,36/2,05/2,58 m	510/1010 kg	51 290 Euro	Ayers Rock, Yellowstone u. a.
Karmann Mobil Dexter 555	4–5 (0)/5	4 (H, Q)/2	5,99/2,05/2,88 m	481 kg	51 780 Euro	Davis 590, Dexter 560/580
Knaus Box-Star Freeway 630	4 (0–2)/4	2–4 (H, E)/0–1	6,36/2,05/2,82 m	490 kg	38 337 Euro	Solution 600, Family 600 u. a.
La Strada Avanti F	4 (2)/4	4 (H, Q)/0–1	6,36/2,05/2,82 m	450/910 kg	56 086 Euro	
Malibu 600 DSB 4	4 (0–2)/4	4 (2 x Q)/0–1	5,99/2,05/2,58 m	565/1225 kg	46 990 Euro	
Pilote Foxy Van V 600 S	4 (0)/4	4 (2 x Q)/0–1	5,99/2,05/2,58 m	550/710 kg	42 250 Euro	
Pössl 2Win Vario[5]	4 (0)/4	2–4 (D, Q)/0–1	5,99/2,05/3,12 m	535 kg	47 599 Euro	Vario 545, Roadcruiser Rev. u. a.
Van-Tourer 630	4 (0)/4	2–4 (A, E)/0–1	6,36/2,05/2,58 m	596 kg	45 090 Euro	VT 540, 600, 600 L
Weinsberg Cara-Bus 601 DQ	4 (0–2)/4	4 (H, Q)/0–1	5,99/2,05/2,82 m	590 kg	42 990 Euro	601 K, 601 MQH
Westfalia Amundsen 600 E	4 (0)/4	2–4 (A, E)/0–1	5,99/2,05/2,58 m	585 kg	43 990 Euro	weitere Amundsen/Columbus

[1] Betttyp: A = Aufstelldachbett, D = Dachbett, E = Einzelbetten längs, H = Hubbett, L = Längsdoppelbett; Q = Querdoppelbett, S = Stockbetten; [2] Grundpreis inkl. Nebenkosten (Vorfracht, Fracht, TÜV und Zulassung); * Listenpreis ohne Nebenkosten;
[3] auch bei den Marken Chausson und Roller Team erhältlich; [4] auch bei der Marke Pössl erhältlich; [5] auch bei der Marke Globecar erhältlich.

fiatcamper.com

„Vielen Dank für 500.000 gemeinsam verbrachte Nächte“

Euer Ducato



Seit mehr als 35 Jahren bietet der **Fiat Ducato** einzigartige Lösungen und Services für unbeschwertes Reisen. In den letzten 10 Jahren haben über 500.000 Familien einen Ducato als Basisfahrzeug für ihr Reisemobil gewählt. So ist der Fiat Ducato heute die unumstrittene Nummer 1 in Europa. Herzlichen Dank.

Ducato. Born to be your motorhome.

FIAT PROFESSIONAL



Bad in der Box

Der Verzicht auf Dusche und WC kann ein wichtiges Argument gegen einen Kompakt-Campingbus sein. **EINE HUCKEPACK-NASSZELLE** soll das ändern.

Schon einmal über einen Anbau am Campingbus nachgedacht? Ihn sozusagen um einen Raum zu erweitern? Was bisher undenkbar schien, soll die Badezimmerbox Bath2go künftig möglich machen. Der erste funktionsfähige Prototyp zeigt bereits ein deutliches Bild von dieser Idee einer nachrüstbaren Nasszelle. Viele Änderungen soll es auch nicht mehr geben, bis 2018 der Marktstart einer ersten Serie erfolgt.

Die Box beherbergt ein Badezimmer mit Kassettentoilette, Klapp-Waschbecken und Dusche. Auch Seifenspender, Spiegel und eine wasserdichte Halterung für das Toilettenpapier zählen zum Inventar. Das Raumgefühl in dem 132 x 72 Zentimeter großen Innenraum ist ähnlich wie in vielen Reisemobil-Nasszellen.

Der Clou: Während der Fahrt ragt der aus Alu und GfK gefertigte Container nicht über den Campingbus hinaus. Auch der Fahrt ins Parkhaus steht somit nichts im Wege. Der Überstand verlängert sich um 109 Zentimeter beim Mercedes Vito beziehungsweise 98 Zentimeter beim VW-Bus.

Als Basis für den Container dient ein Plattformträger der Marke Cate. Dieser ist zusätzlich auch für den Ford Transit erhältlich. Auf dem Stellplatz lässt sich das Dach nach oben schieben, die Stehhöhe wächst dadurch auf knapp zwei Meter an der höchsten Stelle. Wasser- und Abwasserkanister sind außen an der Box angebracht. Boiler und Pumpe werden an der Gas- und Stromversorgung des Fahrzeugs angehängt.

Abnehmbar ist die Box jederzeit, da sie nicht fest mit dem Fahrzeug verbunden ist. Der Grundträger kann somit auch anderweitig verwendet werden. Zum Abstellen des Bades lassen sich vier Rollfüße anstecken. Über Handkurbeln kann der Container dann auf- beziehungsweise abgesenkt werden.

Der Prototyp des Bath2go kann bei Martin's Car Shop in Waiblingen bei Stuttgart besichtigt werden. Für die geplante Serie sind zwei Ausstattungslinien angedacht. Als Einstiegspreis wären laut Hersteller etwa 7000 Euro (inkl. Träger) realisierbar. Damit wird der Kompakt-Campingbus zum vollwertigen, unabhängigen Urlaubsdomizil.

Benjamin Köbler-Linsner

BATH2GO

Preis: ab etwa 7000 Euro

Leergewicht: 120 kg

Maße: Innenfläche 720 x 1320 mm; Außenmaß 1500 x 110 x 187 mm

Ausstattung: Toilette, Dusche, Boiler, Wasserkanister, Waschbecken, Seifenspender, Toilettenpapierhalter, Licht

Geeignet für: Ford Transit, Mercedes Viano/Vito, VW T4/T5/T6

Info: www.bath2go.com

Fotos: Benjamin Köbler-Linsner



Die Holzplatte sorgt für ein wohnliches Raumgefühl.



Licht, Seife, Ablage und Spiegel: Bath2go ist voll ausgestattet.



Die Wassertanks lassen sich unkompliziert entnehmen.



Mit den Rollfüßen lässt sich die 120-Kilo-Box leicht bewegen.



Vier Fahrräder lassen sich auf dem stabilen Carry Bike transportieren – nach der teuren Erweiterung um zwei Schienen.



Zwei Bikes hält die California-Klappe oben. Aber Vorsicht mit dem Schlafdach!



Schnell und einfach verschiebbare Radhalter in leichten, stabilen Schienen.

Fotos: Ingo Wagner

Bike-Rucksack

Der Fiamma Carry Bike T6 Pro dient sich als **GÜNSTIGERE ALTERNATIVE** zum VW-Original-Heckträger an. Ist er denn eine? Wir haben ihn getestet.

Rund 630 Euro kostet der Original-VW-Heckträger für den VW T6 – Fiamma will für den Carry Bike T6 Pro laut Katalog 508 Euro, doch im Netz wird er schon ab 365 Euro gehandelt. Wer – wie beim VW-Träger serienmäßig möglich – vier Räder transportieren will, muss zusätzlich in zwei Premium-Schienen und zwei Bikehalter der Bauart Bikeblock D3/D4 investieren. Laut Fiamma-Liste summieren sich die Teile auf 193,50 Euro. Kaum günstiger sind sie im Internet. Die Traglast beträgt bei beiden Modellen 60 Kilogramm. Rund eine Stunde dauert der Solo-Aufbau des in Einzelteilen gelieferten Fiamma. Zu zweit, besser sogar zu dritt sollte man sein, um den Carry Bike am Fahrzeug zu befestigen. Zuvor muss zwingend die Schutzfolie an jenen Stellen des Autos angebracht werden, die der Träger berührt.

Ziemlich knifflig ist es, den Winkel der dünn gummierten oberen Metall-Haltebänder zwischen Scharniere und Rand der Heckklappe zu fädeln. Schon leichtes Verkanten führt zu Lackschäden an den Scharnierrollen. Auch auf die unteren Haken muss man penibel achten, damit sie keine Kratzer im Lack hinterlassen. Bei der Erstmontage fällt auf, dass Klebekraft und Länge (zu gering/zu lang) der schützenden Gummistreifen unter den oberen Kunststoffprofilen nicht ideal sind. Doppelseitiges Klebeband und ein Cutter schaffen Abhilfe. Durch das Anziehen der unteren Haken (hier sitzt das Moosgummi-Polster schief) passt sich der Träger perfekt an die Konturen der Heckklappe an.

Wie bei allen Trägern mit vier Schienen erfordert das Beladen Geduld. Doch die Handhabung sowohl der leicht darin verschiebbaren Laufradhalter als auch der knick-, dreh- und längenverstellbaren Bikeblocks erleichtert das. Die dick gummierten Ratschenverschlüsse der Bikeblocks verfügen sogar über Ösen für Seilschlösser. Kleiner Hinweis für California-Besitzer: Bikes mit breiten Lenkern kollidieren beim Öffnen der Heckklappe mit dem aufgestellten Dach. Doch das hat nichts mit dem Carry Bike zu tun. Der trägt seine Ladung stoisch, schwingt auch auf üblen Schotterpisten nur leicht nach, kurz: macht eine gute Figur.

Um den leeren Träger anzuklappen, müssen die Reifenhalter teilweise wieder verschoben werden. Dann rastet die Schienenplattform in die zwei drehbaren Halter ein. Fazit: Der zumindest bei Onlinekauf günstigere Carry Bike ist so robust wie jener aus dem VW-Programm. Dafür ist er optisch etwas weniger homogen, in Details ein wenig unvollkommener. Das zeigen auch Spuren von Flugrost an der ausziehbaren Schienenplattform.

Ingo Wagner



Erster Rost durch Seeluft.



Die oberen Profile samt Gummiunterlage liegen sauber an der Klappe.



Die Spannhaken greifen um die Heckklappe. Schutzfolie ist wichtig!



Die Motorrad-Verladehilfe kann mit bis zu 370 Kilo belastet werden.

Auf dem Mini-Anhänger Wheely stehen die Zweiräder quer zur Fahrtrichtung.



MOTORRADTRANSPORT

» Für Motorradfahrer hat Sawiko zwei neue Transportlösungen im Sortiment. Größere Campingbusse sind teils für den Transport im Fahrzeug geeignet. Dafür gibt es von Sawiko eine Motorrad-Verladehilfe. Das Zweirad wird dabei außerhalb des Busses auf den Schlitten geschoben. Eine Elektroseilwinde zieht das Motorrad in den Kastenwagen. Die Länge der Schienen kann individuell auf die Platzverhältnisse abgestimmt werden. Der Preis beginnt bei etwa 13 75 Euro.

Der Universalanhänger Wheely ist ähnlich aufgebaut wie ein Plattformträger, nur wird er an der Anhängekupplung befestigt und hinterhergezogen. Das Leergewicht beträgt 215 Kilo, ungebremst darf der Anhänger bis zu 750 Kilo wiegen. Außerdem ist eine gebremste Version mit zulässigem Gesamtgewicht von 950 Kilo erhältlich. Sollen auch andere Gegenstände transportiert werden, kann der Anhänger mit gesondert erhältlichen Stauboxen, Planen, Bordwänden oder einem Fahrradhalter versehen werden. Der Preis des Anhängers Wheely beginnt je nach Ausführung bei 1835 Euro. Info: sawiko.de

***Neue Pflegeprodukte** gibt es von Nigrin. Die Hochleistungs-Felgenbürste soll die Reinigung der Rundlinge noch gründlicher gestalten. Die Bürste lässt sich laut Hersteller auf jeden handelsüblichen Akkuschrauber montieren. Wie bei einer elektrischen Zahnbürste reinigen über 2000 Borsten die Felgen. Der Preis beträgt 25 Euro. Wer seinen Urlaub am Wasser verbringt, ist von Insekten besonders geplagt. Der Insekten-Entferner in Form einer Sprühflasche soll die Windschutzscheibe von hartnäckigen Insekten befreien. Ist die Einwirkzeit erreicht, verändert sich die Farbe von Blau in Gelb. Preis: 7,99 Euro, Info: nigrin.com*







***Ein Kompressor** kann auf mehrere Weisen nützlich sein. Dank der elektrischen Pumpen sind Reifen, Luftschlauchvorzelt oder Schlauchboot schnell aufgeblasen. Der Kompressor Bigair 30L Pro von Heyner liefert einen Druck von bis zu elf Bar bei einem Luftvolumen von 30 Litern/Minute. Ein Manometer ist integriert, damit der Druck während des Pumpens ständig kontrolliert werden kann. Der Schlauch ist 75 Zentimeter lang, das Stromkabel mit 12-Volt-Anschluss misst drei Meter. Im Lieferumfang des 180 Watt starken Kompressors enthalten sind vier Adapter für unterschiedliche Ventile. Preis: 59,95 Euro, Info: heyner-pro.com*



Busvorzelt. *Das Luftschlauch-Vorzelt Isola Air Turbo ist die Weiterentwicklung des Isola Air von Dwt. Das neue Vorzelt besitzt nur einen einzigen Luftschlauch, wodurch sich die Aufbauzeit verkürzen soll. Wie schon beim Vorgänger ist der Zeltboden fest eingenäht. Das Isola Air Turbo ist frei stehend, muss bei Ausflügen mit dem Bus also nicht abgebaut werden. Große Öffnungen an allen Seiten erlauben eine gute Durchlüftung. Das Vorzelt ist für Campingbusse mit Regenrinnenhöhe von 180 bis 220 Zentimetern geeignet. 619 Euro. Info: dwt-zelte.de*

Fensterintegration. *Polyplastic kündigt ein neues Fensterkonzept für Kastenwagen an. Die außergewöhnlich flachen Rahmenfenster Polyvision-Curve sollen sich besonders formschön an die Kontur des Fahrzeugs anpassen. Die Ausstellfenster mit Alurahmen werden in unterschiedlichen Größen angeboten. Neu ist außerdem das elektrische Schiebedachfenster Polylux. Dieses wird wahlweise in den Abmessungen 1200 x 960 Millimeter oder 960 x 655 Millimeter verfügbar sein. Das bruchsichere Acrylglas mit dem Namen Roxite IQ soll außerdem gegen Hagelschäden resistent sein. Weitere Details hat Polyplastic noch nicht genannt. Info: polyplastic.nl*



Das Modell soll die besonders harmonische Integration der Fenster in den Kastenwagen zeigen.



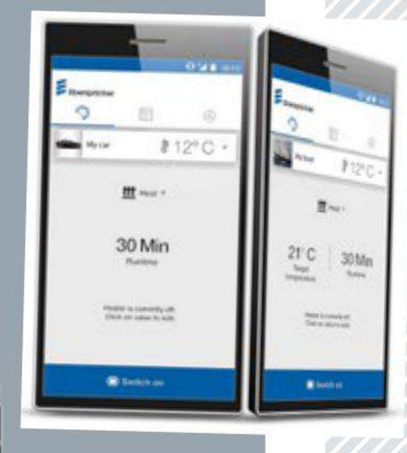
NEUHEITEN VON REIMO

Zubehör-Fachhändler Reimo nimmt 2018 einige Produktneuheiten seiner Eigenmarken ins Programm. Darunter die Kompressor-Kühlbox Carbest Heavy Duty. Sie ist in den drei Größen mit 40, 50 und 60 Litern Volumen erhältlich, der Deckel lässt sich für einfaches Befüllen beidseitig öffnen. Außerdem gibt es für die kommende Saison viel neues Geschirr. Das Bambus-Geschirr im Wellen-Design wird als Set mit zwei großen Tellern, zwei kleinen Tellern und zwei Schüsseln angeboten. Mit dem Melamin-Set Chalet bringt Reimo ein zwölfteiliges Geschirr im Landhaus-Stil auf den Markt. Passend dazu gibt es 445 Milliliter fassende Trinkgläser im Retro-Design. Für kleine Camper wird es kommendes Jahr das Melamin-Geschirr „Little Camping Monster“ geben, mit Silikonringen an der Unterseite, die ein Verrutschen verhindern. Gabel und Löffel gehören zum Geschirr dazu. Preise hat Reimo noch nicht genannt. Info: reimo.com



Vernetzte Heizung. *Eberspächer hat nächstes Jahr eine neue Wasserheizung für Kastenwagen im Programm. Die Heizleistung der Hydronic S3 Economy lässt sich stufenlos regeln. Der Einbau des kompakten Geräts soll besonders flexibel möglich sein, so der Hersteller. Steuern lässt sich die Hydronic S3 bequem über das Smartphone oder eine Smartwatch – über das mit dem Internet verbundene Bedienelement Easy-Start-Web ohne Reichweitenbeschränkung. Info: eberspaecher.com*





Die Steuerung der Eberspächer-Heizung erfolgt online.

Bei der Stange bleiben?

Immer mehr Busvorzelte gibt es alternativ zu herkömmlichen Gestängen auch mit Luftschläuchen zum Aufpumpen. Aber was ist besser? **EIN KONZEPTVERGLEICH.**



Busfahrer wissen es: Je kompakter das Auto und je zahlreicher die Besatzung, desto wichtiger ist ein wetterfester Aufenthalts- und Aufbewahrungsraum davor. Ein selbststehendes Busvorzelt ist für längere Reisen in wetterunsichere Gefilde quasi ein Muss. Zu den zahlreichen Modellen am Markt gesellen sich immer mehr Versionen mit Luftschläuchen anstelle von Fiberglas- und Stahlstangen. Und so stellt sich natürlich die Frage, welches System das bessere ist.

Um die Antwort zu finden, hat uns die Zeltfabrik Herzog-Freizeit aus Kirchheim am Neckar die beiden quasi identischen Tunnelzelt-Modelle Travel Light (Gestänge) und Air Travel (Luftschlauch) zur Verfügung gestellt. Das Travel Light steht mit 297 Euro in der Preisliste, mit 685 Euro mehr als doppelt so teuer ist das Air Travel. Ähnliche Preisdifferenzen weisen übrigens die meisten Hersteller aus, die typverwandte Stangen- und Luftzelte im Sortiment haben. Für manch einen Kaufinteressenten mag die Entscheidung damit schon gefallen sein.

Wir gehen natürlich noch einige Schritte weiter. Der folgende führt zur Warenausgabe und damit direkt zur ersten Überraschung: Das prall geschnürte Herzog Travel Light ist mit einem Packmaß von 75 mal 27 mal 25 Zentimeter deutlich kleiner als sein aufblasbares Pendant, in dessen locker sitzender Tasche mit Kompressionsbändern (87 mal 40 mal 58 Zentimeter) aber auch die im Lieferumfang enthaltene Doppelhubpumpe unterkommt. Unbedeutender, aber nicht minder überraschend ist der Unterschied beim Gewicht. Trotz beigepackter, dreiteiliger Stahlaufstellstangen für den Seitenausgang (39 Euro) wiegt das Travel Light mit 11,1 Kilogramm 3,9 Kilo weniger als das Air Travel inklusive Pumpe, jedoch ohne Aufstellstangen. In Campingbussen, bei denen jeder Kubikzentimeter zählt, ist das größere Volumen des Air Travel neben dem Preis die



Das Stangenzelt Herzog Travel Light (links) ist nicht nur deutlich kleiner als das Luftzelt Air Travel inklusive Pumpe, sondern auch leichter.



Das Durchfädeln der beiden langen segmentierten Fiberglasstangen durch den leichten Zeltstoff ist ein ziemliches Gefummel.



Beim Aufstellen des Travel Light ist ein Helfer beinahe unentbehrlich, denn die dünnen, biegsamen Fiberglasstangen kippen sonst schnell wieder um.

Fotos: Andreas Becker



Mit Heringen und Leinen muss das Stangenzelt frühzeitig stabilisiert werden.



Die schweren Dach-Stahlstangen müssen überkopf in Taschen eingeschoben werden.



Das Travel Light bietet im Vergleich zum Air Travel mehr Tiefe. Für Licht und Luft ist ausreichend gesorgt.

zweite mächtige Hypothek. Die Tatsache, dass die Zeltpumpe auch zum Befüllen von Booten und Luftmatratzen taugt, reduziert den Packmaß-Malus zumindest ein klein wenig.

Der Aufbautest findet auf der grünen Wiese statt. Das Travel Light ist zuerst an der Reihe. Nachdem der separate Stangenbeutel aus der Tasche genommen wurde, lässt sich der leichte, weil dünne Zeltstoff mühelos vor dem VW California ausbreiten. Die Aufbauanleitung beschränkt sich auf wenige Sätze und einfache Skizzen. Nicht nur deshalb würde man sich zur schnelleren Ausrichtung zum Auto farblich markierte Ecken wünschen. Die Fenster an der Zeltfront geben noch den besten Hinweis auf die korrekte Positionierung. Die beiden Fiberglasstangen bestehen aus mit Gummizügen zusammengehaltenen Elementen. Sie müssen in je einen Tunnel geschoben werden, was aufgrund der Metallhülsen zwischen allen Segmenten in eine ziemliche Stocher-, Schieber- und Zupferei ausartet. Federringe mit Stiften nehmen die Stangen-Enden auf, wodurch sich zwei Bögen bilden, die man hernach aufstellt und am besten vorsichtig ans Auto lehnt. Danach müssen drei Stahlstangen mit Dreiloch-Längenverstellung mit ihren flachen und gummierten Enden in kleine Taschen aus Nylongewebe gesteckt werden. Sie halten die beiden Rundbögen auf Abstand, das Zelt jedoch noch nicht automatisch aufrecht. Die Vorstellung, das fragile Gebilde mit eingelegten, schweren Dachstangen könnte jederzeit aufs „Heilig's Blechle" kippen, lässt nicht nur Schwaben erschaudern. Erst nachdem der Boden mit Erdnägeln und die vier Abspannleinen mit den sehr dünnen Heringen fixiert wurden, kann man nach ungefähr 30 Minuten Arbeit etwas durchatmen. Zusätzlich Zeit kostet es, auch die Zeltplane Richtung Boden abzuspannen und die eine oder andere Falte zu korrigieren. Fakt ist, dass das Stangenzelt etliche zusätzliche Handgriffe für vornehmlich ästhetische Korrekturen erfordert.

Das Air Travel gibt sich durch die beiden mit robustem, schwerem Gewebe ummantelten und in die Zeltplane eingekletteten Hauptluftschläuche beim Auspacken und Auslegen etwas widerspenstiger. Es stellt sich als am Praktikabelsten heraus, die beiden Schläuche mit der Bogenspitze vom Auto wegzeigend übereinander zu legen. Jeder Schlauch hat ein Euroventil am Fußteil. Die Aufgabe der drei Stahlstangen des Travel Light übernehmen beim Air Travel drei Stormbar getaufte Luftschläuche, die wir als Erstes aufgepumpt haben, damit sie zum Stabilisieren bereitliegen. Was bei den Stormbars noch keine Probleme bereitet, wird beim Aufpum- »



Für Dachspannung und Rundbögen sorgen beim Travel Light drei Stahlstangen.



Das Aufpumpen der beiden voluminösen Schlauchbögen und der Stormbars ist schweißtreibend.



Der Staudruck lässt den Pumpenrüssel aus den Euroventilen flutschen – das ist ziemlich lästig.



Dank Klett sind die drei Stormbars ratzfatz montiert – und das Zelt steht einigermaßen sicher.



Die drei Stormbars halten die Luft-Rundbögen auf Abstand und straffen das Dach.



Die Luftschläuche reduzieren die Tiefe. Dennoch schafft das Air Travel ausreichend Platz für vier.

pen der langen Schlauchbögen zum Geduldspiel: Immer wieder rutscht der Pumpenrüssel durch den Staudruck aus dem Euroventil. Das Umwickeln mit Gewebeband – als Flutsch-Stopp gedacht – macht den Rüssel aber gleich zu dick fürs Ventil. So helfen nur Geduld, Geschick oder eine zweite Person, die den Luftschlauch hält, während die andere mit beiden Händen pumpt. Und das ist ganz schön schweißtreibend.

Kurzes Schütteln der Schläuche sorgt dafür, dass Knicke und Falten verschwinden, um den Luftstrom passieren zu lassen, damit sich die Luftstange vollständig füllt. Wie prall sie sein muss, kann man mangels Manometer und Erfahrung – wie fühlen sich 0,3 bar an? – nur erahnen. Auch das Aufrichten der beiden Luftbögen ist ohne Hilfe ein Balanceakt. Einigermaßen standsicher ist das Air Travel, wenn alle drei Stormbars die beiden Hauptzeltbögen auf Abstand halten. Um den richtigen Radius und damit die korrekte Zelthöhe kümmert sich ein per Schnalle trennbarer Gurt, der die Füße des vorderen Luftbogens verbindet, bis alle Heringe eingeschlagen und alle Leinen abgespannt sind. Auch wenn das Luftzelt keine deutliche Arbeitsersparnis bringt, so steht eines fest: Das Air Travel steht rascher, weil auch ohne Abspannung stabiler als das Travel Light. Und durch das Fehlen von Metallstangen verursacht es, sollte es doch einmal Richtung Auto oder gar Nachbarplatz kippen, mit geringerer Wahrscheinlichkeit Schäden. Dasselbe gilt auch für starken Wind: Im Extremfall knickt das Air Travel einfach ein – um danach wieder aufzustehen. Die Stangen des Travel Light dagegen könnten brechen. Im Falle eines undichten Luftschlauches gibt es Reparatursets und einzelnen Ersatz.

Für die Anbindung beider Zelte an den Bus bestehen vier Möglichkeiten: Serienmäßig sind sowohl Travel Light als auch Air Travel mit einer Durchführung für eine Stahlstange ausgerüstet, die sich in die in der California-Kederschiene eingezogene Gummi-Regenrinne legen und etwas kompliziert abspannen lässt. Für Autos ohne Aufstelldach bietet sich Möglichkeit Nummer zwei an: Die Schleuse wird hierbei über das Dach gelegt und hinter dem Auto abgespannt (spezielle Gurte für 34 Euro) oder mit Saugnäpfen (32 Euro) darauf befestigt. Die eleganteste, aber mit 99,50 Euro Aufpreis auch teuerste Art ist eine an die Schleuse angenähte Fahne mit Keder und Reißverschluss. Um den Bus wegzufahren, muss hierzu nur der Reißverschluss



Wenn der Bus weg soll, lassen sich beide Herzog-Zelte von hinten verschließen. Das Wiederandocken erfordert sehr exaktes Rangieren.



Durch die niedrige Dachhöhe streift die Schiebetür gefährlich an der Schleuse – vor allem, wenn sich darin ein Wassersack gebildet hat.

geöffnet werden, das Gegenstück kann für Kurzstrecken sogar am Auto bleiben. Aber: bei der Rückkehr zum Platz erfordert das Andocken ans Stoffhäuschen exaktes Rangieren. Hängt die Schleuse nur ein bisschen zu schlaff, kollidiert sie mit der sich öffnenden Schiebetür. Ganz sicher passiert das, wenn sich Regenwasser darin sammelt. Also aufpassen! Überhaupt wählt Herzog eine sehr dünne Zeltplane mit 3000 Millimeter Wassersäule. Die hält Regengüsse aus, doch feuchtet der Stoff leicht durch.

Fazit: Weniger Gefahr für den Bus beim Aufbau und fürs Zelt bei Sturm besteht beim Air Travel. Viel schneller und besser stehen tut es hingegen nicht. Neben dem Preis größtes Manko für Besitzer kompakter Autos: das Packmaß und das höhere Gewicht des Luftzeltes.

Ingo Wagner



Für beide Zelte gibt es einen angenähten, per Reißverschluss abtrennbaren Keder für 99,50 Euro.



Serienmäßig wird die Schleuse von einer in die Regenrinne eingelegten Stange gehalten.

DATEN UND PREISE

Modell	Herzog Travel Light	Herzog Air Travel
Preis	297 Euro	685 Euro
Gewicht	11,1 kg	15,0 kg
Packmaß	75 x 27 x 25 cm	87 x 40 x 58 cm
Breite	320 cm	340 cm
Tiefe	310 cm	240 cm
Zelttuch	Polyestergewebe: mit PU-Beschichtung, Wassersäule: 3000 mm	Polyestergewebe: mit PU-Beschichtung, Wassersäule: 3000 mm
Gerüst	11-mm-Epoxi-Fiberglasgestänge, 3 zusätzliche Dachstangen und 1 Schleusenstab	Luftschlauchsystem, 3 zusätzliche Dachschläuche, Gewebe-Druckschlauch aus 100 % Polyester
Zubehör	Schlafkabine 79 Euro, Anbindung Reißverschluss 99,50 Euro, Saugnäpfe für Festdächer 32 Euro, Abspannung 34 Euro, Aufstellstangen Eingang 39 Euro	Schlafkabine 79 Euro, Anbindung Reißverschluss 99,50 Euro, Saugnäpfe für Festdächer 32 Euro, Abspannung 34 Euro, Aufstellstangen Eingang 39 Euro
Geeignet für	Regenrinnenhöhen von 170–210 cm	Regenrinnenhöhen von 170–210 cm



Bis auf die Gestängekonstruktion ähneln sich die Vorzelte Travel Light und Air Travel aufs Haar. Beide sind unter www.herzog-freizeit.de erhältlich.



Winterfreuden

Man muss kein Skifahrer sein, um auch in der kalten Jahreszeit mit dem Campingbus zu verreisen. Damit alles klappt und Spaß macht, ist vor allem eines wichtig: die richtige **AUSRÜSTUNG FÜR KALTE TAGE.**

Kuscheliger Wollschlafsack



Verfrorenen Menschen reicht eine Decke oft nicht aus. Die Biopod Decke von Grüezibag hält dagegen auch bei Minusgraden angenehm warm. Nur an den Füßen wird es ab -5 Grad etwas kalt (Temperaturbereich 8 °C/4 °C; Extreme bis -10 °C). Doch selbst bei ausgefallener Heizung wird es im Campingbus selten so kalt. Die Füllung des Deckenschlafsacks besteht zum Großteil aus Schurwolle. Der Reißverschluss wird innen von einer Wulst überlappt, dadurch geht kaum Wärme verloren. Ein Kompass ziert den Reißverschluss, eine Handytasche ist eingenäht – wenn auch im Campingbus nicht unbedingt notwendig. Preis: rund 230 Euro bei gz-bag.de







Die Wollfüllung schließt hinter dem Reißverschluss ab, damit die Wärme innen bleibt.



Warmes Fell

Für natürliche Wärme im Winter sorgen Tierfelle. Aufgrund ihrer angenehm weichen Haare eignen sich besonders Schaf- oder Lammfelle als Stuhlauflage beziehungsweise als Unterlage im Bett. Häufig gibt es Felle auf Märkten oder in Geschäften mit Naturwaren zu kaufen. Wichtig ist, dass die Gerbung ohne Chemikalien durchgeführt wurde. Andernfalls wird das natürliche Wollwachs (Lanolin) ausgewaschen und das Fell verliert seinen selbstreinigenden Effekt. Auch die Struktur der Haare leidet unter der Chemie. Einen Hinweis auf natürliche Gerbung gibt das Öko-Tex-Siegel. Je nach Größe sind hochwertige Felle ab rund 40 Euro erhältlich.

Schneeschaufel

Bei eingeschneitem Fahrzeug hilft nur Freischaufeln. Manchmal muss der Stellplatz auch bereits bei der Anreise von größeren Schneemassen befreit werden. Besonders praktisch ist dabei die zusammensteckbare Schaufel Gibly von Brunner. Die 700 Gramm leichte Aluminiumschaufel lässt sich in zwei Einzelteilen in einer Tasche verpacken und so platzsparend im Campingbus transportieren. Aufgebaut rasten Druckknöpfe an Schaufelblatt und Griffstück ein und halten beide stabil zusammen. Die Gesamtlänge der Schaufel beträgt 82 Zentimeter. Die Schaufel Gibly ist für rund 30 Euro im Campingfachhandel erhältlich.
Info: brunner.it



Die Schaufel Brunner Gibly ist schnell zusammengesteckt und zum Schneeräumen einsatzbereit.

Frostschutz für Tanks



Ein zugefrorener Grauwassertank kann den Camperalltag vermiesen. Da nicht alle Tanks beheizt und isoliert sind, muss bei manchen Campingbussen besonders auf den Frostschutz geachtet werden. Konzentrate wie Rabbafrost (5 Liter etwa 15 Euro) sorgen dafür, dass der Tankinhalt auch bei Minusgraden flüssig bleibt. Da der Grauwassertank nicht direkt zugänglich ist, wird der Kanister in einem Waschbecken entleert. Bleibt der Campingbus über den Winter ungenutzt, kann bei schlecht entleerbaren Tanks auch die Frischwasseranlage mit dem Frostschutz befüllt werden.
Info: fritz-berger.de

REIMO
ALLES FÜR REISEMOBILE, CAMPING & CARAVANS
Mit der perfekten Camping-ausstattung on Tour
Besuchen Sie uns Halle 7 A B06-1
Art.-Nr. 432080 ab 669,-
Abnehmbare Thule Markise für Volkswagen T5/T6
Familien-Kuppelzelt für 4 Personen
Nur 89,90 € Art.-Nr. 900024
Herausnehmbare Heck-Küche für Volkswagen Caddy und viele andere Fahrzeugtypen erhältlich Art.-Nr. 13206
Diesel Standheizung für Kompaktfahrzeuge. Schon ab 719,- € Art.-Nr. 48129
Das alles und tausende weitere Produkte für Selbstausbau oder Zubehör für Campingbusse und Kastenwagen finden Sie in den Reimo Katalogen und auf:
www.reimo.com



Robustes Wintervorzelt

Als Einstiegsschleuse oder Aufenthaltsraum eignet sich ein Vorzelt gut im Winter. Hier lassen sich auch Ski und Schlitten bequem verstauen. Ideal in der kalten Jahreszeit sind spezielle Wintervorzelte. Dabei ist das Dach so geformt, dass größere Schneemengen nicht darauf liegen bleiben. Zusätzliche Spannstangen sorgen für Stabilität. Außerdem ist der Zeltstoff besonders dick und robust gewählt. All diese Eigenschaften vereint beispielsweise das Vorzelt Concord der Firma Herzog. Praktisch bei diesem Vorzelt ist die große Vorderwand. Diese ist mit einem Reißverschluss eingezippt und kann bei Bedarf entnommen werden (siehe Bild oben). Wie bei vielen Vorzelten üblich, sind die einzelnen Bestandteile des Gestänges nicht markiert. Ein erster Testaufbau sollte daher bereits vor dem Urlaub erfolgen. Dann tut man sich auf dem Campingplatz leichter und steht nicht ganz so lange in der Kälte. Das Vorzelt Concord kann in sechs verschiedenen Größen ab 200 x 180 Zentimetern geordert werden. Die Preise beginnen bei knapp 810 Euro. Ein Boden ist optional erhältlich. Info: herzog-freizeit.de





Simpel, aber wirksam: Stangen und Zelthaut werden per Hand verknotet. Ein Keder hält das Zelt am Kastenwagen.

Bodenplatte

Schuhe abtreten ist im Campingbus nicht ganz so einfach wie zu Hause. Insbesondere im Winter, wenn der Einstiegsbereich vereist oder matschig ist. Gut als Fußabtreter eignen sich Kunststoffplatten, die normalerweise von Caravanern als Vorzeltboden verwendet werden. Die etwa 40 x 40 Zentimeter großen Platten können einzeln gekauft und bei Bedarf zusammengesteckt werden. Durch die zahlreichen Löcher kann das Wasser abtropfen. Bei movera.de sind die Bodenplatten in Grün und Grau zu je 6,90 Euro erhältlich.



Vorzelt-Bodenplatten eignen sich im Winter bestens als Fußabtreter vor dem Campingbus.



Falteimer

Bei unbeheizten Grauwassertanks sollte das Brauchwasser rasch abgelassen werden. Ansonsten friert der Tank, oder zumindest das Ablassrohr, ein. Als Folge können Beschädigungen am Ablassventil auftreten. Rollbare Tanks, wie sie im Sommer häufig unter den Wohnwagen stehen, sind beim Wintercamping mit dem Campingbus wenig sinnvoll. Denn ist der Inhalt gefroren, lässt er sich durch die Öffnung nicht mehr entleeren. Praktischer sind Silikoneimer wie der Vinis Fold-away von Brunner (rund 14 Euro). Friert der Inhalt ein, lässt sich der vereiste Klumpen durch Eindrücken des Eimers herausdrücken. Info: brunner.it

Vorhänge und Matten zur Wärmedämmung



Einmal eingehängt, kann der Hecktürenvorhang auch bei Weiterfahrt montiert bleiben.

Wärmedämmung ist entscheidend für den Wohnkomfort im Winter. Bei Campingbussen ist sie jedoch oftmals etwas lückenhaft. Wärmebrücken sind die Folge. Die Heizung muss stärker arbeiten, um die gewünschte Innenraumtemperatur zu halten. Das wiederum erhöht den Gasverbrauch. Von der Firma Hindermann (hindermann.de) gibt es Isoliermatten in zahlreichen Ausführungen. Bei Kastenwagen geht an den großen Hecktüren besonders viel Wärme verloren. Darum ist ein Thermovorhang eine sinnvolle Ergänzung. Über Druckknöpfe und Klettband wird der Vorhang mit dem Fahrzeug verbunden. Auch für die Schiebetür gibt es dämmende Vorhänge, ausgestattet mit einer Griffschlaufe zum Öffnen und Schließen. Die Frontscheiben können wahlweise von außen oder innen abgedeckt werden. Für den Fußraum ist eine Isoliermatte erhältlich, speziell zugeschnitten an die Form des Ducato-Fahrerhauses. Durch passgenaue Thermomatten können auch Aufstelldächer wintertauglich gemacht werden. Hymer bietet solche Matten für den Innenraum beispielsweise für den Ayers Rock an. Info: hymer-original-zubehör.com



Die Ecken der Isoliermatte werden einfach über die Türecken gestülpt.



ZIMMER MIT AUSSICHT.
SCHON AB 31.999 EURO.



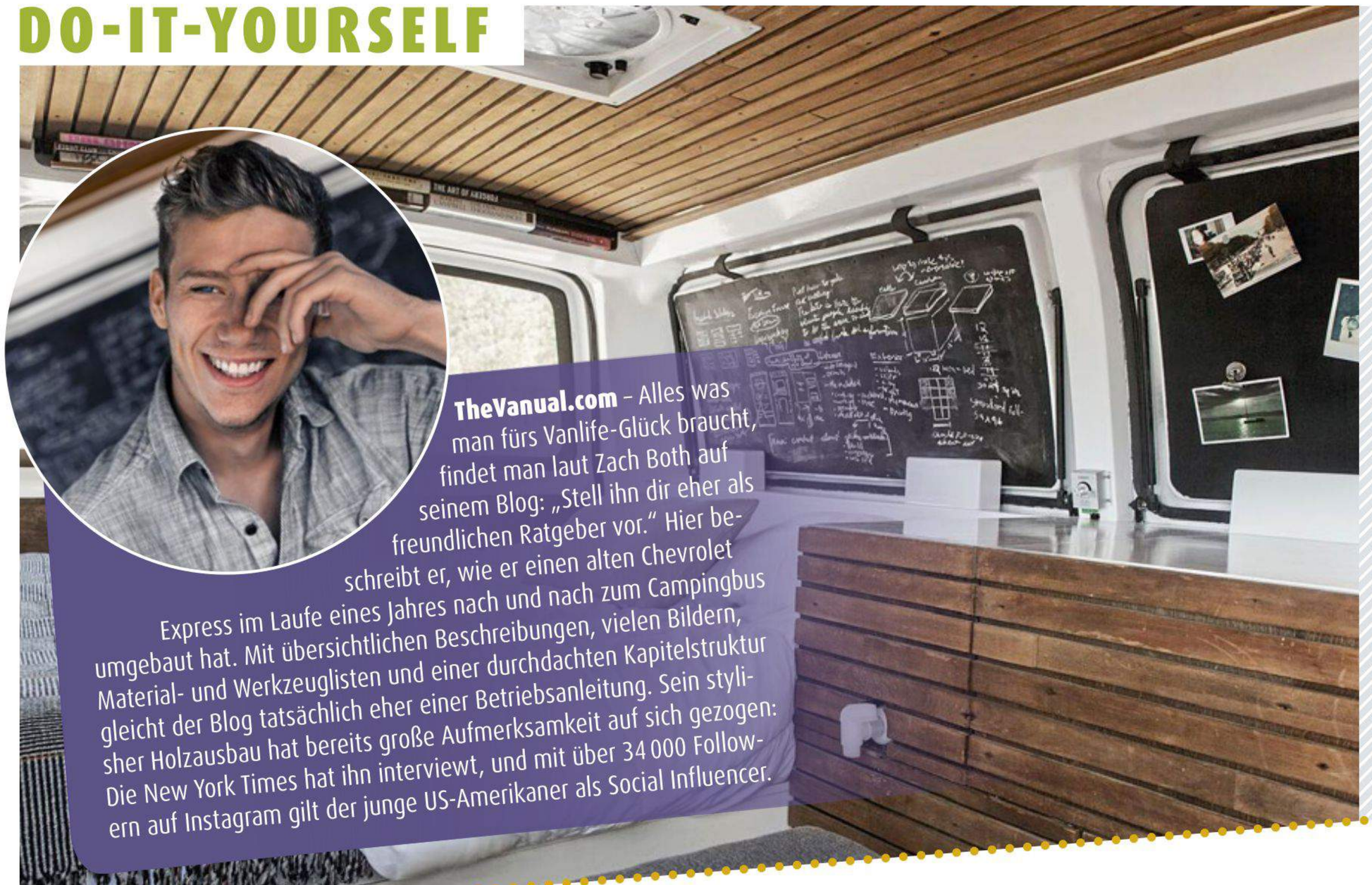
inallermunde

ROADCAR ist die Bezeichnung für maximaler Komfort zum minimalen Preis. Made in Germany und mit allem ausgestattet, was zum komfortablen Reisen gehört. Über 25 Jahre Know-how von Pössl und die Qualitätsstandards von Capron machen es möglich. Jetzt einsteigen, Aussteiger!

Und das alles zu revolutionär günstigen Preisen – also: Jetzt einsteigen, Aussteiger!

www.roadcar-mobile.de

ROAD CAR
GRENZENLOS FREI



TheVanual.com – Alles was man fürs Vanlife-Glück braucht, findet man laut Zach Both auf seinem Blog: „Stell ihn dir eher als freundlichen Ratgeber vor." Hier beschreibt er, wie er einen alten Chevrolet Express im Laufe eines Jahres nach und nach zum Campingbus umgebaut hat. Mit übersichtlichen Beschreibungen, vielen Bildern, Material- und Werkzeuglisten und einer durchdachten Kapitelstruktur gleicht der Blog tatsächlich eher einer Betriebsanleitung. Sein stylisher Holzausbau hat bereits große Aufmerksamkeit auf sich gezogen: Die New York Times hat ihn interviewt, und mit über 34 000 Followern auf Instagram gilt der junge US-Amerikaner als Social Influencer.



Von der Isolierung bis zur Elektroinstallation zeigt The Vanual, wie man sich seinen Traumbus baut.



7 coole DIY Inspirationen

Alle, die Lust haben, selbst am Bus zu schrauben, finden im Internet Rat und Inspiration: Die große **VANLIFE-BLOGGERSZENE** zeigt viele Do-it-yourself-Tipps vom Zubehör bis zum Komplettausbau.

Fast zwei Millionen Beiträge findet man unter dem Hashtag „Vanlife" allein auf Instagram. Auch auf Pinterest, Twitter und Co. sind #roadtrip, #campervan und #homeiswhereyouparkit sogenannte „trending topics": Themen mit hohem Trendpotenzial. Schuld daran tragen unter anderem die zahlreichen Blogger, die über ihren Bus, Ausbau und das Leben #ontheroad berichten. Der moderne Busnomade ist auch in den sozialen Medien daheim. Spätestens seitdem die Roaming-Gebühren in Europa in diesem Jahr weggefallen sind, dürfen wir mit noch mehr brandneuem Bus-„Content" rechnen. Auch von unterwegs geben viele Blogger tolle Tipps zu schönen Orten und wie man den Kastenwagen aufhübschen kann. Wer wenig Geld und spezielle Wünsche hat oder ganz einfach Wert auf Individualität legt, findet hier kreative Inspirationen und Schritt-für-Schritt-Anleitungen zum kompletten Selbstausbau verschiedenster Fabrikate – oder wie man mehr Stauraum schafft und mehr Farbe in den Bus bringt. Einige unserer Lieblings-Blogger, für die wir tiefe #vancrush-Gefühle hegen, stellen wir hier vor.



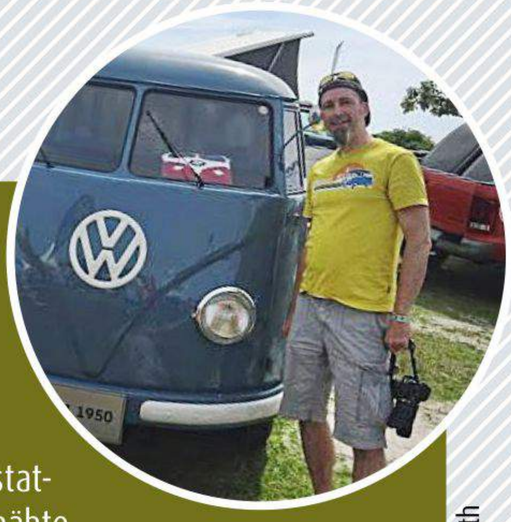
Digitaler Nomade: Der Filmemacher Zach Both lebt, bloggt und arbeitet in seinem Chevrolet.



12 Jahre hatte der Bus auf dem Buckel. Rund 3500 Euro kostete der Ausbau.



Woodkali.de - Architektur-Student Daniel bloggt hier über seine Faszination Holzbau und darüber, was ihn bewegt. Seinen alten Traum, ein Stararchitekt zu werden, hat er an den Holznagel gehängt. Heute will er lieber Freiheitskünstler sein und sein Leben auf dem Longboard und im Van genießen. Er hat einen Daihatsu Hijet, Baujahr 1996, selbst aus- und dabei jede Menge Holz verbaut. Ein schönes kleines Gimmick ist der Zeitschriftenhalter, der sicherlich schon den ein oder anderen Nachahmer gefunden hat. In seinem Blog gibt es noch mehr zu entdecken: Die Surftrip-Landkarte in der Heckklappe oder wie man einen Dachkoffer montiert.



Kleinergrosserbus.de Familienvater Stefan nutzt seinen VW California sowohl als Camper und als Alltagsfahrzeug. Der Schleswig-Holsteiner betreibt einen kleinen Online-Shop, in dem er Buszubehör vertreibt, das er mit seinem 3D-Drucker herstellt. Nebenbei bloggt er über Bushacks und welche Ausstattung er selbst benutzt. Einer davon ist die selbstgenähte „Mütze" für das Aufstelldach. Die Husse dient als Regenschutz für Zeltbalg und Matratze. Außerdem verhindert der Überzug, dass man nach einer verregneten Nacht den Zeltstoff im feuchten Zustand wieder einklappen muss, wenn man am nächsten Tag weiterfahren will. Als DIY-Projekt kostet die Regenmütze nicht viel, „und ich kann mir Material und Farbe aussuchen", sagt Stefan.



Fotos: Kati Vollmers, Maria Neumeister, Mirjam Otto, Sophia Pfisterer, Stefan Christiansen, woodkali.de, Zach Both



Da klappert nix mehr: mit dieser Besteckmappe zum Zusammenrollen.



Nur 30 Minuten Arbeitszeit braucht diese Fußmatte, ein schickes Utensilo für Zeitschriften und Kram.

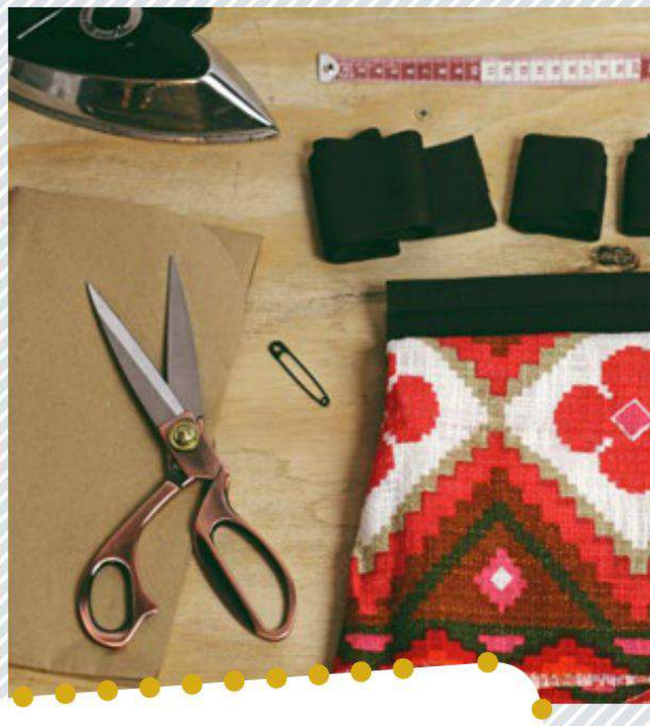


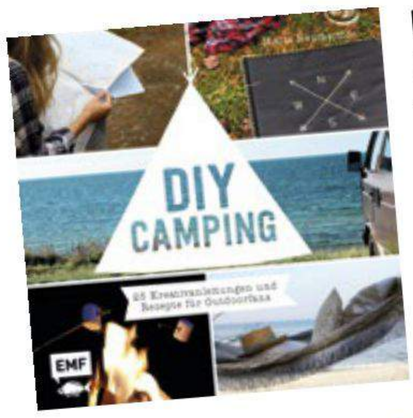


Cruisingcampersblog.de Kati campt, seit sie ein Kind ist, und ist mit ihrem VW Bulli am liebsten rund um die Ostsee unterwegs. Auf ihrem Blog schreibt sie über ihre Reisen, alternative Camping- und Do-it-yourself-Ideen. Zwei ihrer Ideen beschäftigen sich mit dem Thema Stauraum-Ausnutzung. Weil es in ihrem Bus keinen Platz für eine Besteckschublade gibt, hat sie kurzerhand aus einem Tischset eine Besteckmappe genäht – im Stil einer Stifterolle wie zu Schulzeiten. Auf ähnliche Art und Weise verwandelte sie eine Fußmatte in ein Hängeutensilo, das jetzt an der Schiebetüre hängt – sodass sie von innen wie von außen an Dinge herankommt, die sie häufig benötigt. Die einfachen Nähanleitungen verrät sie auf ihrem Blog.

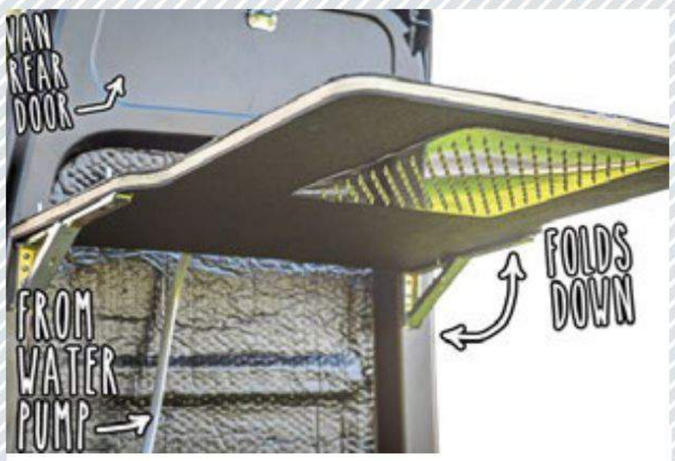


Naehmarie.de nennt sich der Lifestyle- und Kreativblog von Maria Neumeister, die ein Näh- und Vintagegeschäft in Rostock betreibt: „Als Kind der DDR habe ich früh gelernt, dass Not und Mangel erfinderisch machen kann.“ Wenn sie gerade keine DIY-Bücher schreibt oder fotografiert, dann ist sie am liebsten mit ihrem T3 Multivan unterwegs. An dem schraubt sie entweder selbst oder hübscht das Interieur auf. Der Autositzschoner hat gleich zwei Funktionen: Er versteckt abgenutzte Sitzbezüge und schont den Sitz vor Verschmutzungen, wenn man beispielsweise gerade aus der Werkstatt oder aus dem Garten kommt. Dank der wasserundurchlässigen Rückseite kommt auch nach einem spontanen Sprung ins Meer oder den Badesee keine Nässe durch. Die Materialien für den Sitzschoner sind ein Baumwollstoff, Wachstuch, Gummiband und Garn. Die Anleitung steht in Marias Blog, mehr Tipps in ihrem Buch.





DIY Camping von Maria Neumeister macht Lust aufs Campen. Hier verrät sie noch mehr Tipps und wie man Camping-Zubehör selbst nähen und werkeln kann. Sehr lecker: die lagerfeuertauglichen Rezepte. Das Hardcover-Buch erschien im EMF-Verlag und kostet 19,99 Euro. Ihr Erstlingswerk heißt „Upcycling mit Nähmarie“ und zeigt, wie aus Altem Neues wird.



Aus einem 17 Jahre alten Ford Transit hat Phil eine Wohlfühloase gebaut. Er bloggt regelmäßig über sein Vanlife und gibt Praxistipps fürs dauerhafte Leben im Bus.





Campervanbuuren.com Im Mai 2017 war es endlich so weit: Phil Aitchinson fuhr nach monatelangem Bau und ewigem Listenschreiben von Hull/Großbritannien endlich los in Richtung europäischen Kontinent, um sich seinen Traum vom Vanlife zu erfüllen. Mit seinem alten Ford-Transit-Bus reist er seitdem durch die Lande. Aus seinem Bus-Umbau-Blog wurde ein Reisetagebuch. Mittlerweile schreibt er nicht mehr darüber, wie man einen Bus in einen Camper verwandelt, sondern über die Sicherheit auf Stellplätzen und darüber, wie er sich unterwegs fit hält. Dabei teilt er ganz persönliche Erfahrungen. Wer sich durch seine Website schmökert, kommt früher oder später zu dem, wie wir finden, absoluten Highlight seines Selbstausbaus: die „Rainshower“-Dusche im Fahrzeugheck, die aussieht wie in einem Luxus-Spa. In dem Blog erfährt man außerdem, wie man die Dusche installiert, wo er Wasser zapft und wie er seine Klamotten wäscht.





Für Ausbaumaterial und Isolierung gab Mirjam Otto rund 1500 Euro aus.



Profi am Werk: „Raumkunst“ ist der Job der Einrichtungsberaterin.







mirjamotto.de Als die Innenarchitektin ihren Busausbau plante, stand als Erstes ihr Konzept für die Farben und Materialien fest: Sie kombiniert verschiedene Werkstoffe, Seekieferholz mit Grau-grün-Tönen und schwarz-weiße Textilien mit Akzenten in Rosé und Neon. Diese Inspiration für ihren „Raumkunstbus“ setzte sie im Aus- und Möbelbau um. Einmalig sieht der Boden in Zementfliesen-Optik aus, die Jahrhundertwende-Architektur an ihrem Wohnort Braunschweig lieferte die Blaupause dazu. Für den Look hat sie zusammen mit ihrer Tochter eine Siebdruckplatten-Schablone angefertigt, um anschließend das Fliesenmuster aufzusprühen. Das Ergebnis ist Designpreis-verdächtig gut geworden. Alle, die zur Nachahmung inspiriert sind, finden auf ihrem Blog Tipps fürs Sprayen, genauso wie für den Bau von Sideboards aus Sperrholz und wie man mit Spannseilen die „obligatorische Wimpelgirlande, die in keinem Bulli fehlen darf“, befestigt.



Ein echter Überraschungsmoment erwartet Sie beim neuen Dexter 595: Stauraum in Hülle und Fülle verbirgt sich im großen Wandschrank, im Kleiderschrank und in den Stauschränken der Küche. Und auch sonst kommt der Komfort nicht zu kurz: Bad mit separater Dusche, elektrisches Hubbett und das Klappsofa für die Kleinen machen den 6m kurzen Dexter 595 zu einem ganz großen Van! **Erleben Sie es selbst auf dem Karmann-Mobil Stand beim Caravan Salon in Düsseldorf (Halle 15, Stand D 26)!**

KARMANN Mobil

T2-RESTAURIERUNG









Der erste Blick, die ersten Fotos: Verheerend! Doch schon bald ging es dem Gilb an den Kragen.

Die erste von sieben Hängerfahrten, das Wrack trifft ein. Und alle sind sich einig, dass dieses Auto nie mehr wieder aus eigener Kraft fahren wird.

Das BULLI-Projekt

„Nie im Leben wird dieses Auto wieder fahren, niemals!“ Die Meinung der Familie war eindeutig – doch alle lagen falsch. Nun war **DER EHRGEIZ** erst so richtig geweckt. Für wenig Geld kam dieser Bulli wieder auf die Beine.



Fotos: Heiko P. Wacker (26), Sylvia Mutter (3), VW Nutzfahrzeuge (2), Carsten Heil (1)

Natürlich wirkte dieses Wrack wie ein Kandidat für die Schrottpresse, die verhaltenen Aussagen der Familie waren also verständlich. Selbst mir kamen ja Bedenken ob des rostigen Vehikels, das ich aus einer Scheune gezogen hatte. Ohne Motor, dafür mit jeder Menge Gammel und einer Campingausstattung, die zum Fürchten aussah. Und doch wollte ich dem Auto eine Chance geben, ganz voller Hoffnung auf bessere Zeiten. Denn: Ich hatte einen Plan.

Begonnen hat die ganze Geschichte indes mit einem anderen Auto, einem sündschönen VW Campingbus, dessen Sanierung ich für eine Oldtimerzeitschrift begleiten durfte. Über acht Ausgaben hinweg beschrieb ich ab 2010 die Sanierung des Westfalia-Campers von Olli Merbt aus Heilbronn. Er half seinem Bus ebenfalls wieder auf die Räder, jedoch in technischer Perfektion.

Bei der Leserschaft kam die Reihe gut an – und so war die Idee geboren, die Serie zu einem Restaurierungs-Lesebuch auszubauen. Indes blieb da noch die Sache mit Ollis Perfektion: Sein Vorgehen war auf einem sehr anspruchsvollen Niveau angesiedelt, und das trauten sich viele einfach nicht zu.

Ein „Low-Budget-Projekt“ als Gegenentwurf war die Lösung. An ihm sollte sich doch wohl zeigen lassen, dass man auch dann richtig viel Spaß mit einem Bulli haben kann, wenn er nicht bis ins letzte Detail perfekt ist. Und schon wären wir bei besagtem Wrack, einem dereinst zum Camper umgefrickelten Bulli der zweiten, an der gewölbten Frontscheibe erkennbaren Generation.

Kurz zur Erinnerung: Der VW Transporter der ersten Generation, der in diesem Jahr seinen 70. Geburtstag feiert, besticht mit seiner geteilten Frontscheibe, während der 1967 vorgestellte Nachfolger stolz die große Panoramascheibe trägt. Er begeht in diesem Sommer seinen 50. Geburtstag und wurde hierzulande 1979 vom kantigen T3 abgelöst. Im Jahr der Wiedervereinigung kam dann der Wechsel auf Frontmotoren und Frontantrieb, später folgten der T5 und der aktuelle T6.

Multitalente sind sie alle, und bei entsprechendem Ausbau gibt es auch keine Zweifel an den Campingqualitäten, die für viele Bulli-Besitzer im »



Einstieg, Tankfach, Fensterrahmen, Radkasten: Der Gammel saß überall, oft hinter Spachtelgebirgen. Da konnte auch Che Guevara nicht mehr helfen.

Ausgeliefert als Fensterbus mit neun Sitzplätzen, wurde der T2-Bulli wohl Ende der 1970er Jahre zum Camper ausgebaut.







Wohnhöhle oder Wohnhölle?! Die Isolierung des Hochdachs hing nicht nur in Fetzen, sie stank auch erbärmlich. Hier gab es nichts mehr zu retten, das Zeug musste raus. Restlos.

Vordergrund stehen. Ob man sich hierbei für einen originalen Camper beispielsweise von Westfalia oder anderen entscheidet oder Ausbauten in Eigenregie favorisiert, das spielt eigentlich keine Rolle.

Auch der Held dieser Geschichte war dereinst ein Camper: Mit Reimo-Hochdach, Küche, vier Schlaf- und fünf Sitzplätzen war man gut unterwegs. Doch irgendwann hatte der Rost ein wenig zu sehr an der Substanz genagt, der Wagen dämmerte schon zur Jahrtausendwende als Teileträger seinem Ende entgegen. Die Vorderachse und der Motor ausgebaut, die niemals wirklich hochwertige Campingausstattung verlebt, verschimmelt und defekt, das Blech rostig und verbeult. Schon ein erster Blick machte das Grauen spürbar. Allerdings werden inzwischen auch scheinbar hoffnungslose Autos gerettet, technisch ist eigentlich alles möglich, solange das Portemonnaie gut gefüllt ist. Oder eben solange man selbst Hand anlegt – und gute Freunde hat natürlich. Denn ohne die ist solch ein Projekt nur erheblich schwerer zu stemmen.



„Bin ich ööölich, bin ich fröhlich!“ Man sollte schon bei der ersten Bestandsaufnahme auf eher strapazierfähige Kleidung achten.

In den folgenden Monaten ging es dem „Projekt“ also ordentlich an die Substanz, was dank der vielen Kontakte in die überaus lebendige Oldtimer- und VW-Szene erheblich erleichtert wurde. Denn ohne Tipps aus dem Umfeld ist es verdammt hart: vor allem wenn man sich an ein solches Kaliber wagt, für das man zwangsläufig eine ganze Menge an Teilen braucht. Und gute Nerven. Verdammt gute Nerven.

Das zeigte sich bereits bei der Demontage: Die beginnt man idealerweise zu zweit, mit guter Laune – und nicht zu sauberen Kleidern, geht es doch meist recht dreckig zu. Das sollte man ebenso bedenken wie das korrekte Beschriften der ausgebauten Innenausstattung oder der vielen Büchsen mit Kleinteilen. Zudem empfiehlt es sich, genaue Listen anzulegen. Wenn man den Überblick darüber behält, was sich wo und in welchem Zustand befindet, kann man unglaublich viel Zeit sparen. Das ist ein sehr ernst gemeinter Rat, und deshalb werde ich ihn beim nächsten Mal auch beherzigen.

Rasch war die Karosse bis aufs blanke Blech ausgezogen – und das bot schließlich einen morbiden Anblick, gerade auch wegen der Gebirge aus Spachtelmasse. Hier verbargen sich Erinnerungen an Notreparaturen früherer Zeiten, als solche VW mit hastig an die Schweller genagelten Blechen und viel Spachtelmasse über die nächste Hauptuntersuchung gehievt wurden.

So war es auch im Falle unseres „Helden von der schaurigen Gestalt“, der nun zum Fachbetrieb musste, der sich sowohl auf das Strahlen mit Eis wie auch Sand versteht. »

Die treibende Kraft: Angestachelt durch Spott und bissige Kommentare ging es dem Bulli ans Blech, hier wehren sich gerade die Tankbänder.





Die „Kniestücke“ waren unrettbar, Ersatz leider teuer. Unbezahlbar hingegen ist ein guter Staubsauger – mit groooßem Behälter.

Ist es aus Blech – dann kann es auch rosten. Und das bedeutet Arbeit. Meist gilt: „Einmal rundum, der untere Meter.“











Blech für Blech verheilten die Wunden des Campers, wurden der Gilb und die braune Pest aus dem Wagen getrieben. Doch gilt auch hier: Ohne Freunde geht es nicht!

Um Vielfalt in das „Restaurierungs-Lesebuch“ zu bringen, wurde ein „Low-Budget-Projekt“ neben ein „Highend-Vorhaben“ gestellt.





Es wird: Neue Bremsscheiben und neue Leitungen sind Pflicht. Und auch der neu aufgebaute 70-PS-Boxer wartet inzwischen auf den Start.

Strahlen mit Eis – festem Kohlenstoffdioxid – empfiehlt sich vor allem am Unterboden: Dreck, Öl oder rissiger Unterbodenschutz verspröden blitzschnell, wenn das minus 80 Grad kalte Eis aufprallt, während der Lack nicht angegriffen wird. Spachtelgebirgen oder Rost rückt man hingegen mit „Sand“ zu Leibe, wie man umgangssprachlich sagt, kommen doch eher Materialien wie Nussschalenschrot oder Kunststoffgranulat zum Einsatz.

Dann war schließlich Zeit für die größte Aufgabe. Der Rost hatte dem Blech erbarmungslos zugesetzt. Und so konnte man den Bereich der Schweißarbeiten mit „einmal rundum, der untere Meter“ eingrenzen. Zum Glück gibt es inzwischen einen üppigen Markt für Ersatz- und Reparaturteile.

Nachdem der Gilb aus dem Gebälk vertrieben war, folgten die Vorbereitungen für die spätere Lackierung – und erneut der Griff zur Spachtelmasse, wenn auch in kleinen Mengen. Denn so sauber man auch mit dem Schweißgerät gearbeitet hat – irgendwelche Nähte gibt es immer. Ist die Spachtelmasse trocken, trägt man einen Teil wieder ab. Der Erwerb eines ordentlichen Schwingschleifers lohnt sich ebenso wie die Anschaffung größerer Mengen an Schleifpapier. Doch Obacht! Es ist ein Geduldsspiel: spachteln, warten, schleifen. Und wieder von vorn, bis die Oberflächen glatt genug sind für den finalen Lackauftrag. Der steht übrigens zeitlich in keinem Verhältnis zur Mühe mit den Vorarbeiten. Aber egal.

Das anschließende Gefühl nämlich, das ist unbezahlbar: Das „Projekt“ erstmals in frischleuchtendem Lack zu sehen, das macht deutlich, dass man sich eindeutig auf der Zielgeraden befindet – dass also Fahrwerk und Technik nun ebenso angegangen werden können wie eine ordentliche Hohlraumversiegelung oder die Innen- und Campingausstattung.

Wer Muße hat und natürlich auch die Zeit, der macht es wie Olli, der seinen Camper wieder in perfekten Original-Zustand versetzte und auch Kühlschrank und Heizung revidierte. Für das „Low-Budget-Projekt“ hingegen reichte ein lässiges Wochenende, um eine funktionierende Innen- und Campingausstattung zu zaubern. Die Vordersitze und die Matten wurden gereinigt, das Armaturenbrett aus der »

Ich will ein CUV

Der neue KNAUS BOXDRIVE

DAS ERSTE CARAVANING UTILITY VEHICLE VON KNAUS

Letztes Jahr eine brandheiße Studie, dieses Jahr eiskalte Realität: Wir heben den Kastenwagen auf eine neue Stufe. Mit modernsten Sicherheitsfeatures, exzellentem Fahrverhalten und jeder Menge liebevoller Details - eben das erste CUV von KNAUS. Mehr unter: **www.knaus.com/boxdrive**

KNAUS

FREIHEIT, DIE BEWEGT.



Viele Wochen später: Das Blech ist wieder heile, der Lackaufbau kann beginnen.







Sauberes Finish! Der Bulli, eine Stunde nach erfolgreich bestandener Hauptuntersuchung. Ohne Mängel!



Sauberes Finish? Der Autor zur selben Zeit: Heute ein König, meint die Werbung. Und sie hat recht!

Nach knapp zwei Jahren harter Arbeit war es vollbracht: Dann drehte ich den Zündschlüssel, und die Reise konnte beginnen ...

Dose lackiert, die Innenverkleidungen frisch geklebt und die Innenseite des Hochdachs zuerst geschliffen und dann mehrfach mit Baumarktfarbe zu 60 Euro gestrichen.

Für den Fußboden fand sich ein Rest Linoleum, die bereits aus früheren Zeiten vorhandene Schlafsitzbank von Reimo wurde gereinigt und mit Klebefolie aufgehübscht. Decken aus dem 1-Euro-Laden und Sicherheitsnadeln kaschieren die Schaumstoffauflagen und hinteren Sitzpolster, während ein flexibler Gaskartuschenkocher in einem zweckentfremdeten und in den Bus geschraubten Schränkchen als Reiseküche dient. Kühlschrank, Heizung, Perfektion? Später vielleicht – erstmal reisen!

DAS BUCH ZUM PROJEKT

Ob es um den Kampf gegen den Rost geht, einen wieder zum Leben erweckten Motor oder die Freude an einer wohnlichen Innenausstattung – einen Camping-Bulli wachzuküssen, das hat seinen ganz eigenen Reiz. Dann ist das Glück nur eine Zündschlüsselumdrehung entfernt.

Heiko P. Wacker: Das Bulli-Projekt. T2-Restaurierung im Doppelpack: Low Budget triff auf Perfektion. Huber Verlag Mannheim, Hardcover, 248 Seiten, 578 Abb., 225 x 220 mm, ISBN 978-3-927896-68-0, 21,90 Euro. Erhältlich im Buchhandel oder bei www.szeneshop.com



Und dazu war ein Motor erstmal wichtiger – und wieder zeigte sich, was man an echten Freunden wie Olli hat. Ohne ihn wäre aus dem im Internet erworbenen Motorenfragment wohl nie ein wie neu wirkender Boxer-Antrieb mit 70 luftgekühlten Pferdestärken aus zwei Litern Hubraum geworden.

Bald darauf gab es schon bei der Fahrt zur Hauptuntersuchung die ersten hoch erhobenen Daumen – es waren nicht die letzten. Wie sehr die Schrauberseele sich doch an solch kleinen Gesten der Anerkennung zu laben vermag! Immerhin wurde hier aus dem Kandidaten für die Schrottpresse ein Kleinod gezaubert – was übrigens auch die Familie wertzuschätzen wusste. Die Aussage „Nie im Leben hätten wir gedacht, dass das mal was wird“ war die Krönung eines Sommertages vor zwei Jahren. Anschließend drehte ich den Zündschlüssel – und startete zur ersten von vielen Fahrten. Das Fernweh-Gen nämlich, das steckte dem Bulli noch immer in den Knochen. Wie schön ...!

Heiko P. Wacker

Runde Sache 1

70 Jahre Bulli

Ben Pons Zeichnung im Notizblock markierte vor sieben Jahrzehnten den Anfang einer Erfolgsgeschichte der besonderen Art: Der Lastesel des Wirtschaftswunders hatte bescheidene 24,5 PS, aber jede Menge Potenzial. Der Grundpreis lag zunächst bei 5975 Mark, und neben den Kastenwagen und Kombis rollten schon früh die ersten „Samba-Busse“ auf die Straße. Und natürlich gab es bald die ersten Campingausbauten in Eigenregie – und auch die ersten Camper von Westfalia. In Rheda-Wiedenbrück ersann man die „Camping-Box“, eine herausnehmbare Einrichtung mit Sitzbank, Schrank und Benzinkocher, und schon bald flog die halbe Welt auf den Fernweh-Bulli. Bis zum Fertigungsende des T1, der ersten Generation des Transporters, wurden mehr als 15 000 Campingbusse alleine in die USA exportiert, heute sind dies sündteure Preziosen.



Klassisch mit Klapptür: VW Bulli der 1. Generation.

Runde Sache 2

50 Jahre VW T2

Rund und knuffig ist er, der kultige T2. Ein Klassiker mit Alltagsqualitäten eben und ein liebenswerter Begleiter auch auf längeren Etappen. Vor genau 50 Jahren übernahm der an seiner Panoramascheibe erkennbare T2 die Regie, an der grundlegenden Struktur mit Heckantrieb und luftgekühltem Boxermotor wurde indes nicht gerüttelt. Dafür gab es neue Namen für die Camper von Westfalia, die nun mit Ausstattungen namens „Helsinki“ oder „Berlin“ erhältlich waren: Anfang der 1970er Jahre fertigt alleine Westfalia bis zu 125 Camper. Pro Tag, wohlgemerkt. Aber auch Karmann ist am Ball, Tischer und Weinsberg, Bischofberger, Syro, Reimo oder Road Ranger ebenso, sie alle bringen dem T2 das Campen bei. Erst 1979 endet die Produktion, der kantige T3 geht an den Start. Doch nur hierzulande, in Brasilien hielt man dem T2 noch bis 2013 die Treue. Respekt!



Lebensfreude pur! Aber das hat der T2 mit allen Bullis gemein.

Der Lohn der Mühen, die erste Fahrt: Ein eigenes Projekt auf die Räder zu stellen, das kann sehr, sehr glücklich machen.

Da hockst di nieder

Wer reist, der rastet. Darum sind **CAMPINGSTÜHLE** Grundausstattung in jedem Campingbus. Im großen Vergleich messen sich 16 Sitzmöbel unterschiedlicher Bauarten. Dabei zählt nicht nur der Komfort.

Campingstühle gehören zur Grundausstattung in jedem Campingbus. Das zeigt sich nicht nur im Sommer, wenn scheinbar alle Urlauber auf dem Stell- oder Campingplatz vor ihrem Fahrzeug sitzen. Auch bei den Bestellungen der Stühle für diesen Test wurde deutlich, wie groß die Nachfrage ist. Kaum in den Katalogen verzeichnet, sind manche Produkte zum Start der Saison schon vergriffen und waren nicht rechtzeitig zum Test lieferbar. Dennoch konnten wir 16 aktuelle Campingstühle der wichtigsten Hersteller für einen ausgiebigen Vergleichstest zusammentragen, darunter acht Hochlehner, fünf Regie- und drei Faltstühle.

Zur Ermittlung der Komfort- und Handlingsnoten nahmen elf Kolleginnen und Kollegen auf den Stühlen Platz. Für jeden der Testkandidaten bewerteten sie den Auf- und Abbau sowie den Komfort von Sitzfläche, Rücken- und Armlehnen. Bei den Hochlehnern ermittelten sie zudem, wie komfortabel sich die Lehnenneigung verstellen lässt. Fast alle Stühle mit verstellbarer Lehne besitzen auf der Unterseite der Armlehnen sägezahnförmige Rasten aus Kunststoff.

Um den Winkel der Rückenlehne zu verstellen, müssen die Armauflagen leicht an-

gehoben und nach vorne beziehungsweise hinten geschoben werden. Das funktioniert bei den meisten Modellen auch recht gut, lediglich beim Brunner Kerry Slim bemängelte das Testteam das grobe Ansprechverhalten des Mechanismus. Eine Änderung um ein oder zwei Rasten erfordert Feingefühl. Isabella und Westfield gestatten die Armlehnen der Modelle Thor und Advancer mit Metallschienen aus. Damit lässt sich die Lehne geschmeidig verstellen.

Auf den Bewertungsbögen der Tester schlug sich dies aber nicht in signifikant höheren Punktzahlen nieder. Ob sich durch den Materialunterschied Vorteile in der Langlebigkeit ergeben, konnte bei diesem Vergleich allerdings nicht ermittelt werden.

Deutliche Unterschiede zeigen sich bei den Scharnieren, die das Auf- und Zuklappen der Stühle ermöglichen. Bei den Hochlehnern bestehen diese aus Kunststoff oder genieteten Blechen (Frankana und Isabella). Sie lassen sich »

Fotos: Ingolf Pompe



Belastungsprobe: Verkraftet der Stuhl das Maximalgewicht nach Herstellerangabe?



Gewichtskontrolle: Mit wievielen Extrapfunden müssen Käufer kalkulieren?



Maßnahme: Wichtig für Komfort, Stabilität und Packmaße – die Sitzgeometrie.

5 REGIESTÜHLE IM VERGLEICHSTEST

					
Hersteller	**Bel Sol** www.bel-sol.de	**Brunner** www.brunner.it	**Defa** www.defa.nl	**Isabella** www.isabella.net	**Jan-Kurtz** www.movera.com
Modell	Regiestuhl	Bravura	Luxe Regie	Regiestuhl	Regiestuhl
Farbe Testprodukt	blau	gelb/schwarz	grau	rot	pistazie
Weitere Farboptionen	anthrazit, terra	blau/schwarz	blau, beige	anthrazit	silbergrau, taupe
Belastung max.[1)]	120 kg	150 kg	100 kg	100 kg	120 kg
Armlehne	gepolstert	gepolstert	gepolstert	gepolstert	nacktes Alurohr
Gestell	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Bezug	75% PVC, 25% Polyester	100% Polyester	100% Polyester	60% PVC, 40% Polyester	70% PVC, 30% Polyester
Packmaß (L x B x H)	73 x 50 x 9 cm	83 x 47 x 14 cm	93 x 50 x 19 cm	85 x 49 x 13 cm	82 x 49 x 10 cm
Sitzfläche (Tiefe x Breite)	37 x 44 cm	34 x 46 cm	38 x 53 cm	34 x 48 cm	36 x 48 cm
Lehnenfläche (Höhe x Breite)	41 x 51 cm	43 x 58 cm	51 x 64 cm	43 x 58 cm	36 x 50 cm
Unterschiebmaß[2)]	64 cm	64 cm	64 cm	64 cm	65 cm
Gewicht	3,71 kg	2,29 kg	3,56 kg	2,91 kg	2,14 kg
Ausstattung	Klapptisch, abklappbare Rückenlehne	Armlehnenauflage abnehmbar	Armlehnenauflage abnehmbar	Armlehnenauflage abnehmbar	keine Armlehnen-auflage
Preis	52,40 Euro	38,90 Euro	64,95 Euro	39,95 Euro	69,95 Euro
Handling					
Komfort					
Standsicherheit					
Preis/Leistung					
Fazit	Das Highlight hier ist das praktische Klapptischchen. Clever ist zudem die klappbare Rückenlehne, die sich positiv auf das Packmaß auswirkt. Die Sitzfläche ist jedoch etwas schmal und straff gepolstert. Der Preis ist für die Ausstattung angemessen.	Der Bravura punktet mit niedrigem Eigengewicht und erlaubt auch Personen bis 150 Kilogramm einen stabilen Sitz. Die Sitzfläche ist aber eher schmal und die Armauflagen sind etwas tief angebracht. Für den Preis von knapp 40 Euro dennoch ein Kauftipp.	Defa bietet viel Komfort mit durchgehendem Sitz- und Lehnenstoff. Die Polsterung ist angenehm. Allerdings quietscht das Gestell ziemlich und die Metallscharniere lassen sich beim Zusammenklappen nur schwer lösen.	Isabella bietet einen tollen Stuhl zum kleinen Preis. Das Handling ist unkompliziert, der Komfort angenehm und zudem steht der Regiestuhl ziemlich stabil. Das Gewicht ist mit knappen drei Kilo angemessen. Mehr bedarf es nicht zum Testsieg.	Der Regiestuhl von Jan-Kurtz sieht klasse aus und überzeugt mit geringem Packmaß und Gewicht. Das war es dann aber auch schon mit den Vorzügen. Die Armlehnen sind mangels Polsterung kaum nutzbar, der Bezug roch die ersten Tage streng.

[1)] Herstellerangabe; [2)] Abstand Boden zur Armlehne, um den Stuhl unter den Tisch schieben zu können.



Metallscharniere sind nicht immer hochwertiger als Exemplare aus Kunststoff. Beim Defa Luxe Regie klemmen sie und müssen mühsam einzeln gelöst werden.

geräuschlos öffnen, während die Metallscharniere der Regiestühle hörbar knarzen. Beim Defa Luxe Regie klemmen sie beim Zusammenklappen sogar so, dass sie mühsam einzeln gelöst werden müssen.

Die Hochlehner mit verstellbarer Rückenlehne und optionaler Beinauflage sind die Komfort-Könige unter den Campingstühlen. Die Auflage funktioniert die Sitz- zur Liegefläche um und erspart somit die Mitnahme einer sperrigen und schweren Liege. Für alle Stühle muss die Beinauflage gesondert bestellt werden. Je nach Hersteller und Modell fallen bis zu 45 Euro extra an.

Die Verbindung von Stuhl und Beinauflage stellen die Hersteller auf drei unterschiedliche Weisen her. Bel Sol, Brunner und Westfield legen ihren Auflagen je zwei Kugelköpfe mit Kunststoffgewinde bei. Diese werden an den vorderen Enden der Sitzfläche ins Gestänge geschraubt.

Die Auflage lässt sich einfach von oben auf dem Kugelkopf einrasten. Auch wenn der Stuhl leicht verschoben wird, verrutscht die Beinauflage nicht. Ebenso stabil sind die



Das Klapptischchen ist sehr praktisch, besonders am Strand.



Bei den Regiestühlen lassen sich die Armauflagen zum Reinigen entfernen.

Auflagen bei Frankana Freiko und Outwell eingehängt. Bei den Stühlen HighQ Comfortable und Kenai fallen die kantigen Adapter jedoch sehr groß aus und stören beim normalen Sitzen an der Wade. Da hilft nur, die Adapter gegen die standardmäßigen Stopfen auszutauschen und nur bei Bedarf einzuschrauben.

Die eingangs erwähnten Kugelkopf-Adapter können dagegen ohne störenden Nebeneffekt dauerhaft an Ort und Stelle bleiben. Crespo, Fritz Berger und Isabella verzichten auf Einschraubadapter. Stattdessen lässt sich die Beinauflage bei diesen Stühlen mit einem Clip auf der Querstrebe des Stuhlgestells einhängen.

Der Vorteil dieser Konstruktion: Dem Stuhl liegen keine Kleinteile bei, welche verloren gehen können. Bei Crespo bleibt die Beinauflage allerdings nur so lange stabil, wie der Camper still sitzt. Denn der Clip rastet nicht an der Strebe ein, sondern liegt lediglich auf. Dadurch kann die Auflage schon bei einem leichten Stoß verrutschen. Die Clips von Fritz Berger und Isabella gehen dagegen eine festere Verbindung mit dem Stuhlgestell ein.

Wie ist es aber um den Komfort bestellt? Ein pauschales Urteil, dass kompakte Stühle stets unbequemer sind, lässt sich nicht treffen. So attestieren die Tester den Regiestühlen von Brunner und Isabell a guten Komfort, gleichzeitig zeigen sich die beiden Stühle durch tadelloses Packmaß und Gewicht auch angenehm beim Transport. Das ist besonders in kleinen Campingbussen wichtig, wo Stauraum und Zuladung schnell aufgebraucht sind. »



Mit der klappbaren Lehne verschafft sich Bel Sol einen Vorteil in Sachen kompakter Transportmaße.

FIAMMA
first choice
fiamma.com

FIAMMA F40van



F40van Markise mit Style. Aerodynamische Linien, kompaktes Gehäuse und eine zukunftsweisende Befestigungstechnik machen diese Markise einzigartig und perfekt.

CARRY-BIKE 200DJ



Das Fahrradträgerprogramm für Kastenwagen und Campingbusse vom Spezialisten. Fiamma hat in seinem Programm jede Menge Modelle für die Montage an Kastenwagen mit doppelter Hecktür und Campingbusse. Einfache Installation, sicher im Gebrauch.

CARAVAN SALON
DÜSSELDORF
26.08. – 03.09.2017
25.08. Fachbesuchertag
Trade visitor day
www.caravan-salon.de

Caravan Salon
Technischer Service

Auch in diesem Jahr ist das Serviceteam von Fiamma wieder auf dem P1 vom 25.08 - 2.09.17 unterwegs. Sichern Sie sich rechtzeitig Ihren Termin in Halle 5 Stand A10 oder schreiben Sie eine e-Mail an info@fiammaservice.de.

Fiamma Deutschland GmbH – Hauptstrasse 33, 97502 Euerbach
info@fiammaservice.de



Der Getränkehalter am Catamarca ist praktisch. Kleinere Flaschen passen zwar auch hinein, sind aber zu schwer für die Textil-Armlehne.



Der Faltstuhl Raptor ist mit winkelverstellbaren Füßen ausgestattet. Damit steht der Stuhl auch auf unebenem Untergrund sehr sicher.

Auch auf Defas Regiestuhl Luxe lässt es sich angenehm sitzen. Er zeichnet sich durch einen durchgehenden Übergang von Sitzfläche zur Rückenlehne aus, wodurch man sich richtig hineinlümmeln kann. Ein gutes Gesamtergebnis verspielt er sich aber nicht nur wegen der für einen Regiestuhl üppigen Packmaße. Viel mehr störten im Test die erwähnten fummeligen Scharniere sowie das knarzende Gestell.

Die weich gepolsterten Hochlehner von Fritz Berger, Outwell, Crespo und Frankana sichern sich jeweils vier Punkte für das Sitzgefühl. Isabellas Thor erreicht sogar die Höchstpunktzahl. Am anderen Ende der Bewertungsskala rangieren die Regiestühle von Bel Sol und Jan-Kurtz. Maßgeblich für die Abwertung waren bei Bel Sol der straff gespannte Bezug, die tief angebrachten Armlehnen und die mit 44 Zentimetern schmale Sitzfläche.

Neu im Sortiment von Movera sind die Campingstühle von Designer Jan Kurtz. Der Anblick des grünen Regiestuhls sorgt für gute Laune. Positiv macht sich der nur 2,14 Kilogramm leichte Stuhl auch im Handling und beim Transport bemerkbar. Komfortabel sitzt es sich auf dem Regiestuhl aber kaum. Das Gestell wirkt instabil und statt gepolsterter Armlehnen finden sich nur blanke Aluminiumrohre. Im Vergleich zu den günstigeren Regiestühlen der Konkurrenz dürfte man für 70 Euro mehr erwarten.

Welche Art von Stuhl die geeignetste ist, hängt neben

3 FALTSTÜHLE IM VERGLEICHSTEST







Hersteller	Brunner www.brunner.it	Fritz Berger www.fritz-berger.de	Outwell www.outwell.com
Modell	Raptor Classic	Faltstuhl Comfort	Catamarca XL
Farbe Testprodukt	grau/grün	grau	schwarz
Weitere Farboptionen	blau/schwarz, schwarz/grau, braun/grau	–	–
Belastung max.[1)]	110 kg	110 kg	150 kg
Armlehne	fest, gepolstert	fest, gepolstert	eingehängt, Stoff
Gestell	Stahl	Stahl pulverbeschichtet	Stahl
Bezug	Polyester	Polyester	Polyester
Packmaß (L x B x H)	95 x 19 x 25 cm	93 x 18 x 18 cm	96 x 16 x 14 cm
Sitzfläche (Tiefe x Breite)	42 x 52 cm	43 x 54 cm	53 x 60 cm
Lehnenfläche (Höhe x Breite)	56 x 56 cm	62 x 59 cm	51 x 59 cm
Unterschiebmaß[2)]	64 cm	66 cm	68 cm
Gewicht	5,16 kg	4,13 kg	4,13 kg
Ausstattung	Armlehne gepolstert	Armlehne gepolstert	Getränkehalter
Preis	44,90 Euro	23,99 Euro	49,95 Euro
Handling	4	4	4
Komfort	3	3	3
Standsicherheit	4	4	4
Preis/Leistung	3	4	3
Fazit	Der Raptor sieht nicht nur hübsch aus, er ist auch richtig bequem. Lange Menschen können sich aber an der verhältnismäßig kurzen Sitzfläche stören. Die breiten Füße sind an einem Gelenk aufgehängt und sorgen für stabilen Halt.	Der günstigste Faltstuhl holt sich den Testsieg mit geringem Gewicht, angenehm großer Sitzfläche und bequemen Armlehnen. Hinzu kommt das geringe Packmaß. Nur mancher Tester findet den Bezug zu hart. Mehr Farboptionen wären schön.	Der Catamarca ist mit lose hängenden Armlehnen ausgestattet. Das ist aber kein spürbarer Nachteil. Praktisch sind die Getränkehalter. Mit 150 Kilo Belastung auch für schwere Menschen geeignet. Außerdem sehr breite Sitzfläche und Lehne.

[1)] Herstellerangabe; [2)] Abstand Boden zur Armlehne, um den Stuhl unter den Tisch schieben zu können.

dem vorhandenen Stauraum auch davon ab, wie man ihn nutzen möchte. Das zeigt sich an den Faltstühlen von Brunner und Outwell, die je drei von fünf Punkten in der Komfortwertung erreichen. Die Sitzposition im Brunner Raptor ist jedoch stark nach hinten gekippt.

Zum Relaxen ist das bequem, bei Tisch wäre eine waagerechte Sitzfläche aber angenehmer. So wie sie Outwells Catamarca bietet. Der schwarze Faltstuhl eignet sich mit seiner großzügigen Sitzfläche vor allem für große und schwere Menschen. Bis zu 150 Kilogramm hält der Faltstuhl ohne nennenswerte Verformungen aus – das sieht man ihm auf den ersten Blick gar nicht an.

Ein Zusatzargument für einen Stuhlkauf kann auch dessen Extraausstattung sein. Praktische Details finden sich in Form von zwei Dosenhaltern am Outwell Catamarca. Noch mehr Abstellmöglichkeit bietet der Regiestuhl von Bel Sol. Er ist mit einem Klapptischchen ausgestattet, auf dem locker ein Getränk und ein belegtes Brötchen Platz haben.

Bei den Hochlehnern stechen sieben der acht getesteten Modelle durch ihre besonderen Kopfstützen hervor. Diese sind bei Crespo und Outwell ganz ähnlich gestaltet. Sie stecken mit zwei Metallstäben in der Rückenlehne und können um einige Zentimeter herausgezogen werden. Im Liegen ist das angenehm, sitzend störten sich einige Tester jedoch besonders am Outwell-Exemplar, dessen Kopfstütze zu leicht verrutscht. Die meisten anderen Hochlehner sind mit Kissen ausgestattet, die mit einem Band »



Alle Faltstühle werden mit einer Tragetasche geliefert. Sie erleichtert nicht nur den Transport, sondern komprimiert auch das Packmaß.



8 HOCHLEHNEN-CAMPINGSTÜHLE IM VERGLEICHSTEST







Hersteller	Bel Sol www.bel-sol.de	Brunner www.brunner.it	Crespo www.crespo.es	Frankana www.frankana.de	Fritz Berger www.fritz-berger.de	
Modell	Aluminium Stuhl	Kerry Slim Hover	ADC-80	HighQ Comfortable	Slimline	
Farbe Testprodukt	anthrazit	blau	schwarz	grün	schwarz	
Weitere Farboptionen	rattan	schwarz	–	schwarz	blau	
Belastung max.[1)]	120 kg	150 kg	140 kg	120 kg	120 kg	
Beinauflage (Modell)	Beinauflage Alu	Kerry Limbo Hover Blue	Beinauflage	HigQ	Slimline	
Verbindung Beinauflage	Kugelkopf	Kugelkopf	mit Clip eingehängt	breite Aufnahme	mit Clip eingehängt	
Gestell	Aluminium	Aluminium/Stahl	Epoxy-beschichtetes Aluminium	verstärktes Aluminium	Aluminium	
Bezug	75% PVC, 25% Polyester	3D Air Pas Mesh (Polyester)	Polyestergewebe 3D Air Deluxe	PES Polyester	70% PVC, 30% Polyester	
Packmaß (L x B x H)	103 x 60 x 11 cm	100 x 59,5 x 11 cm	97 x 35,5 x 10 cm	105 x 63 x 13 cm	110 x 62 x 10 cm	
Sitzfläche (Tiefe x Breite)	42 x 47 cm	41 x 51 cm	42 x 50 cm	45 x 48 cm	40 x 48 cm	
Lehnenfläche (Höhe x Breite)	79 x 48 cm	70 x 50 cm	74 x 50 cm	73 x 47 cm	79 x 48 cm	
Unterschiebmaß[2)]	68 cm	70 cm	66 cm	71 cm	62 cm	
Winkel (Sitzen/Liegen)	13°/65°	15°/68°	16°/65°	15°/66°	7°/68°	
Gewicht (Stuhl/Beinauflage)	4,87/0,88 kg	5,58/1,57 kg	5,91/1,70 kg	5,2/1,10 kg	5,8/1,58 kg	
Ausstattung	Kopfpolster optional	herausnehmbares Kopfpolster innenliegend	höhenverstellbare, abnehmbare Kopfstütze	abnehmbares Kopfpolster	abnehmbares Kopfpolster	
Preis (Stuhl/Beinauflage)	94,95/25,95 Euro	89,90/37,90 Euro	135,95/44,95 Euro	94,95/29,95 Euro	69,99/26,99 Euro	
Handling	4,5	3,5	4,5	4,5	4,5	
Komfort	3,5	3,5	4,5	4,5	4,5	
Standsicherheit	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	
Preis/Leistung	4,5	4,5	3,5	4,5	4,5	
Fazit	Der leichteste Hochlehner im Vergleich hebt sich auch durch sein geringes Packmaß hervor. Den straff gespannten Bezug empfanden einige Tester als weniger bequem. Die Sitzhöhe ist dagegen angenehm. Die Lehnenverstellung ist etwas hakelig.	Packmaß und Preis des Kerry Slim sind attraktiv. Der Adapter der Beinauflage stört das angenehme Sitzgefühl beim normalen Sitzen nicht. Nur die Lehnenverstellung zeigte sich im Test nicht so präzise wie bei den anderen Hochlehnern. Rückenlehne etwas niedrig.	Auf der breiten Sitzfläche des Crespo ADC-80 sitzt es sich angenehm. Die Kopfstütze lässt sich zwar nur schwer verstellen, verrutscht dafür aber nicht. Der im Testfeld höchste Preis wird dem Testeindruck des schweren Stuhls nicht ganz gerecht.	Der HighQ ist nicht nur farblich ein Knaller. Handling, Komfort und Stabilität liegen allesamt im grünen Bereich. Das Gewicht erreicht nur knapp über fünf Kilogramm. Wer allerdings kurze Beine hat, kann sich an der etwas tiefen Sitzfläche stören.	Zusammengeklappt macht sich der Stuhl von Fritz Berger ziemlich flach. Das Gewicht von Stuhl und Beinauflage ist dagegen vergleichsweise hoch. Wer sich daran nicht stört, der findet mit dem günstigen Slimline eine komfortable Sitzgelegenheit.	

[1)] Herstellerangabe; [2)] Abstand Boden zur Armlehne, um den Stuhl unter den Tisch schieben zu können.



Die runden Einschraub-Aufnahmen halten die Beinauflage sicher.



Kantige, breite Verbindungsteile stören meist beim normalen Sitzen.



Bei Crespo sind die Aufnahmen für die Beinauflage nur lose aufgelegt.



Fast alle Lehnen werden über Rasten aus Kunststoff verstellt.

	Isabella www.isabella.net	Outwell www.outwell.com	Westfield www.westfieldoutdoors.eu
	Thor	Kenai	Advancer
	anthrazit	schwarz	blau
	hellgrau, dunkelblau	–	schwarz
	120 kg	120 kg	140 kg
	Beinauflage	Zion Footrest	Ambassador
	mit Clip eingehängt	breite Aufnahme	Kugelkopf
	Aluminium	Pulverbeschichtetes Aluminium	Aluminium
	60% PVC/40% Polyester	100% Polyester	Dura-Dore 3D (Polyester)
	112 x 60 x 14 cm	91,5 x 63 x 10 cm	105 x 59 x 14 cm
	42 x 49 cm	38 x 49 cm	46 x 50 cm
	81 x 48 cm	84 x 49 cm	80 x 50 cm
	69 cm	69 cm	70 cm
	15°/75°	10°/65°	13°/69°
	5,2/1,14 kg	5,43/1,25 kg	6,52/1,47 kg
	Kopfpolster, Armverstellung aus Metall	höhenverstellbare und abnehmbare Kopfstütze	Armverstellung mit Metallschiene
	87,00/27,00 Euro	109,95/34,95 Euro	109,95/39,95 Euro
	Stoßen kann man sich – im doppelten Wortsinn – eigentlich nur an den sperrigen Packmaßen. Sonst macht Isabella alles richtig und bietet einen bequemen, leicht aufzubauenden Stuhl zum angemessenen Preis. Mit 75 Grad lässt sich die Rückenlehne besonders flach stellen.	Outwell hat mit dem Kenai einen ordentlichen Stuhl im Sortiment. Die (leicht verrutschende) Kopfstütze empfindet aber nicht jeder als angenehm. Das breite Verbindungsstück zur Beinauflage stört beim normalen Sitzen. Zudem klemmt er etwas beim Abbau.	Der Advancer ist groß und massiv. Auch die Beinauflage ist mit knapp 1,5 Kilogramm ziemlich massiv gebaut. Dafür sitzen auch korpulentere Personen angenehm in dem relativ breiten, weich gepolsterten Stuhl. Stabiler Stand dank großflächiger Füße.



Die Kopfstützen von Crespo und Outwell sind in der Höhe verstellbar.



Bei vielen Stühlen wird das Kopfpolster einfach mit einem Gummiband fixiert.



Bei Brunners Kerry Slim Hover steckt ein Kopfkissen im oberen Lehnenende.

befestigt sind und einfach abgezogen werden können.

Es fällt schwer, beim Kauf nicht zwischen den Stühlen zu sitzen. Alle Hochlehner bieten hohen Sitzkomfort. Nimmt man auch noch das Handling mit dazu, liegt der Isabella Thor – abgesehen von Packmaß und Gewicht – eindeutig vorn. Der günstigste Hochlehner im Test ist mit 70 Euro der Slimline von Fritz Berger. Weil er zudem durchweg gute Eigenschaftsnoten attestiert bekommt, kann man guten Gewissens zum Kauf raten. Einziges Manko: das hohe Gewicht. Wer aufs letzte Gramm Zuladung achten muss, sollte sich den leichten Bel Sol ansehen. Aber auch kompakte Campingstühle können mehr sein, als ein Kompromiss. Das zeigen vor allem der Regiestuhl von Isabella und Fritz Bergers Faltstuhl. Das besonders leichte und günstige Modell Brunner Bravura eignet sich gut als Reserve-Sitzplatz für den unerwarteten Besuch.

.....***Benjamin Köbler-Linsner***

Mit den optionalen Beinauflagen verwandeln sich die Hochlehner zu Liegen. Das Packmaß vergrößert sich dadurch kaum, da die Auflagen in die zusammengeklappten Stühle eingeschoben werden können.





Bei Isabella und Westfield finden sich Metallschienen an den Lehnen. Direkte Vorteile bringen diese aber nicht.



Sitzt wie angegossen

SCHÖNHEITSKUR FÜR DEN CAMPINGBUS: Neue Polster und Bezüge geben dem Testwagen einen ansprechenderen Look. *promobil* schaute den Spezialisten bei der Arbeit über die Schulter. So geht's.

Kleider machen Leute – und Campingbusse. Denn in die Jahre gekommene Sitzbezüge und -stoffe sind wie eine ausgeleierte Jogginghose: bequem, aber unansehnlich und zerschlissen. Um den Testwagen aufzumöbeln, statten wir einer Maßschneiderei für Polsterbezüge, der Firma G+S im rheinland-pfälzischen Pfaffen-Schwabenheim, einen Besuch ab. Hier sollen neue Polster und Bezüge angefertigt werden.

Am Anfang jeder Runderneuerung steht ein Beratungsgespräch. Carmen Schank betreut bei G+S die Privatkunden und macht sich im Campingbus erst einmal ein Bild von der Situation. Die Fahrersitze in unserem Testwagen sind mit Hussen, also mit abnehmbaren Bezügen, versehen. Die sind zwar noch nicht abgenutzt, entsprechen aber mit ihrem wenig dezenten Goldton und den etwas aufgeregten Streifen nicht unbedingt unseren Vorstellungen. Es sollen also neue Bezüge für Fahrersitze und Sitzgruppe her. Die Schaumpolster der Sitzbank werden ebenfalls erneuert.

Im Schauraum begutachten wir die Stoffproben. Der Preis für die Bezüge hängt davon ab, ob man Leder, Teilleder oder Stoff wählt. Für die Halbdinette in unserem Campingbus würde man für neue Bezüge inklusive Schaum 550 Euro für Stoff, 750 Euro für Teilleder und 950 Euro für Leder bezah-



Stoff, Alcantara oder doch Leder? Die Stoffauswahl braucht Zeit; das Angebot ist riesig, und alle Optionen wollen geprüft werden.

len. Neben dem Preis sind aber vor allem Optik und Haptik bei der Wahl ausschlaggebend.

So sind Ledersitze zwar besonders edel, robust und langlebig, können bei hohen oder niedrigen Temperaturen aber unangenehm zum Sitzen sein. Wir entscheiden uns letztendlich für einen Stoff mit schöner Textur in den Farben Dunkelblau und Eisgrün. Da er nicht vorrätig ist, muss er per Express bestellt werden, die Lieferung erfolgt am nächsten Morgen. Neben dem hohen Arbeitsaufwand ist die Lieferzeit der Hauptgrund, weshalb man für einen Polstertermin zwei Tage Zeit einplanen sollte. Nach der Stoffwahl wird noch die Garnfarbe besprochen, denn die ist für die Ziernähte relevant.

Auf dem Weg durch die Halle kommen wir an Unmengen von Pappschablonen vorbei, die in langen Korridoren die Durchgänge säumen. Diese Schablonen braucht G+S für die Produktion von Bezügen für Firmen wie Hymer, Carthago und Wochner, für die sie die Erstausstattung liefert.



Beim Rückenpolster kann man zwischen zwei Varianten wählen.



An der Säge wird das Polster auf die richtige Länge getrimmt.



Ständiges Nachmessen garantiert später eine bessere Passform.



Trocknet blitzschnell: Mit Sprühkleber werden Polsterstücke angefügt.

Fotos: Uli Regenscheit, Ingolf Pompe (1)

Das Innenleben der Sitzbank soll auch erneuert werden, dafür muss noch der passende Schaum ausgewählt werden. Beim Sitzpolster der Bank hat man leider keine Wahlmöglichkeiten, bei der Rückenlehne fällt die Entscheidung zwischen einer stark gewölbten und einer eher flachen. Wir nehmen die stärker ausgeprägte, obwohl durch ihre nach vorn gebauschte Form etwas an Sitztiefe verloren geht. Die alten Polster werden ausgebaut und dienen nun als Maß für die neuen. Das neue Polster wird an einer großen Säge auf die richtige Länge gebracht. An der Unterseite der Sitzlehne wird noch ein Schaumquader angesetzt, damit die richtige Höhe zustandekommt.

Nachdem die Schäume für die Sitzgruppe die richtige Höhe bekommen haben, werden die Bezugsstoffe zugeschnitten. Immer wieder messen die Mitarbeiter nach, damit hinterher auch alles sitzt. Dann schlägt die Stunde der Näherin, die alle Einzelteile zusammensetzt. Innerhalb weniger Stunden entstehen so die Bezüge für die Fahrerhaussitze, die Sitzgruppe und den Gurtbock.

Letzterer ist zwar nur zu sehen, wenn man direkt daneben steht, aber gerade diese Details machen hinterher das stimmige Gesamtbild aus. Im Gegensatz zum Originalbezug des Sitzbocks erhält die neue Version einen langen Reißverschluss, damit man ihn auch abnehmen und waschen kann. Der Originalbezug hatte den nicht und musste aufgeschnitten werden, um ihn zu entfernen.

Im Originalzustand hatte das Sitzpolster der Sitzgruppe die unangenehme Eigenschaft, immer nach vorne zu rutschen, sodass hinten ein Spalt entstand und das Polster vorne über die Sitztruhe ragte. Zum Sitzen äußerst unbequem. Um das zu unterbinden, werden auf dem Deckel der Sitztruhe nun lange Klettbänder angebracht, die das Rutschen ab sofort verhindern.

Spannend wird es, als es ans Beziehen der Fahrerhaussitze geht. Der Fiat-Origi- »



Der nackte Fahrersitz hat Vertiefungen, in denen der Bezugsstoff fest verankert wird.



Die Plastikstege werden mit Klammern an einigen Punkten fixiert.



Unter dem sichtbaren Stoff sitzt noch eine polsternde Vliesschicht.



Der Gurtbock erhält ebenfalls einen neuen Bezug, obwohl man von ihm nur wenig sieht, wenn die Polster wieder angebracht sind.



Carmen Schank von G+S zeigt den Verkaufsschlager: Hussen. Kunden schätzen es, dass man sie leicht abnehmen und problemlos waschen kann.

nalsitz weist Aussparungen auf, in denen Plastikstege versenkt werden, die an den Bezug genäht sind. Dadurch sitzt der Bezug wie eine zweite Haut und wirft keine Falten. Mit Hilfe von Klammern sowie Haken und Flauschband wird eine stabile Verbindung zwischen Stoff und Sitz hergestellt. Rein optisch ist es ein himmelweiter Unterschied zu den locker sitzenden, etwas knautschigen Hussen, und auch der Sitzkomfort hat sich durch den strafferen Bezug verbessert.

Doch auch wenn die Hussen gegenüber einem maßangefertigten Bezug abfallen, sind sie doch der Verkaufsschlager auf jeder Messe. Das mag zum einen am Preis liegen, der bei 120 Euro startet. Zum anderen haben Hussen aber auch den Vorzug, dass man sie problemlos abnehmen und waschen kann. Für viele Kunden sei das, so Carmen Schank, das ausschlaggebende Argument. Da der Polsterstoff aber sehr pflegeleicht ist (siehe Kasten links), muss man auch hier nicht mit einem vorzeitigen Verschmutzen rechnen.

Nachdem alle Sitze wieder installiert sind und alle Polster ihren Platz gefunden haben, erstrahlt der Campingbus in neuem Glanz. Mit diesem feschen Kerl möchte man am liebsten sofort losfahren. Kleider machen eben doch Leute – und Campingbusse.

Anne Mandel

STOFFPFLEGE LEICHT GEMACHT

Es ist schnell passiert: Einmal schusselig sein, und schon landet Cola, Kaffee oder Rotwein auf dem schönen neuen Polster. Kein Problem – zumindest bei hochwertigen Polsterstoffen. Als Testobjekt dient uns ein Alcantarastoff mit veloursartiger Oberfläche und eine Stoffprobe der neuen Polsterbezüge. Der verschüttete Kaffee perlt von beiden Stoffen ab und dringt nicht ins Gewebe ein. Man kann ihn ganz einfach mit einem feuchten Tuch abwischen. Dieser Effekt kommt durch eine sogenannte Simplecare-Beschichtung zustande, die weder fühl- noch sichtbar ist. Sie wirkt wasserabweisend. Dringt doch einmal Schmutz in den Stoff ein, kann er ausgebürstet werden. Der Effekt lässt mit den Jahren allerdings nach.



Auch auf Alcantara hat der Kaffee keine Chance: Die weiße Fläche ist hinterher wieder makellos.



Kaffeeflecken lassen sich normalerweise nicht einfach abwischen – hier schon, dank der Beschichtung.



Die schmutzabweisende Beschichtung sorgt dafür, dass die Stofffarben auch nach Jahren gut aussehen.

ANBIETER

Cowan Textiles
Telefon 0 35 61/54 66 50
www.cowan.de

G + S Sitz- und Polstermöbel
Telefon 0 67 01/20 52 60
www.diepolstermacher.de

Junglas Design
Telefon 0 78 24/66 49 67 0
www.junglas-design.de

Maß-Schneider
Telefon 0 26 92/17 24
www.diemassschneider.de

Möbelhaus W. Kreuder
Telefon 0 24 23/90 29 22
www.w-kreuder.de

Rühl Leder
Telefon 02 08/9 40 94 90
www.ruehl-leder.de



Die Bulli-Parade.











DIE NEUE AUTO MOTOR UND SPORT EDITION: 70 JAHRE VW BUS.

Vom Transporter zum Kultobjekt. Ein nostalgischer Rückblick, aktuelle Einblicke und spannende Geschichten zu einem der erfolgreichsten Fahrzeuge der heimischen Automobilindustrie. Ein Muss für alle Experten, Fans und Sammler. **JETZT IM HANDEL.**

→ **TELEFON:** 0711.32068888
→ **E-Mail:** ams@dpv.de
→ **ONLINE**: www.ams.to/bulli70





Licht und Strom

USB-Ladedosen sind praktisch, allerdings gibt es selten genug. Also am besten gleich einen **DOPPELSTECKER** installieren. So einfach geht's.

MATERIAL



Diese Dinge benötigen Sie:

- ☐ USB-Steckdoseneinsatz (zweifach)
- ☐ Anschlusskabel mit Sicherung
- ☐ Abzweigdose
- ☐ Kabelkanäle (möglichst selbstklebend)
- ☐ Kabel (zum Verlängern)
- ☐ Kabelsteckverbinder
- ☐ Schrumpfschlauch
- ☐ Wippschalter (o. Abb.)

Smartphones wollen fast täglich geladen werden. Ideal dafür sind im Mobil USB-Anschlüsse, die indes nicht nur als Ladestation taugen, sondern auch Leselampen mit Strom versorgen können. Umso mehr lohnt es sich, etwa am Bett, gleich eine 12-V-Steckdose mit Doppel-Slot zu installieren, die es im Fachhandel für rund 20 Euro gibt.

Achtung: USB-Steckdosen wandeln Bordspannung von 12 V in 5 V um. Der dafür nötige, eingebaute Transformator braucht zwar wenig, aber permanent Strom. Deshalb sollte man zusätzlich unbedingt einen Schalter installieren, mit dem sich die Stromversorgung unterbrechen lässt.

Für einen durchschnittlich begabten Heimwerker ist der Einbau in ein bis zwei Stunden erledigt. Grundsätzlich sollten Sie sich vorab über die Positionierung der Steckdose und den Kabelverlauf klar werden. Nur selten befinden sich der Plus- und der Minusanschluss gleich beim geplanten Einbauort.

Doch nicht immer müssen Sie Möbel zerlegen, um die Kabel dahinter zu verbergen. Es geht auch einfacher: In Kabelkanälen aus Kunststoff, die in verschiedenen Farben erhältlich sind, lassen sich Leitungen elegant versteckt auch durch Oberschränke verlegen. Stauraumverlust ist nicht zu befürchten: Für zwei Litzen reicht der kleinste Durchmesser aus. Am besten verwenden Sie selbstklebende Tunnel. Die Unterseite wird – passend abgelängt – am Rand des Staukastens eingeklebt. Nach der Kabelinstallation wird der Deckel einfach aufgeklipst.

Vorher jedoch baut man die Steckdose ein. Ragt deren Rückseite wie in unserem Beispiel einige Zentimeter in den Schrank, müssen die Anschlüsse verkleidet werden. Gut dafür eignen sich Abzweigdosen aus dem Baumarkt, in die man auf der Rückseite ein Loch im Durchmesser des USB-Einsatzes sägt. Die Kunststoff-Kontermutter, mit der die Steckdose fixiert wird, verschwindet später wie Anschlüsse und Kabel aufgeräumt unter dem Deckel der Dose.

Auf der Suche nach Strom werden wir im ersten Oberschrank fündig. Die Leitungen für die Serienbeleuchtung, die hier von einer Verteilerdose abgehen, kann man bedenkenlos anzapfen. Plus und Minus finden sich mit einer einfachen 12-Volt-Prüflampe. Masse liegt bei unserem Kastenwagen an der gesamten Karosserie an. Klemme der Prüflampe ans Blech und die Hebelklemmen (Wagos) abprüfen. Anschließend werden die Kabel passend angeschlossen. Bitte nicht vergessen: Den Wippschalter, etwa von Conrad, an die Plus-Leitung anschließen und neben der USB-Steckdose einbauen.

Dominic Vierneisel

WERKZEUGE



Diese Dinge benötigen Sie:

- ☐ Lochkreis-Sägeblatt
- ☐ Akkuschrauber
- ☐ Holz- und Forstnerbohrer
- ☐ Seitenschneider
- ☐ Kombi- oder Crimpzange
- ☐ Schraubendreher
- ☐ Cutter
- ☐ Prüflampe
- ☐ Maßband
- ☐ Wasserwaage



1 Ist die passende Stelle gefunden, bohrt man mit dem Lochkreissägeblatt den Ausschnitt.



2 Der Rahmen des USB-Steckdoseneinsatzes, hier ein doppelter, wird außen festgeschraubt.

Fotos: Dirk Vincken (1), Dominic Vierneisel



3 Abzweigdose innen ansetzen. Reicht deren Tiefe nicht, Abstandshalter (z. B. Sperrholz) unterlegen.



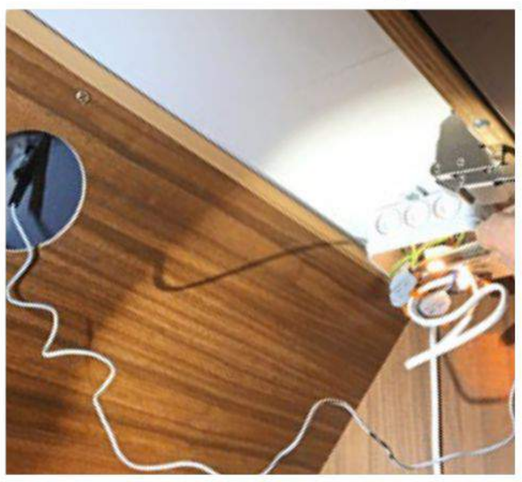
4 Kabelkanäle auf die richtige Länge einkürzen, einkleben. Eventuell Anschlusskabel verlängern.



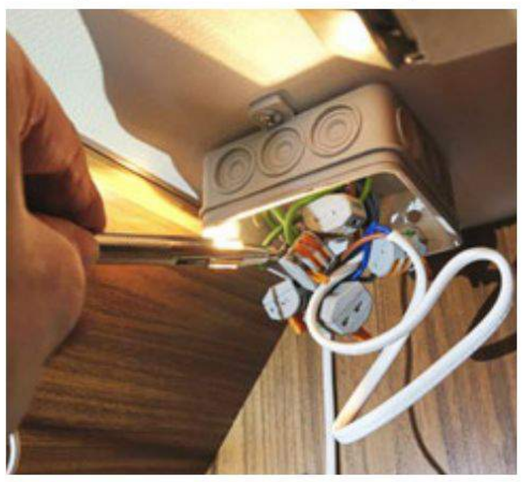
5 Abzweigdose und Steckdoseneinsatz mit der Überwurfmutter fixieren. Die Leitungen ...



6 ... anschließen, in den Tunnel einlegen. Danach Deckel auf Abzweigdose und Kanal aufklipsen.



7 Strom gibt's hier. Die Krokodilklemme links ist mit der Blechkarosserie (Masse) verbunden.



8 Mit der Prüflampe die Hebelklemmen testen. Brennt das Licht, ist der Plus-Anschluss gefunden.



9 Links führen die Kabel für die Originalbeleuchtung ab, rechts die Leitungen für die USB-Steckdose.



10 Mit Forstnerbohrer Loch für Wippschalter fräsen, an die Plus-Leitung anschließen und einsetzen.

LUNAR®
A Leading Light

Lunar Landstar

Für die Abenteuer Ihres Lebens







Abbildungen sind beispielhaft.

Besuchen Sie für weitere Informationen unseren Webauftritt und finden Sie Händler in Ihrer Nähe.

www.lunarcaravans.de

Diskretion, bitte!

Ein **INSEKTEN- UND SICHTSCHUTZ** bei Campingbussen wie dem VW T5/T6 ist ein eher seltener Anblick. Zwei Systeme im Einbau- und Praxistest.



Leichter Blickschutz, nahezu perfekte Abwehr von Fluginsekten und leichtes seitliches Schieben beim Remi-Care Van.



Die beiden oberen Teile bilden die Laufschienen des Plisseeträgers (ganz unten), Nr. 3 schließt zur C-Säule ab.



Auf dem Boden die ausgebaute VW-Trittstufe, davor die Multiplex/PVC-Stufe, die bündig eingelegt wird.



***promobil* empfiehlt eine Abdichtung gegen eindringendes Wasser.**

Wer nach Südeuropa oder in den skandinavischen Norden reist, macht unweigerlich Bekanntschaft mit allerlei lästigen Stechinsekten. Doch auch auf heimischen Campingplätzen zählen Mücken, Fliegen und Wespen zu den höchst ungebetenen Gästen. Die Einflugschneise einer weit öffnenden VW-Bus-Schiebetür ist aber auch zu verlockend. Es gibt zwar einige Anbieter für Insektenschutz-Vorhänge, doch fehlte bisher ein ähnlich professionelles Schiebetür-System, wie wir es von vielen Reisemobilen und Caravans kennen. Remis, Hersteller von Dachfenstern, Verdunkelungs- und Fliegenschutzsystemen, hat sich des VW T5/T6 angenommen. Der nicht rein rechteckige, konvex gewölbte Schiebetürausschnitt des VW Bus bedeutete einen höheren konstruktiven Aufwand, allein wegen des deutlich breiteren Türausschnitts.

Remi-Care Van heißt der in Alu- und Kunststoffschienen gleitende Plisseevorhang, der im gut sortierten Campinghandel für rund 430 Euro angeboten wird und damit gewiss kein Schnäppchen ist. Der schiebetürartig und relativ leicht gleitende, sich sauber ent- und wieder zusammenfaltende Vorhang bedeckt dabei fast den ganzen Türausschnitt des VW-Bus. Die Betonung liegt auf fast, denn zur B-Säule hin bleibt ein mindestens daumenbreiter Spalt offen. Dies soll zwar die mitgelieferte, fünf Zentimeter breite Bürstendichtung verhindern. Doch funktioniert das nur, wenn sie wie





Mit mindestens drei Holzschrauben wird die zuvor versiegelte Holz-Einlegestufe von unten mit der Original-Trittstufe fest verbunden.



Gut zu sehen ist die vordere Abschlusskante der Remis-Stufe. Auch hier empfiehlt sich eine gründliche Versiegelung des Holzmaterials.

Fotos: Dirk Vincken

empfohlen senkrecht entlang der B-Säulen-Verkleidung aufgeklebt wird. Da die höheren Ausstattungslinien des Volkswagens aber innen oft stoffverkleidet sind, hält die Bürstendichtung dann nicht sonderlich gut auf den Verkleidungen. Wir haben sie deshalb auf ihr Gegenstück, den rechten Abschluss der Tür, geklebt und geschraubt (s. Foto links).



Nun wird die untere Laufschiene (Aluprofil) des dreiteiligen Rahmens mit der Trittstufe verschraubt.



Um die obere Laufschiene aufnehmen zu können, werden zuvor Halteklammern angedrückt.

Dem Selbermacher wird auch sonst einiges handwerkliches Geschick abverlangt: So müssen zunächst die B-Säulen-Verkleidung und die Original-Trittstufenverkleidung ausgebaut werden. Es folgt die Montage der mitgelieferten Remis-Einlege-Trittstufe, ein sehr stabiles Teil aus Mehrschichtholz (Multiplex), bezogen mit trittfestem PVC-Belag. Diese Holzstufe liegt aber leider im Regenwasser-Durchleitungsbereich des VW Bus (konstruktiv so vorgesehen). Das Holz sollte daher dringend mit geeignetem Wasserschutzlack versehen werden. *promobil* empfiehlt zudem, die Zusatz-Trittstufe rundum von unten mit einer Silikonnaht unsichtbar gegen stehendes Wasser abzudichten.

Eine Herausforderung ergibt sich auch in der oberen linken Ecke: Wiederum je nach Ausstattung kollidiert die obere C-Säulen-Verkleidung mit dem Remi-Care-Rahmen. Hier muss eventuell nachgearbeitet werden. Nicht besonders gut gelöst ist zudem die Befestigung der oberen Schiene am Blechfalz des VW-Bus-Dachs mit den lediglich zwei mitgelieferten Halteklammern. Erst bei der Montage von fünf Klammern bildeten Dachhimmel und Gummiprofil des Fahrzeugs eine gut funktionierende, formstabile Einheit mit dem Remi-Care-Rahmen. Das Ergebnis ist dann zwar absolut überzeugend in puncto Nutzen und Anmutung. Aber nur erfahrenen Hobby-Schraubern ist die Montage in Eigenregie zu empfehlen.

.....***Dirk Vincken***

ALTERNATIVE: INSEKTENSCHUTZ-VORHANG

Weniger als eine Minute dauert der Einbau des Insektenschutzvorhangs von Hindermann (UVP: 235 Euro). Der engmaschige PVC-Vorhang wird mit fest angenähten Magnetbändern am Türausschnitt rundum angehalten und so gleichzeitig fixiert. Ein beidseitig zu bedienender Reißverschluss bildet einen Halbbogen aus, ein Rundmagnet hält die geöffnete Tür dann an der B-Säule fest. Die Stabilität und überzeugende Optik einer Festeinbau-Lösung erreicht der Vorgang jedoch nicht.



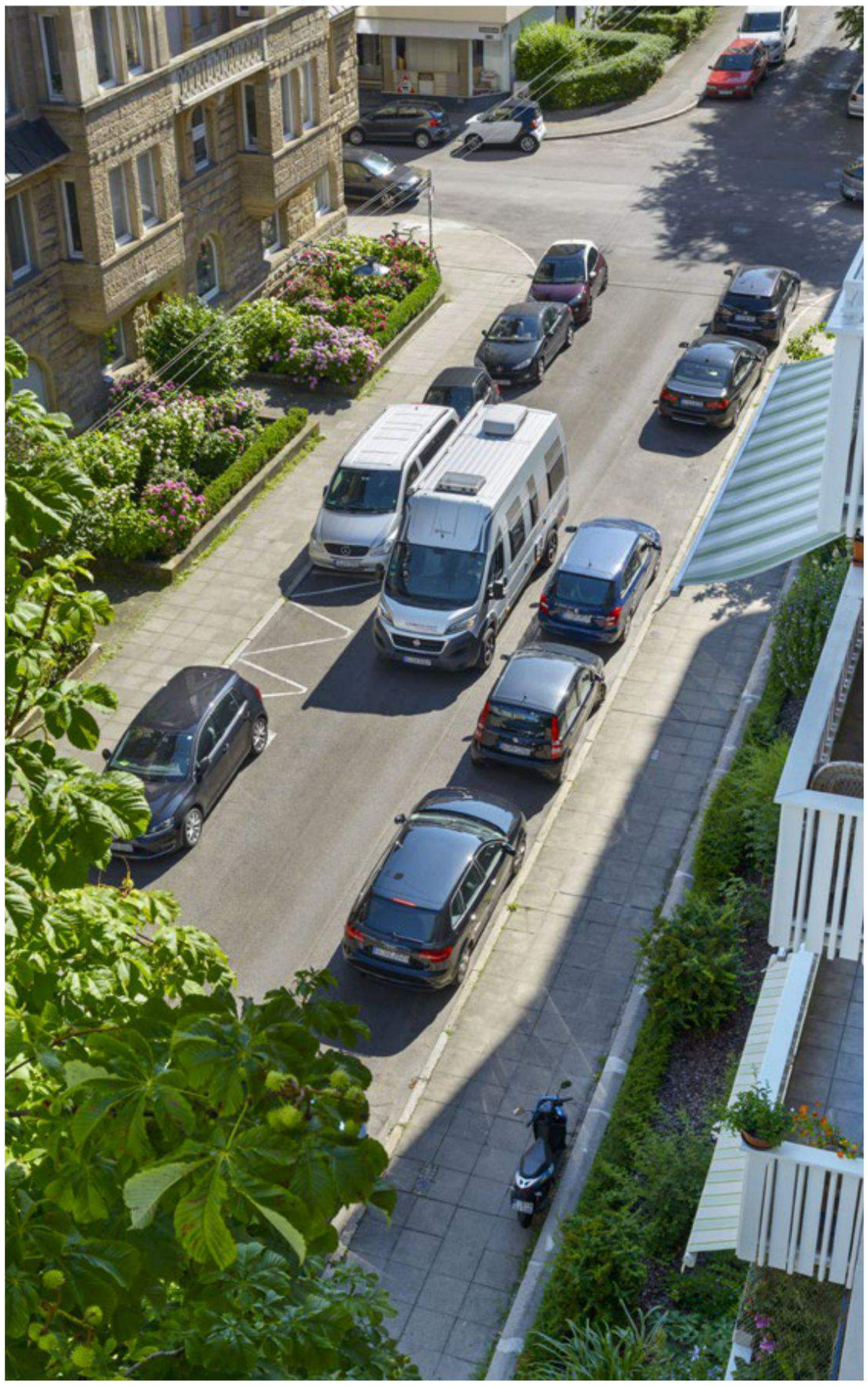
Der lückenlos abschließende Hindermann-Vorhang bietet erheblich mehr Sichtschutz als andere Netzlösungen dieser Art.



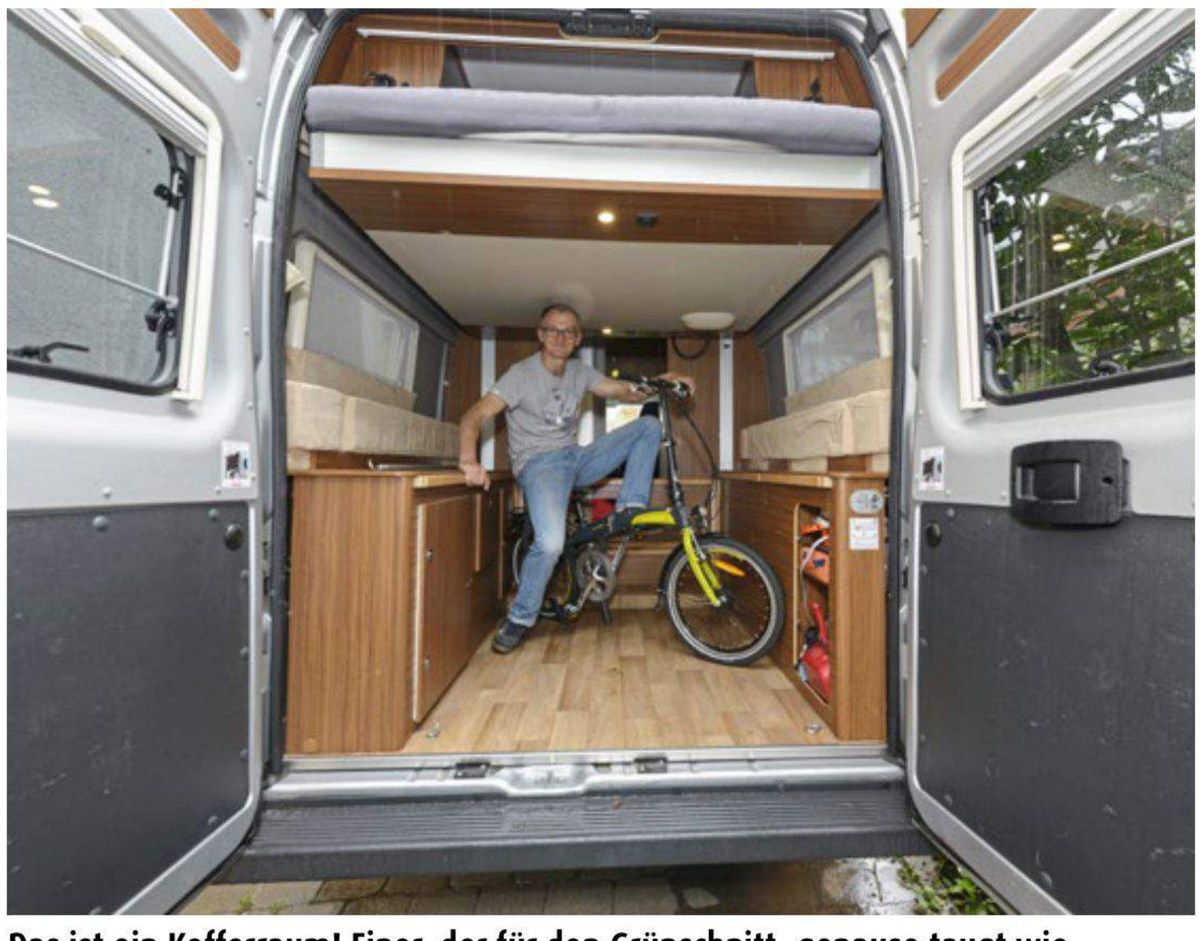
Die Einstiegsbreite halbiert sich durch den Bogenausschnitt auf die Hälfte.



Schnell dran, schnell ab. Unten ohne Befestigung, daher etwas windanfällig.



Furchtbar urban: Der Stuttgarter Westen ist eine der am dichtesten besiedelten Regionen Europas. Die Parkplatzsituation ist dort wirklich fatal.



Das ist ein Kofferraum! Einer, der für den Grünschnitt- genauso taugt wie für Waschmaschinentransport. Der Rolli von Marie passte sogar zweimal rein.

Tagein,

Wie schlägt sich ein großer Campingbus eigentlich so als Alltagsauto? Braucht man überhaupt noch einen Erstwagen? Im **SELBSTVERSUCH** haben wir das ein Jahr lang ausprobiert. Eine sehr persönliche Bilanz.



Urlaub im Campingbus, das kann ja jeder. Und tatsächlich: Dass Campen so wunderbar unkompliziert und demokratisch ist, macht den großen Reiz aus. Andererseits: Echtes Vanlife ist große Kunst. Erst recht, wenn es gelebter Alltag sein soll.

Die Frage, ob ein Campingbus gleichzeitig als Urlaubs- und Werktagsshuttle taugen kann, wird sich so mancher stellen. Gründe gibt es viele und sie betreffen gar nicht selten das Budget. Und damit sind wir bereits beim Thema VW California. Ein Pkw mit Campingqualitäten, höchst begeh-

tagaus....



Fotos: Andreas Becker

Ob mich das nervt, dass mir an der Ampel eigentlich immer alle davonziehen? Es hilft, dass hinterm Campingbus-Lenkrad auch im Alltag immer ein bisschen Urlaubsgelassenheit mitfährt.

renswert, aber für viele in weiter Ferne, gewissermaßen das iPhone unter den Campervans. Im täglichen Verkehr sind die Einschränkungen bereits in der Theorie so minimal, dass man sie gar nicht erst beweisen muss. Für einen Praxisversuch war uns das zu anspruchslos. Also eine Nummer größer und eine günstiger. Wir haben uns den Globecar Campscout Revolution ausgesucht – nicht den größten aller Campingbusse, doch zumindest der größte auf dem gängigen Fiat Ducato und mit 6,36 Meter Länge und 2,83 Höhe ein ganz schöner Brocken. Über ein Jahr cruise ich damit jetzt schon durch den Alltag, klar, mit kleineren Einschränkungen, aber – welche Überraschung – tatsächlich auch mit vielen Vorzügen. Und immerhin ständig auch irgendwie mit einem Fuß im Urlaub.

Es ist mein Erstwagen. Doch wie bei vielen Familien gibt es auch in unserem Haushalt zwei Autos, weil meine Freundin sich vor einiger Zeit einen eigenen Kleinwagen zugelegt hat. Für längere Strecken nutzten wir jedoch meistens den Ducato. Den, den auch sie mittlerweile sehr souverän dirigiert. Neulich hat sie sogar mal zu mir gesagt: „Ich fahr gern mit deinem Auto.“ Hat jemals ein »



Heimkommen ist auch schöner als mit dem Pkw. Mit rasanten 48 Sachen stürzt sich der Bus die Weinsteige hinab. Von der hohen Sitzposition aus sieht das Stuttgarter Kesselpanorama mindestens doppelt so gut aus.

Mann eine romatischere Liebeserklärung bekommen?

Schönreden kann man sich ja vieles. Zum Beispiel, wie uneingeschränkt alltagstauglich so ein Ducato sei. Klingt irgendwie nach Wunschdenken, doch beim reinen Fahren funktioniert der große Wagen selbst in der City tadellos. Der Fiat macht es einem leicht. Reinsetzen, losfahren. Gäbe es den neuen Crafter nicht, dürfte der Ducato beanspruchen, der VW unter den Lastkraftwagen zu sein: ein anspruchsloses, unkompliziertes und funktionales Auto, das sich viel leichter anfühlt, als es mit 3,2 Tonnen Lebendgewicht eigentlich ist, mit ausreichend leichtgängiger, passabel direkter Servolenkung und einem guten Pedalgefühl für Kupplung und Gas. Dabei unprätentiös und weit entfernt von jener Makellosigkeit in Materialanmutung und Verarbeitung, die zwar beeindruckend, aber im Grunde jederzeit entbehrlich ist.

Und anständig vorwärts geht es auch. 150 PS reichen zumindest, um mitzukommen. Noch lieber wäre mir freilich die kräftigere Euro-6-Variante dieses Motors, die spürbar besser geht als mein Euro 5. Ampelsprints? Überlassen wir anderen, bei dem Gewicht sollte man es mit dem Sport nicht übertreiben. Flott ist man trotzdem unterwegs, und gerade deshalb nervt die Drängelei der Pkw-Fahrer. Der große Bus vor ihnen scheint für viele eine ungeheuerliche Provokation. Andererseits hat mich das Gequetsche und Geschiebe schon geärgert, als ich selbst noch Pkw war. Aber jetzt bleibt mir wenigstens die Genugtuung, hoch über den Dingen zu schweben, deshalb mit bester Übersicht und am Ende doch genau so schnell da zu sein.

Also im Grunde alles gut – wäre da nicht das Einparken. Klar, mit dem (Tief-)Garagen-Thema muss man sehr schnell gedanklich abschließen. Doch es gibt Regionen, deren Einwohnerdichte irgendwie im Zusammenhang zu stehen scheint mit der Länge des Fahrzeugs, das man fährt. Nehmen wir zum Beispiel den Stuttgarter Westen, eines der am dichtesten besiedelten Wohngebiete Europas. Rund 12 160 Menschen teilen sich da jeden der 19 Quadratkilometer. Es ist urban dort und lifestylig, es gibt tolle Kneipen und coole Läden, alles ist auf eine irgendwie schwäbische Art kosmopolitisch, aber ich habe noch nie verstanden, warum jemand wirklich ganz ernsthaft dort wohnen will, denn die Parksi-





Sieht weniger eng aus, als es tatsächlich ist. Wenn die Vordertüren mal nicht aufgehen, steigst du einfach zur Schiebetür aus.



Einkäufe im Baumarkt, bei denen es um großvolumige Dinge geht, machen mit dem Globecar besonders viel Spaß. Der Heckstauraum ist riesig.

tuation ist einfach schrecklich. Solche Umstände bescheren einem regelrechte Verlustängste, wenn man den einmal ergatterten Parkplatz wieder preisgeben muss, weil man doch tatsächlich irgendwohin fahren möchte. Da ist noch nicht einmal ein normaler Alltags-Pkw alltagstauglich – geschweige denn ein Globecar. Freunde haben wir im Westen – und im Süden, wo alles noch schlimmer ist – eigentlich kaum noch. Und die wenigen verbliebenen besuchen wir grundsätzlich mit der U-Bahn.

Ja nun, 6,36 Meter lassen sich einfach nicht wegdiskutieren. Noch nicht einmal unter normalen Umständen. Wir kommen zwar klar, auch weil der lange Lulatsch so gerade noch auf den Stellplatz unserer Wohnung passt. Aber länger dürfte er wirklich nicht sein.

Einkaufen mit dem Globecar klappt dagegen meistens sehr gut, wenn man mal von diesem Discounter absieht, der seinen „Kundenparkplatz“ neulich mit Teppichstangen verbarrikadiert und mich aber so was von das letzte Mal gesehen hat. In einer hinteren Ecke habe ich noch immer ein Plätzchen gefunden, meist mit dem Hecküberhang über irgendeinem Bordstein. Wenn die Nebenleute so »

REISEMOBILTECHNIK
HARTMUT FIEDLER

Die FIEDLER-ALU-PLATTFORM
seit 30 Jahren bewährt

Ihr Spezialist für Lastenträger aus Aluminium für den sicheren und optimalen Transport von Rollern und Motorrädern, für alle Reisemobile und Kastenwagen.



- besonders leicht, ab 19 kg
- schnell abnehmbar
- max. Nutzlast bis 250 kg
- universell nutzbar: für Räder, Boxen, Rollstühle etc., auch mit Schutzpersenning lieferbar
- **Leistungsfähige Fachwerkstatt**
- **Lieferung und Montage sämtlicher Zubehörteile wie Anhängerkupplungen, Zusatzluftfedern, Auflastungen, Alu-Boxen, Sat-Anlagen, Solar, Klimaanlagen etc.**

HARTMUT FIEDLER - Reisemobiltechnik
Fladengrund 7 · 27572 Bremerhaven (Fischereihafen-Süd)
Tel. 0471/75875 · Fax 76604 · mail@fiedlermobil.de · www.fiedlermobil.de



AUF EINEN BLICK

Globecar Campscout Revolution

Basis: Fiat Ducato 35 H, Multijet 150, 110 kW/148 PS, Euro 5, Sechsgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: L x B x H 6360 x 2050 x 2830 mm, Radstand 4035 mm

Gesamtgewicht: 3500 kg

Empfohlene Personenzahl: 2–4

Grundpreis: 44 999 Euro

Info: www.globecar.de

nah stehen, dass die Vordertüren nicht mehr aufgehen, ist das kein Problem. Der Ausstieg durch die Schiebetür klappt meistens; zur Not bliebe ja noch die Hecktür als Notausgang, weil man beim Revolution ganz einfach das Bett elektrisch hochfahren und nach hinten durchlaufen kann. Einkäufe lassen sich sofort verstauen (das meiste wandert in die Küchenschubladen), und Kühlkost bleibt – Dometic sei Dank – sogar richtig frostig.

Und dann ist da noch dieser Heckstauraum, einer der breitesten in ausgebauten Ducato – vom Westfalia- und La-Strada-System abgesehen. Beim Grünschnitttransport zum Häckselplatz hat der sich schon mehrfach bewährt, voll eingespannt war der Wagen beim Umzug im vorletzten Winter, und weil wir seitdem einen Garten haben, brauchen wir regelmäßig Blumenerde aus dem Baumarkt. Ich habe ausgerechnet, dass ich 58,3 handelsübliche 60-Liter-Säcke in den Revolution bekäme. Aber das ist natürlich nur ein Gedankenspiel; man braucht erstens niemals so viel Erde und wäre zweitens auch krass überladen. Am meisten schätze ich den Revolution, wenn ich alle 14 Tage mein Töchterchen übers Wochenende hole – ja, ja, Patchwork – und einfach ihr ganzes Geraffel vom Rolli bis zur Sitzschale hinten reinbekomme. Das kann kein Kombi, aber die sind ja heute sowieso nicht mehr das, was mein Citroën XM Break einst war. Einmal probierte ich einen Skoda Superb Combi aus, der allgemein für ein geräumiges Auto gehalten wird. Mehr möchte ich dazu eigentlich nicht sagen. Erst bei einem – Achtung! – Audi Q7 dachte ich: „Hm, endlich mal ein Auto mit einem vernünftigen Kofferraum.“ Damit wäre der Punkt schließlich auch geklärt. Das

Kleiner Urlaub: Nach Feierabend noch mal rauf auf die Halbhöhe, die Aussicht auf die City und den weltberühmten Fernsehturm aufsaugen, atmen. Mache ich manchmal, eher selten aber, eigentlich nur, weil das auf dem Foto so schön aussieht.

große SUV hätte ich meiner Umwelt nur schwer vermitteln können. Außerdem hätte ich sie für die Anschaffung anpumpen müssen, nur um mich hinterher womöglich in eine peinliche Neid- oder Klimakillerdebatte zu verstricken. Die ist mit dem Globecar übrigens auch vom Tisch. Trotz 10,6 Liter Verbrauch auf 100 Kilometer ist das Auto komplett sozialverträglich. Die Vernunft dieser Entscheidung scheinen irgendwie alle anzuerkennen. Das mit dem Bett und der Fluchtmöglichkeit leuchtet immer jedem sofort ein.

.....***Dominic Vierneisel***



SUV sind vor allem wegen der hohen Sitzposition beliebt. Dass das ein Argument ist, lässt sich nicht bestreiten.



Ganz einfach nach Norden!

Ein Bulli und eine spontane Idee: „Wer hat Lust, mit ans Nordkap zu fahren!?“ Was aus einer fröhlichen Laune heraus entstand, das brachte drei Freunde auf **EINE REISE DER BESONDEREN ART.** Und auf ein Roadmovie über 12 000 Kilometer durch zehn Länder.

Hoch im Norden geht die Sonne manchmal unter und auf zugleich. Ein Naturschauspiel – wenn man nicht gerade ein Nickerchen hält.





Fotos: Jona Siegrist, weitere Bilder auf Instagram unter Jonart__



Kleine Häfen, kleiner Camper – aber die ganz große Freiheit am Lagerfeuer: Harald, Raphael und Jona lebten die Idee vom freien Reisen.

Das Reisen, das liegt Jona Siegrist im Blut. Erst restauriert sich der junge Tischler einen alten Wohnwagen, dann baut er sich mal eben einen Allrad-T3 zum Fluchtfahrzeug aus dem Alltag um: Wovon andere ein Leben lang träumen, das macht er einfach. Ohne viel Gerede, ohne fanatische Detailplanung. „Just do it!“ So tönte es einst aus der Werbung – und genau so kam Jona Siegrist zu seinem VW Bulli. Und am Ende mit zwei Freunden ans Nordkap.

Unterwegs war Jona zunächst mit einem Camper-Oldie: „Diesen alten Hymer Eriba Familia wieder fit zu machen, das war schon ein Spaß. Und ein Blickfang war das schnuckelige Wohnwägelchen auch, keine Frage. Trotzdem hab ich gemerkt, dass ich eigentlich was anderes will, eigentlich ein Reisemobil. Und dann begann ich zu grübeln“, erzählt der 21-Jährige.

Überraschend abgeklärt durchdachte er alle Aspekte: „Ich wollte einen Camper, aber mit Allrad, alleine schon wegen meiner Skifahrerei. Damit waren die frühen Bullis aus dem Spiel, so drollig ich die auch finde. Aber ein Heckmotor sollte es dann doch sein, so kam ich auf den T3, für mich ist das sowieso der letzte „echte“ Bulli. Außerdem sprach auch die Wertstabilität für den VW.“ Ein kerniger T3 Syncro sollte es nun also sein – und durch Zufall fand sich ein alter Krankenwagen mit knapp 80 000 Kilometern auf der Uhr, leer geräumtem Innenraum, solider Technik, kräftigem 95-PS-Benziner – und bescheidener Optik.

Innerhalb weniger Wochen baute sich Jona eine Innenausstattung nach eigenen Ideen, mit Staukästen und Wandverkleidungen aus Pappelsperrholz. „Erst einmal den Anfang machen, das war meine Devise. Wie sich der Einbau dann bewährt, das würde sich ja zeigen“, meint Jona, der vor allem auf den Kunstgriff mit den Bret- »



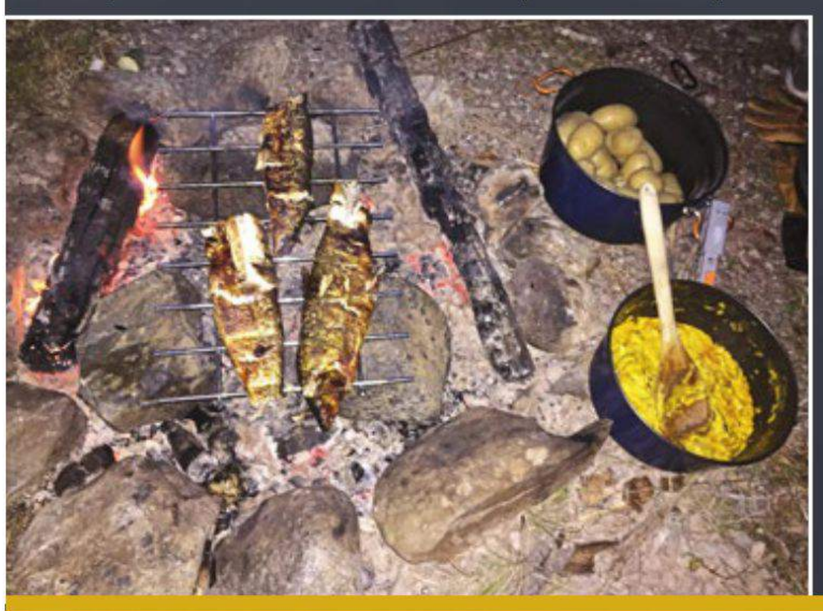
Der Hundeblick: Zwei Welpen wurden am Wegesrand aufgegabelt – und nach Hause gebracht.



Die Straße so weit: „Kaum Verkehr, tolle Pisten – ich liebe Skandinavien“, versichert Jona.



Auf den Lofoten war's einfach zu kalt, um draußen zu pennen. Aber dafür hat man ja einen Camper.



tern stolz ist. „Das Material ist leicht, die Stabilität kommt von den Trägerplatten dahinter. Deshalb kann ich auch bei Bedarf komplette Wandelemente am Stück entfernen“, erklärt er. „Außerdem verändert das offenporige Pappelholz seine Farbe und seine optische Wirkung immer weiter. Holz lebt eben, nutzt sich vielleicht auch an manchen Stellen ab. Aber gerade das gefällt mir ungemein.“

Die Sitzbank wurde mit Scharnieren versehen, lässt sich also auch als Bett nutzen. „Richtig froh war ich schon auf den ersten Fahrten über das Netz an der Decke. Das hat sich schnell als tolles Feature entpuppt. Aber auch der Fenstertausch war eine gute Idee.“ Die originalen Scheiben waren, wie für einen Krankenwagen typisch, in Milchglas ausgeführt. „Wenn man da hinten drin sitzt und nix sieht – das geht gar nicht. Die Scheiben hab ich aber aufgehoben, die gehören zur Fahrzeughistorie“, versichert Jona. Deshalb führt er auch alle Umbauten so aus, dass an der Struktur des 30 Jahre alten T3 nichts geändert werden muss. „Das ist mir wichtig.“

Wichtig ist dem Lehrling aber auch das Reisen selbst: „Genau dafür hab ich mir den Syncro ja zugelegt. Also bin ich schon während der Umbauzeit unterwegs gewesen, auch im europäischen Ausland. Und dann war auf einmal Skandinavien auf meinem Radar.“ Das war im Juli 2016 – und nun kommen Harald und Raphael ins Spiel, die drei kennen sich seit langem. „Ich hab den beiden einfach erzählt, dass ich im August zum Nordkap will, gerne zwei coole Socken mitnehme, auf jeden Fall aber auch alleine fahre. Lange überlegt haben die beiden dann nicht mehr.“ Obgleich der Zufall die Reise diktieren sollte, Planungssicherheit fast völlig fehlte.

„Klar hatten wir Landkarten und die Smartphones mit. Und ja auch irgendwie ein Ziel vor Augen, und damit erst einmal den Weg nach Norddeutschland im Sinn. Wie die Route dann aber genau aussehen sollte, das wollten wir spontan entscheiden. Wir haben ein paar wetterfeste »

Frischer Fisch, ein Lagerfeuer, schlichte Rezepte: Glückliches Essen gibt's auch unter freiem Himmel.



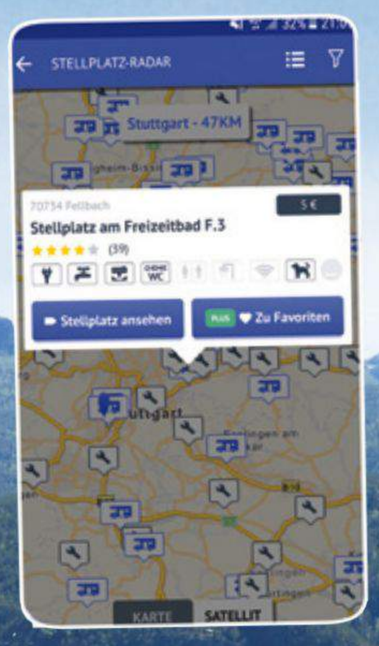
Wenn der Zufall das Nachtlager bestimmt, sind die Wettergötter des Nordens gerne mal gnädig.

STELLPLATZ RADAR

- **ÜBER 7.000 STELLPLÄTZE** in Europa
- Detaillierte Infos zu den Stellplätzen
- 86.000 Stellplatz-Bewertungen
- Riesige Community
- Offline-Funktion fürs Ausland*
- Verfügbar für iOS und Android







*nur in der kostenpflichtigen Plus-Version

KOMPLETT ÜBERARBEITET

DER STELLPLATZFÜHRER FÜR IHR HANDY

www.promobil.de/iOS oder www.promobil.de/android

„Ich hab erzählt, dass ich im August zum Nordkap will und gerne zwei coole Socken mitnehme, notfalls aber auch alleine fahre. Lange überlegt haben die beiden aber nicht.“

Wo dieses Bild exakt entstand? Jona weiß es nicht. Er war dort, das muss genügen.

Klamotten eingepackt, Werkzeug, Schlafsäcke, ordentlich was für den Magen und eine wirklich gute Mückenabwehr. Dann sind wir einfach losgefahren, einfach nach Norden. Immer bereit, uns auf Land und Leute einzulassen.“ Bereits in Dänemark erwies sich das als sehr gute Idee, Ratschläge zu wunderbaren Strecken durch das südlichste der skandinavischen Länder waren der Lohn, eine tolle Tour quer durch Südschweden gen Westen ebenso.

Wer seinen Urlaub gerne in festgefügten Bahnen verbringt, der kann dieser jugendlich-unschuldigen Art des Reisens sicherlich wenig abgewinnen. Und doch muss man neidvoll feststellen, dass dies der Garant für grandiose Zufälle ist, fern jeglicher Detailplanung einfach drauf loszufahren. „Wir fuhren und fuhren, manchmal sogar tausend Kilometer an einem einzigen Tag. Einfach weil wir Spaß dran hatten, oft auch, weil wir gerne am Wasser standen und dafür Umwege in Kauf nahmen. Es wurde ja kaum dunkel in der Nacht, man konnte also lange fahren. Manchmal suchten wir uns um drei Uhr in der Früh eine schöne Stelle, machten ein Lagerfeuer – und schliefen später mit dem Meeresrauschen im Ohr ein. Ich kann mir nichts Schöneres vorstellen“, verrät Jona.

Irgendwann einmal wurde es dann – die Fahrt führte die komplette norwegische Westküste entlang sowie über die Lofoten – überhaupt nicht mehr dunkel. „Dann verliert man komplett das Zeitgefühl, man fährt wie in einem Traum, wie in Trance. Weil aber die Luft so rein ist und so frisch, ist man gleichzeitig kristallklar im Kopf. Schon irre, wie sehr einen das Reisen verändern kann.“ Oft saßen die drei Jungs am Feuer, frischer Fisch und selbst gesammelte Pilze auf dem einfachen Grillrost – und doch schweigend in Gedanken versunken. Norwegens Natur beeindruckt – und der Mensch schweigt stille. Es gab aber auch die „anderen“ Momente, in denen an Bord nur geflachst und gealbert wurde – wenn beispielsweise ein Bulli entgegenkam, was „auf manchen Straßen gefühlt alle zehn Minuten der Fall war“, schmunzelt Jona. „Ich hätte nie gedacht, dass wir unterwegs so derart viele T2 und T3 sehen würden – und natürlich wird gegrüßt, das gehört sich so. Und dann war wieder Stimmung an Bord“, meint er verschmitzt. „Alleine deshalb schon war es eine gute Idee, das kleine Schiebefenster in der Trennwand hinter den Vordersitzen schon vor der Fahrt





Für Touristen, aber gemütlich – der „Landhandel“ in Nusfjord auf den Lofoten. Noch so ein „Zufallsfund“ der drei Reisenden.



Rot gestrichene Häuser am Wasser: Der kleine Fischerhafen von Lörudden bei Sundsvall gibt sich charmant schwedisch.



Wenn Jungs Urlaub machen, geht es rustikal zu. „Wir vertragen uns aber heute noch!“



Irgendwo im Nirgendwo: Mit einem Syncro-T3 kommt man weit. Sehr, sehr weit, auch nach oben. Und kann dann sehr, sehr weit blicken.



Eigenbau-Thron mit Ausblick: Reisetoilette der besonderen Art. Zerlegbar, mit Spaten.



auszubauen“, fügt er an. „Aber nach der Reise hab ich die Wand dann doch komplett ausgebaut. Ein Durchgang nach hinten macht einfach Sinn.“

Dafür blieb der Frischluftkamin im Dach. „Der funktioniert richtig gut, keine Frage. Auch wenn wir möglichst viel Zeit draußen verbrachten, gerade auch nachts.“ Nur bei zwei Gelegenheiten auf den Lofoten mussten die drei Kumpel Zuflucht im Wagen suchen: „Das war dann kuschelig, hab ja kein Aufstelldach mit Hochbett. Also zwei auf der Schlafbank, einer auf dem Boden. Aber das ging.“ Neidisch blickt der gesetzte Camper auf solch überschwappende Lebensfreude – und Gelenkigkeit.

Und irgendwann kam dann das Nordkap in Sicht: „Dass diese Eintrittsgebühr, die man als Tourist bezahlen muss, die schiere Abzocke ist, das wussten wir schon vorher. Trotzdem sind wir ans Kap, das war es uns wert, so oft kommt man dann doch nicht dort vorbei. Und außerdem war es ja Ziel und Höhepunkt der Reise, denn jetzt ging es wieder zurück.“ Über Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen – und damit einmal rund um die Ostsee – rollten die drei Kumpel in ihrem Bulli schließlich wieder nach Deutschland, kurz darauf auch durch Berlin – um nach exakt 11 800 Kilometern wieder die nordbadische Heimat zu erreichen. „Ich wollte zum Geburtstag meiner Freundin Anfang September wieder zurück sein“, meint Jona lakonisch.

„In den drei Wochen haben wir eine ganze Menge erlebt. Und wir sind noch immer gute Freunde, das alleine ist eine tolle Erfahrung.“ Einzig das Fernweh ist nicht gestillt, im Sommer 2017 soll es wieder nach Norwegen gehen: „Mit der Freundin dieses Mal. Die hat auch nicht lange überlegt, als ich ihr den Vorschlag gemacht hab“, meint Jona grinsend. Schaut man sich die Bilder der Reise zum Kap an, dann kann man das verstehen.

Heiko P. Wacker

Macht ihrem Namen alle Ehre: die Isola Bella. Das malerische Eiland liegt im Meer vor Taormina und ist durch eine Sandbank mit dem Festland verbunden.





Schatz-Insel

Sizilien, **JUWEL IM MITTELMEER.** Unterwegs mit dem Campingbus sammelt man Sehenswürdigkeiten wie Perlen. Wer sich Zeit nimmt, findet zwischen Meer und Bergen noch das ein oder andere versteckte Camping-Kleinod.



Lauschig: Unter knorrigen Olivenbäumen steht man auf dem Cirucco Bay Camping nahe Milazzo. Über Treppen geht's hinunter zum Meer.



Griechisches Erbe: In Agrigent reiht sich Tempel an Tempel. Der gut erhaltene Concordiatempel diente im Mittelalter Christen als Kirche.

Inseltour linksrum oder rechtsrum? Wir entscheiden uns gegen den Uhrzeigersinn und fahren nach Westen.



Ruinenfeld: die Überreste der alten griechischen Stadt Selinus. Im Hintergrund der Tempel mit dem schlichten Namen „E“.



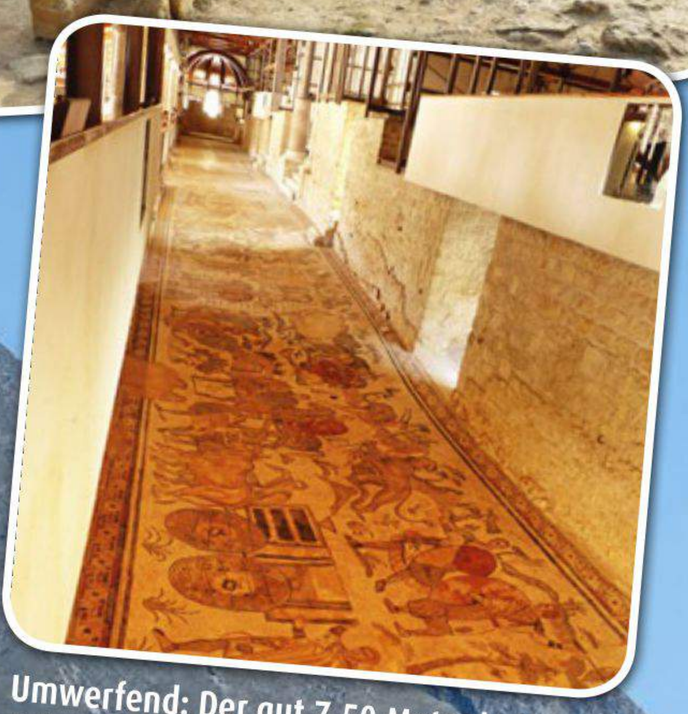
Der Fels der Göttin: In der Bergstadt Erice wurde im Altertum eine weibliche Gottheit verehrt, heute steht das Castello Normanno auf ihrem Heiligtum.

Pässe? Ach wisst ihr, das hier ist eher Nordafrika als Südeuropa.“ Mit einem Achselzucken überspringt unser Gastgeber die übliche Anmeldeprozedur und geht direkt zum kleinen Rundgang über den Agriturismo Agricasale über. Gefolgt vom Hofhund schlendern wir zu dem ehemaligen Bolzplatz, der jetzt als Stellplatz dient. Außer uns ist noch niemand da – freie Auswahl. Stromsäulen stehen an der Längsseite, zum Glück haben wir eine große Kabeltrommel dabei. Hinter einer Hecke blitzt das Wasser eines Swimmingpools hervor. Blätter treiben darauf – offenbar ist der Pool jetzt, Anfang Mai, noch nicht in Betrieb. Es scheint, als hätten wir die ganze Anlage für uns allein, nur eine Eidechse sonnt sich auf den warmen Steinen vor dem Duschhaus, das sich hinter einer überbordenden Rosenhecke verbirgt.

Wir richten uns ein, während nach und nach doch noch andere Camper eintrudeln – tierischen Besuch bekommen wir von zwei Pferden, die sich völlig frei auf dem Gelände bewegen dürfen. Neugierig strecken sie ihre Nasen durch die Schiebetür. Ob man hier wohl was schnorren kann? Ich kann’s ihnen nachfühlen, denn auch bei uns meldet sich der Hunger. Zum Glück bietet der Agriturismo bei Piazza Armerina auch ein Abendessen an. Und was für eins! Im wohnzimmerartigen Speisesaal stapeln sich bald die Vorspeisenteller auf unserem Tisch.

Nicht, dass wir das alles bestellt hätten, das Menü ist für alle Gäste gleich. Fünfzehn verschiedene Antipasti trägt der Koch auf, richtet alles liebevoll an und quittiert unsere etwas ungläubigen Blicke mit einem milden Lächeln. Sizilien, wäre ich nicht eh schon in dich ver-





Umwerfend: Der gut 7,50 Meter hohe Atlant trug einst mit seinen Brüdern das Gebälk des Zeustempels in Agrigent (oben). Nicht weniger beeindruckend sind die mosaikgeschmückten Gänge und Zimmer der römischen Villa Casale.



Unwirklich: Der Wüstenwind Scirocco überzieht die Silhouette des beliebten Badeorts Cefalù mit einem sanften Schleier. Die Stadt beherbergt den mächtigen Normannendom, über ihm ragt der 270 Meter hohe Felsen Rocca di Cefalù auf, den man – Kondition vorausgesetzt – erklimmen kann.

liebt, dann wär's jetzt um mich geschehen! Dabei hat uns die Insel vor Italiens Stiefelspitze schon viele Gründe geliefert, sie ins Herz zu schließen. Zum Beispiel im Naturschutzgebiet Riserva naturale dello Zingaro, das man nur zu Fuß betreten darf und das unglaublich schöne Badebuchten bietet (siehe auch Kasten unten). Oder in der Bergstadt Erice, die 750 Meter hoch über dem Meer liegt und die serpentinenreiche Anfahrt mit einem Wahnsinnsblick auf Trapani und seine Salinen belohnt.

Den Charme Siziliens macht nicht zuletzt auch die faszinierende Mischung der Kulturen aus, die die Insel in der Vergangenheit geprägt haben. Arabische Basare treffen auf römische Villen. Daneben stehen Bauwerke der europäischen Barockzeit, und allerorten findet man einen griechischen Tempel. Ach ja, die Tempel. Uralt – zum Teil an die 2500 Jahre – und teilweise exzellent erhalten. Im Schatten ihrer Säulen fühlt man sich irgendwie klein. Emp- »

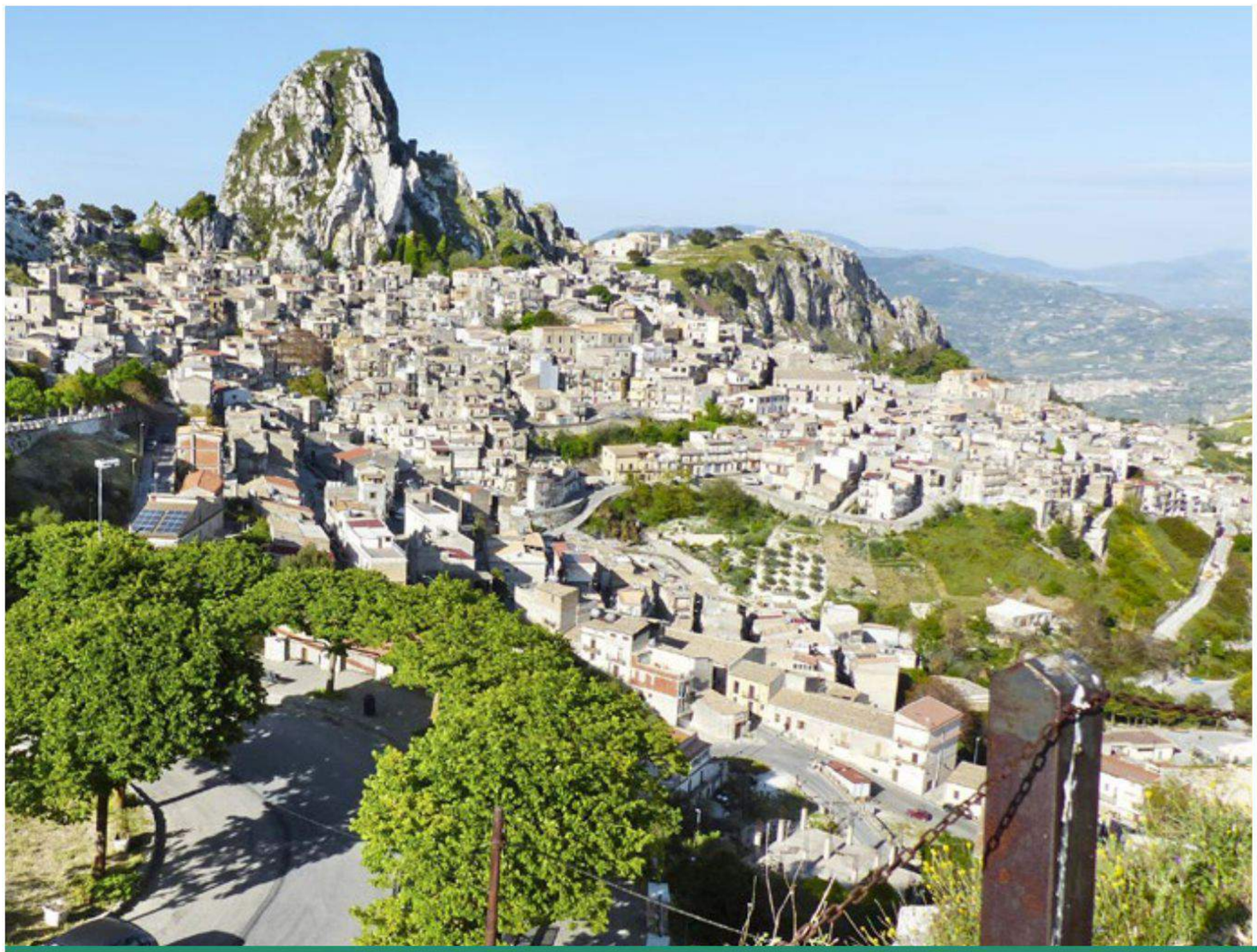
WASSERNIXEN AUFGEPASST: DREI STRAND-TIPPS

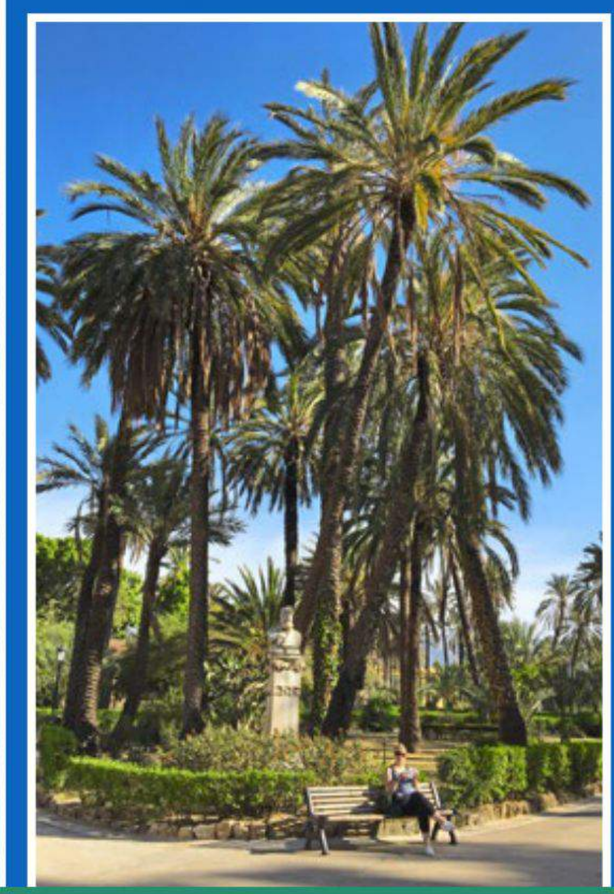






Weitläufige Sandstrände, kleine versteckte Buchten oder seichte Lagunen: Sizilien hat auf seinen mehr als 1100 Küsten-Kilometern viel zu bieten. Herausragend ist die Scala dei Turchi (Treppe der Türken), ein monumentaler Felsen aus weißem Mergel-Gestein mit einem flachen Strand (großes Bild). Gute Parkmöglichkeit auf dem „Parking Scala dei Turchi", GPS: 37°17′22″N, 13°28′43″E. Deutlich ruhiger geht's im Zingaro-Nationalpark zu, den man von Norden oder Süden betreten kann. Am Küstenpfad liegen immer wieder kleine Badebuchten, die man in der Nebensaison auch mal für sich alleine hat (Bild oben). Tipp: Viel Wasser und stabile Schuhe mitnehmen. Für einen längeren Aufenthalt direkt am Meer ist der Camping Eraclea Minoa Village (GPS: 37°23′36″N, 13°17′6″E) an der Südküste prädestiniert. Wir haben hier ein paar faule Tage im lichten Pinienwald verbracht (Bild links), die weitläufige Bucht hat einen feinen Sandstrand.





Weiter Blick: Wer die knackige Serpentinenstraße hinauf zum Städtchen Caltabellotta meistert, wird mit einer atemberaubenden Aussicht belohnt (links). Ausspannen unter Palmen in Palermo (rechts).

Palermo, atemberaubende Mischung aus Eleganz und Verfall, schäbig und schick – jedenfalls eine Stadt mit Charakter.

fehlung: unbedingt anschauen, es lohnt sich – nicht nur für Fans von Sandalenfilmen.

Weltberühmt ist das Valle dei Templi, das Tal der Tempel von Agrigent. Mehrere gut erhaltene Tempel aus der Zeit um 500 vor Christus locken jährlich eine halbe Million Besucher an. Vom weitläufigen Parkplatz aus wird ein Shuttle zu den Tempeln angeboten – unnötig, man kann genauso gut in wenigen Minuten zu Fuß hinkommen.

Deutlich ruhiger geht es in Selinunt zu. Die Ausgrabungsstätte an der Südküste ist, zumindest in der Nebensaison, nur mäßig besucht. Nichtsdestoweniger beeindruckt das weitläufige Gelände mit Meerblick. Alle Tempel wurden von Erdbeben zerstört, einen hat man teilweise wieder aufgebaut. Doch auch die Trümmerfelder sind sehenswert: Über die zerfallenen Säulen und Mauern huschen Eidechsen und Geckos, dazwischen blüht es in allen Farben. Für die Erkundung sollte man sich mindestens einen halben Tag Zeit nehmen. Auch die Überreste der alten griechischen Stadt Selinus – rund 100 000 Menschen lebten einst hier – sind einen Abstecher wert. Wem es in der Mittagshitze zu warm ist, kann im Schatten gepflegt Siesta halten.

Noch nicht genug von alten griechischen Hinterlassenschaften? Dann lohnt sich ein Abstecher nach Taormina. Als eine der schönsten Städte Siziliens thront sie erhaben an der Ostküste über dem Meer



Emsiges Treiben: In den Straßen Palermos bieten fliegende Händler ihre Waren feil.



Reizbare Majestät: Der Ätna blickt heute huldvoll auf seine Gäste hinab – er kann aber auch ganz anders.

Der Bus schnurrt, Zitronenplantagen ziehen an uns vorbei, während der Ätna am Horizont näher rückt.



Warum so ein langes Gesicht? Spaß! Die Pferde auf dem Agriturismo Agricasale schauen gerne mal bei den Gästen vorbei.



Dank sei den Arabern: Die brachten die Zitrone vor 1000 Jahren nach Sizilien. Heute findet man Zitrusfrüchte auf allen Märkten und Basaren der Insel.

und nimmt geduldig die Touristenscharen hin, die tagtäglich durch die gepflasterten Gassen ziehen. Wir fahren die Stadt von Norden an und lassen den Bus in der Nähe der Talstation der Seilbahn am Straßenrand stehen – der Parkplatz der Bahn reicht nur für Pkw. Es stellt sich heraus, dass die Bahn wegen des Giro d'Italia heute gar nicht fährt, also nehmen wir den Fußweg über viele steile Treppen hinauf zur Altstadt, die sich auf engem Raum zusammendrängt. Das Highlight Taorminas ist zweifellos das alte griechische Amphitheater, in dessen steinernen Rängen wir die Aussicht über Meer und Land bis zum Ätna hin genießen.

Der Gipfel des gut 3300 Meter hohen Vulkans hüllt sich heute in Wolken, sodass wir seine Schneekuppe von Taormina aus nur erahnen können. Gestern noch haben wir seinen Hängen einen Besuch abgestattet, uns mit dem Bus Serpentine um Serpentine durch schwarze Lavafelder nach oben gekämpft. Ein bisschen sieht es aus wie auf dem Mond: karg und lebensfeindlich. Wer keinen Komfort braucht, kann an der Talstation der Ätna-Seilbahn übrigens gut eine Nacht lang stehen und dann am nächsten Morgen gleich die erste Gondel zur Zwischenbergstation la Montagnola auf etwa 2500 Meter nehmen. Von dort geht's entweder zu Fuß oder mit einem Geländewagen weiter. Dass mit dem aktiven Vulkan nicht zu spaßen ist, beweist er immer wieder. Besonders heftig im Jahr 2002, als die Lavaströme die Seilbahn und viele Gebäude zerstörten. Heute gibt der Ätna Ruhe, sodass man ganz in seinem majestätischen Anblick schwelgen kann.

Die Region im Überblick



Und natürlich Palermo. Bis die Fähre ablegt – der Bus steht sicher auf dem Parkplatz am Hafen –, bleibt uns viel Zeit für einen Besuch. Lebendig und laut, schick und schäbig zeigt uns die Stadt ihre faszinierende Vielfalt und sich selbst als uneingeschränkte Metropole der Insel, als das Kondensat Siziliens sozusagen. Alle Epochen und alle Kulturen haben sich hier verewigt. Griechen, Römer, Normannen, Araber. Christen und Muslime. Antike, Mittelalter, Barock und Moderne. Unbedingt sehenswert auch der Ballarò, mehr Basar als Markt mit einem überbordenden Angebot. Und da ist es wieder, dieses exotische Sizilien. Man spürt, Nordafrika ist gar nicht weit.

Anne Mandel

Sizilien: Camping & Info



Planen, reisen, genießen

Ein Hauch von Nordafrika – Sizilien liegt weit im Süden. Das macht viele Entscheidungen leichter. Die beste Reisezeit ist das Frühjahr.

» Ohne Fähre geht es nicht. Bleibt die Frage, wo man sich einschifft. Mit Abstand am günstigsten ist der Sprung von Villa San Giovanni nach Messina (ab 90 Euro für 2 Personen und Bus). Wer dort aufs Schiff fährt, hat sich und seinem Bus jedoch bereits über 1200 Kilometer Landweg auf italienischen Autobahnen zugemutet und dafür rund 64 Euro Maut (Klasse B) und rund 180 Euro für Kraftstoff bezahlt. Diesel ist in ganz Italien teurer als bei uns. 1,30 bis 1,40 Euro fallen je Liter an. Nicht günstiger, aber entspannter kommt man auf dem Seeweg an. Von Genua aus setzt die Fähre in 16 bis 20 Stunden nach Palermo über. Wer früh bucht, ist im Vorteil. Wir bekamen Hin- und Rückfahrt mit Kabine bei GNV für sehr günstige 480 Euro.



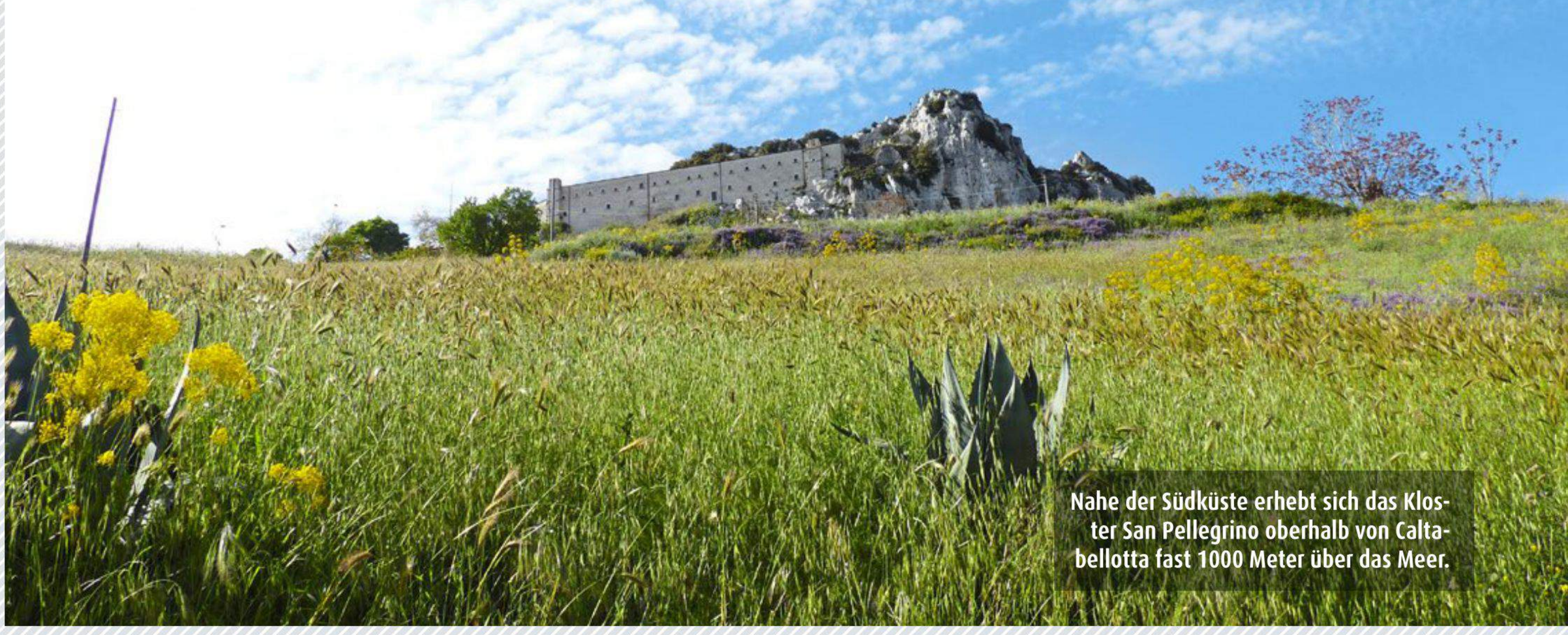
Genua ist der von Deutschland nächste Fährhafen. Regelmäßig verkehrt GNV von hier nach Palermo.

Die Straßen auf Sizilien sind im Allgemeinen sehr gut ausgebaut. Klar, dass es in jahrhundertealten Bergdörfern häufig eng zugeht. Das eine oder andere Mal hätten wir uns schon einen California gewünscht. Im Verkehr zeigen sich die Sizilianer nicht von ihrer liebenswürdigsten Seite. Geschenkt bekommt man nichts. Nur Mut, und nicht unterkriegen lassen.

Eine gute Reisezeit ist das Frühjahr. Ab Mitte April sind die Temperaturen angenehm, aber nicht so hochsommerlich heiß. Wir machten jedoch schon im Mai Bekanntschaft mit einem erstaunlichen Wetterphänomen: dem Scirocco. Der heiße Wüstenwind lässt die Temperaturen schlagartig um fünf bis zehn Grad ansteigen und bläst dabei über ein, zwei Tage in so heftigen Böen, dass man die Fenster widerwillig lieber geschlossen lässt.

Die Campinginfrastruktur ist ordentlich ausgebaut, konzentriert sich jedoch vor allem auf die Küsten. Im Schnitt zahlten wir in der Vorsaison 20 Euro für den großen Bus samt zwei Erwachsenen. Teurer und deutlich voller wird es in der Hauptsaison im August. Reine Stellplätze sind noch selten. Eine gute Alternative mit Familienanschluss sind die Agriturismos, die auf der ganzen Insel entstehen. Freies Übernachten empfiehlt sich nur außerhalb der Hauptsaison.

Fotos: Dominic Vierneisel, Anne Mandel, Jürgen Bartosch, Fotolia/dikoz/mrswilkins



Nahe der Südküste erhebt sich das Kloster San Pellegrino oberhalb von Caltabellotta fast 1000 Meter über das Meer.

STELLPLÄTZE

I-94015 PIAZZA ARMERINA
Agriturismo Agricasale

Gebührenpflichtiger Stellplatz für 25 Mobile. Weitläufiges Gelände an einem Ferienhof in Einzellage zwischen Piazza Armerina und Mirabella Imbaccari. Restaurant vorhanden. 15 Euro pro Nacht und Mobil inklusive Dusche, Strom, Ver- und Entsorgung. Ganzjährig.

Standort: Contrada Ciavarini,
GPS 37°20'24"N, 14°23'16"E,
Telefon 00 39/09 35 68 60 34



Agriturismo Agricasale: liegt nahe der Villa Romana del Casale.

I-92010 REALMONTE
Parking Scala dei Turchi

Gebührenpflichtiger Stellplatz. Angelegt als Teil eines Parkplatzes, abgetrennter Bereich für Reisemobile. Nachts beleuchtet. Trinkwasser, Duschen und WC vorhanden. Preise ab 15 Euro. Zugang zum Strand Scala dei Turchi.

Standort: C.Da Punta Gra. Scavuzzo,
GPS 37°17'21"N, 13°28'45"E,
Telefon 00 39/33 36 63 59 36,
www.parkingscaladeiturchi.com



Parking Scala dei Turchi: direkt an der Küstenstraße gelegen.

I-96100 SIRACUSA
Agriturismo Terrauzza Sul Mare

Gebührenpflichtiger Stellplatz für 16 Mobile auf festem Untergrund, teilweise Schatten, beleuchtet, 200 m zum Meer, 12 km zum Stadtzentrum. Sehenswert ist der Domplatz. 14–20 Euro pro Mobil und 24 Stunden inklusive Strom, Ver- und Entsorgung. Ganzjährig.

Standort: Via Blanco 8,
GPS 37°00'42"N, 15°17'15"E,
Telefon 00 39/9 31 71 43 62,
www.terramar.it

I-98039 TAORMINA
Sosta Camper Pier Giovanni

Gebührenpflichtiger Stellplatz für 20 Mobile an dem privaten, eingezäunten Anwesen mit Ferienwohnungen Villa Pier Giovanni. Angelegte Stellflächen auf Schotter, von jungen Bäumen eingerahmt. Grill- und Spielplatz vorhanden. Supermarkt 400 m, mehrere Restaurants ab 500 m. Bus-Shuttle zum 2 km entfernten Strand auf Anfrage. 15 Euro pro Nacht und Mobil, ab dem 4. Tag 10 Euro, alles inklusive. Ganzjährig nutzbar.

Standort: Via Spagnulo,
GPS 37°49'19"N, 15°14'42"E,
Telefon 00 39/32 92 06 02 59,
www.facebook.com/
SostaCamperPiergiovanni

CAMPING

I-92100 AGRIGENT
Camping Internazionale Nettuno

Durch mehrere ebene Terrassen gegliedertes Gelände mit Baumbestand. Etwa 200 m langer und 20 m breiter Sandstrand vor einer flachen Düne. 120 Touristen-Stellplätze. Guter Ausgangspunkt für einen Ausflug zum Tal der Tempel von Agrigent. 25 Euro in der Hochsaison für 2 Erwachsene mit Reisemobil. Ganzjährig geöffnet.

Standort: Via Lacco Ameno 3,
GPS 37°14'39"N, 13°36'49"E,
Telefon 00 39/09 22 41 62 68,
www.campingnettuno.com

I-92100 CATTOLICA
Campeggio Eraclea Minoa

Welliges, durch einen asphaltierten Weg zweigeteiltes Gelände unterhalb einer hohen Kreidefelswand. 250 Touristen-Standplätze in einem Pinien- und Eukalyptuswald. Etwa 400 m langer und bis zu 40 m breiter Sandstrand in einer weitläufigen Bucht. Auf einer Seite von einem Kreidefelsen begrenzt. 36 Euro in der Hochsaison für 2 Erwachsene mit Reisemobil. Saison: April bis Ende September.

Standort: Eraclea Minoa,
GPS 37°23'35"N, 13°17'8"E,
Telefon 00 39/09 22 84 60 23,
www.eracleaminoavillage.it



Eraclea Minoa: selbst die Entsorgungsstation hat Meerblick.

I-90010 FINALE DI POLLINA
Camping Rais Gerbi

Hanggelände beiderseits einer Bahnlinie (verläuft in einem Einschnitt ca. 15 m tiefer als Platzniveau). Der obere Bereich an der Straße eben mit betonierten Stellflächen, der untere Bereich mit zwei breiten Terrassen und zahlreichen Einzelterrassen für Zelte. Zusätzlich Mattendächer. Über Treppen zum ca. 150 m langen und bis zu 10 m breiten, überwiegend felsigen Strand unterhalb der Steilküste. 144 Touristen-Stellplätze. 38 Euro in der Hochsaison für 2 Erwachsene mit Reisemobil. Ganzjährig geöffnet.

Standort: SS113 km 172,900,
GPS 38°1'23"N, 14°9'14"E,
Telefon 00 39/09 21 42 65 70,
www.raisgerbi.it

I-91022 MARINELLA DI SELINUNTE
Camping Athena

Einfacher Campingplatz mit parzellierten Stellflächen. Teilweise Schatten durch Bäume. Restaurant mit authentischer sizilianischer Küche am Platz. Guter Ausgangspunkt für die Besichtigung der Ausgrabungsstätte von Selinunt. 24 Euro in der Hochsaison für 2 Erwachsene mit Reisemobil. Ganzjährig.

Standort: SS115 nr. 88,
GPS 37°35'44"N, 12°50'30"E,
Telefon 00 39/0 92 44 61 32,
www.athenaselinunte.com



Camping Athena: saubere Anlage mit wenig Schnickschnack.

I-98057 MILAZZO
Cirucco Bay Camping

Leicht geneigtes, teils mehrfach gestuftes, kiesiges Gelände unter alten Olivenbäumen. In weitgehend abgeschiedener Lage an der Spitze der Halbinsel. Über Treppen geht's zum Kiesstrand an der sonst felsigen Küste. 240 Touristenplätze. 31 Euro in der Hochsaison für 2 Erwachsene mit Reisemobil. Saison: 21.3.–31.10.

Standort: Strada Panoramica,
GPS 38°15'44"N, 15°14'38"E,
Telefon 00 39/09 09 28 47 46,
www.cirucco.it

I-91010 SAN VITO LO CAPO
Camping El Bahira

Ebenes, in Strandnähe terrassiertes Gelände, unter mittelhohen Laub- und Nadelbäumen. Swimmingpool und Meerzugang. Restaurant am Platz. 250 Touristen-Stellplätze. Guter Ausgangspunkt für Ausflüge in den Zingaro-Nationalpark. 32 Euro in der Hochsaison für 2 Erwachsene mit Reisemobil. Ganzjährig geöffnet.

Standort: C. da Salinella,
GPS 38°9'3"N, 12°43'58"E,
Telefon 00 39/09 23 97 25 77,
www.elbahira.it

INFORMATION

Touristeninformation: In englischer Sprache hält die Webseite www.visitsicily.info/en viel Information und Inspiration für Sizilienreisende bereit. Auf Deutsch informiert die Webseite der italienischen Zentrale für Tourismus.
www.italia.it/de

Mehr Freiheit! Jeden Monat.

WIR HABEN EINE LEIDENSCHAFT.

Campingbusse und Reisemobile sind unsere Passion. Deshalb schreiben wir jeden Monat in *promobil* spannende Geschichten rund um das Thema Urlaub, Freizeit und Reisen auf die beste Art. Hier finden Sie umfangreiche Tests und alle wichtigen Informationen über neue Modelle, praktisches Zubehör und die besten Reiseziele. Viel Freude beim Lesen.



Immer aktuell – *promobil* gibt es jeden Monat neu, als gedrucktes Heft oder als e-Paper für Tablet-PCs.

IMPRESSUM

Redaktionsanschrift: *promobil*, Europas größtes Reisemobil-Magazin, 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/182-24 72, Fax 07 11/182-24 79, E-Mail: redaktion@promobil.de

Leser-Telefon: 07 11/182-24 73

Herausgeber: Kai Feyerabend

Chefredakteur: Dominic Vierneisel

Test & Service: Jürgen Bartosch (Leitung), Thomas Gerhardt, Dieter S. Heinz, Benjamin Köbler-Linsner, Anne Mandel, Sophia Pfisterer (online), Dirk Vincken

Autor: Ulrich Kohstall

Reise: Stefan Weidenfeld (Leitung), Joachim Negwer, Christiane Würtenberger, Thomas Zwicker

Ständige Mitarbeiter: Thomas Cernak, Thiemo Fleck, Walter Gängenbach (Fuhrpark), Karin Kura, Karin Maier, Marc Reichel, Ingo Wagner, Heiko P. Wacker

Redaktionsassistenz/Leser-Service: Ismene Brandenburg, Birgit Störk

Grafische Gestaltung: Steffen Zink (Leitung), Eva-Silya Aupperle, Maddalena Fanelli, Nadine Maier

Layout/DTP/Produktion: Sandra Krzepicki (Leitung), Thomas Paape

Fotografie: Ingolf Pompe, Uli Regenscheit, Frank Eppler, Karl-Heinz Augustin, Jacek Bilski

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart; Postfach, 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/182-01

Verlagsleitung: Kai Feyerabend

Leitung des Geschäftsbereichs: Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stellv.)

promobil erscheint monatlich. Einzelheft: 4,20 €; Jahrespreis Inland für 12 Ausgaben inkl. Versandkosten: 46,90 €. Jahrespreis Ausland inkl. Versandkosten: Österreich 52,90 €; Schweiz 88,90 sfr; übrige Auslandspreise auf Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf zum Preis von 30,24 € (A: 34,56 €; CH: 55,44 sfr; weitere Auslandspreise auf Anfrage).

Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Anzeigenabteilung *promobil*, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart; Postfach, 70162 Stuttgart

Anzeigenleitung: Peter Steinbach, Telefon 07 11/182-19 96, Fax 07 11/182-20 82, E-Mail: psteinbach@motorpresse.de

Anzeigenverkaufsleitung: Margarete Müller, Telefon 07 11/182-12 60, Fax 07 11/182-20 82, E-Mail: mmueller@motorpresse.de

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Schmückle, Telefon 07 11/182-12 54, Fax 07 11/182-10 27, E-Mail: aschmueckle@motorpresse.de. Zurzeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 37 vom 1. Januar 2017 gültig.

Erfüllungsort und Gerichtsstand: Stuttgart

Vertrieb Einzelverkauf: DPV Deutscher Pressevertrieb, 22773 Hamburg

Vertriebsleitung: Nicole Cortez

Herstellung: Thomas Eisele

Druck: Vogel Druck + Medienservice GmbH & Co. KG, Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg

Syndication: Motor-Presse International, Telefon 07 11/182-15 31

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Für Bild und Text gelten die Honorarsätze des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. ISSN 0935-834X

SERVICE

Fragen an die Redaktion
Leser-Service, Telefon 07 11/182-24 73, Fax 07 11/182-24 79, E-Mail: leserservice@promobil.de (Di. bis Do. 9–12 Uhr)

Abonnement und Rückfragen
promobil, Aboservice, 70138 Stuttgart, Telefon 07 11/32 06 90 50, Fax 07 11/182-25 50

E-Mail: promobil@dpv.de
Abonnement per Internet: www.promobil-shop.de

Bestellung von Einzelheften/Büchern
promobil, Bestellservice, 70138 Stuttgart, E-Mail: bestellservice@dpv.de Telefon 07 11/32 06 90 50, Fax 07 11/182-25 50

Aufgabe von privaten und gewerblichen Kleinanzeigen im *promobil*-Markt
Anzeigenabteilung *promobil*, 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/182-188, Fax 07 11/182-17 83, E-Mail: promobil-ga@motorpresse.de

promobil wird auf absolut chlorfreiem Papier gedruckt – der Umwelt zuliebe!

Der Camping-Kalender für 2018

aus der Redaktion pro mobil CARAVANING CLEVER CAMPEN



ZWÖLF MONATE CAMPING-VERGNÜGEN FÜR ZU HAUSE:
Mit witzigen Wimmelbildern aus dem wahren Camperleben begleitet Sie unser Cartoon-Kalender rund ums Jahr. Auf den ebenso liebevollen wie detailreichen Zeichnungen gibt es in jedem Monat Neues zu entdecken. Ein Wandschmuck, der Blicke auf sich zieht und den man gerne durchblättert. Der Kalender ist auf hochwertigem Papier gedruckt und hat das Format 55 x 46 Zentimeter. Für 19,90 Euro ist er exklusiv über unseren Bestellservice zu haben (siehe unten).

Wer alles zu den Cartoons wissen will, muss nur das Kalenderblatt anheben: Auf der Rückseite (rechts) erläutern humorvolle Texte die Szenen.







Gleich heute noch bestellen!

Bestellservice, 70138 Stuttgart, Telefon 07 11/32 06 90 50,
E-Mail bestellservice@promobil-shop.de, www.promobil.de/kalender2018
Camping Cartoons 2018, 19,90 € inkl. MwSt. zzgl. 3,00 € Versandkosten

ADRIA
Living in Motion

CARAVAN SALON DÜSSELDORF
Besuchen Sie uns
Halle 15 C 48
26.8.-3.9.2017

FREIHEIT
IM ALLTAG UND AUF REISEN













Adria Twin, immer die richtige Wahl.
Unsere Produktpalette 2018: 17 Modelle in 3 Baureihen plus ein vielseitiger Campingbus. Adrias Raumbad ist eines der größten in der ganzen Branche.

NEU Twin 640 SPX - die getrennte Dusch- und WC-Lösung sowie das 1,50 m breite Bett und der 115 l Kühlschrank bieten erstmalig den Luxus großer Reisemobile in einem Kastenwagen.
NEU Twin 640 SL - dank der Einzelbetten finden auch große Personen eine komfortable Schlaffläche. Das klassische Badezimmer ermöglicht freien Durchgang zum Schlafbereich und vermittelt ein großzügiges Raumgefühl.

Twin 600 SPT Family und Twin 640 SHX sind die idealen Familien-Vans mit Schlafplätzen für 4 Personen in bequemen Betten ohne Umbau. Wahlweise kompakt, niedrig und 5,99 m kurz oder großzügig mit viel Stauraum und großer Sitzgruppe.
Active ist der richtige Campingbus für alle Outdoor-Fans, die auch ein vielseitiges Alltagsauto möchten. Komfortabel fahren und wohnen mit 4-6 Personen mit ausreichend Platz für mehrere Kinder auf der Rückbank.

Bei allen Adria Vans natürlich serienmäßig:
Sicherheitsrelevante Ausstattung wie ABS, ESP und Reifendrucksensoren.

7-JAHRE* DICHTHEITS GARANTIE

Freizeit mit noch mehr Komfort

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