

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse



DÜNENSURFEN
Offroad-Reise durch
die tunesische Sahara



IM TEST

- Gas unter Glas
- Campingtische
- Auffahrkeile



DREAMER MIT XL-HECKGARAGE

Für Aktiv-Urlauber

+ MARKTÜBERSICHT

FORD CUSTOM



VOLLE REICHWEITE
Ist der Hybrid die bessere
Wahl für Alltag & Camping?



FERIEN IN KÄRNTEN
Familien-Paradies zwischen
Seen, Almen & den Alpen



HANDWERKSKUNST
Sieben Meter Design,
Technik, Luxus & Freiheit

Österreich € 8,60
Schweiz sfr. 13,20 | Belgique € 8,90
Frankr. / Ital. / Span. / Port. (cont.) € 10,40
Finnland € 11,00



Camper Vans Leserreisen

**Jetzt
2025
buchen!**

Entdecke die Schönheit der Welt auf außergewöhnlichen Offroad- und Camping-Reisen, handverlesen von den Experten der CamperVans-Redaktion.



**ALLE INFOS
UND REISE-
ZIELE**



ALBANIEN

Entdecke spektakuläre Gebirgspisten und unberührte Natur

WESTALPEN

Indian Summer und 4x4-Action

MAROKKO

Auf den Spuren der alten Karawanenpfade



In Kooperation mit **experience** driving the world

NOTIZEN AM ANFANG

ROBO-CAMP
Nein, sie sind nachgewachsen. Die Halswirbelsäule ist wieder am Stück und die Schädelbrücke verheilen auch. Außerdem ist so ein Shunt im



Kopf ganz spannend – na ja, wenigstens vergisst man nicht, dass man noch ein bisschen krank ist, wenn man die Schläuche unter der Kopfhaut oder am Hals ertastet. Beim Campen stört's nicht.



ROBO-TECH Diebstahlschutz 10.0. Da das Zahlenschloss viermal zehn Stellen hat, gibt es 10x10x10x10 mögliche Kombinationen, also 10.000. Wenn der Verbrecher keinen Kreuzschraubendreher dabei hat, braucht er viel Geduld, ein Blatt Papier und einen Bleistift, um beim Raten nicht aus dem Konzept zu kommen. Der Hacker würde dich auslachen ...



REHA-CAMP Stellplatz-Not. Bis jetzt ein Insider-Geheimtipp: Krankenhausparkplätze – zumindest unter der Woche nicht überfüllt, und da die Nikotinsüchtigen auch 24/7 aus- und eingehen immer mit Zugang zu Sanitäranlagen, Kaffee- und Snack-Automat. Natürlich völliger Quatsch, hat aber gut funktioniert.

Fotos: Redaktion

Auferstanden

Endlich eine gute Nachricht, bei all den Krisen in der Branche, zumindest für mich. Mehrmals pro Jahr Geburtstag feiern! Der alte VW T4 hat sich bestens bewährt und monatelang als Wochenend-Lager auf Krankenhaus- und Reha-Klinik-Parkplätzen gedient, und 2024 ging fast komplett an mir vorbei. Langsam geht es aber wieder los, noch nicht ganz fit, aber die Neurologen sagen: „Was nicht mehr kommt, muss man eben neu lernen.“

Schon schade, das aufregende Jahr fast komplett verschlafen zu haben. Die Nachwirkungen sind nicht ohne und werden die Branche noch länger beschäftigen – also nicht die Nachwirkungen von meinem Verkehrsunfall, sondern die des Wirtschaftsjahres. Auch die normalen Nachrichten, die während der Hochphase plötzlich die Themen Camping und Caravan für sich entdeckt haben, berichten wieder über unser Segment. Diesmal geht es aber nicht um Millionenumsätze und Camping-Boom, sondern über Skandale, Razzien, Betrug, Insolvenzen und Kurzarbeit.

Fakt ist, die Höfe bei den Händlern stehen voll mit Fahrzeugen. Vielerorts wurde produziert, als gäbe es kein Morgen, und viele Händler – aber auch Vermieter – haben geordert, was das Zeug hält. Jetzt verkünden selbst die Öffentlich-Rechtlichen, dass die erfolgsverwöhnte Caravaning-Industrie in einer Krise steckt. Die Folgen sind Kurzarbeit, Entlassungen und Insolvenzen. Das naheliegende, um die Verkäufe anzukurbeln, sind massive Preisnachlässe, besonders die „alten“ 2024er müssen vom Hof, denn bei den Preisen stehen schnell ein paar Millionen Einkaufsfinanzierungen beim Händler, und bei der derzeitigen Wirtschaftslage dreht die Bank lieber den Hahn zu, als noch ein paar Hunderttausend für die aktuellen Modelle vorzustrecken.

Erst vor Kurzem gab es einen interessanten Vortrag vom Handelsverband, bei dem auch zur Sprache kam, wie viele Händler bereits Fahrzeuge unter dem Einkaufspreis verkaufen mussten. Also, es bleibt spannend, aber auch hart, wirklich Potenzial sehen die Händler aber im Vermietgeschäft: Was man nicht verkauft, kann man ja vermieten.

Mal schauen, wie sich der Markt in der Hochsaison und bis zur Messe in Düsseldorf entwickelt. Es ist zurzeit ein bisschen ruhiger – zumindest in der Mittelklasse. Der Einstieg, also die Minicamper und Selbstausbauten, sind gerade etwas mehr gefragt. Anstatt des Campers als Drittwagen lieber etwas Kompaktes mit Alltagstauglichkeit – so zumindest beim „normalen“ Volk. Der 6,40 Meter Campervan, der sich 46 Wochen im Jahr die Reifen platt steht, verliert ein bisschen an Reiz, obwohl die Preise gerade interessant sind.

Was vielleicht nach dem Boom der vergangenen Jahre aktuell etwas mehr auffällt, ist die soziale Ungleichheit. Mit der Hochkonjunktur ist Campen teurer geworden. Die Preise haben angezogen, die Standards wurden erhöht. Zu Beginn war es noch erträglich, aber zum Ende hat man schon viel Geld gebraucht, um sich die Urlaubsform leisten zu können. Aktuell ist es nicht besser, und die Wirtschaftslage mit plötzlich unsicheren Arbeitsplätzen macht das Leben nicht einfacher. Für die Mehrzahl wenigstens nicht, es gibt aber auch eine stark wachsende Zahl reicher Camper. Das Thema Allrad-Camper mit allem ist so aktuell wie nie zuvor. 200.000 Euro Einstiegspreis sind kein Problem, anstatt des neuen Porsches gibt es einen Offroad-Campervan, der dann ebenso wenig die Wüste sieht wie der 911er die Nordschleife. Na ja, genug geweint. Hauptsache schön anzusehen und wieder dabei zu sein.



Neues Leben, neuer Mensch. Plötzlich haben Freiheit und Freizeit einen anderen Wert – also los ...

Euer

Andreas Güldenfuß

Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 5/2025



98



66



50



54



90



74





KOLUMNE
über Coronas langen Schatten
und manch kurzen Horizont.

112



EDITORIAL

Auferstanden. **3**

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. **6**

NEUHEITEN

Westfalia, Adria & mehr. **8**

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. **14**

VIICA VANS V60S

Schöner Sprinter –
mieten oder kaufen? **18**

DREAMER CAMPER SPORT

Nomen est omen? **28**

PANAMA P\10H

Hybrid-Bus für Camping & Alltag. **38**

LOEF MAN

Sieben Meter Handwerkskunst. **40**

DAUERTEST YUCON 55 SB

Fazit nach 30.000 Kilometern. **48**

KLASSIK: DEALER-STRIPES

Wie der Bus zu seinen Streifen kam. **50**

MARKTÜBERSICHT

Campingbusse auf Ford Custom. **54**

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

Gas unter Glas, Tische & mehr. **60**

AUFFAHRKEILE

Elf Modelle und ein Luftkissen im
Praxistest. Plus: Tipps zum Nivellieren. **66**

75 JAHRE VW BUS

Im dritten Teil: T4, T5 und T6. **74**

HASE BIKES LASTENRAD

Teleskopierbar & Camping-tauglich. **80**

REISE: KÄRNTEN

Erholung zwischen Seen und Almen. **90**

REISE: TUNESIEN

Offroad-Abenteuer Dünensurfen
in der nördlichen Sahara. **98**

KOLUMNE

Kriese im Camping. **112**

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im August weiter. **114**

Fehler beim Forster

Danke für den tollen Beitrag „High 5“ (CamperVans 4/2025, Forster Flip V 599 VB5, Anm. d. Red.). Leider ist euch ein Fehler in der Ladedatabelle unterlaufen. Zehn Kilo pro Kind rechnen ist einfach nicht realistisch und zum anderen schreibt ihr dann in derselben Zeile für die Vorderachse ein Gewicht von 17 Kilogramm und Hinterachse 33 Kilogramm. Das passt so leider nicht und somit reduziert sich auch die Restzuladung auf beiden Achsen.
M. Steinfeld

Du hast recht, bei den Passagieren hat sich ein Übertragungsfehler eingeschlichen (das Ergebnis Norm-Gewicht/Rest-Zuladung ist aber richtig abgedruckt).

So sollte es passen (obwohl 75 kg/Kind auch nicht realistisch sind, aber die StVZO rechnet mit diesem Gewicht pro Insasse):

+3 Passagiere: Ges.-Gew. 225 kg,

VA 82 kg, HA 143 kg

+10 kg Gepäck/Person (2/5 Pers.):

Ges.-Gew. 20/50 kg, VA 7/17 kg, HA 13/33 kg

Stellplatznot

Bitte setzt euch dafür ein, dass Vans – Fahrzeuge wie unser Fiat Ducato, 5,41 Meter, autark mit WC an Bord – dort parken können, wo Fahrzeuge parken dürfen, einfach auf einem Pkw-Parkplatz. Parken, ohne Markise, Stuhl, Tisch und Grill, Müllmitnahme selbstverständlich. Parkplätze sind nachts leer, aber wir dürfen nicht parken. Camper werden immer mehr ausgegrenzt durch Verbotschilder, Höhenbeschränkungen etc. Am Gardasee hatten wir eine Ferienwohnung gemietet, aufgrund einer Pergola konnten wir nicht am Haus parken. Die Vermieter verwiesen uns auf einen Parkplatz nicht weit entfernt, schon am nächsten Tag hatten wir einen Strafzettel.

A. Schmidbauer

Parken dürft ihr – Einschränkungen gelten erst für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Euch geht es offensichtlich aber ums Übernachten, und da unterscheidet der Gesetzgeber. Obwohl das, was ihr beschreibt, ebenfalls erlaubt ist: Ohne Camping-ähnliches

**WIR
SUCHEN
DICH!**

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir ab sofort einen

Volontär (m/w/d)

in Vollzeit und in Stuttgart.

Du hast Interesse am Recherchieren und Schreiben, Fotografieren und Filmen? Du möchtest an sämtlichen Formen von Medien mitwirken und hast erste Erfahrungen mit Camping, Caravans oder Campervans? Dann freuen wir uns über deine Bewerbung!

Was wir bieten und was Du mitbringen solltest, steht hier:

→ www.doldemedien.de/karriere/stellenangebote

Leserbriefe



Verhalten darf die Fahrtüchtigkeit wiederhergestellt werden. Für kostenlose Parkplätze (weiß markiert), auf denen Womos nicht ausdrücklich verboten sind, gilt das auch in Italien. Wenn es euch die Mühe wert ist, könntet ihr sicher gegen den Strafzettel vorgehen – die Rechnung der Ferienwohnung habt ihr ja.

Direktvertrieb

Ja, es hat ein wenig gedauert, bis ich mich erinnert habe, dass es CamperVans 4/2025 nicht am Kiosk gibt; hab's heruntergeladen. Was steckt denn dahinter?

F. Seebach

Wir wollten möglichst bedarfsgerecht testen, ob an zwei zusätzlichen Ausgaben der CamperVans überhaupt Bedarf besteht. Wichtig: Auch ohne Abo kannst du die beiden zusätzlichen Ausgaben (Heft 4 und 7) in gedruckter Form erhalten, ganz bequem und versandkostenfrei über unseren Onlineshop. Die CamperVans ist also, wie vom Kiosk gewohnt, auch in gedruckter Form erhältlich, nicht nur als E-Paper.

Zu „Vorteile vergessen“

Ich beziehe mich auf den Leserbrief in CamperVans 4/2025, der ohne Absender abgedruckt wurde. Euch wird vorgeworfen, die Vorteile der E-Mobilität zu unterschlagen. Im Editorial ging es doch aber um die Erweiterung des B-Führerscheins auf 4,25 Tonnen und nicht um elektrische Camper. Auch scheint der Autor zu vergessen, dass die größte Hürde selbst mit dem passenden Führerschein nicht genommen ist: der Aufpreis, der für einen elektrischen Camper fällig würde.
S. Fischer

Im Netz

@campervans Die Chinesen drängen auf den europäischen Wohnmobilmarkt. Wo sich die ersten Kastenwagen aus Fernost einsortieren, haben wir auf einer Probefahrt geklärt.

@ThorstenIllhardt Ich habe ja fast die Befürchtung,



Foto: Redaktion

dass die Chinesen nicht nur einen besseren Preis bieten, sondern auch die lausige Qualität der hiesigen Anbieter in den Schatten stellen werden.

@JensHoffmann Na ja, das Ding kostet circa 60.000 Euro, das ist nun nicht wirklich ein Schnäppchen, und wenn die notwendigen Umbauten in Deutschland noch gemacht werden müssen, bist Du schnell bei 70.000+.

@campervans Die nötigen Umbauten hat der Importeur bereits in Auftrag gegeben.

@LetsGoTrekking Erstaunlich, was sich vor Ort in den letzten drei Jahren entwickelt hat. Es gibt mittlerweile eine Vielzahl an Kastenwagen mit erfrischend innovativen Optionen.

@HinFahren Mir ist auf der Messe der starke chemische Geruch im Inneren aufgefallen.

@DavidSchuh Mich stört der mau 2-Liter-Diesel mit 148 PS. Da fehlt Hubraum für standfestes Fahren. Den quälst doch jeden Berg rauf und der Turbo faucht.

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

Du hast eine besondere Camping-Reise erlebt, viel fotografiert und zu erzählen? Die Geschichte gehört ins Heft? Her damit!

f www.facebook.com/campervans.mag

@ www.instagram.com/campervans_mag

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

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

Das Magazin für Camping mit Hund.

**GRATIS
ALS E-PAPER**

zum
Herunterladen



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

GRATIS ALS E-PAPER ZUM HERUNTERLADEN:

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



Westfalia 2026

MEHR PLATZ, MEHR KOMFORT

Stillstand bedeutet bekanntlich Rückschritt, also wird auch bei Westfalia kräftig weiterentwickelt und optimiert. Zwei Highlights aus dem Programm haben wir uns herausgepickt, um sie genauer anzusehen.

Das erste Fahrzeug ist ganz neu, allein der Namenspatte wäre schon eine Geschichte wert. Joseph Rudyard Kipling war und ist bis heute der jüngste Literaturnobelpreisträger und hat unter anderem das Dschungelbuch geschrieben. Camper war er nicht, James Cook oder Columbus aber auch nicht. Egal, auch wenn Kipling mehr geschrieben als gecamp't und entdeckt hat, der Camper könnte eine neue Ära einläuten: Okay, ganz neu ist sie nicht, CamperVans-Leser wissen, dass auch unser VW T4 mit einem Querbett im Heck aus-



Der Grundriss mit feststehender Zweierbank und Querbett ist eher Format Kastenwagen, funktioniert aber auch im kompakten Bus. Der Raum ist begrenzt, wenn aber wie auf dem Foto das Bett hinten ausgebaut ist, hätte es genügend Platz für Equipment – und man könnte oben schlafen.

Immer dabei: Die Toilette versteckt sich unter dem Külschrank und ist bei Bedarf schnell ausgefahren. Eine Außendusche für unter der Heckklappe gibt es auch.



Fotos: agu



Selbst gebaut und genau an die persönlichen Bedürfnisse und Anforderungen angepasst: der Sven Hedin jetzt auch mit Aufstelldach.



Klassisch unten quer und oben längs bietet der Sven Hedin jetzt vier Schlafplätze. Im Dach ist mit 2,07 mal 1,22 Meter auch Platz für größere Camper, das Querbett ist etwas kürzer, dafür breiter.



Endlich für vier. Mit Aufstelldach wird der Entdeckungsreisende deutlich flexibler. Auch wenn das Dach viel Raum schafft, im Wohnbereich ist es etwas eng.



gerüstet ist. Der Kipling macht es ein bisschen besser. 1,90 mal 1,40 Meter sind schon ganz ordentlich, im Aufstelldach ist mit gut 2,00 mal 1,30 Meter noch mehr Platz.

Man muss schon sagen, der Ford ist eine ganz interessante Basis. Der Ausbau ist ein bisschen speziell, mit zwei Schiebetüren hat man im Alltag aber auch ein paar Vorteile. Ansonsten wäre die Ausstattung klassisch: Zweiersitzbank – mit sehr gerader Rückenlehne –, zwei drehbare Vordersitze, ein großer, im Boden gesteckter Tisch, schmale Küchenzeile mit Gaskochfeld und abgedecktem Spülbecken und gegenüber der Kühlschrank, und darunter im Schrank versteckt sich eine herausfahrende Toilette – die Aufteilung ist nur ein wenig anders als sonst üblich.

Knapp 40 Zentimeter Durchgangsbreite zwischen Bank und Küche sind nicht verwunderlich. Das hinten angeschlagene Dach bietet viel Ablagefläche über dem Fahrerhaus, wenn es geöffnet ist – man braucht aber eine Leiter, um ins Bett zu kommen. Auf den ersten Blick wäre das Dach vom Kelsey – vorn angeschlagen, hinten hoch – praktischer, da man über das Bett hinten aufsteigen kann und die Querschläfer im Heck mehr Platz nach oben haben. Wir freuen uns also schon auf einen Test. Die Preise sollen identisch mit denen des Kelsey sein, das wären knapp 70.000 Euro.

Die zweite größere Neuheit hat auch mit Schlafkomfort zu tun: Der Sven Hedin bekommt jetzt ein eigenes, selbst konstruiert und gefertigtes Aufstelldach. Klassisch, wie

es sich gehört, könnte man erst mal moderner über den Schneewittchensarg – nein, er ist nicht aus Glas, aber hat ein großes Dachfenster – auf dem Dach. Westfalia spricht selbst vom XXL-Dach und stattet es entsprechend mit Komfort, Beleuchtung und dicken Matratzen aus. Bei der Konstruktion wurde natürlich gleich für genügend Platz für Solarmodule geachtet, 250 Wp passen perfekt. Das Bad unter dem Bett bekommt jetzt immer ein Seitenfenster – ohne Aufstelldach optional auch ein Dachfenster.

Der Einstiegspreis des Sven Hedin in der Classic-Version soll bei rund 78.000 Euro liegen, für Premium All-in mit Leistung und Automatik sind es knapp 95.000 Euro.

➔ www.westfalia-mobil.com



Fotos: Juan Gamero, Melke Nimmesgern, Adria

60 Jahre Adria

ČESTITKE, ADRIA – HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH

Adria feiert 60-jähriges Firmenbestehen. Die Geschichte des Unternehmens beginnt im Jahr 1965 im damaligen sozialistischen Vielvölkerstaat Jugoslawien mit dem staatseigenen Betrieb „Industrija motornih vozil (IMV)“ im slowenischen Novo Mesto, wo zunächst Komponenten und Fahrzeuge für internationale Marken wie Renault gefertigt werden. Ein Projekt innerhalb der IMV führt zum ersten slowenischen Wohnwagen – dem Adria 375. Zwei Monate lang wird am ersten Exemplar gebaut. Er wird erfolgreich nach Schweden exportiert. In den 1970er- und 1980er-Jahren expandiert Adria weiter und festigt seine Position auf den Exportmärkten. Auch Innova-

tionen wie doppelt verglaste Fenster und die Warmwasserheizung werden den Slowenen zugeschrieben.

Mit dem Wohnmobilbau beginnt das Unternehmen 1982 zunächst mit zwei Alkovenmodellen auf Renault Master. Später folgen Kastenwagen und Campingbusse.

Nach dem Zerfall Jugoslawiens und der Unabhängigkeit Sloweniens im Jahr 1991 wird 1996 Adria Mobil d.o.o. als eigenständige Gesellschaft gegründet. 2017 wird Adria Mobil Teil der französischen Trigano-Gruppe, bleibt aber weiterhin in Novo Mesto verwurzelt. Heute sind die Freizeitfahrzeuge von Adria in über 30 Ländern erhältlich, das Unternehmen

exportiert rund 95 Prozent seiner Produktion. In Deutschland trägt Reimo aus Egelsbach nahe Darmstadt – selbst seit 1980 erfolgreich mit Ausbau- und Zubehörlösungen am Markt – als Generalimporteur zum Erfolg von Adria Mobil bei. Als Vollsortiment-Anbieter führt Adria sowohl Integrierte, Teilintegrierte, Alkovenmobile sowie Campingbusse und Kastenwagen im Portfolio.

Zum Jubiläum bringt Adria zwei Modelle der Twin-Baureihe mit 60-Y-Selection-Ausstattung und in einer Jubilee-Version auf den Markt. Die Fiat-Ducato-Basis leistet bei ersterer 140 PS mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen. Im Jubilee erhöht sich

1965



Alles beginnt mit einem Wohnwagenbauprojekt für den Export nach Schweden, dem Adria 375.

1982



Anfang der 80er-Jahre fertigt Adria seine ersten Reisemobile, damals noch unter dem Markennamen Adriatik.

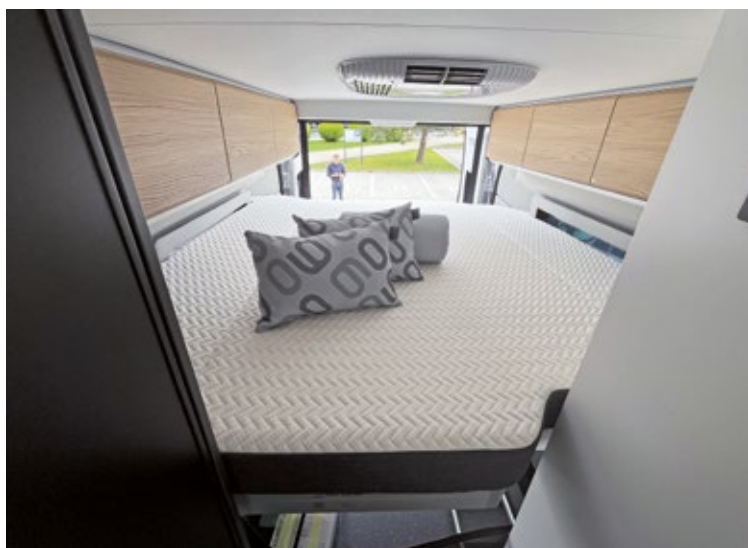
1985



Zu den Messen in Turin, Paris und Essen stellt Adria neue Reisemobil-Serien vor. Im Bild: der Adriatik 450, ein Alkovenmobil auf Renault Master.



Einladend: Das Interieur der Serie Twin 60 Y wirkt geräumig und sehr ansprechend. Das elektrisch absenkbare Hubbett ermöglicht im Adria Twin 640 SGX 60 Y eine stufenlose Regulierung des Garagenvolumens unter der Liegefläche.



Clever gemacht: Waschtisch und Wandspiegel lassen sich über die Kassettentoilette schwenken. So entsteht eine abgetrennte Duschkabine.

die Motorleistung auf 180 Pferdestärken bei 4,25 Tonnen Gesamtgewicht. Automatikgetriebe sind immer mit an Bord. Bereits die Serienausstattung der Selection-Serie ist umfangreich: 16-Zoll-Alufelgen, Fahrerhaus-Klimaanlage, Panorama-Dachfenster, TV-Halterung, isolierter und beheizter Abwassertank, Diesel-Standheizung, das Multifunktionslenkrad und die in Grau-metallic gehaltene Fahrzeuglackierung sowie Rahmenfenster sind unter anderem ab Werk mit an Bord. Die Jubiläum-Ausstattung hält zusätzlich noch Licht- und Regensensor, Bremsassistent, Spur-

haltewarn- und Verkehrszeichenassistent, Abstandsassistent, Fahrerermüdungsassistent, elektrische Handbremse, 10-oll-Navireceiver, Rückfahrkamera und Klimaautomatik bereit. Twin 640 SLB und 640 SGX sind 6,36 Meter lang und beherbergen einen klassischen Grundriss mit Halbdinette, Längsküche und Längsbad mit Schwenkbad und damit der Möglichkeit des Umbaus zur Duschkabine. Im Heckausbau beider Modelle liegen ihre Unterschiede. Während der 640 SLB 192 und 180 mal 80/63 Zentimeter große Längseinzelbetten beherbergt, kommt im Twin 640 SGX

ein elektrisch absenkbares Hubbett (190/175 mal 130 Zentimeter) zum Einsatz. Zusätzlich wird der Adria Twin 640 SGX auch mit Aufstelldach inklusive zusätzlichem Bett (200 mal 120 Zentimeter) angeboten. Die Preise beginnen bei 65.390 Euro für den Twin SLB 640 60 Y Selection, in der Jubiläum-Version werden daraus 72.690 Euro. Der Twin 640 SGX 60 Y Selection steht mit 65.990 Euro in der Preisliste, der Jubiläum kostet 73.290 Euro. Mit zusätzlichem Aufstelldach ist er gegen 71.490 Euro beziehungsweise 78.790 Euro zu haben. www.adria-mobil.com

1991



Die Weiterentwicklung der Marke nimmt mit Teilintegrierten-Modellen ihren Lauf.

1995



Der Einstieg in den Campervan-Markt beginnt mit dem Twin auf Fiat Ducato.

2024



Seit dem Jahr 2003 misch Adria als Vollsortiment-Anbieter auch im Integrierten-Segment mit. Seit März 2024 leitet Gregor Adler die Geschicke des Unternehmens.

Tonke

BUZZ

Das der ID. Buzz auch als Basis für Campervans taugt, möchte Tonke mit seinem neuesten Wurf beweisen. Dabei setzt der niederländische Hersteller auf einen modularen Ausbau, der auch nach und nach in Einzelkomponenten erworben werden könnte – darunter Drehkonsolen für die Fahrerhaussitze, ein Küchen-, Schubladen- und Bettssystem oder ein Elektro-Paket inklusive Powerstation. Konzeptionell handelt es sich beim Möbelbau um eine klassische Campingbox für den Kofferraum, die allerdings über einige clevere Features verfügt. Beispiel: der Induktionskocher auf einem Doppelauszug, der im Fahrzeug oder im Freien verwendet werden kann. Besonders eindrucksvoll ist aber das markante Aufstelldach, eine Eigenentwicklung. Ähnlich einem Hybrid-Dachzelt klappt es zur Beifahrerseite. Eine zusätzliche Bodenplatte verdoppelt die Grundfläche zur Fahrerseite hin. Darunter entsteht ein wettergeschützter Bereich, im Aufstelldach selbst eine 210 mal 140 Zentimeter große Liegefläche. Das Möbelmodul kostet ab 5.896 Euro, das Dach mindestens 8.330 Euro. Kompatible Basisfahrzeuge gibt es ab 51.426 Euro. www.tonke.eu



Das Aufstelldach bietet ein geschütztes Plätzchen neben dem Van und ein großes Bett mit Froli-System.

Die Küchenausstattung kann unter der Heckklappe und teils auch im Fahrzeug genutzt werden.



Fotos: Tonke



Trotz offenem Raumkonzept gibt es einige Stauräume. Auch eine mobile Toilette fehlt nicht. Der Allrad ist optional.

Bei Marecamper kann die Länge der Küchenzeile angepasst werden, damit auch große Camper bequem fahren können.



Fotos: Marecamper

Marecamper

2.0

Eine Nummer größer als das bisherige Konzept auf VW T6.1 wurde der Marecamper 2.0 auf Basis des knapp sechs Meter langen MAN TGE entwickelt – er kann aber auch auf VW Crafter, MB Sprinter, Renault Master oder Opel Movano bestellt werden. Um das Maximum an Aufenthaltsqualität aus dem Wohnraum zu holen, verzichten die Hamburger bewusst auf eine Nasszelle. Außerdem liegt der Fokus auf einem modernen Design und hochwertigen Materialien. Der Grundriss sieht eine fahrerseitige Möbelzeile vor, auf die zwei gegenüberliegende, 70 Zentimeter breite Hocker folgen. Über diese kann das Bett auf 200 mal 160 Zentimeter ausgezogen werden – dann schläft man bequem in Längsrichtung. Der Tisch kann derweil an der Küchenzeile eingehängt und somit von einer Person genutzt werden, wenn die andere noch im Bett liegt. Zur Küchenausstattung zählen eine Edelstahlspüle und ein Gas-Ceran-Kochfeld. Der Kompressorkühlschrank fasst 90 Liter. Kunden können aus vielen verschiedenen Dekoren und Ausstattungsoptionen wählen. Die Grundausstattung ab 114.000 Euro auf MAN TGE liegt aber schon weit über dem Standard.

www.marecamper.de



Etrusco

CV 600 SB ICONIC

Etrusco, eine toskanische Marke der Erwin Hymer Group, erweitert sein Angebot um einen beliebten Grundriss: Beim Etrusco CV 600 SB auf Basis des Fiat Ducato mit 140-PS-Turbodiesel und Sechsgang-Schaltgetriebe bringt der Hersteller auf 5,99 Meter Außenlänge über dem Heckstauraum zwei mit 191 mal 108 und 188 mal 87 Zentimetern groß bemessene Längs-Einzelbetten mit Matratzen auf Holzlattenrosten unter. Klappt man eines der Bettgestelle hoch, erweitert sich der Laderaum darunter bis unters Fahrzeugdach. Vorn bietet eine Halbdinette mit erweiterbarem Tisch bis zu vier Campern Platz. Der Küchenblock an der Schiebetür gefällt mit nach vorn gerichtetem, von innen und draußen aus gut zugänglichem 84-Liter-Kompressorkühlschrank. Gegenüber steht das kompakte Bad mit integrierter Dusche. Grundpreis: 56.499 Euro. Ein Aufstelldach mit zwei weiteren Schlafplätzen, stärkere Motoren, Automatik und Auflastung sind erhältlich.

📱 www.etrusco.com



Der Grundriss des Etrusco CV 600 SB mit Längsbetten im Heck bei 5,99 Meter Außenlänge ist aktuell sehr gefragt. Das neue Modell und alle anderen Campervans von Etrusco erhalten zur neuen Saison zudem ein neu gestaltetes Interieur. Die Fotos zeigen die Designlinie Iconic mit Möbeln ohne Holzdekor sowie mit schwarzen Kunstlederpolstern.



Fotos: Mathias Plontek

SEI DABEI



25. – 27.07.2025



**EINTRITT
FREI!**

– Ausstellung aktueller Modelle



– Stellplätze im Grünen

– QEEDO-Dachzelt-Village

– Camper-Manufakturen

– Camper-Flohmarkt

– Gemütliches Lagerfeuer

– Live-Musik

– Buntes Rahmenprogramm

**JETZT
NEU!**

Weitere Infos unter www.bus-festival.de

**JETZT ANMELDEN UND
STELLPLATZ SICHERN**





Sunlight

Adventure Van 2.0

Die Abenteurer-Marke der Erwin Hymer Group hat ein seriennahes Concept Car präsentiert: den Ibex. Der höhergelegte Allrad-Crafter kommt mit AT-Bereifung, Bullenfänger, Heckträger mit Leiter und Reserverad und Schnorchel daher. Highlight wird wohl aber ein eigens entwickeltes GfK-Dach, in das die Markise integriert wurde, und das für großzügige Stehhöhe sorgt.

Wir konnten bereits einen Blick in das Showcar werfen. Mehr Infos gibt's auf unserer Website (QR-Code).



www.campervans.de/news-terme/neues-showcar-sunlight-ibex-2025

Foto: Martin Erd



Foto: Al-Ko

Al-Ko

Ratgeber: richtig beladen

Wer mit dem Campervan unterwegs ist, muss einige Dinge beachten – schließlich geht es um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Wichtig hierbei ist auch die richtige Beladung. Dazu findet sich auf der Website von Al-Ko nun ein Ratgeber, der sich gliedert in:

- Gewicht und dessen Verteilung als wesentlichen Faktoren für eine sichere Fahrt
 - Tipps für eine korrekte Beladung und zur Reduzierung von Gewicht
 - Begriffe kurz erklärt – von Achslast bis zulässiges Gesamtgewicht
- Guter Service für alle, die sicher verreisen wollen. Der QR-Code führt direkt auf die Internetseite.



www.alko-tech.com/de_de/newsroom/blog/2025/20250415-wohnmobil-wohnmobil-korrekt-beladen

Truma iNet X Connect

Aus der Ferne

Truma erweitert die Systemlösung iNet X um das Remote-Modul Connect. Damit ist es ab sofort möglich, alle angeschlossenen Geräte aus der Ferne zu steuern. Das Connect-Modul kostet 399 Euro. Der Remote-Control-Service wird über die Truma iNet X App aktiviert, die Steuerung der angeschlossenen Geräte gelingt über das Mobilfunknetz. Mit dem Kauf erhält man automatisch ein Zwei-Jahres-Paket. Es startet ab dem Zeitpunkt der ersten Aktivierung. Nach Ablauf der ersten zwei Jahre kann man über die App 30- oder 365-Tage-Pakete dazubuchen. Sie verlängern sich nicht automatisch. Kosten sind für 30 Tage 7 Euro und für 365 Tage 69 Euro. www.truma.de



Foto: Truma

>1.000.000

**WOMOS WAREN AB APRIL 2025 ERSTMALS
IN DEUTSCHLAND ZUGELASSEN.
DAMIT HAT SICH DER BESTAND SEIT 2017
MEHR ALS VERDOPPELT.**

Quelle: CIVD/KBA



Honda

Dream Pod

Anlässlich des 30. Geburtstags der Baureihe CR-V hat Honda einen Minicamper konzipiert. Die Studie „Dream Pod“ ist von den Kapselhotels in Japan inspiriert und bietet Schlafmöglichkeiten für zwei Personen sowie eine Schublade im Heck, in der sich ein Koch- und ein Spülmodul zum Herausnehmen sowie Platz für Geschirr und Küchenutensilien befinden. Dazu kommen LED-Leseleuchten und ausziehbare Seitentische sowie USB-Ladebuchsen. Eine Verdunkelung für die hinteren Fenster und eine einklappbare Sonnenblende hinter den Vordersitzen sorgen für Privatsphäre während der Nachtruhe.

Ob die Studie in Serie geht oder ob einzelne Komponenten ihren Weg in den Zubehörkatalog von Honda finden, verrät der Hersteller nicht. Wer Gefallen gefunden hat, kann das Konzept aber nachbauen: Das Campingmodul ist das Egoe Nestboard 650 und kostet 3.899 Euro. Ein Honda CR-V kommt auf mindestens 42.900 Euro.

www.honda.de, www.ego-nest.eu

Gasprüfung

Jetzt Pflicht

Ab sofort gilt: Wer ein Freizeitfahrzeug mit einer Flüssiggasanlage ausgerüstet hat, muss diese alle zwei Jahre prüfen lassen. Ansonsten drohen Bußgelder bis zu 60 Euro. Die Gasprüfung ist eine eigenständige Prüfung und unabhängig von der Hauptuntersuchung (HU). Anerkannte Sachkundige können die Gasprüfung zum Beispiel auch auf dem Campingplatz vornehmen.

Geregelt ist sie in Paragraph 60 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung („Flüssiggasanlagen in Fahrzeugen“). Damit endet eine einjährige Übergangsfrist. Die Gasprüfung gilt als eine wichtige Voraussetzung, um Flüssiggasgeräte zum Kochen, Kühlen und Heizen in Freizeitfahrzeugen sicher betreiben zu können. Der professionelle Check schützt Personen innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs vor den Gefahren eines defekten Gasgeräts oder einer undichten Anlage.

Auch vor der ersten Inbetriebnahme ist eine Prüfung erforderlich. Und: Wer sein Fahrzeug umbaut und dabei Änderungen an der Gasanlage vornimmt, muss diese vor der Wiederinbetriebnahme überprüfen lassen.

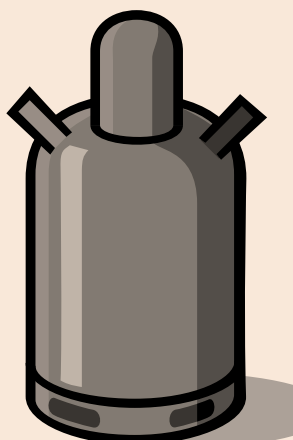


Foto: Heel Verlag

„75 Jahre VW-Bulli“, erschienen im Heel Verlag. ISBN: 978-3-69019-500-3, Preis: 40 Euro.

Buchtipps

75 Jahre VW-Bus

Arne Olerth, Christian Schlüter und Heiko P. Wacker feiern in „75 Jahre VW-Bulli“ den Geburtstag einer Ikone. Das 240 Seiten starke, großformatige Hardcover-Buch erzählt, wie sich der Allrounder im Laufe der Zeit immer wieder neu erfunden hat. Auch ein Blick auf die neueren und neuesten Bus-Generationen fehlt nicht. www.heel-verlag.de



Foto: Netto-Markendiscout

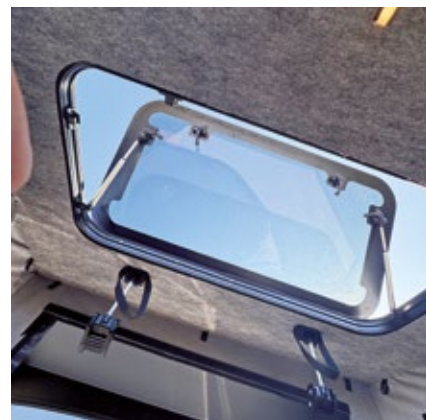
VW-Currywurst

Kultwurst 2.0

Nachdem die Kult-Currywurst von Volkswagen in 2024 einen Absatzrekord feierte – der Autobauer verkaufte im letzten Jahr mehr Würste als Fahrzeuge –, kommt der Kassenschlager nun als Fertiggericht in den Handel.

Seit Kalenderwoche 25 wird die VW-Currywurst samt Ketchup im 350-Gramm-Gebinde in ausgewählten Filialen von Netto in Nord- und Westdeutschland (Hessen, Niedersachsen und NRW) erhältlich sein. Zudem beliefert Edeka auch einige seiner Filialen in den neuen Bundesländern.

Die Packung kostet knapp 4 Euro. Allerdings: Das klassische Gewürzpulver, das sonst beiliegt, fehlt bei der Version von Volkswagen. Wurst und Ketchup enthalten genug Curry, meint der Leiter der Volkswagen-Fleischerei, Dietmar Schulz.



Fotos: Company



Die Echtglas-Luke mit 90 mal 45 Zentimetern sorgt für Licht und bequemen Ausstieg. Thermomatten und Fenster für perfektes Klima im Sommer wie Winter.

Company

Neues Aufstelldach

„Große Klappe, viel dahinter“: Die Ankündigung für das eigene Aufstelldach von Company klingt auf jeden Fall vielversprechend und überzeugt. Auch „federleicht, robust und perfekt integriert“ liest sich ganz schön. Das Thema, ein Aufstelldach aus Aluminium zu fertigen, ist im Kleinstserienbetrieb nicht ganz un verbreitet – nur gibt es für Mercedes Sprinter, VW Crafter oder den MAN TGE schon genügend Zulieferer, die das passende Teil klassisch aus Gfk fertigen und in großer Stückzahl auf den Markt werfen.

Individualität, Gewicht, Belastbarkeit und Stabilität sind nicht die Stärken der

Großserie, da hat Company nachgelegt: 15 Millimeter Aluminium-Wabenplatte. Von innen mit 9 Millimeter isoliert, von außen begehbar. Liegefläche beim Sprinter 2,14 mal 1,22 Meter, bei VW/MAN 2,08 mal 1,30 Meter auf einer acht Zentimeter Kaltschaummatratze mit Airmesh. Zwei Airline-Schienen links und rechts für den Transport von großem Equipment, eine große Echtglas-Dachluke für Licht im geschlossenen Zustand und einfacher Ausstieg auf das geschlossene Dach oder Aufstieg ins Bett bei geöffnetem Dach dank der praktischen Aluminium-Leiter, die bei Nichtgebrauch teleskopierbar im Aus-

schnitt verschwindet. Für die passende Beleuchtung gibt es einen dimmbaren LED-Streifen und natürlich jede Menge zu öffnende Fenster mit Mosquito-Netz, Klarsichtfolie oder komplett offen.

Neu ist der hellgraue Teppichbezug an der Dach-Innenseite. Für den Winter gibt es noch ein einknüpfbare Thermozelt für innen.

Die Aufbauhöhe liegt bei rund 20 Zentimeter, das Gewicht bei rund 110 Kilogramm. Der Einbau erfolgt ausschließlich bei geschulten Einbaupartnern, die übers Land verteilt sind. Der Preis inklusive Einbau ab 10.990 Euro.

www.company-vans.de



Deutscher Tourismusverband schlägt Alarm

Weltoffenheit in Gefahr

Der Deutsche Tourismusverband (DTV) warnte nach den Ergebnissen der Bundestagswahl vor zunehmender Fremdenfeindlichkeit, Intoleranz und Rassismus. „Weltoffenheit ist das Herzstück unserer Branche“, betont Reinhard Meyer, Präsident des DTV. „Ohne internationale Gäste und qualifizierte Fachkräfte aus dem Ausland können wir die Attraktivität Deutschlands als Reiseland nicht aufrechterhalten.“

Der Deutschlandtourismus ist in hohem Maße auf internationale Gäste angewiesen. Sie tragen maßgeblich zur Wertschöpfung bei und beleben die touristischen Destinationen im ganzen Land. Gleichzeitig sind ausländische Arbeits- und Fachkräfte unverzichtbar, um den Fachkräftemangel in der Branche zu bekämpfen.

„Im Ausland werden die politischen Entwicklungen in unserem Land sehr genau beobachtet“, erklärte Reinhard Meyer. „Wir brauchen jetzt eine klare und unmissverständliche Botschaft: Deutschland ist ein offenes und gastfreundliches Land, in dem sich Menschen aus aller Welt willkommen fühlen.“

Schon im Januar hatte der DTV eine Anwerbeoffensive der Bundesregierung gefordert, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Diese Forderung wird nun angesichts der aktuellen Entwicklungen bekräftigt. „Weltoffenheit ist für uns nicht nur ein Schlagwort, sondern eine gelebte Realität. Sie ist die Grundlage unseres Erfolgs und unserer Identität. Wir setzen uns mit Nachdruck dafür ein, dass Deutschland ein offenes und gastfreundliches Reiseland bleibt“, so Reinhard Meyer.

Kostenloser Download

Für Kurzentschlossene

Ob spontane Auszeit, Erlebnis im Grünen oder Städtetrip – in dieser Sonderausgabe von Traumziele für Camper findest Du Anregungen für Kurzreisen, die den Kopf frei und das Herz weit machen. Entdecke neun Top-Regionen in Deutschland, Österreich, der Schweiz. Außerdem: Trips für Gouda, Ljubljana und praktisches Zubehör für unterwegs. Für CamperVans-Leser gibt es das Sonderheft im E-Paper-Format als Gratis-Download:



www.campervans.de/traumziele-kurztrips-25

Meinung

„Da kommt keine Schwemme“

Von Daniel Schlicke

Am 29. Mai 2025 berichtete das ZDF von einer drohenden Oldtimer-Schwemme. Mal wieder kocht die Diskussion ums H-Kennzeichen hoch. Das ZDF und die befragten Experten erklären, das H-Kennzeichen sollte ab 1997 dem „Erhalt automobilen Kulturguts“ dienen. Nun aber steige die Zahl der H-tauglichen Fahrzeuge, allem voran die der dreckigen Diesel.

Nun gut, es stimmt: Parallel zu den Reisemobilen hat sich auch der Bestand an Oldtimern (>30 Jahre) seit 2017 ungefähr verdoppelt – rund 883.000 waren es am 01. Januar 2025.

Was im Bericht jedoch fehlt: Der Anteil an Diesel-Fahrzeugen sinkt mit dem Alter der betrachteten Fahrzeuge.

25 Prozent der 15 bis 19 Jahre alten Pkw sind laut KBA Diesel, bei den bis 25 bis 29 Jahre alten Fahrzeugen sind es nur noch knapp über 11 Prozent.



Foto: Daniel Schlicke

Das ist auch logisch, denn Diesel sind eher Nutzfahrzeuge, die früher hohe Laufleistungen erreichen und „verbraucht“ sind. Das Gros wird verschrottet, bevor die H-Nummer möglich wäre. Und selbst dann: Die Hürden – guter Originalzustand – sind hoch, und das Nutzerprofil hat wenig mit der Schadstoffbelastung in Städten zu tun: Der 86er Transit, der meinen Fuhrpark ergänzt, lief 2.000 km im letzten Jahr und die wenigsten davon in der Stadt. Das gleicht ziemlich genau dem Durchschnitt deutscher Autos über 30. Über alle Altersgruppen und Antriebe hinweg ist es jährlich die sechsfache Laufleistung. Neue Diesel fahren sogar das Neunfache.

Christian Kästner verstorben

Nach schwerer Krankheit

Er war eine tragende Säule: Mehr als 30 Jahre lang hat Christian Kästner als Leiter des Rechnungswesens die Finanzen des DoldeMedien Verlags geregelt, war Controller, Leiter der IT und Prokurist. Am 10. Mai 2025 ist der allseits beliebte und engagierte Kollege nach schwerer Krankheit verstorben. Christian Kästner wurde nur 67 Jahre alt.

In der Caravaning-Branche war er bekannt und geschätzt, nicht zuletzt durch seinen Einsatz über Jahrzehnte auf der CMT in Stuttgart und dem Caravan Salon in Düsseldorf. In diesem Frühjahr erst hatte er seine Rente angetreten, wollte alsbald Thailand und Madeira bereisen. Doch dazu ist es nun nicht mehr gekommen.

Mit seinem Tod verstummt auch die Musik, die er mit seiner Band gespielt hat: Als Bassist und großer Rockfan verstand es Christian Kästner, sein Publikum zu begeistern.

Christian Kästner hinterlässt eine Familie mit zwei erwachsenen Kindern. Auch der DoldeMedien Verlag trauert über den Verlust eines seiner Urgesteine.



Foto: Michael Joas

ATACAMA 4x4



Neu, gebraucht oder zur Miete.

allroad

explore your freedom

LÄNGSSCHLÄFER für 4 Abenteurer

- variables Raumkonzept
- Stockbetten
- verlässliche Technik
- Platz für 2 Fahrräder
- 100% autark



+49 371 3356733

info@allroad.de

allroad.de

Schöner fahren



Nach „schöner wohnen“ konzentriert sich Viica Vans auf den Fahrkomfort: Das neueste Modell der Tochter von Vermieter Hannes Camper baut auf Mercedes-Benz Sprinter. Lohnt der Aufpreis? Oder empfiehlt es sich doch eher, den Viica zu mieten? *Text und Fotos von Daniel Schlicke*





Zu zweit oder dritt ist die typische Halbdinette locker ausreichend, zu viert würde es eng. Die Steckdosen sind etwas ungeschickt auf Kniehöhe platziert.

Die teilweise offenen Oberbänke sind typisch Viica und ein Hingucker, aber nicht immer praktisch. Top: die Schwanenhalsleuchten über dem dunklen Fahrerhaus.



Zur gehobenen Serienausstattung gehört auch die sehr gute Trittstufe von AlphaDynamik, die hinter dem Schweller verschwindet. Dort rüstet der Hersteller sogar kleine LED-Leuchten nach.





Das Fenster an der Sitzgruppe ist vergleichsweise klein. Truma iNet X-Panel und der Batteriecomputer von Simarine liefern detaillierte Informationen, zum Beispiel über die Ladestände.

Dann nämlich ist der Aufpreis längst nicht so deutlich: 130 Euro kostet es, den 60er Viica Van auf Fiat Ducato für einen Tag zu mieten. Für den Testwagen wären 150 Euro fällig, also rund 15 Prozent mehr. Wer seinen Campervan lieber kaufen möchte, muss mit gut 40 Prozent Aufpreis rechnen: Ab 76.900 Euro ist der Viica auf Ducato-Basis erhältlich, für den Sprinter sind aktuell mindestens 107.500 Euro fällig.

Zugegeben: Der Vergleich hinkt, denn der Sprinter ist schon ab Werk deutlich besser ausgestattet. Vorerst gibt es ihn ausschließlich in einer limitierten First Edition, die unter anderem eine Metallic-Lackierung nach Wahl, das große MBUX-Multimediasystem mit 10,25-Zoll-Display, das Park-Paket mit 360-Grad-Kamera, LED-Scheinwerfer, die Klimaautomatik sowie Komfortsitze mit Sitzheizung und viele kostspielige Assistenzsysteme inkludiert. Auch große Lithium-Akkus und ein potenter Wechselrichter sind serienmäßig an Bord.

Für den Ausbau ist nach wie vor Robeta verantwortlich. Die Manufaktur aus Slowenien veranschlagt über 300 Arbeitsstunden für jedes der in Handarbeit gefertigten Fahrzeuge. Tatsächlich ergänzen sich die ausgezeichnete Verarbeitungsqualität von Robeta und die Praxis-Erfahrungen von Hannes Camper beziehungsweise Viica Vans sehr gut. Letztere können auf Kundengespräche aus vielen Tausend Miet-Buchungen zurückgreifen und

geben deshalb hier und da eine Änderung am Design und am Möbelbau der Robeta-Grundrisse in Auftrag.

Kleiner Gasfrei-Exkurs

Ein gutes Beispiel hierfür ist das Induktionskochfeld, denn nicht wenige Camper wünschen sich aktuell einen gasfreien Ausbau. Mit seinen Lithium-Akkus und dem Wechselrichter erfüllt der V60S sogar die theoretischen Anforderungen an den autarken Betrieb – schon das ist nicht immer gewährleistet. Doch was bedeutet der Verzicht auf Gas in der Praxis? Viica setzt auf ein Gerät von Dometic. Beide Kochzonen messen 18 Zentimeter im Durchmesser, die Heizleistung beträgt 1.000 beziehungsweise 1.300 Watt. Die leicht zu reinigende Glasoberfläche und die gut funktionierenden Sensor-Bedienelemente wissen auf Anhieb zu gefallen – dass die Standard-Bialetti und unsere Alutöpfe nicht kompatibel sind, gefällt schon weniger.

In unserem Test benötigte die „große“ Platte sechs Minuten, um einen Liter Wasser zum Kochen zu bringen. Die Ruhespannung der angeschlossenen, vollgeladenen LiFePO₄-Batterien sinkt dabei von 13,8 auf 13,4 Volt. Im Test floss also ein Strom von 97 Ampere für sechs Minuten ($1.300 / 13,4 * 0,1$). Der Gesamtverbrauch beläuft sich auf knapp 10 Amperestunden.

Fazit unseres kleinen Gasfrei-Exkurses: Wir könnten noch eine ganze Weile lang kochen, komfortabel und



„Robeta und Viica Vans ergänzen sich prima.“ ➤

Ohne Bialetti geht es auch. Es gäbe außer dem Filteraufsatz zahlreiche kompatible Espressokocher und sogar Adapterplatten.

In den vier Schubladen kommen genügend Vorräte, das Geschirr und sogar ein Mülleimer unter. Nur ein Besteck-einsatz würde uns fehlen.



Trotz stirnseitigem Kühlschrank bringt Viica Vans eine Erweiterung der Arbeitsfläche unter. Die flexibel biegbare Küchenarmatur ist super in der Handhabung. Dahinter bleibt Platz für ein ebenso praktisches Gewürzregal.

unabhängig vom Landstrom. Trotzdem gilt: gasfrei und das autark – diese Anforderungen machen einen ordentlichen Teil der Anschaffungskosten aus.

Und ansonsten? Bietet die Küchenzeile eine relativ große Edelstahl-Spüle (30 mal 24 mal 15 Zentimeter) und eine tolle, flexible Armatur, unter der auch ganz große Töpfe befüllt werden können. Der stirnseitig verbaute Kühlschrank punktet mit doppelt angeschlagener Tür, kann also bequem von innen und außen erreicht werden. Darüber bringt Viica noch ein ausziehbares Brett als Ergänzung der Arbeitsfläche unter. Insgesamt 62 mal 45 Zentimeter stehen so zur Verfügung, auf 91 Zentimeter Höhe – das sind gute Werte. Vier sinnvoll unterteilte Schubladen – inklusive zweier Mülleimer, aber ohne Besteck Einsatz – komplettieren den Küchenblock. Dank der zusätzlichen LED-Lichtleiste ist die Kombüse noch ein wenig besser ausgeleuchtet als der Rest des

Vans. Die Spaltmaße sind top, bei den Auszügen kommt ausschließlich robuste Markenware zum Einsatz.

Perfekter Schlafkomfort

So auch bei den Aufstellern der Dachstauschränke, die teilweise mit grifflosen Klappen, teilweise offen ausgeführt sind. Dann sichern Gummibänder und eine Rüttelkante das Gepäck, was schick aussieht, aber nicht immer ganz praktisch ist. Insgesamt steht aber ausreichend Stauraum für die Klamotten von zwei Personen und noch etwas Kleinkram zur Verfügung. Auch Lese-spots, Steckdosen und weitere offene Ablagen fehlen im Bereich der Betten nicht. Die mehrteilige, aber ausgesprochen bequeme, elf Zentimeter starke Matratze liegt auf einem Holzlattenrost. Im Vergleich zu den Mitbewerbern auf Sprinter fällt die Bettenbreite besonders großzügig aus, die Liegelänge eher gering. Zwar setzt



Gern gesehen: der Dometic-Kühlschrank mit doppeltem Tür-Anschlag und Dreh-Drück-Steller. Letzterer lässt sich einfach besser bedienen als ein Touchscreen.



Sechs Minuten dauert es, bis ein Liter Wasser kocht – da kann Gas nicht mithalten. Aber unsere Töpfe von daheim sind eigentlich zu schwer fürs Campen.



Mit Induktion kocht es sich nicht nur wie zu Hause – auch das Putzen gelingt viel leichter, als es bei den Gaskochern der Fall ist.

auch Viica Vans auf Karosserieverbreiterungen, doch diese sind weit weniger ausladend – und folglich weniger störend beim Blick in den Außenspiegel.

Die Heckgarage ist 130 Zentimeter tief, 74 Zentimeter breit und 70 Zentimeter hoch. Wer mehr Stauraum erwartet, weil der Gaskasten entfällt: Batterie-Reserven und Wechselrichter benötigen mindestens genauso viel Platz. Für größere Transportaufgaben könnte der Testwagen auch deckenhoch beladen werden, wenn das Bett ausgebaut wird – zur Seite klappen und arretieren kann man es nicht. Auch die Schottwand ist nicht

„ Gasfrei und das autark – diese Anforderungen machen einen ordentlichen Teil der Anschaffungskosten aus.

Unterwegs genießen – mit Campingaz

Die leistungsstarken Campingaz®-Grills sind der perfekte Begleiter für den nächsten Roadtrip. Einfach zu bedienen, platzsparend zu verstauen und ideal für jede Grillpause unterwegs. Jetzt mehr erfahren und losgrillen: www.campingaz.com

CAMPINGAZ®



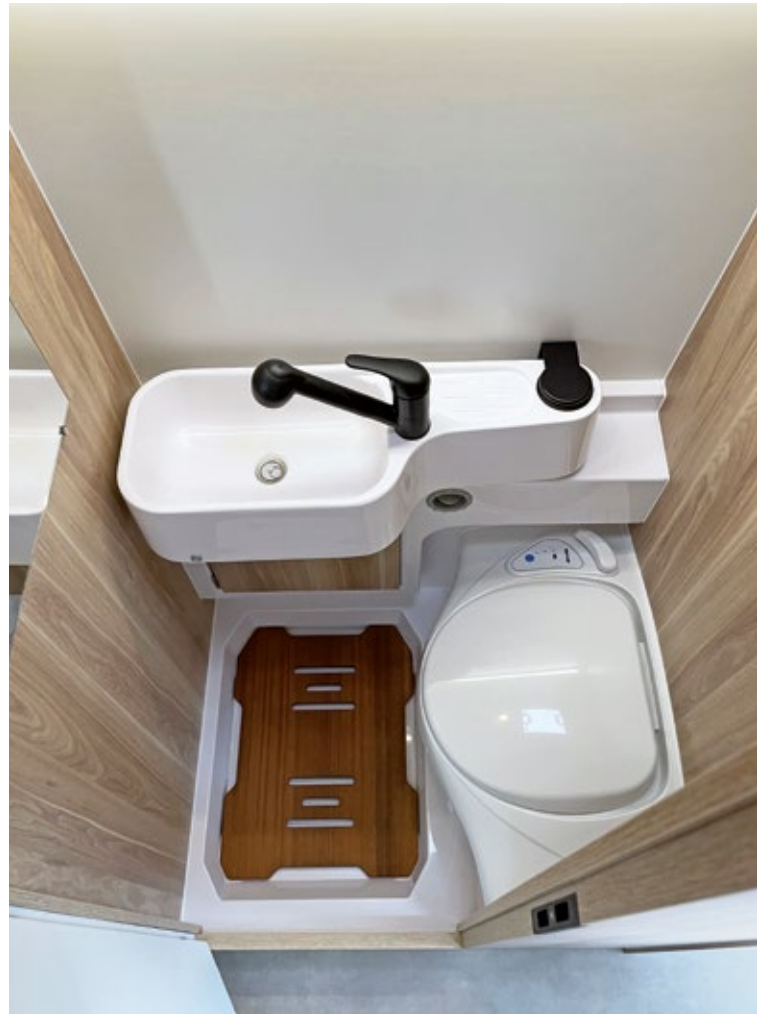
Das Bad ist nicht gerade riesig, aber es reicht. Weil alles aus feuchtigkeitsunempfindlichen Materialien gefertigt wurde, ist ein Duschvorhang obsolet.



Dank zweier sinnig platzierter Abläufe ist Duschen kein Problem, selbst wenn man mal etwas schräg stehen sollte. Stauraum ist aber knapp.



Auch dank der Banktoilette von Thetford gibt es kaum versteckte Ecken. Wer später putzen muss, wird das schätzen.





Der Toilettenschacht ist vorbildlich abgekapselt und verfugt. Die Badtür mit solider Metallklinke ist ein weiteres Beispiel für die rundum gelungene Verarbeitungsqualität.



perfekt, weil sie sich wegschieben, aber nur in offener Position arretieren lässt. Immerhin gibt es bodenebene Zurrschienen ab Werk, um die Ladung zu sichern.

Die Stehhöhe misst 186 Zentimeter – auch in der Nasszelle. Diese kommt auf eine Grundfläche von 84 mal 71 Zentimetern, die vom Hersteller etwa fifty-fifty einer Banktoilette und der Duschtasse zugeschrieben werden. Damit der Kompromiss besser funktioniert, gibt es seitlich noch einen schwenkbaren Waschtisch. Tatsächlich ist die Bewegungsfreiheit ausreichend; auch weil auf einen Duschvorhang verzichtet werden darf. Die Stauräume sind aber eher knapp bemessen. Ein Badfenster bietet der V60S auch nicht gegen Aufpreis, wobei die Feuchtigkeit zuverlässig über einen Dachlüfter entweichen kann und die Beleuchtung über einen

Bewegungsmelder und sinnig platzierte LED-Spots gewährleistet ist. Auch die 2,5 Zentimeter starke Badtür ist erwähnenswert, an robusten Scharnieren geführt und mit solider Klinke – kein Vergleich zu den windigen Türblättern manch anderer Fabrikate.

Stichwort Aufenthaltsqualität

Auch im V60S ist es die Rückbank für zwei Personen, die den Mittelgang auf 42,5 Zentimeter verschmälert. Trotzdem ist sie nicht besonders breit (80 Zentimeter) und auch die Sitzhöhe (40 Zentimeter) passt eher für Kinder – aber es geht. Schließlich ist der V60S zumindest in der getesteten Version ein Campervan für zwei Personen und für einen gemütlichen Abend taugt die Sitzgruppe allemal. Der 80 mal 42 Zentimeter große Tisch kann ab

Die „Longsleeper“ von Functional Design bauen weniger breit als andere Karosserieverbreiterungen – was nicht unbedingt von Nachteil ist.



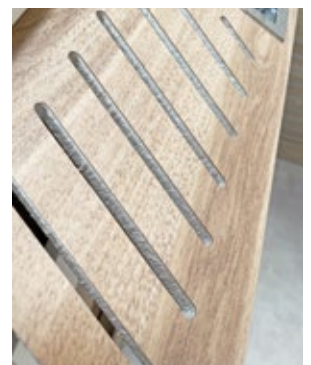
„Schöner fahren gilt nicht nur wegen des Sprinters, denn vom Möbelbau ist nichts zu hören.



Wo sonst der Gaskasten ist, gibt es eine praktische Schublade. Dahinter beanspruchten Wechselrichter und Batterien aber mindestens genauso viel Stauraum.

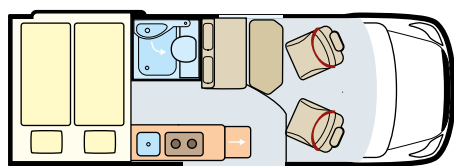


Die Schottwand sollte der Hersteller so überarbeiten, dass sie auch während der Fahrt als solche genutzt werden kann. Rechts erkennt man das Recycling-PET der Leichtbau-Möbel.



Werk um 38 Zentimeter erweitert werden, so sind selbst große Teller und ausreichend Getränke oder eine dritte Person auf dem Beifahrersitz kein Problem. Später soll optional noch eine freistehende Variante verfügbar sein, deren zentrales Tischbein in einer Bodenschiene verschoben werden kann.

Letztlich sind es aber das durchweg gelungene Design und die routinierte Verarbeitung, durch die der Viica während des verregneten Praxistests jede Menge Punkte sammelte. Zum Beispiel kaschieren die mit weichem Stoff bespannten Wände, dass dem Sprinter eigentlich doch ein paar Zentimeter Innenbreite fehlen. Ein kleines Detail, ja, aber eins, mit dem man sich von den Mitbewerbern abhebt. On top erhält man zum Fahrzeugkauf ein lebenslanges Service-Versprechen mit Vor-Ort-Betreuung an den großen Mietstationen und einem 48-Stunden-Ersatzteil-Versand. Macht unterm Strich viel Campervan, allerdings auch zum gehobenen Preis. Wie immer gilt deshalb: Probieren geht über studieren – gut, dass bei Viica Vans beides geht.



TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI. Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum 1.950 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.800/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 1.500/min. 9G-Tronic-Automatikgetriebe, Hinterradantrieb. Euro 6e

Maße und Massen: (L x B x H) 593 x 206 x 284 cm, Radstand 367 cm, Stehhöhe: 186 cm; Masse in fahrbereitem Zustand: 2.945 kg*; zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit Werks-hochdach (L2H2) und GfK-Karosserieverbreiterungen. Geräusch- und wärme-dämmende Armaflex-Isolierung (EPE) an Wand und Dach 25 mm plus Kunstleder-Kaschierung. Boden 25 mm PU, Belag in PVC. Isolierte Alu-Rahmenfenster mit Insektenschutz und Verdunkelung, Innenverkleidung mit Stoff-Kaschierung, Türen in Kunstleder.

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 112 l innenliegend/90 l außenliegend, isoliert;

Dometic Kompressor-Kühlschrank 70 l, Diesel 93 l, AdBlue 22 l

Betten: Doppel-Querbett 191 x 147 cm

Serienausstattung: (Auszug) Leichtbau-Möbel aus Recycling-PET, Komfortbett mit Unterfederung, Badausstattung mit schwenkbarem Waschtisch, Küchenausstattung mit Induktionskochfeld, LED-Beleuchtung inkl. Ambientlicht, Druckwasserpumpe, 200-Ah-Lithium-Aufbaubatterie, 2.900-Watt-Wechselrichter, Truma Combi 4 Dieselstandheizung

Sonderausstattung: First-Edition-Paket u. a. inkl. Automatikgetriebe, Metallic-Lackierung, LED-Scheinwerfer, MBUX-System mit 10,25-Zoll-Touchdisplay und Klimaautomatik 8.000 €, Markise 1.400 €, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen 1.200 €, Anhängerkupplung 950 €, Upgrade auf 400 Ah Lithium-Aufbaubatterie 2.200 €, Upgrade auf Truma Combi DE 800 €

Testverbrauch: 10,4 l

Grundpreis: 99.500 €

Testwagen: 114.050 €

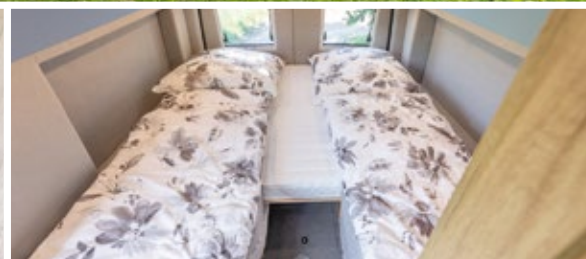
www.viica.de

*Herstellerangabe



DER NEUE VON LA STRADA

REGENT E



Der neue **LA STRADA REGENT E** ist mit seinen 5,93 m ein kompakter Van auf Mercedes Basis. Er bietet aufgrund seines einzigartigen Grundrisses enorme Variabilität und komfortable Größe im Detail. Flexible Sitzmöglichkeiten im Fond und Heck, stark erweiterter Stauraum, elegante indirekte Beleuchtung, geräumiges Bad mit einklappbarem Waschbecken und Kühlschrank mit Doppelscharniertür. Dies sind nur einige Highlights des neuen **REGENT E**. Sie haben noch mehr Wünsche? **LA STRADA** erfüllt sie gerne! So können Sie Ihre Reisen perfekt genießen.

WWW.LASTRADA-MOBILE.DE

Es lebe der Sport

Text und Fotos von Daniel Schlicke





Nomen est omen: Der neueste Kastenwagen von Dreamer soll die Zielgruppe sportlich-aktive Camper bedienen. Wie konsequent das Konzept umgesetzt wurde, klärt unser Praxistest.



Dreamer mischt aus hellem Holzton, Warmweiß und Anthrazit ein modernes Interieur-Design.

Manchmal ist der Campervan nur das Mittel zum Zweck. Zum Beispiel dann, wenn das Hobby die Berge, das Meer und reichlich Stauraum erfordert. Aktives Urlauben liegt im Trend, sei es das SUP, die Tauchausrüstung, der Gleitschirm oder das Mountainbike. Auch uns – im ersten Leben Möchtegern-Rennfahrern – geht es im Urlaub mehr um die Ausübung der Leidenschaft als um Luxus und Erholung. Dann braucht es einen speziellen Campervan – einen wie den Dreamer Camper Sport.

Dank maximal großer Ducato-Basis und einem Hubbett im Heck bietet der Dreamer den nötigen Platz, um auch die ganz großen Transportaufgaben bewältigen zu können – wobei, mit Einschränkungen. Beginnen wir also bei der Heckgarage.

Klare Kernkompetenz

Selbst bei abgesenktem Bett ist diese noch 99 Zentimeter hoch und ganze 210 Zentimeter tief. Wird das Hubbett angehoben, stehen bis zu 139 Zentimeter Höhe zur Verfügung. An breiter Stelle misst der Stauraum 177 Zentimeter, die seitlichen Podeste verschlanken ihn jedoch auf 118 und dann auf 56 Zentimeter. Andere Renntransporter sind da deutlich konsequenter, bringen das Frischwasser und den Gaskasten anderswo unter und dafür zwei ausgewachsene Motorräder.

So ziemlich alle anderen Sportgeräte sind aber auch in doppelter oder dreifacher Ausführung kein Problem – lange Surfbretter lädt man durch eine Luke ganz einfach bis in den Wohnraum durch. Dreamer stattet die Heckgarage mit LED-Lichtleisten und -Spots sowie Steckdosen aus. Noch wichtiger: der robuste Bodenbelag aus Alu-Riffelblech und natürlich mehrere Meter Zurrseilen, sowohl am Laderaumboden als auch an den Seitenwänden. Leider wurden die Bodenseilen lediglich durch die Bodenplatte, nicht durch das Karosserieblech verschraubt. Da sollte der Hersteller nachbessern. An anderer Stelle hat man sich mehr Mühe gegeben: Das Kopfteil der Liegefläche kann hochgeklappt werden, so gelingt das Beladen deutlich komfortabler als bei einigen Mitbewerbern.

Zudem kann die Betthöhe auf Knopfdruck und binnen weniger Sekunden flexibel an den Stauraumbedarf angepasst werden. Tatsächlich macht sich jeder Zentimeter mehr oder weniger Kopffreiheit über der Matratze bemerkbar. Maximal 92 Zentimeter sind möglich – verglichen mit anderen Renntransportern darf da sogar von Aufenthaltsqualität gesprochen werden.

Das elektrische Hubbett hängt nicht wie sonst üblich an Gurtbändern, sondern wird von vier Hubkolben gestützt, was deutlich stabiler wirkt. Auch ein Holzlattenrost fehlt nicht. Die neun Zentimeter starke Matratze ist



Das optionale, aufgesetzte Gfk-Formteil mit Echtglas-Panoramafenster kaschiert die hohe Stirn des Ducato H3, die nicht jedem gefällt. Vor allem aber sorgt es für ein richtig luftiges Raumgefühl.



16 und 22 Zentimeter dürfen die Töpfe messen, wenn sie gleichzeitig befeuert werden sollen – da dürften selbst hungrige Sportler satt werden. Die beiden Flammen zünden elektrisch.



Die vier Dachstauschränke sind so hoch, dass Regalböden praktisch wären.

Die drei Küchenschubladen lassen sich per Knopfdruck zentral verriegeln. Selbstverständlich ist der Einkaufskorb nur eine Leihgabe, aber er passt perfekt.



Der Thetford-Kühlschrank öffnet zwar nicht beidseitig, aber weit genug, um sich auch von außen bedienen zu können.



Für Mountainbikes und viele andere Sportgeräte ist der Dreamer ein Traum. Sie passen ohne Probleme auch in doppelter oder dreifacher Ausführung und samt Werkzeug plus Ersatzteile in die Heckgarage.

... Ein ausgewachsenes Motorrad passt aber erst, wenn die Gabel heruntergespannt wird. Der Durchstieg in den Wohnraum ist eng (101 mal 45 Zentimeter) und eignet sich eher zum Durchladen.



Die knapp 1,40 Meter hohe Heckgarage ist ab Werk mit Alu-Riffelblech ausgelegt und je zwei 12- und 230-Volt-Steckdosen ausgestattet. Die Außendusche gehört zum optionalen Addict-Paket.





Base Rack für Vans

Besonderheiten:

- zweiteilige, vollverschweißte Konstruktion für höchste Stabilität
- bis zu 3 Meter Länge
- ultra schlankes, flaches Design
- texturierte Pulverbeschichtung
- zahlreiche Zubehörteile



Gerne stehen wir Ihnen bei der Wahl der richtigen Gepäckplattform und des benötigten Zubehörs zur Seite. Wir haben für nahezu jedes Fahrzeug eine Lösung - Fragen Sie unsere Spezialisten.

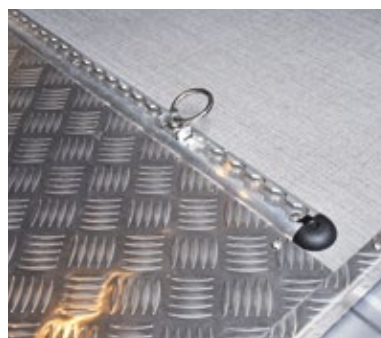
TAUBENREUTHER

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

www.offroad24.com



Das Hubbett hat ein klappbares Kopfteil. So kann schweres Sportgepäck deutlich bequemer verladen werden. Wegen der seitlichen Podeste genügt der Stauraum jedoch für nur ein Motorrad.



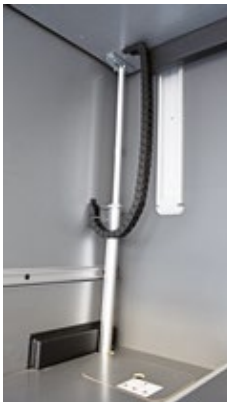
Mehrere Meter Zurrschienen garantieren einen sicheren Transport. Noch sicherer und haltbarer wäre aber, die Schienen durchs Karosserieblech zu verschrauben.





Mit 210 Zentimeter Liegelänge passt nicht nur die Stehhöhe auch für großgewachsene Camper. Und bei 165 Zentimeter Breite muss man nicht zwingend direkt unter einem Dachstauschrank schlafen.

Das Bettgestell ist an elektrischen Hubkolben (rechts) geführt. So kann entweder die Kopffreiheit über dem Bett oder das Transportvolumen maximiert werden.



Der Frostwächter und auch die Gasabsperrhähne sind eher schwer zugänglich untergebracht.



Obwohl teilweise auf Dachstauschränke verzichtet wurde – zusammen mit dem deckenhohen Stauschrank ist genügend Platz für Klamotten und Vorräte vorhanden.

jedoch recht weich, was den Liegekomfort für unseren Geschmack etwas mindert. Dass die Matratze aus vier einzelnen Polsterteilen besteht, ist uns das klappbare Kopfteil aber auf jeden Fall wert.

Trotz eingeschränkter Kopffreiheit verzichtet Dreamer nicht gänzlich auf Dachstauschränke. Zwei relativ große Staufächer auf der Fahrerseite bleiben erhalten, ergänzt durch schlanke Ablagen mit Gummibändern – für uns ein gelungener Kompromiss, schließlich sind die Bettenmaße (210 mal 165 Zentimeter) großzügig bemessen. Man liegt also nicht zwingend direkt unter einem Schrank. Damit das mindestens 1,20 Meter hohe Bett noch einigermaßen bequem erreichbar ist, gibt es eine Leiter und andererseits eine Absturzsicherung für Kinder. Die Beleuchtung passt, USB-Steckdosen fürs Smartphone fehlen aber. Und die Frischluftzufuhr beschränkt sich auf ein Mini-Heki (40 mal 40 Zentimeter).

Klassisch Kastenwagen

Nach vorn hin ist der Camper Sport eigentlich ein recht gewöhnlicher Kastenwagen, wobei man auch hier vom H3-Dach profitiert, aus dem sich 2,13 Meter Stehhöhe ergeben. Auch der Mittelgang bleibt mit mindestens 48 Zentimetern angenehm breit. Und dann wäre da noch das aufgesetzte GfK-Formteil mit Echtglas-Panoramafenster, das für ein richtig tolles Raumgefühl sorgt. Dass der eigentliche Wohnraum gerade mal 210 Zentimeter lang ist, fällt kaum auf. Jedoch, sobald die Sonne scheint, haben wir das Verdunkelungsrollo meist geschlossen.

” Auf Knopfdruck und binnen weniger Sekunden kann die Betthöhe flexibel an den Stauraumbedarf angepasst werden. Tatsächlich macht sich jeder Zentimeter mehr oder weniger Kopffreiheit bemerkbar.

Dann leuchten verschiedene LEDs die Halbdinette ordentlich aus. Lob verdient auch der 82 mal 53 Zentimeter große Tisch, der stabil steht und um 38 Zentimeter erweitert werden kann. Die 89 Zentimeter breite Rückbank bietet zweimal Isofix ab Werk, doch ohne Kindersitz ist die Lehne etwas steil. Die Kopffreiheit ist großzügig, und auch hier gibt es einen großen Dachstauschrank und zusätzlich eine offene Ablage.

So auch an der Küchenzeile gegenüber. Tatsächlich sind die Hängeschränke so groß, dass sie Regalböden vertragen könnten. Diese gibt es im deckenhohen Schrank, der an den Küchenblock anschließt, und auch die Schubladen sind sinnvoll unterteilt – insgesamt ist also ausreichend Platz für Vorräte, Geschirr und Kleidung vorhanden. Die Schubladen versieht Dreamer mit einer elektrischen Zentralverriegelung, was gut funktioniert.

Die übrige Küchenausstattung ist klassentypisch. Zwar öffnet der stirnseitig verbaute Kühlschrank nicht beidseitig, aber weit genug, um sich auch von außen



Viel Platz für Freizeit

**ÜBERALL ZUHAUSE -
Der Vanstar mit
permanentem Allradantrieb**

www.poessl-vanline.de



VANLINE
BY PÖSSL GROUP



Um in der Nasszelle besser duschen zu können, kann der Waschtisch über die Toilette geschwenkt werden. Ebenso praktisch ist die Lamellenschiebetür. Stauraum ist allerdings rar. Die Fächer, die es gibt, sind ohne Rüttelkante ausgeführt.

„Als Motorradfahrer hätten wir uns noch ein wenig mehr Konsequenz in der Heckgarage gewünscht.“



Offene Schnittkanten, nicht abgedichtet: Am Toilettenschacht sollte Dreamer nachbessern.

bedienen zu können. Darüber bleiben 29 mal 46 Zentimeter Arbeitsfläche, an die eine Kocher-Spüle-Kombination mit Einhebelmischer und elektrischer Zündung anschließt. 20 Zentimeter Brennerabstand sind gerade ausreichend, um auch größere Töpfe gleichzeitig zu beheizen – schließlich sind Sportler irgendwann hungrig. Das Gleiche gilt für die 25 mal 25 mal 12 Zentimeter große Spüle.

Dass die Stehhöhe im Bad marginal geringer ausfällt, dürfte bei deutlich über zwei Metern kein Problem darstellen. Dreamer setzt auf eine schwenkbare Wand, die zum Duschen über die Kassettentoilette gedreht wird. Zwar bleiben die Platzverhältnisse begrenzt, aber es geht – auch weil auf einen Duschvorhang, der auf begrenztem Raum gerne am Körper klebt, verzichtet werden darf. Die Schwenkwand bietet einerseits eine schlanke Ablage fürs Duschgel, andererseits ein kleines Waschbecken samt Zahnputzbecher und einen Spiegel, der jedoch nicht hoch genug hängt für großgewachsene Camper. Auch der Ablauf in der Duschwanne ist nicht ideal platziert, und das Angebot an Stauraum beschränkt sich auf einen schlanken Wandschrank und ein paar offene Ablagen, jeweils ohne Rüttelkante.

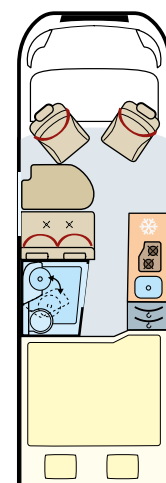
Angenehm: Dreamer verbaut eine Druckpumpe, die spürbar mehr Wasser liefert als die gängigen Tauchpumpen. Der Boiler von Whale hängt – wie die Webasto-Gasstandheizung – unterflur und hat das Wasser ebenso schnell erhitzt. Im Sitzkasten der Rückbank

kommen noch die beiden Aufbauakbatterien unter und der Frostwächter. Letzterer ist eher schwer zugänglich, genau wie die Gasabsperrhähne im Kleiderschrank.

Gar nicht so schwer

Der Camper Sport ist in der etwas preisgünstigeren Baureihe „Fun“ angesiedelt und ab 62.400 Euro mit 140-PS-Motor und Schaltgetriebe sowie mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu haben. Zwar fehlen noch weitere knapp 20.000 Euro, bis die Ausstattung des Testwagens erreicht ist – und ganz klapperfrei ist der Ausbau auch nicht –, doch das Preis-Leistungs-Verhältnis geht in Ordnung. Es gibt sogar noch etwas Einsparpotenzial, denn die Auflastung auf 4,25 Tonnen braucht es nicht unbedingt: Über 400 Kilogramm Zuladung als 3,5-Tonner sollten genügen, solange nur ein Motorrad in die Heckgarage passt.

Für drei oder vier Personen ist der Grundriss trotz optionalem Notbett nur eingeschränkt zu empfehlen. Als Motorradfahrer hätten wir uns natürlich noch ein wenig mehr Konsequenz gewünscht, gerade weil das Fahrzeug auf Messen als Renntransporter beworben wird. Aber es geht um Welten besser als mit den meisten anderen Kastenwagen von der Stange.



TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 40 H, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum: 2.184 cm³, Leistung 132 kW (180 PS) bei 3.500 U/min, max. Drehmoment 450 Nm bei 1.500 U/min. Achtgang-Automatikgetriebe, Vorderradantrieb, Euro 6e

Maße und Massen: (L x B x H) 636 x 205 x 288 cm, Radstand: 404 cm. Stehhöhe: 213 cm (Bad: 211 cm). Masse im fahrbereiten Zustand: 3.060 kg, zulässige Gesamtmasse: 4.250 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie (L4H3) mit Werks-Superhochdach und aufgesetztem Panoramafenster, seitlich PU-Rahmenfenster, 1x Dachhaube, 1x Dachluke und 1x Dachlüfter. Isolierung von Dach und Wänden mit 6 mm PU/PE-Matten (Herstellerbezeichnung: XHP), Bodenplatte mit 25 mm EPS-Schaum plus Sperrholz und PVC bzw. Alu-Riffelblech (Heckgarage). Innenverkleidung mit Kunststoff-Formteilen

Bett: Heck-Hubbett 210 x 165 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 95 l innenliegend/85 l außenliegend, isoliert

& beheizt, Boiler 8 l außenliegend, Gas 1 x 11 kg, Kompressor-Kühlschrank 84 l. Diesel 90 l, AdBlue 19 l

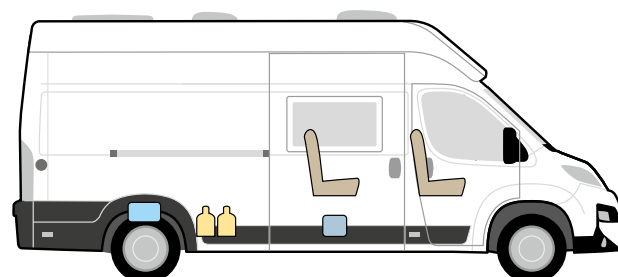
Serienausstattung: (Auszug) Klimaanlage, elektr. Parkbremse, drehbare Fahrerhaussitze, Druckwassersystem, Schwenkbad mit Duschausstattung, Küchenausstattung, Schubladen mit Softclose und Zentralverriegelung, Vorverkabelung für TV und Solar, Gasstandheizung und -Boiler, Aufbauakbatterie (95 Ah AGM)

Sonderausstattung: (Auszug) 180-PS-Motor inkl. Achtgang-Automatik 6.250 €, Heavy-Chassis inkl. Auflastung 1.290 €, Metallic-Lackierung „Artense-Grau“ 1490 €, Addict-Paket u. a. inkl. Panoramafenster, zweite Aufbauakbatterie (95 Ah AGM), Rückfahrkamera und Außendusche 8.100 €, Safety-Paket inkl. Adaptiv-Tempomat, Brems-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistent 1.740 €, beheizbarer Abwassertank 320 €

Testverbrauch: 9,2 l/100 km

Grundpreis: ab 62.400 €

Testwagen: 81.570



	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
Zulässige Gesamtmasse	4.250 kg	2.100 kg	2.400 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.036 kg	1.655 kg	1.381 kg
+ Fahrer	75 kg	55 kg	20 kg
+ 100 % Frischwasser	95 kg	1 kg	94 kg
+ 100 % Gas (1 x 11 kg)	24 kg	5 kg	19 kg
+ Boiler/Toilette	8 kg	4 kg	4 kg
Leermasse**	3.238 kg	1.720 kg	1.518 kg
+ Beifahrer	75 kg	55 kg	20 kg
+ Passagiere	150 kg	74 kg	76 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	10/20 kg	10/20 kg
+ 10 kg/Meter Länge	64 kg	32 kg	32 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)***	3.397 kg	1.817 kg	1.580 kg
Rest-Zuladung	853 kg	283 kg	820 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)***	3.567 kg	1.901 kg	1.666 kg
Rest-Zuladung	683 kg	199 kg	734 kg

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



Der E-Spagat

Panama bringt den Peak P10 mit Hybrid-Antrieb auf den Markt. Lohnt der Aufpreis?

Von Daniel Schlicke

Dank der kompakten Maße sind die Vans der Marke Panama insbesondere für den Einsatz in der Stadt konzipiert sowie wie fürs spontane Reisen. Dazu passt die kürzlich generalüberholte Ford-Basis wunderbar: von der komfortablen Einzelradaufhängung über die einfache Bedienung bis hin zum sportlichen Design sind Campingbusse auf Tourneo Custom wie gemacht für den Alltag. Nun gehen die Verantwortlichen bei Trigano in Frankreich einen Schritt weiter und fertigen den Panama in Spanien auch auf Tourneo Custom mit Plug-in-Hybrid.

Zum Grundpreis von 71.999 Euro ist der 5,04 Meter kurze Panama P\10H exakt 11.500 Euro teurer als das Basismodell mit 136-PS-Dieselmotor – der Hybrid ist allerdings auch 232 PS stark und sowohl mit einem 2,5-Liter-Benziner (118 PS/205 Nm) als auch mit einer E-Maschine (152 PS/320 Nm) ausgestattet. Auch ist serienmäßig eine stufenlose CVT-Automatik an Bord, während im Basismodell der Fahrer selbst schalten muss.

Die Reichweite mit elektrischem Antrieb gibt Ford mit 39 bis 52 Kilometern an – im durchschnittsdeutschen Gebrauch ausreichend fürs tägliche Pendeln. Vertrauen wir dem Bordcomputer und rechnen unsere Probefahrt hoch, kommt die obere Angabe ganz gut hin. Allerdings gilt das für eine moderate Fahrweise – der typische Elektro-Punch bleibt ohnehin aus, aber die Motorleistung genügt locker für einen Campervan. Noch dazu bewegt sich der P\10H angenehm leise, lediglich von einem sanften Surren untermalt.

Ganz anders der Verbrenner, der gut hörbar dazugeschaltet wird, wenn die Reserven der 11,8 kWh kleinen Fahrbatterie erschöpft sind. Für übermäßige Längsbeschleunigung ist aber auch dieser nicht gemacht. Ist die Batterie wieder geladen – die Bremsen helfen durch sanftes Rekuperieren mit –, geht's im tatsächlichen Hybridmodus schon flotter vom Fleck. Der Wechsel zwischen den verschiedenen Modi gelingt ohne spürbare Verzögerung, das ist Ford gut gelungen.

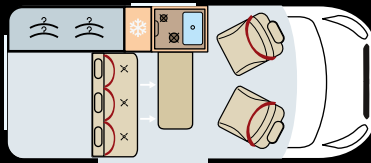


Die große Längsküchenzeile wird mit Kühlbox, Zweiflammkocher und Spüle ausgestattet. Es bleibt noch Stauraum.

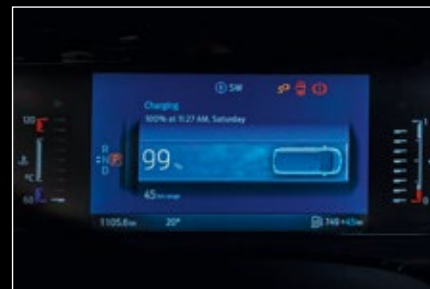
Kontrollboard und Steckdosen sind leicht erreichbar platziert. Aus der verschiebbaren Sitzbank lässt sich ein ebenes Bett bauen. Der Kofferraum dahinter ist geräumig.



Ladedaten konnten wir auf unserer Probefahrt leider nicht ermitteln. Der Typ-2-Stecker begrenzt die Leistung aber auf 22 kW. Schnellladen kann er nicht.



Die Einrichtung wirkt modern. Der Ausbau folgt dem bekannten Konzept mit fahrerseitigem Möbel, das allerdings aus robustem HPL gefertigt ist.



Die Fahrbatterie schafft rund 50 Kilometer. Das reicht für den Alltag. Für längere Reisen hält sich der Benziner bereit.

Der Clou am Hybrid: Weil der Kraftstofftank 63 Liter fasst, sind auch längere Urlaubsstrecken kein Problem. Vollgetankt verspricht der Bordcomputer ganze 749 Kilometer, plus eben jene Reichweite der Batterie.

Abstriche muss man in Kauf nehmen, wenn die Fahrbatterie nicht vom Benzinmotor geladen werden soll. Im Gegensatz zu den meisten modernen E-Autos und auch zum E-Tourneo hat der Plug-in-Hybrid keinen DC-Schnellladeanschluss. Mit Wechselstrom (AC) und dem Typ-2-Stecker des Testwagens sind maximal 22 kW Ladeleistung drin, wobei die in der Praxis so gut wie nie erreicht werden. Das Antriebskonzept ist also eher darauf ausgelegt, mit dem mitgelieferten Netzteil und über längere Zeit an der Steckdose zu hängen – zum Beispiel nachts oder während der Arbeit. Kurze Tankstops lohnen sich nur, um frisches Benzin zu bunkern. Dabei darf man nicht vergessen, dass Autos ohnehin die meiste Zeit parken – man braucht nur einen Privatparkplatz mit Steckdose, und da liegt für viele Städter die Crux.

Aber der Panama kann ja noch mehr. Das Interieur richtet der Hersteller schick mit matt-weißen Möbeln ein. Aus der gut gelungenen Dreier-Sitzbank ergibt sich ein komfortables Bett mit 189 mal 114 Zentimetern Liegefläche. Die 39 Zentimeter tiefe Möbelzeile beherbergt einen Zweiflammkocher samt Edelstahlspüle. Die eingelassene Kühlbox mit 36 Litern Volumen sowie die Unterschränke bieten ausreichend Stauraum. Weitere Schränke für Kleidung und Wäsche schließen sich nach hinten an. Im Aufstelldach findet ein weiteres Bett (198 mal 116 Zentimeter) seinen Platz.

Die Serienausstattung des P10H ist guter Durchschnitt. Vom eingangs erwähnten Basismodell unterscheidet sie sich, vom Antriebsstrang einmal abgesehen, nicht. Fairerweise sollte man zwar mit dem großen Motor und der Automatik rechnen, doch auch dann könnte man noch einige Liter Diesel tanken, bis sich der Aufpreis für den Hybrid amortisiert. Er bleibt also ein Antrieb für Überzeugungskäufer, die auf die CO₂-Klasse achten.

TECHNISCHE DATEN PANAMA VAN PEAK 10H

Basis: Ford Tourneo Custom PHEV, (L x B x H) 504 x 215 x 206 cm

Ausbau: Möbel aus HPL und Sperrholz, 11 kg Gas, 50 l Frischwasser, LED-Licht

Grundpreis: 71.999 €

www.panama-van.de

Der LOEFt ...

Ein Hamburger, ein Schwabe und ein Bayer gemeinsam unterwegs – wenn's da LOEFt, dann läuft's.

Text und Fotos: Andreas Gülденfuß







Schön verarbeitet. Mit „ein Mann, ein Fahrzeug“ wird die Qualität und die Verantwortung erhöht. Kunden dürfen gerne vorbeikommen, wenn ihr Fahrzeug gebaut wird.



Um das „extreme“ Zusammentreffen der Kulturen noch spannender zu machen, trifft man sich auf rund 2.000 Metern Höhe mitten in den Dolomiten, etwas abseits richtig befestigter Straßen, mit Erlaubnis der Bergbauern, die gerade ihre Kühe auf die Alm bringen. Das passt ein bisschen und sorgt für zusätzlichen Nervenkitzel – denn die Rindviecher werden nicht wie bei Heidi auf die Alm getrieben, sondern mit dem Traktor im Anhänger chauffiert. Das Gute daran, der Flachländer, also der Hamburger, hätte vermutlich gezweifelt, dass der Bayer, also der MAN, mit seinen 6,80 Metern Länge da hochkommt. Aber wenn der Südtiroler mit seinem Steyr-Traktor und Anhänger das schafft, schafft es der 4x4 MAN TGE auch – nur der Schwabe weiß, dass die Steyrers besonders wendig und kippstabil sind.

Aber es LOEFt. Trotz ein bisschen Übergewicht, der MAN TGE 4.160 mit knapp 3,8 Tonnen Leergewicht, zwei Liter Vierzylinder Biturbodiesel mit 163 PS, 8-Gang-Wandlerautomatik und dem VW-4Motion-Antriebsstrang mit Haldex-Kupplung funktioniert. Einzig die vielen serienmäßigen Assistenzsysteme unterbrechen den Vor- oder Rückwärtsdrang teils abrupt, um Kollisionen mit nicht vorhandenen Hindernissen zu vermeiden.

Im Normalbetrieb wird der MAN kraftstoffsparend über die Vorderachse angetrieben, wird von den Radensoren Schlupf festgestellt, schaltet sich in Millise-

kunden die Hinterachse zu und das Drehmoment wird variabel verteilt. Das 4Motion-System ist uns ja bestens bekannt und gehört bei den VW T6.1 mit Direktschalt-Getriebe fast schon zum Standard. Eigentlich schade, wenn man an der Fahrtauglichkeit zweifeln muss, aber mit über 200 PS in der sechsten Generation und einem knackig zupackendem Siebengang-DSG ist Traktion stark vom Untergrund abhängig. Gefühlvoll mit Gas und Kupplung ist nicht, der Bi-Turbo macht Druck und das Getriebe greift zu – also besser Allradantrieb.

Der große MAN benimmt sich mit der japanischen achtstufigen Wandlerautomatik einwandfrei. Hier könnte man dem Camper wirklich zutrauen, auch auf losem Boden gefühlvoll loszufahren. Einzig bei unsrigen Test-Bedingungen mit steilen 180-Grad-Kehren auf Schotter würde der 6,84 Meter lange Wagen mit 4,49 Meter Radstand und knapp 17 Metern Wendekreis nur frontgetrieben ans Limit kommen. Dank der dezenten Höherlegung von 60 Millimetern an Vorder- und Hinterachse und komplett unter dem Fahrzeug verschwindender Alphadynamik-Tritstufe für einen bequemen Einstieg ins Fahrzeug hat es nur ein, zwei Mal am Differenzial gekratzt, bis unser Ziel erreicht war – entsprechende Schutzplatten für die Technik liegen bereit und sind bis zur Abenteuer-&-Allrad-Messe montiert. Nach der ersten Sonderprüfung, also der Auffahrt zum Bergrücken, gab es klassisch einen schnellen Kaffee. Da das zwei-



Die gemütliche Hecksitzgruppe wird schnell zum geräumigen Längsbett umgebaut. Natürlich mit Kaltschaum in verschiedenen Härten ohne störende Spalten.



Platz genug und für alle Fälle gerüstet. Herd, großes Spülbecken, magnetischer Messerblock und ein großer Kühlschrank für Vorräte. Die Leiter ins optionale Dachgeschoss ist perfekt aufgeräumt – da könnten sich andere ein Beispiel daran nehmen.

„ Durch die Höherlegung gelangst Du problemlos zu abgelegenen Angelspots. Der LOEF ist auch für Fliegenfischer gebaut.





Nicht Gasfrei: Wie genau der Kocher der Outdoor-Küche funktioniert, kann hier ab Seite 60 nachgelesen werden. Schon schick und praktisch.



Genug Energie für Autarkie. 460 Ampere reichen für ein verschwenderisches Wochenende am Strand. Dank vollständiger Überwachung durch CZONE-Geräte hat man die Kapazitäten stets im Griff.



flammige Induktions-Kochfeld mit der ganz klassischen Bialetti aus Aluminium eh nicht klarkommt, muss die Nespresso ran. Zweimal 230-Ah-Lithium-Batterien und der 3.000-Watt-Wechselrichter sorgen für genügend Leistungsreserven auch wenn Kühlschrank, Heizung, Herd und weitere Verbraucher gleichzeitig arbeiten. Abseits der Steckdose helfen bis zu drei 150-Wp-Solarmodule dabei, den Verbrauch wieder auszugleichen.

Auch wenn einem die Heck-Sitzgruppe anfangs ein bisschen ungewohnt vorkommt, es ist schon praktisch, so viel Platz zu haben, ohne was umbauen zu müssen. Wobei man zu zweit auch ganz ordentlich auf dem Aguti-Gestell mit Einzelsitzen thront und selbst an der Wand



Gasfrei: Das Träumchen vom Grillen am Bett wäre möglich, nach dem Einsatz das große grüne Holzkohle-Ei besser hinter dem Fahrzeug lagern, als geräuchert zu werden.

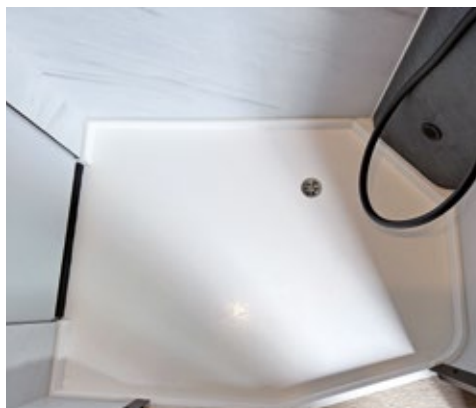
genügend Platz und eine Armauflage hat. Unterm Strich spart man sich, die Vordersitze zu drehen, muss dafür aber die Hecksitzgruppe zum Schlafen zum Bett umbauen – wenn man nicht Option B, das durchs Fahrzeug besteigbare Dachzelt, nutzt. Die Variante ist allerdings eher für den dritten und vierten Schlafplatz gedacht, kann aber auch zu zweit viel Spaß machen. Die Dachzelt-Variante ist eh eine Besonderheit, denn der LOEF ist ausgesprochen gut und aufwändig isoliert. Natürlich wissen wir: Was gegen Kälte hilft, hilft auch gegen Wärme, und im Sommer ist so ein luftiger Schlafplatz auf dem Dach ganz angenehm. Aber für die Norddeutschen ist der Winter in Skandinavien viel näher, und dafür wäre der 680er ganz gut geeignet. Frisch- und Abwasser sind natürlich beheizt, auch der Boden wird erwärmt und die Wände sind mit Schafwolle und Armaflex isoliert. Für angenehme Temperaturen im Winter sorgt Diesel, je nach System wird warme Luft ausgeblasen oder es gibt Konvektoren, die dank durchdachtem Möbelbau mit Hinterlüftung und guter Zirkulation für angenehmes Klima sorgen. Der Möbelbau ist eh ein Thema, vermutlich ist er aerodynamisch, um die Luftumwälzung zu



AhornCamp

Die Innovation des Jahres

Die neuen Ahorn Camp
Modelle auf dem neuen
Renault Master



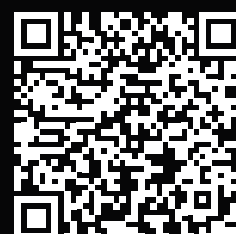
*Der eingebaute Duschkopf
verbessert die Stehhöhe,
eine Brause mit Schlauch
gibt es zusätzlich. Die Cles-
na fährt bei nichtgebrauch
aus der Nasszelle, das spart
Platz.*

**„ Nicht nur am Strand, auch in den
Bergen, genauer in den
Dolomiten, kann man die Freiheit und
das Abenteuer genießen –
vorausgesetzt, man kommt hin.**



Premiere beim
Caravan Salon
29.08.–07.09.2025

Halle 11 / Stand A27





Der Hamburger Sattler ist nicht nur für die Sitze der Fahrgäste verantwortlich, er bringt auch die Transportersitze für Fahrer und Beifahrer in Bestform.



Viel self-made by LOEF mit Anbaukomponenten by Yakima: Dachträger, Dachterrasse, Heckträger, Fahrradträger. Es gibt wenig, das nicht möglich ist – und das Gewicht spielt in der Klasse keine große Rolle mehr.



verbessern. Natürlich quatsch, aber die abgerundeten Ecken sehen schon gut aus. Der Aufwand dahinter, also das Verwenden von leichtem Alubalsa-Holz, Biegesperrholz, Echtholz-Furnier und Corian, ist schon ein Zeichen dafür, dass der Konstrukteur weiß, was er tut. Der Kunststein Corian ist in heimischen Küchen schon lange der Klassiker, wenn es um Arbeitsplatten geht. Im Camper reichen 12 Millimeter Stärke aus, und weil es so praktisch ist, wird die Duschwanne gleich mit aus dem Material gefertigt. Also keine Angst, wenn was runterfällt, die Arbeitsplatte oder der Boden halten das im Gegensatz zu den Wabenplatten mit dünner HPL-Decke oder Kunststoffeinsätzen auch aus. Außerdem haben die Oberschränke und Fächer ordentliche Rüttelkanten, es fällt also nicht alles heraus, wenn man mal schräg steht.

Der TGE ist nicht gerade der breiteste Kastenwagen, durch die Länge wurde der Platz aber gut genutzt, der Ausbau also eher verlängert als verbreitert. Die Nasszelle ist also überraschend geräumig – noch überraschender, wenn man kapiert hat, dass die Clesana-Verschleiß-Toilette auf Knopfdruck in der Wand, also unter

der Bank im Heck, verschwindet. Dann hat man nämlich einen richtigen Duschtempel mit in der Decke eingebauter Regenwalddusche und separater Handbrause. Das ist wohl der Grund, weshalb es optional zu den 92 Litern Frischwasser zusätzliche 140 Liter gibt.

Der LOEF ist also sicher kein spartanisches Expeditions mobil, sondern eher ein Abenteuerspielzeug. Echtholz-Furniere, Ledersitze vom Sattler, Eichenparkett und Design made in Hamburg. Der Kopf hinter der Entwicklung ist Christian Schröder, Inhaber und Geschäftsführer von LOEF. Seine Leidenschaft seit frühester Kindheit: Wildnis und Camping – aber wie so oft jetzt mit Frau und zwei Kindern. Der LOEF ist also im echten Leben angekommen und macht das Beste aus der Situation. Ein bisschen Vernunft, ein bisschen Spaß – so wie das Big Green Egg am Schwerlastauszug im Heck. Der 30 Kilogramm schwere Keramikgrill „als unverzichtbare Stilikone“ ist eher für Familiencamping am Strand als für Offroad-Touren im Balkan gedacht.

„Die exklusiven Camper aus Hamburg“, so nennt sich LOEF selbst. Auch wenn es sich die Schwaben und



Robuste Hamma-Felgen, 18 Zoll Loder All-Terrain-Bereifung, Kotflügelverbreiterung – Seilwinde und Snorkel waren für diesen Ausflug nicht vorgesehen, hätte es aber auf Wunsch gegeben.

Bayern kaum vorstellen können, an den Nord- und Ostseestränden oder gleich in Dänemark haben die Flachländer oft mehr Offroad-Einsatz als wir im Süden. Nicht so steil und nicht so eng, also auch kein Problem mit der Länge oder der Bodenfreiheit, und es gibt den LOEF ja auch noch als 740er.

Luxuriös ausgestattet und hochwertig verarbeitet. Handwerklich vom feinsten und durchdacht. Das Offroad-Utility-Vehicle ist gerade voll der Trend. Jeder Hersteller in jeder Klasse baut gerade Allrad-Camper-vans. Größtenteils werden die Ausbauten, die schon auf normal schlechten Asphaltstraßen klappern, einfach in ein vierradgetriebenes Chassis gesteckt, und plötzlich gibt es eine große Auswahl an solchen Fahrzeugen und schon beinahe einen Preiskampf.

Ab rund 60.000 Euro bekommt man einen Einstiegs-camper auf dem kleinen Ford Transit, die Fahrzeuge auf Sprinter gibt es ab 90.000 Euro. Der LOEF bietet und kostet etwas mehr: Die ersten fünf 2025er gibt es für knapp 200.000 Euro. Viel Geld, dafür schon voll ausgestattet. Auf jeden Fall anschauen.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: MANT TGE 4.160 4x4. Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum 1.968 cm³, Leistung 120 kW (163 PS) bei 3.600/min, max. Drehmoment 410 Nm bei 1.500/min. 8-Stufen-Wandlerautomatik, Allradantrieb. Euro VIe.

Maße und Massen: (L x B x H) 684 x 207 x 295 cm, Radstand: 449 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 3.720 kg, zulässige Gesamtmasse: bis 4.500 kg. Stehhöhe 193cm.

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit Hochdach, isolierte Alu-Rahmenfenster mit Doppelverglasung. Isolierung Dach 19 mm Armaflex, Wände Schafwolle und Armaflex. Boden 53 mm Glasfaserplatte mit Isolierung.

Optional Aufstieg mit Durchgang zum Yakima-Dachzelt mit Hartschale.

Bett: Heck-Längsbett 196 x 160 cm.

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 90 l innenliegend/84 l außen isoliert. Diesel 75 l, AdBlue 18 l.

Serienausstattung: 90-l-Kompressorkühlschrank mit Gefrierfach, Kompaktbad mit Clesana-Verschleiß-Toilette, Zweizonen-Induktionskochfeld.

Sonderausstattung: Heckträger, Dachträger, Grill auf Heckauszug, Hängematte und Dachterrasse, Höherlegung, Folierung, Luftfederung, Zusatzscheinwerfer, Trittstufe, Dachzelt.

Grundpreis: ab 198.000 €

www.loef-hamburg.de



EINER FÜRS LEBEN

Kreuz und quer durch Europa und insgesamt über 30.000 Kilometer in weniger als einem Jahr – andere Dauertester waren längst nicht so beliebt.

Von Daniel Schlicke



Nicht wenige Testkilometer wurden im Anhängerbetrieb abgespult. Der Yucon zeigte sich unbeeindruckt, selbst beim Verbrauch.

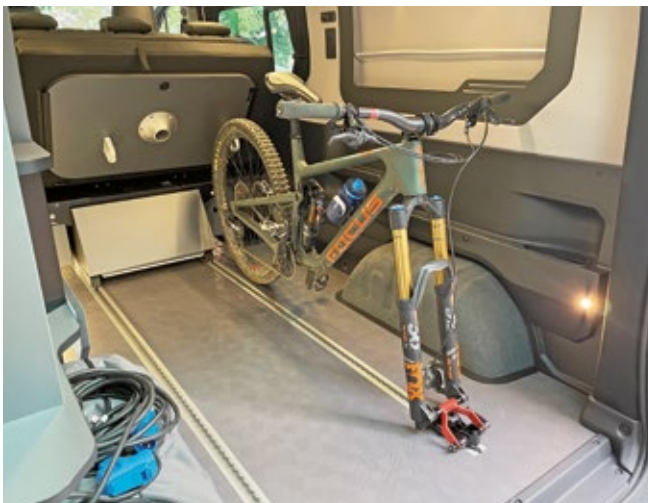
Warum nicht gleich ein Kastenwagen? Das war die Frage, die wir uns stellten, als der Yucon 55 SB im vergangenen Sommer zum Dauertest antrat. Schließlich misst der Campingbus mit langem Radstand stolze 5,48 Meter, muss sich weniger mit der California-Klasse messen als mit ausgebauten Kastenwagen – und die bieten in aller Regel permanente Stehhöhe und die Annehmlichkeiten eines Badezimmers.

Dass der Yucon ganz eigene Vorzüge bietet – und dass die Parkplatzsuche gar nicht so viel aufwendiger ist –, war jedoch schnell klar. Die Langversion (plus 40 Zentimeter) des typischen Campingbus-Grundrisses bietet hier und da ganz einfach ein paar entscheidende Zentimeter mehr. Und das Fahrverhalten des Renault Trafic ist immer noch näher am Pkw als das eines Kastenwagens.

Obwohl zur Wahrheit auch gehört, dass die Bedienkräfte der Lenkung recht hoch sind und dass das Fahrwerk teilweise bemängelt wurde. Schlechte Wegstrecken mit Querrillen ließen gerade die Vorderachse vernehmlich arbeiten, um nicht zu sagen, trampeln. Der Eindruck festigte sich nach den ersten Tausend Kilometern noch, als die Drehkonsolen zu knarzen begannen, was auch durch Kriechöl und Fett nicht gänzlich abgestellt werden konnte. Die Fehlermeldung der Reifendruckkontrolle hingegen war einem defekten Sensor geschuldet – ein Garantiefall und schnell behoben.

Der Motor und das optionale Sechsgang-Automatikgetriebe ließen sich hingegen auch unter Last nicht aus der Ruhe bringen. Wie immer bei unseren Dauertestern war auch der Yucon häufig als Zugfahrzeug bei „den Antriebslosen“ (die Kollegen, die sich dem Wohnwagen widmen) im Einsatz, und auch die waren reichlich zufrieden: Der lange Radstand hält selbst unbeladene Caravans mit wenig Stützlast – was Gespanne schnell instabil macht – ruhig in der Spur. Auch der Verbrauch geht in Ordnung: 7,8 Liter sind's solo über den gesamten Testzeitraum, 8,2 Liter nahm sich der 55 SB im Gespannbetrieb.

Wo wir das Fahrwerk gerade bemängelt haben, muss man umso deutlicher sagen: Die Einrichtung nimmt das ab-



Kaum ein Campingbus, der ähnlich viel Wohnraum bietet. Alternativ haben wir den langen Radstand gerne für den diebstahlsicheren Fahrradtransport genutzt – eine feine Sache!



solot lautlos hin. Kein Klappern, Knarzen oder Quietschen kommt von hinten, auch nicht nach 30.000 Kilometern. Ob es an den robusten Möbelbauplatten aus HPL (Vollmaterial, nicht nur Furnier) liegt, die Yucon verwendet? Es funktioniert jedenfalls. Zu bemängeln gibt es am Ende lediglich einen Umleimer, der sich ablöst, sowie eine scharfe Kante im Bereich der unteren Liegefläche, die uns von Anfang an gestört hat.

Stichwort Betten: Es läge in der Natur der Dinge, dass sich der Campingbus (mit Klappbetten), verglichen mit einem Kastenwagen (mit Festbetten) etwas

schwertut. Nicht so der Yucon: Die eigens entwickelte Klappsitzbank bietet eine Liegefläche ohne nervige Konturen, und das Bett im Aufstelldach ist dank Topper (250 Euro) sogar noch bequemer. Dieses Extra sollte man sich unbedingt gönnen, auch weil der Topper keinen Stauraum frisst, sondern im geschlossenen Dach unterkommt – was nur den wenigsten Campervans bis zwei Meter Gesamthöhe gelingt. Die Bettenmaße sind zwar nicht riesig (Bank: 192 mal 118 cm, Dach: 188 mal 120 cm), aber absolut ausreichend. So bleibt selbst bis zu den gedrehten Fahrerhaussitzen mehr als ein Meter Wohnraum,

auch wenn sich die Klappbank für drei Personen in der Schlafposition befindet.

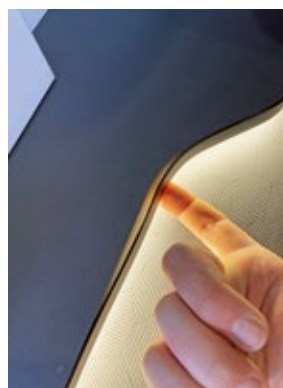
Die Küchenausstattung hat sich ebenfalls bewährt. Alles funktioniert wie am ersten Tag, und während man in anderen Campingbussen den einfachen Weg zum Restaurant wählt oder maximal einen One-Pot kocht, kann man dank mehrerer Vorratsschränke und dem großem Zweiflammkocher aus dem Vollen schöpfen.

Auch der Wasservorrat (60 Liter) liegt weit über dem Durchschnitt dieser Fahrzeugklasse. So kann die Außendusche ordentlich genutzt werden. Eine mobile Toilette war ebenfalls an Bord (150 Euro), und so haben wir das eingangs erwähnte Kastenwagen-Bad nie vermisst – obwohl wir fast immer zu faul waren, das Heckzelt (650 Euro) aufzubauen, um uns mehr Privatsphäre zu schaffen.

Mit einem Grundpreis von 55.500 Euro ist der Yucon 55 SB inzwischen sogar etwas günstiger zu haben. Der fast ideal ausgestattete Testwagen bringt es auf angemessene 72.000 Euro. Er ist großzügig, zugleich kompakt genug und dazu gut verarbeitet – eben einer fürs Leben oder zumindest für jede Lebenslange.

www.yucon.de

Neben dem Stauraumangebot sind es die beiden bequemen Betten, mit denen der Yucon immer wieder überzeugen konnte.



Dass sich nach einem Jahr ein Umleimer löst, ist ärgerlich, aber verkraftbar. Wäre der Yucon unserer, würden wir die scharfe Kante im Bereich der Betten einfach abrunden.

Cars and Stripes

Wie der Bulli zu seinen Streifen kam.

Von Bernd Bohle

Fotografien und Illustrationen der automobilen Welt der 1970er-Jahre faszinieren auf die vielfältigste Art und Weise. Bleibt die Anziehungskraft der jeweiligen Oldie-Modelle einmal außen vor, so ist es vor allem die Farbvielfalt der Autos jener Tage, die den Betrachter an solche Bilder bindet. Schaut man genauer hin, ging es auf den Blechen sogar noch bunter und auch verspielter zu. Die Rede ist von Dekor-Streifen, die sich aus ihren funktionalen Ursprüngen zu einem Must-have für Customizing-Fans der wilden Siebziger entwickelt – auch auf dem VW Bus.

Schon durch das detailreiche Pinstriping bei der Individualisierung von Hot Rods und Custom Cars in den USA der 50er- und 60er-Jahre bediente man sich Dekorationsflächen, die bei den späteren Muscle Cars ebenfalls genutzt, aber mit weitaus einfacheren Formen aus dem Rennsport kommend versehen wurden. „Racing-Stripes“, jene längs über das Fahrzeug laufende, sich farblich vom Grundlack abhebenden Flächen, erschienen 1951 zum ersten Mal auf einem Rennwagen und wurden schon alsbald zur optischen Unterscheidung der

Wettbewerber von vielen Rennställen eingesetzt. Die US-Automobilindustrie fing das Phänomen auf und bestückte einige PS-starke Modelle vom Band mit diesem „Accessoire“. Ein genialer Schachzug, mit dem sich nicht nur die Jugend identifizieren konnte – ganz nach dem Motto: Win on sunday, sell on monday. Zudem hatte sich so eine Schnittstelle zwischen Kunst und Technik in der Automobilkultur aufgetan.

Als 1973 die Ölkrise sowie verschärfte Sicherheits- und Abgasbestimmungen die Ära der Muscle Cars beenden sollte, der Van das Vakuum füllen. Das Auto mit Platz kam gut an, denn es bot Raum für das Surfbrett, war Wohn- wie auch Schlafzimmer und natürlich ein hervorragendes Customizing-Objekt. Schnell entwickelten sich kleine Manufakturen, die beim Ausbau Hilfestellung leisteten, insbesondere wenn es darum ging, einen sogenannten „Boogie Van“ zu kreieren. Stärkerer Motor, breite Räder, Bullaugen, Zottelteppiche, Deckenspiegel, Holzpaneele, Kapitänssessel, Soundsysteme und sogar Wasserbetten waren nur einige beliebte Optionen. Vor allem aber mussten es auf dem Außenblech





Retro-Streifen wie hier sind eine Huldigung an die Dealer-Stripes auf den in den USA verkauften Bullis. Customizing aus dem Katalog – damals wie heute.



Zur Zeit der streifenüberzogenen Boogie Vans in den USA der 70er kam auch der T2 kaum an der auffälligen Deko vorbei.



Die meisten Designs erinnern an die verspielte Ästhetik der „Supergraphics“ einiger US-Vans, reichen jedoch nicht an sie heran.



Streifen sein – viele Streifen. Entweder lackiert oder mehrheitlich doch eher geklebt, fanden sich in den nun rein dekorativen Elementen die typischen Farben der 70er-Jahre wieder. Lebendige Töne wie Gelb, Pink, Lila und Rot, aber hauptsächlich erdige, natürliche Töne wie Braun, Orange und Grün, die für Komfort, Gemütlichkeit sowie Sicherheit stehen, waren auf der Palette des Jahrzehnts vertreten.

Die Hersteller dieser Fahrzeuggattung wollten am aktuellen Trend mitverdienen und servierten dem Markt Sondereditionen wie den Ford „Cruising Van“, Chevy „Van Sport“ oder Dodge „StreetVan“. Der Käufer konnte aus einer Reihe von Customizing-Optionen bzw. -Kits, darunter auch jede Menge Streifen-Designs, wählen und erhielt ohne viel Aufwand den individuellen Touch für sein Fahrzeug. Oft zu sehen waren „Sunset-Stripes“, eine Abfolge von mehreren Streifen übereinander, dessen Farben von Gelb über Orange bis hin zu Rot reichten und so an einen kalifornischen Sonnenuntergang erinnerten. Ein bunter Trend auf dem US-Markt mitten im

Van-Wahn, an dem auch Volkswagen nicht vorbeikam. Einige VW-Händler pimpten die Busse eigenmächtig mit den farbigen Zierstreifen, handelten aber meistens auf Wunsch der Kunden, die sich diese „Dealer-Stripes“ vor Auslieferung des Wagens aus einem Katalog aussuchen konnten. Darunter Einzel- und Mehrfachstreifen, die geradlinig oder im Richtungswechsel verliefen – bei der gebotenen Variationsvielfalt wurde nahezu jeder Käufer fündig.

Ab Werk ging das mit den Streifen in wenigen Fällen beim Bulli dieser Epoche, dem T2, auch. 1973 war es der Bus „Wild Westener“, der mit einem blauen Zierstreifen inmitten seiner Grüntöne auf den nordamerikanischen Markt kam. In einer Stückzahl von lediglich 450 Fahrzeugen hergestellt, symbolisierten seine Farben das Logo der 1974 in Spokane stattfindenden Weltausstellung. Ab 1978 rollte das Modell „Champagne“ über die Highways, welches nur ganze vier Monate lang produziert wurde – auch mit Westfalia-Ausbau. Der komplett in Brauntönen gehaltene Transporter mit seinen fast ringum laufenden Streifen sollte Eleganz vermitteln und so die rückläufigen Verkaufszahlen ankurbeln. Der „Landmark Van“, ebenfalls von 1978, zielte in Zeiten der Benzinknappheit auf die Boogie-Fans mit ihren sonst eher durstigen Maschinen ab. In einer „Limited Edition“ von 300 Stück bekam man eine entsprechend üppige Ausstattung inklusive Zottelteppich, Gardinen, Bar, Ses- ➤



Natürliche Patina, wie man sie bei den meisten ge- klebten Dealer- Stripes im Lauf der Jahre entdecken kann, erzählt von einer erlebnisrei- chen Geschichte des Fahrzeugs.



sel und Schlafsofa. Besonders auffällig war das flächige, grafische Konstrukt an den Außenseiten, das wie die Innenausstattung auch in Blau- oder Brauntönen erhalt- lich war. Es wies wie viele andere Streifen-Verzierungen der Vans jener Tage auch Parallelen zu den sogenannten „Supergraphics“ auf. So wurden übergroße, grafische Elemente voll geschwungener Kurven und geometri- scher Formen genannt, die auf architektonische Ober- flächen gemalt wurden. Doch trotz all dieser Extrava- ganz schmäleren der Preis von über 10.000 Dollar und die im Gegensatz zu amerikanischen Vans eher geringe Motorleistung den Erfolg des Projekts. Ungewöhnliche Fakten, die solche Sondereditionen mit ihren „Dekor-



Stimmiges Gesamt- konzept in einem typischen Farben- spiel der 70er-Jahre – funktioniert auch im „Rat Look“! Oben: perfekt res- taurierter T2 Cham- pagne mit Westfalia Berlin-Ausbau.



Die Streifen wirken schick bis sportlich: Selbst ein normal- hoher Fensterbus wirkt „gesteift“ um einiges dynamischer. Das handbemalte Exemplar links sogar noch deutlich mehr.



Fotos: Bernd Bohle, Klassiker Garage West



Sunset-Stripes:
Stilisierung eines kalifornischen Sonnenuntergangs, Freiheit pur, hier auf einem T2a mit Westfalia-Ausbau. Der T3 Vanagon erhielt seine Streifen auf Wunsch des Erstbesitzers 1982 noch beim Händler.



Streifen“ Jahrzehnte später zu echten, auf dem Oldtimermarkt heiß begehrten Legenden werden ließen.

Das Customizing mit den „Dealer-Stripes“ führte sich noch bis in die 80er-Jahre fort. Nicht wenige Vanagons, wie der T3 auf dem amerikanischen Markt betitelt wurde, erhielten diese Spezialbehandlung. Vielleicht ploppt bei dem ein oder anderen an dieser Stelle der Vanagon aus der Fernsehserie „Magnum P.I.“ zu Beginn der 80er-Jahre auf. Obwohl es die CI eines Touristikunternehmens war, war der orange-gelb-braune Streifenlook ein perfektes Beispiel dafür, was Farb- und Formgebung des damaligen Van-Styles betraf. In Deutschland hielt die Firma Kamei entsprechende „Multicolor Decor Sets“ parat, auf deren Verpackung sogar ein T3 mit diesem Schmuck zu sehen war. Spätere Versionen der dritten Transporter-Generation, wie beispielsweise der Joker, Atlantic oder California, wiesen dann ab Werk eine Streifenverzierung auf, die vom Stil her aber nicht mehr mit den Versionen aus den 70er- bzw. frühen 80er-Jahren vergleichbar war. Schön, dass man auf Treffen wieder vermehrt Bullis ausmachen kann, die sich, wenn auch oft nur mit „Retro-Stripes“ aus entsprechenden Online-Shops, von der Masse abheben. Darunter bekannte Arrangements wie die des Teams von „Martini Racing“ oder welche, die an den Rennkäfer „Herbie“ alias „The Love Bug“ erinnern.

So wie der Bulli selbst tragen die Dekor-Streifen den Charme der alten Zeit mit sich. Sie sind lackierte oder geklebte Kunstwerke und nostalgische Zeugen einer Zeit, in der sich die Menschen noch an den Farbakzenten ihres Autos erfreuen konnten. In der automobilen Eintönigkeit der heutigen Zeit kaum mehr denkbar. Nur zu gut, dass die bunten Oldies da draußen noch immer „Streife“ fahren und der Welt ein wenig mehr multikolorierten Anstrich verpassen. Denn wie heißt es doch so schön? „Wenn du lebst wie eine graue Maus, ist am Ende alles für die Katz!“



KRAFTVOLL

ES WIRKT.

MATERIALSCHONEND

ERGIEBIG

SAUBER




Der Universal- & Kunststoff-Reiniger von BALLISTOL für alle Oberflächen. Hohe Schmutzlösekraft entfernt effektiv Verschmutzungen, Ruß, Fett, Öl, Nikotin, Insektenreste uvm.

BALLISTOL – Die Marke für Mensch. Tier. Technik.

ANGEBOT DES MONATS:



Modell 2024

Listenpreis: 96.760,- €*

Sonderpreis: 76.760,- €*

Hobby Maxia Van 680 DT

VW Crafter 2,0 l; 130 kW / 177 PS; Automatikgetriebe;
Anbaumarkise; Anhängerkupplung abnehmbar;
Außensteckdose; Radträger 2x; Auflastung 3,88 t (3.252 kg)

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

NUTZEN SIE UNSERE FINANZIERUNGSANGEBOTE!

SÜDSEE CARAVANS
THE SPIRIT OF FREEDOM

Südsee-Caravans
Am Hanfberg 2
29649 Wietendorf
Tel. +49 (0)5191 967 80 - 0
info@suedsee-caravans.de
www.suedsee-caravans.de

SCAN MICH!
Mehr Informationen zu Südsee-Caravans!



KNAUS

FENDT

TARBERT

Hobby

WENIGER

maxima

campago



KOMPANJA
Campingbusse

DEIN KOMPANJA
DEIN RÜCKZUGSORT



Zufriedenheit kann man kaufen...



Markisenvorzelt



Perfekter Anschluss!

www.isabella.net



Ford-Schritt

Die Branche sucht nach Alternativen zum VW T6.1. Was wäre naheliegender als der direkte Nachfolger? Als Ford Transit oder Tourneo Custom ist er schon länger lieferbar.

Bürstner



Achtung: Im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung stellt Bürstner seinen Campingbus auf Ford ein. Noch in diesem Kalenderjahr wird der Copa – egal ob als C 500 oder C 530 – letztmalig produziert. Noch kann das Fahrzeug jedoch frei konfiguriert werden. Beim C 500 handelt es sich um einen klassentypischen Grundriss mit fahrerseitiger Möbelzeile, Klappbank und Aufstelldach. Basis ist der Tourneo Custom mit kurzem Radstand, er kostet mindestens 55.390 Euro. Beim C 530 ab 65.490 Euro nutzt Bürstner die Basis mit langem Radstand, um zusätzlich einen Sanitärbereich unterzubringen. Allrad samt Pflichtoptionen kommen jeweils auf 7.260 Euro. Alternativ bietet Bürstner ein 7.190 Euro teures Sport-Paket, das für eine dynamischere Optik sorgt. www.buerstner.com



Multicamper



Wer viel auf Social Media unterwegs ist, der könnte den neuesten Wurf von Multicamper bereits entdeckt haben. Das Team um Joe Neureuther war kürzlich auf Sardinien unterwegs, um die neue Basis – der kurze Transit Custom mit 170-PS-Motor, Achtgang-Wandlerschaltung und Allradantrieb – im harten Gelände zu testen. Das Ganze ging augenscheinlich so gut, dass man gleich ein paar spannende Videos posten musste. Beim Möbelbau und der patentierten Schlafsitzbank genügen Detailverbesserungen, um sie an die neue Basis anzupassen. Ein neuer Heckträger, Schweller- und Unterfahrschutz gehören ebenfalls zum Repertoire des Herstellers aus Edingen-Neckarhausen bei Mannheim – mit richtig viel Ausstattung ab 89.990 Euro. www.multicamper.com



Flowcamper

Flowcamper aus Hagen in Nordrhein-Westfalen stellt seine Frida auf den Tourneo Custom mit beidseitiger Schiebetür, überarbeitet den Küchenblock und nennt das Facelift Frida Nova. Der Kocher lässt sich nun auch auf der Rückseite des Möbels abstellen und außerdem ein Faltwaschbecken sowie die Ausziehbrause arretieren. Das Ganze funktioniert alternativ auch auf einem Heckauszug



unter der Kofferraumklappe oder auf dem Tisch, der an der beifahrerseitigen B-Säule angebracht werden kann – eben dort, wo die Aussicht gerade am schönsten ist. Die eigentliche Küche im Fahrzeug verfügt noch über eine Kompressor-Kühlbox, eine starre Spüle und zweimal 12 Liter Frisch- und Abwasser. Auch für eine mobile Toilette bleibt Platz. Flowcamper setzt auf eine fest verbaute Dreierbank, die über

die gesamte Innenbreite reicht. Aus ihr entsteht das Bett – 200 mal 160 Zentimeter gibt der Hersteller für die Liegefläche an. Das Aufstelldach gibt es bei Flowcamper immer gegen Aufpreis. Ansonsten bleibt es beim für Flowcamper typischen, heimeligen Hütten-Stil mit viel Naturholz – ab 70.900 Euro in der gehobenen Titanium-Ausstattung, ab 82.900 inklusive Allrad. Weitere bekannte Flowcamper-Grundrisse auf Ford folgen. www.flowcamper.de

SpaceCamper

Die Darmstädter Campingbus-Schmiede sieht im Ford Custom nicht etwa einen notwendigen Kompromiss, sondern die perfekte Ergänzung des Modellportfolios: Die neue Basis bietet in jeder Achse ganz einfach ein paar entscheidende Zentimeter mehr. Das passt zum SpaceCamper-Anspruch, einen Campingbus als Transporter, Büro, Alltagskutsche oder Fernreisemobil nutzen zu können. Bezüglich des Ausbaus bleibt es beim Ansatz „Schweizer Taschenmesser“: Hier klappt eine Blende zum Tischchen, dort ein Zweiflamm-Gaskocher heraus. Gekocht werden kann also wunderbar auch im Freien. Die Schwenkküche kann aber auch



ausgebaut werden, etwa für größere Transportaufgaben. Auch im Heck wird der Wohnraum bis unter die Kofferraumklappe erweitert. Das typische, federleichte und sehr bequeme SpaceCamper-Bett kommt im Ford auf satte 150 Zentimeter Breite. Die Bank ist weiterhin fest verbaut und nicht verschiebbar. Eine zweite Liegefläche bietet das Aufstell-

dach. Der Basispreis: 84.644 Euro auf Tourneo Custom in der Titanium-Version. Für Allrad und 170-PS-Motor kommen weitere 7.341 Euro hinzu. Individualisierungen und Optimierungen wie eine Folierung, eine Höherlegung und AT-Reifen (siehe Foto) sind hier ebenfalls möglich.

www.spacecamper.de



Salty Blue

Auch Salty Blue aus Bargteheide bei Hamburg hat seinen Ausbau an den 5,05 Meter langen Ford adaptiert. Dabei bietet der Hersteller die Basis in allen Varianten an – vom Diesel mit Frontantrieb oder Allrad über den PEHV-Hybrid bis hin zum reinen Elektro-Van. Auch bei der übrigen Ausstattung des Basis-



fahrzeugs steht die gesamte Optionsliste zur Wahl. Jedes Basisfahrzeug erhält eine ordentliche Dämmung und ein Reimo-Aufstelldach mit Komfort-Unterfederung. Bettenmaße: 200 mal 120 Zentimeter. Auch die bewährte, verschiebbare Klappsitzbank kommt von Reimo. Sie bietet drei gurtgesicherte Sitzplätze und ähnliche Bettenmaße.

Beim Stoff und Filz der Verkleidungsteile sowie dem Möbeldekor kann der Kunde dann wieder wählen. Der Grundriss ist klassisch, jedoch wurde die fahrerseitige Möbelzeile aus eigener CNC-Produktion um Dachstauschränke ergänzt. Auch für eine Trenntoilette ist ein Fach vorgesehen. Der Preis für das praxistauglich ausgestattete Fotofahrzeug: 75.900 Euro. Zur Philosophie der Marke gehören genau solche vorkonfigurierten Lagerfahrzeuge, mit denen Kunden direkt losfahren können.

www.salty-blue.com



AMF

Das Familienunternehmen aus Apen in Niedersachsen startete 1958 mit Landmaschinen, es folgten Förderanlagen, rollstuhlgerechte Fahrzeugumrüstungen und 2022 schließlich auch Campervans. Besonders beim Thema Crash-Sicherheit profitieren



laut Hersteller auch die Kunden der Camping-Sparte: AMF-Bruns sei der einzige Anbieter mit TÜV-zertifizierten Van-Ausbau.

Der Smarttourer auf 5,05 Meter langem Ford Tourneo Custom kommt mit einem eigens entwickeltem Schienenboden, der wie alle übrigen Komponenten Crashtest-geprüft wird. Und natürlich sorgt der isolierte Schienenboden für viel Flexibilität: Ab Werk ist eine verschiebbare Dreier-Klappbank verbaut, für den Alltag kann das Fahrzeug außerdem als Siebensitzer konfiguriert werden. Eine zusätzliche Liegefläche wird durch ein Aufstelldach von SCA realisiert. Das Küchenmöbel kommt mit Kocher-Spüle-Kombination und 42-Liter-Kompresorkühlschrank. Frisch- und Abwassertank fassen je 12 Liter, der deckenhohe Schrank dahinter bietet viel Stauraum – wer mehr wünscht, bestellt seinen Smarttourer mit langem Radstand. Die Preise: ab 59.000 Euro.

www.amf-bruns-freizeitmobile.de

Werz



Auch bei Werz Wohnmobile aus dem Schwäbischen Upfingen bei Stuttgart folgt auf den VW T6.1 ein Ford Custom, allerdings ein Transit und kein Tourneo: Statt der verglasten Pkw-Version wählt Werz einen geschlossenen Transporter und stattet diesen mit echten Campingfenstern aus. Auch eine fest verbaute Schlafbank fehlt nicht – hier liegt der Fokus auf dem Wohnkomfort, weniger auf dem Alltagsnutzen.



Neu ist nicht aber nicht nur die Basis. Auch die Möbelzeile wurde umkonzipiert. Der Clou: Zweiflammkocher und Spüle sind auf robusten Auszügen montiert und werden bei Bedarf aus dem Möbel gezogen. Die Abdeckung steht dann als Abstellfläche zur Verfügung. Das schwenkbare Tischbein kann an der B- oder C-Säule arretiert, der Gasherd zum draußen Kochen auch entnommen werden.



Dank schlankem Möbel bleibt Platz für ein 140 Zentimeter breites Bett, das aus der Klappbank mit zwei Gurtplätzen entsteht. Das Aufstelldach von SCA bietet zwei weitere Schlafplätze auf Tellerfedern. Der Grundpreis liegt bei 82.980 Euro, Allrad und entsprechende Optimierungen, individuelle Furniere oder sonstige Kundenwünsche sind kein Problem.

www.werz-wohnmobile.de

Reimo



Neue Basis, neues Design: Passend für den neuen Ford Tourneo Custom hat Reimo den erprobten TrioStyle angepasst und aufgehübscht. Das EasyFit-Schlafdach bietet laut Hersteller nun 200 mal 123 Zentimeter Liegefläche mit Tellerfeder-Lattenrost, einer OpenSky-Funktion und neuen LED-Leuchtleisten. Der neue EasyLock-Dachverschluss erleichtert das Öffnen und Verschließen. Die bewährte Reimo-Vario-Bank kommt auf nun 195 mal 125 Zentimeter Liegefläche. Es bleibt bei drei Dreipunktgurten, dem Verschiebe-Mechanismus und der großen Schublade.

Ganz neu ist die Optik, weg von Apfel oder Hochglanz-Weiß hin zu Anthrazit und Wildeiche. Das macht richtig was her. Anders als der Prototyp mit Induktionskochfeld gibt es im Serienfahrzeug eine Kocher-Spüle-Kombination mit zwei Gasflammen. Ein 100-Ah-Lithium-Akku ist Serie, eine Standheizung optional erhältlich. Die Preise beginnen bei 74.990 Euro für den TrioStyle in der eher einfachen Tourneo-Ausstattungsline Trend mit 136 PS.

www.reimo.com



Ford

Für den Nugget ist die Ford-Basis nicht neu. Das Besondere ist seit jeher der Grundriss mit L-Küche im Heck, die den Wohnraum zusammen mit einer Dreierbank in zwei Bereiche aufteilt. Daraus ergibt sich ein weiterer Vorteil: zwei große, bequeme Betten. 205 mal 125 Zentimeter gibt der



Hersteller für das Aufstelldach an, 190 mal 120 Zentimeter für die Schlafsitzbank. Erfunden wurde der Grundriss in ähnlicher Form von Westfalia, wo der Nugget noch immer gebaut wird. Den Vertrieb übernimmt Ford heute selbst – auch in einer L2-Version (5,45 Meter), die Kunden mit fest verbauter Thetford-Kassettentoilette oder einem großen Kleiderschrank konfigurieren können. Auch eine fahrerseitige Schiebetür und sogar einen Boiler für die Außendusche gibt es gegen Aufpreis. Ansonsten profitiert man beim Werkscamper noch ein wenig vom automotiven Fertigungsstandard: Nur hier gibt es praktische, in die Verkleidung integrierte Verdunkelungsrollos und außerdem einige Konnektivitätsfeatures. Los geht's ab 75.506 Euro für den Nugget L1 mit Frontantrieb.

www.ford.de



■ Vanestro



Mit dem Pacific verspricht die noch relativ junge Marke mit Sitz in Berlin und Fertigung in Polen ein alltags-taugliches Fahrzeug, mit dem auch längere Reisen kein Problem sein sollen. Dafür wurde der Möbelbau flexibel gestaltet: Einige Module können ausgebaut, die Zweierbank um weitere Einzelsitze ergänzt werden. Das geschieht über den werksseitigen Schienenboden des Tourneo Custom. Auch die zweite Schiebetür ist serienmäßig verbaut. Die Küche bietet einen Kompressorkühlschrank im Toploader-Format und eine Kocher-Spüle-Kombination. Damit die Küche auch im Freien, freistehend vor dem Fahrzeug verwendet werden kann, sind Frisch- und Abwassertank sowie der Gasvorrat ebenfalls im Küchenblock untergebracht. Das Aufstelldach stammt von Polimer, die Liegefläche misst 206 mal 113 Zentimeter. Es baut etwas weniger hoch als die Dächer der anderen Zulieferer, wobei die magische Zwei-Meter-Marke dennoch überschritten wird. Der Basispreis mit Frontantrieb: 65.008 Euro. www.vanestro.com



■ Westfalia

Selbst der Club Joker – der Campingbus-Klassiker schlechthin – baut seit diesem Modelljahr auf Ford Tourneo Custom. Allerdings erhält er den Namenszusatz „Urban“, denn der Ausbau ist deutlich weniger camping-orientiert. Eine zweite Schiebetür ab Werk und passend dazu ein gekürzter Küchenblock, das macht sich besonders im Alltag gut. Auch so die beiden verschiebbaren Einzelsitze von Aguti. Ein klappbares Bettmodul und ein freistehender, ebenfalls herausnehmbarer Tisch vervollständigen das Mobiliar. Und natürlich hat der Traditionshersteller aus Rheda-Wiedenbrück auch ein Aufstelldach für den Ford entwickelt: 200 mal 127 Zentimeter misst das bequeme Bett auf Kunststoff-Tellerfedern. Westfalia bietet den Club Joker Urban in der Basisversion „Classic“ ab 66.700 Euro an. Den Allradantrieb inklusive 170-PS-Motor und einiger Mehrausstattung gibt es in der Variante „Premium“ ab 79.990 Euro. Zudem umfasst das Modellprogramm noch den Kelsey mit langem Radstand, Längsküche und Sanitärbereich sowie ganz neu den Kipling – mit kurzem Radstand, Karosserieverbreiterungen und Querbett im Heck.

www.westfalia-mobil.com



■ Vanexxt

Bei Vanexxt steht die Flexibilität im Vordergrund – der besonders wandlungsfähige Campingbus soll sich optimal an verschiedenste Lebenssituationen anpassen. Dafür wurde ein modulares System entwickelt: Neben einem Grundausbau mit beispielsweise einer Standheizung, drehbaren Vordersitzen und einem Aufstelldach lassen sich Module wie Sitzbänke, Einzelsitze, Staufächer oder Küchenmöbel innerhalb weniger Minuten ein- oder ausbauen – die zweiteilige Küche sogar in beide Richtungen: Kühlschrank, Kocher und Spüle lassen sich so auch von draußen bedienen. Los geht's ab 48.148 Euro, dank klappbarem Induktionskocher im Koffer-



raum immer mit Womo-Zulassung. Aktuell arbeitet Vanexxt an Transportmodulen für verschiedenste Anwendungen, etwa für den sicheren Fahrradtransport im Fahrzeug. Außerdem wird auf der Abenteuer & Allrad 2025 ein ordentlich pisten-

optimierter 4x4-Camper vorgestellt, der in Zusammenarbeit mit Terranger, Streetec und Delta4x4 entstanden ist. Dieser kann beispielsweise mit drei unterschiedlichen Fahrwerken geordert werden.

www.vanexxt.de

Panama



Trotz Großserienfertigung bietet Panama – der Campingbus-Spezialist aus dem französischen Triga-no-Konzern – einige interessante Lösungen für den Tourneo Custom. So gibt es eine spezielle Variante mit Plug-in-Antrieb, deren kombinierte Motorleistung liegt bei 232 PS liegt. Die Batterie mit 11,8 kWh Kapazität soll eine rein elektrische Reichweite bis 52 Kilometer ermöglichen. Der Grundpreis von 71.999 Euro liegt 11.500 Euro über dem Diesel. Spannend ist auch die tiefgaragentaugliche Compact-Edition. Trotz Aufstell-dach misst sie unter zwei Meter Höhe, was sonst keinem Hersteller in dieser Übersicht gelingt.

Im Grundriss gleichen beide Modelle der Standardversion, die ab 60.499 Euro erhältlich ist. Ihr Grundriss ist klassisch und bewährt, mit Schrankzeile links. Außergewöhnlich ist das verwendete Material: Die Front, die Blenden und Klappen dagegen sind aus Schichtstoff-Platten, kurz HPL. Der Werkstoff ist vergleichsweise robust, ressourcenschonend und recyclebar.

www.panama-van.de



Summermobil

Nach und nach adaptiert Summermobil seine bewährten Grundrisse auf den Tourneo Custom. Erklärtes Ziel der Marke ist hochwertiges und zugleich bezahlbares Equipment für Camper. Den Erfolg verdankt Summermobil vor allem innovativen Eigen-entwicklungen, die in eigener Produktion ge-fertigt werden. Hohe Abnahmemengen – auch Mitbewerber beziehen einzelne Komponenten – ermöglichen wettbewerbsfähige Preise. Die fest verbaute Klappbank mit breiter Durchlade und das in Wagenfarbe lackierte Aufstelldach stammen weiterhin aus eigener Produktion, sind bereits homologiert und serienreif. Das Bett unten misst 187 mal 118 bis 122 Zentimeter, das Dachbett kommt auf 190 mal 110 Zentimeter – identisch wie beim vorherigen Modell auf VW T6.1. Dafür sind mehrere Stauräume etwas größer geworden, womit Summermobil einen etwas anderen Ansatz verfolgt als die Mitbewerber. Der Basispreis für einen Summermobil Edition mit fahrerseitiger Möbelzeile – auf unseren Fotos im Fahrzeug verbaut – beträgt faire 56.606 Euro.

www.summermobil.de



Terracamper

Das Konzept der Marke Terracamper ist kompromisslos auf Funktionalität und Robustheit für den Offroadeinsatz getrimmt. Egal welcher Grundriss (Terock oder Tecamp), der Allradantrieb ist Serie. Beim auffällig folierten Vorführer handelt es sich um einen Tecamp, der mit einer Höherlegung sowie einem Unterfahr- und Schwellerschutz von Seikel optimiert wurde. Im Vergleich zum VW T6.1 wachsen beide Liegeflächen in der Breite und auch das Volumen des Wassertanks. Sitze und Möbel werden im Schienensystem befestigt, was eine hohe Flexibilität und sogar einen Grundriss-Wechsel ermöglicht. Wie gehabt kommt die



Technik in den Seitenteilen unter. Charakteristisch: der robuste Möbelbau aus Aluprofil und Sandwich-platten, der in unterschiedlichen Farben konfiguriert werden kann. In der schlanken Küchenzeile kommen Kocher, Spüle und Kühlbox unter. Auch eine Trockentrenntoilette fehlt nicht – sie ist sogar pistentauglich.

Der Preis: ab 98.000 Euro. Eine praxistaugliche, wenn auch noch nicht Gelände-optimierte Ausstattung ist da bereits dabei. Das Hersteller-typische Xtreme-Open-Sky-Dach samt dicker Matratze und Dachluke befindet sich noch in der Konstruktion, folgt aber auch für den Ford.

www.terracamper.de

Fotos: Hersteller, Redaktion

Dreamer

Die Marke aus dem französischen Rapido-Konzern hat auch einen Campingbus im Programm. Er baut auf dem Tourneo Custom mit langem Radstand. Zu den Alleinstellungsmerkmalen zählen eine große Längsküche mit Kühlschrank auf Arbeitshöhe sowie die Sitzbank für zwei Personen, die sich elektrisch und mit zusätzlichen Polstern zur maximal 193 mal 124 Zentimeter großen Liegefläche streckt. Im Heck bleibt Platz für einen Sanitärbereich mit Duschwanne, Handbrause und Drehtoilette. Dafür ruft Dreamer mindestens 65.800 Euro auf. Einen kurzen Campingbus hatten die Franzosen viele Jahre ebenfalls im Programm. Für diesen wurde nun, mit dem Wechsel auf die überarbeitete Ford-Basis, eigens eine komplett neue Marke ins Leben gerufen: City by Dreamer. So möchte die Groupe Rapido mit seinen Vans auch bei Automobilhändlern Fuß fassen. Für den City Camp selbst



wurde das Rad indes nicht neu erfunden: Er gleicht dem Club Joker Urban von der Schwestermarke Westfalia, wobei sich die Ausstattungen ab Werk etwas unterscheiden. Must-haves und auch eine Standheizung sind aber auch hier immer dabei. Eine Besonderheit ist die flexibel einsetzbare, mobile Kühlbox, die Dreamer statt einem fest verbauten Kühlschrank wählt. Der Grundpreis: 61.700 Euro.

📄 www.dreamer-van.de, city.dreamer-van.fr



Karmann



Traditionshersteller Karmann bietet auf Tourneo Custom drei Campingbusse namens Duncan an. Der kompakte Duncan 500 verfügt über die typische Aufteilung mit fahrerseitiger Schrankzeile, kann als 505 aber auch mit zwei zusätzlichen Sitzplätzen geordert werden, die hauptsächlich für den Alltag gedacht sind. Die Dreier-Klappbank lässt sich mit wenigen Handgriffen in eine 189 mal 114 Zentimeter große Liegefläche verwandeln, das Bett im Aufstelldach misst 200 mal 118 Zentimeter. Die Preise: ab 56.300 beziehungsweise 58.300 Euro mit den zusätzlichen Einzelsitzen.

Der längere Duncan 550 (Fotos) kommt ab 59.300 Euro mit Winkelküche im Heck und Sanitärbereich daher. Hier kann die verschiebbare Klappbank mit zwei Gurtplätzen im Alltag um einen Einzelsitz ergänzt werden – ein Novum. Dem Bett kommt der Sitz jedoch nicht zugute: mit 189 mal 86 Zentimeter ist die Liegefläche nur für Singles gedacht. Im vorn angeschlagenen Aufstelldach gibt es mehr Platz: 230 mal 118 Zentimeter gibt der Hersteller an.

📄 www.karmann-mobil.de



Good Life Vans

Der Good Life Van baut auf einem Modul namens Pure, dass der Hersteller aus Geretsried am Starnberger See auch auf Ford Tourneo Custom anbietet. Dank ausgeklügeltem Schwenk-Schiebe-Mechanismus sind wahlweise ein 160 mal 200 Zentimeter großes Bett oder die große Längsküche nutzbar.

Allerdings ist das Bett nicht einfach nur groß, sondern auch deutlich bequemer als viele Klappbänke: hier liegt man auf einer 15 Zentimeter starken, einteiligen Matratze. Der Kocher kann wahlweise im Fahrzeug oder im Freien, unter der Heckklappe genutzt werden. Hier befinden sich außerdem ein 42-Liter-Kompressor-Kühlschrank und eine Außendusche. Zudem gibt es einen schwenk- und höhenverstellbaren Tisch im Bereich der Schiebetür. Auch eine Toilette ist an Bord. Der Mittelgang bietet viel Bewegungsfreiheit oder die Möglichkeit, teure Bikes zu transportieren.

Ein Aufstelldach gehört für Good Life Vans nicht zwingend dazu, ist aber möglich und nennt sich Pure+. Der Ausbau ist als Modul ab 12.990 Euro auch einzeln erhältlich. Wer hingegen noch keinen Ford mitbringt: Der gut ausgestattete Vorführer mit Allrad und Aufstelldach kommt auf 84.955 Euro.

📄 www.good-life-vans.de





Solgaz

Heiße Scheibe

Die Profis haben es gleich erkannt: So eine großzügige Küche, dahinter keine Schiebetür – das kann kein Kastenwagen sein. Ist es auch nicht, es ist ein Wohnwagen, genauer gesagt ein luxuriöser Kabe Imperial. Der Schwedische Premium-Hersteller bietet ab Werk eine neue Kochlösung an, die wir uns durchaus auch in Kastenwagen vorstellen können – weshalb wir einmal mitgekocht haben.

Nein, wir kochen nicht mit Strom. Neben dem Induktionskochfeld mit zwei Brennstellen (wie gemacht für einen direkten Vergleich) findet sich ein zweites Glaskochfeld, das fast identisch aussieht, aber anders ist. Sein Geheimnis: Unter dem Glas heizt Gas, nicht Strom. Damit kocht man autark, also unabhängig vom Landstrom. Das Kochfeld braucht Strom lediglich für die Steuerung, die Heizenergie liefern die Gasflaschen. Und das ohne offene Flamme mit einem Kochfeld, das sich fast perfekt in die Küchen-

optik einfügt – es ist nur etwas tiefer als das Induktionskochfeld daneben. Und es ist leichter zu reinigen als offene Gasbrenner, falls mal was danebengehen oder überkochen sollte.

Im Einsatz zeigt sich die Bedienung ganz wie vom elektrischen Kochfeld gewohnt, inklusive Kindersicherung. Touchfelder im Glas übernehmen die Regelung: Einschalten, Kochfläche wählen und auf einem breiten Sensorfeld wie bei einem Schieberegler die Heizleistung einstellen – schon kocht es los. So weit tatsächlich alles fast wie zu Hause. Man hört nur die Zündung tickern, und fast sofort kommt hinten aus der schmalen Abluftklappe heiße Luft – die Hitze im Kochfeld muss ja wohin. Dabei heizt sie auf ihrem Weg nach draußen noch die schraffierte Freifläche neben den Brennstellen, auf der sich Speisen warmhalten lassen. Und was kann das Gas unter Glas nun unterm Topf? Die Antwort ist nicht un-



Das neue Gaskochfeld bedient sich wie bei elektrischen Kochfeldern. Und natürlich zeigt es an, welche Brennstelle heiß ist. Die Flamme ist unsichtbar.

erwartet – es heizt, aber nicht so effektiv wie das Induktionsfeld nebendran. Auf voller Leistung bringt der größere Brenner in knapp zehn Minuten einen Liter Wasser zum Kochen. Dem Induktionsfeld daneben reichen gut zwei Minuten dafür. Gut also, beides an Bord zu haben, mit Landstrom ist das Induktionsfeld erste Wahl. Bei längerem Kochen mit Gas startet immer mal wieder die Zündung, das Kochfeld regelt die Leistung auch über die Gaszufuhr und kann diese automatisch ab- und anschalten. Die zwei katalytischen Brenner sollen so ver-



MEHR OFFROAD MEHR ALLTAG MEHR SICHERHEIT



Gas in schick: Das Solgaz-Kochfeld zeigt moderne Küchenoptik. Über Touchfelder ist die Bedienung wie auch von Ceran- und Induktionskochfeldern gewohnt. Neben den Kochfeldern gibt es eine praktische Warmhaltezone.



Der Kochversuch zeigt wie erwartet, unter Glas braucht Gas länger als Induktion und auch länger als die offene Flamme. Die gut vierfache Zeit im Vergleich mit dem Induktionsfeld ist schon sehr deutlich. Doch wer im Urlaub in Ruhe kocht, mag die Wahl zwischen Gas und Strom schätzen.

Fotos: Redaktion

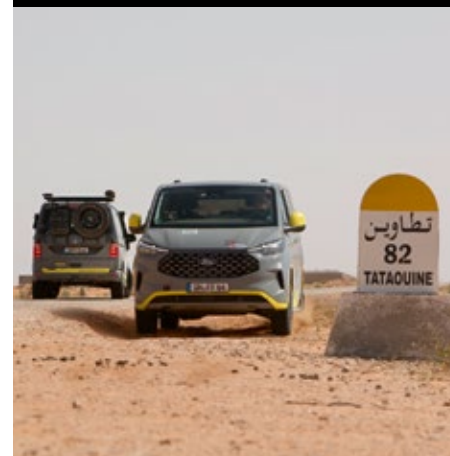
SOLGAZ OPTIMEX 2+	
Abmessungen	33 x 52 x 9 cm
Kochzonen	2
Warmhaltezone	1
Durchmesser der Heizfelder	13 und 16 cm
Timer	ja
Gastyp (wählbar)	u. a. LPG, Propan

brauchsoptimiert arbeiten und dabei weniger Kohlendioxid produzieren als herkömmliche Gasherde – mal abgesehen von der längeren Kochzeit. Und natürlich prüft das System Gaszufuhr und Verbrennung und schaltet bei einem Problem ab.

FAZIT: Wen offene Brenner stören, wer ohne riesige Strom-Reserven und gleichzeitig ohne Landstromanschluss kochen möchte, dem wird die Idee vom Gas unter Glas gefallen. Komfort und Sicherheit stimmen, die Kochzeit

muss im Urlaub ja kein Problem sein. Der Gasverbrauch ist laut Hersteller sogar deutlich geringer als bei Kochern mit offener Flamme. Aber es braucht eine Versorgungsspannung von 230 Volt, sprich einen Wechselrichter. Selbstausbauer und Optimierer, die nicht auf einen Kabe-Wohnwagen umsteigen wollen (für seinen Kastenwagen bietet der Hersteller die Option noch nicht), können das Kochfeld für etwa 900 Euro kaufen und nachrüsten.

www.solgaz.eu



4 x 4 TECHNIK für Experten und den erweiterten Alltag

Optimierte Geländegängigkeit für ausgewählte Nutzfahrzeuge von Volkswagen und MAN.

Jetzt auch für Ford-Modelle.

WWW.SEIKEL.DE



Berger und Reimo

Leicht, robust und langlebig



Der Tyresta 100 punktet mit tellerförmigen Tischfüßen und hoher Traglast. Sein robustes Gestell wird an der Unterseite der Tischplatte eingerastet und gesichert.

Klar, ein vernünftiger Campingtisch gehört zur Standardausrüstung. Leicht und stabil soll er sein, dabei einfach aufzubauen und nach Möglichkeit wenig anfällig für Kratzer, Macken oder Dellen. CamperVans hatte nun zwei Tische länger im Gepäck: Den über Reimo erhältlichen Camp4 Tyresta 100, der mit einer Größe von 100 mal 68 Zentimetern Platz für bis zu vier Personen bietet und den Berger Livenza Mini, der mit 65 mal 65 Zentimetern eher für Alleinreisende oder maximal ein Paar geeignet ist. Beide Tischplatten bestehen aus Polypropylen – also Kunststoff –, was die Tische einerseits sehr robust macht, andererseits für ein geringes Gewicht sorgt. Mit 3,4 (Livenza) und 4,3 Kilo-

gramm (Tyresta) zählen beide Tische tatsächlich zu den Leichtgewichten ihrer Klasse, wozu auch das Gestell aus Aluminium beiträgt. Gleichzeitig sorgt ihr Holz-Dekor dafür, dass sie sich optisch nicht hinter Echtholz- oder Bambus-Tischen verstecken müssen. Praktisch: Beide Tische verfügen über höhenverstellbare Tischbeine. Der Tyresta lässt sich so stufenlos auf eine Höhe zwischen minimal 59 bis maximal 72 Zentimeter einstellen, der Livenza bietet drei Höheneinstellungen bei 44, 60 und 70 Zentimetern. So dient der Livenza in der niedrigsten Einstellung beispielsweise auch als Beistelltisch neben einer Sonnenliege. Deutliche Unterschiede zeigen beide Tische in der Belastbarkeit. Während

der Tyresta 100 stattliche 80 Kilogramm trägt, hält der Livenza Mini maximal 30 Kilogramm Stand. Und auch der Aufbau gestaltet sich unterschiedlich. Während beim Tyresta je zwei Tischbeine miteinander verbunden sind, somit gleichzeitig ausklappen und lediglich zwei Mittelstreben unterhalb des Tisches eingerastet und gesichert werden müssen, muss der Camper beim Livenza jedes Tischbein einzeln ausklappen und die Querstrebe per Hand durchdrücken. Vorsicht: Hier klemmt man sich leicht etwas Haut ein. Ein weiterer Pluspunkt des Tyresta: die tellerförmigen Füße, die sich in zwei Richtungen schaukelartig bewegen lassen und so Unebenheiten im Boden ausgleichen können. Der Livenza hingegen kommt mit einfachen Plastikkappen am Ende des Tischbeins etwas minimalistisch daher. Preislich bewegen sich beide Campingtische im mittleren Preissegment. Der kleinere Livenza kostet 100 Euro, der größere Tyresta 149 Euro.



Der kleinere Livenza Mini ist praktisch für Alleinreisende und Camper ohne große Ansprüche. Seine kleinen und einfachen Tischfüße sinken in nassem Untergrund und feuchten Wiesen schnell etwas ein.

FAZIT: Sowohl der Camp4 Tyresta 100 als auch der Berger Livenza Mini sind stabile Campingtische, die mit niedrigem Gewicht, robuster PP-Tischplatte und schicker Holz-Optik überzeugen. Wer den Platz hat, sollte sich aufgrund der weiteren Pluspunkte (Belastbarkeit, Klappmechanismus, Tischfüße) für den größeren Tyresta entscheiden.

www.reimo.com, www.fritz-berger.de

Sealand-Pro

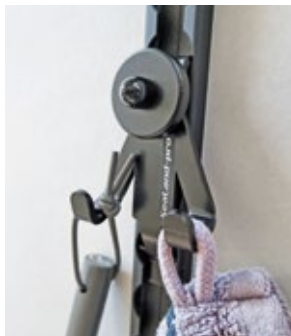
Dusche selbst gemacht

Selbstausbauer schätzen maximale Freiheit bei der Gestaltung der Dusche im oder vor dem Campervan. Hierfür stehen bei DIYern senkrecht oder waagrecht verklebte Airline-Schienen besonders hoch im Kurs. SeaLand-Pro hat für solche Ansprüche ein sehr variables Set im Angebot – das stets auf einer eloxierten Airline-Schiene basiert. Die meisten Kunden wählen die 1-Meter-Version mit einer Endkappe oben und die senkrechte Montage. Oder eben zwei Endkappen, sollte die Schiene waagrecht montiert werden. Dazu bietet SeaLand-Pro zahlreiches passendes Zubehör, wie eine 2er-Hakenleiste aus eloxiertem Edelstahl (26 Euro), an der sich Waschlappen, Bürsten und Co. perfekt aufhängen lassen, und einen Seifenspenderhalter (40 Euro) mit flexibler Gummibandhalterung.

Aufgepasst beim Bestellen: SeaLand-Pro bietet für die Halterung der Duschbrause (40 Euro) grundsätzlich eine Version für eine waagrecht montierte Airline-Schiene an. Wer in seiner perfekten Camperdusche aber eine senkrechte Airline-Schiene favorisiert, muss die 90-Grad-Gelenkerweiterung (9 Euro) ergänzen.

FAZIT: Die Brause-Halterung unserer Wahl, im Jubi-Van verbaut, ausprobiert und für gut befunden. Robuster geht es nicht, zumindest nicht bei so viel Flexibilität.

 www.sealand-pro.de



Mit den Airline-Schienen lässt sich eine Dusche im Camper individuell zusammenstellen.



SUMMMERMOBIL.de

JETZT NOCH EINES DER
LETZTEN VERFÜGBAREN
T6.1 SUMMMERMOBIL NEU-
FAHRZEUGE SICHERN!

AB **49.990,-€**

JETZT ANGEBOT ANFORDERN



✉ info@summermobil.de

🌐 www.summermobil.de

☎ 0871 / 953 892 66



Der Pizzaofen Karu 2 kommt vormontiert im Karton, muss aber noch mit Klappe, Kamin und Pizzastein komplettiert werden.



Angefeuert wird mit Wachs getränkten Spänen und kleinen Scheiten trockener Eiche. Die Brennkammer ist klein und es muss stets nachgelegt werden, um auf maximale Temperatur zu kommen. Gebacken wird dann mit Glut und nicht mit Feuer.



Ooni

Wie beim Italiener

Darf es etwas mehr Genuss beim Camping sein? Zum Beispiel mit einer frisch gebackenen Pizza, zubereitet unter freiem Himmel? Ooni-Pizzaöfen sind für unterwegs konzipiert und sollen in nur 15 Minuten bis zu 500 °C erreichen. Dann backen sie in 60 Sekunden eine köstliche Steinofen-Pizza – ob mit Holz, Holzkohle oder Gas betrieben. Wir testeten den Karu 2 in der Holzvariante. Verpackt misst er 74 mal 50 mal 30 Zentimeter, wiegt 15,3 Kilogramm. Das ist stattlich und so auch der Preis: Die Basisversion startet bei 399 Euro. Der alternative Gasbrenner würde nochmals 99 Euro kosten. Karu 2 kommt gut verpackt vormontiert mit Einzelteilen, ist aber schnell zusammengebaut. Das Material macht einen hochwertigen Eindruck. 13 Zentimeter lange Eichenholzscheite gibt es im 8-Kilo-Karton für 25 Euro. Die passenden Anzünder in Paraffin getränkt kosten 10 Euro im Paket. Mit drei Zündern und sechs Scheiten wird angefeuert, dann soll nach 30 Minuten warten der Ofen eine Temperatur von 450 °C haben. Das gelingt so nicht, denn die ersten Scheite sind nach 8 Minuten weg und wir vergaßen nachzulegen. Also noch mal von vorn und rechtzeitig Scheite nachlegen.

Das Thermostat hat keine Zahlen, nur Felder: Gelb, Orange und Rot. Für Pizza Napoletana braucht man Rot, und das erreichen wir nicht wirklich. Als der Zeiger am Rot kratzt, schieben wir die Pizza rein. 90 Sekunden später soll sie fertig sein, was so auch nicht gelingt, denn sie muss gedreht werden. Nach insgesamt 4 Minuten holen wir aber eine sehr leckere Pizza mit dem speziellen Schieber für 60 Euro aus dem Ofen.

Das hat alles Klasse und schmeckt auch richtig gut. Allerdings ist Karu 2 doch recht klein. Der Schacht misst 39 Zentimeter Breite – das sind kleine Pizzen, wenn sie gedreht werden müssen. Wer sich so etwas beim Camping leisten will, braucht in jedem Fall Geduld, Platz und Zuladung im Campervan. Der alternative Gasbrenner ist eine Option, wenn es schneller gehen soll. Da das Holzfeuer im geschlossenen Brennraum ist, sollte es auch keine Probleme mit Grillverboten geben.

FAZIT: Leckere Pizza aus einem Ofen in edlem Design. Gewicht und Maße sind gerade noch campinglike.

eu.ooni.com



Fotos: Redaktion



Wenn die Temperatur stimmt, Pizza rein, und schon nach wenigen Minuten ist sie fertig. Ganz so schnell, wie der Hersteller sagt, ging es im Test aber nicht.

Ryobi

Mobiles Starterpaket

Das 18V One+ von Ryobi will eine einfach zu bedienende Starthilfe sein, die mit Akku-Technik funktioniert. 60 Sekunden Aufladezeit sollen reichen, um die Autobatterie wieder fit zu machen. Kaum vorstellbar, also macht die Redaktion den Test. Und im Spätwinter kommt die Batterie eines Testwagens dann tatsächlich an ihre Grenzen. Motorhaube auf und One+ mit den integrierten 40 Zentimeter langen, farbcodiertem Kabel an Masse und Pluspol geklemmt. Eine Anti-Funken-Technologie soll für eine unkomplizierte Nutzung sorgen. Das integrierte LED-Arbeitslicht hilft auch bei schlechten Lichtverhältnissen und erleichtert das Finden der Pole im Motorraum. Eine LED-Start-Zündungs-Anzeige führt durchs Programm. Ein-/Aus-Taste zwei Sekunden lang gedrückt halten, dann die Vorbereiten-Taste drücken, um die Fahrzeugbatterie aufzuladen. Es piepst lautstark und die LED blinkt gelb, und wenn sie dauerhaft grün leuchtet, kann der Motor gestartet werden. Das kann tatsächlich schon nach einer Minute sein, je nach Zustand



Starke mobile Starthilfe mit Wechselakku: Hersteller Ryobi baut seine Palette aus, damit der teure Akku sich lohnt.

der Batterie – so auch in unserem Test. Leuchtet ein rotes Licht dauerhaft, ist die Batterie total im Eimer. Bei älteren Fahrzeugen kann die Starthilfe dennoch gelingen – bei neuen Modellen streikt dann häufig der Bordcomputer. Ohne Akku und Ladegerät kostet One+ satte 199 Euro. Wirklich sinnvoll ist das One +, wenn man schon Ryobi-Geräte

mit Akku hat, denn Akku und Ladegerät kosten nochmals 120 Euro.

FAZIT: Die mobile Starthilfe hält, was der Hersteller verspricht. Die Anschaffung lohnt, wenn man den Akku für weitere Geräte nutzt.

www.ryobi.com



MOBILE FREIHEIT. AUCH FÜR DIE FAHRRÄDER.

TRIGO-VAN – der benutzerfreundliche Heckträger für Kastenwagen

- | 80 kg Zuladung für bis zu drei E-Bikes
- | Müheloses Schwenken des beladenen Trägers
- | Jederzeit freier Zugang zu den Hecktüren
- | Anhängerkupplung bei hochgeklapptem Träger nutzbar
- | Robust und langlebig
- | Geprüfte Qualität Made in Germany

www.sawiko.com



Wilde Keilerei

Auffahrkeile für Camper im Test: Stabilität, Handhabung, Preis. Und: Wie gut schlägt sich die Alternative Luftkissen?

Von Karsten Kaufmann

Rampe frei: Auffahrkeile sind ein unverzichtbares Zubehör für jeden Camper. Sie helfen, Campingbus und Kastenwagen perfekt waagrecht ausgerichtet zu parken – auch auf ordentlich schiefen Stellplätzen. Optimal eingesetzt, sind Bett, Kochstelle und Duschwanne bestmöglich nivelliert, der optimale Komfort aller Wohnbereiche ist garantiert. Kurzum: Ohne die Standardausrüstung Auffahrkeile rutscht nicht nur das Spiegelei in der Pfanne in Schiefelage, sondern auch die Stimmung im Camper.

Gute Auffahrkeile gibt es für vergleichsweise kleines Geld. Zwischen 20 und 50 Euro kosten die meisten Paare. Kleine Ausreißer: die extrem robusten Stufenkeile XL von Froli für 79 und die Lippert Level9 für 125 Euro. Bei letzteren hilft eine App dem Camper, das Nivellieren deutlich einfacher zu erledigen. So zumindest die Theorie. Das spannende Ergebnis liest Du im Testbrief.

Preislich ebenfalls außen vor: das Luftkissen Camper 2.0 von Flat-Jack. Hier kostet schon ein Kissen 149 Euro. Was es bietet und warum die Investition dennoch lohnen könnte: steht im Testbrief.

Auch bei den klassischen Auffahrkeilen ohne App-Unterstützung zeigen sich schon allein in der Bauart und Handhabung etliche Unterschiede: Stufenkeile mit Rampen oder Mulden, Schräg- oder Rundkeile. Wie robust sind die Dinger, wie unterscheiden sie sich in der Handhabung? Schlussendlich müssen 11 Auffahrkeile und ein Luftkissen ihre Standfestigkeit in einem Praxis-Check unter Beweis stellen – und zeigen auch dabei ganz erstaunliche Unterschiede.

Doch beginnen wir mit den Gemeinsamkeiten: Die Handhabung ist bei allen Auffahrkeilen ganz ähnlich. Keil vor den Reifen legen und bis zur gewünschten Höhe auffahren. Hierbei bieten Stufenkeile bauartbedingt nur zwei oder drei mögliche Parkpositionen (Höhen), Rund- oder Schrägkeile sowie ein Luft-

kissen, quasi stufenlos, so viele wie gewünscht. Im „Konzeptvergleich“ findest Du die Plus- und Minuspunkte aller Bauarten detailliert erklärt. Eines vorneweg: Wer auf Kriegsfuß mit seiner Kupplung steht oder schlicht ein ganz entspanntes Auffahren wünscht, greift eher zum Schräg- oder Rundkeil.

Werfen wir einen Blick auf ganz offensichtliche Unterschiede der Konzepte: (Pack-) Maße, maximaler Höhenausgleich und Gewicht. So wiegen die Zweiersets der Auffahrkeile im Test von 1,7 bis 5,4 Kilogramm. Nicht immer wächst mit dem Gewicht auch die versprochene Tragfähigkeit der Auffahrkeile: Die 1,5 Kilo schweren Fiamma Level Up tragen jeweils 2,5 Tonnen, die 1,6 Kilogramm schweren Carbest Stufenkeile nur je 1,25 Tonnen. Frolis Maxi-Keile sollen bei einem Gewicht von 1,9 Kilogramm sogar stolze 5 Tonnen schultern. Frolis Kompaktkeil hebt den Reifen maximal 5, der Level9 von Lippert um satte 18 Zentimeter, der Werkthor Rundkeil ist schlanke 335 Millimeter kurz, der Stufenkeil aus demselben Hause satte 600 Millimeter lang. Trotzdem zeigt der Test: Etwas „Übergewicht“ sorgt durchaus für bessere Stabilität und Haltbarkeit. Ein Blick auf die technischen Eckdaten und/oder Tragfähigkeit der Auffahrkeile lohnt also in jedem Fall.

Daher gilt vor dem Kauf: Die Achslasten des Fahrzeugs ermitteln – und zwar reisefertig. Nur so weiß man, welche Tragfähigkeit die Auffahrkeile fürs eigene Fahrzeug unbedingt bieten sollten. Auch sollte die Reifenbreite in etwa der Breite des Auffahrkeils entsprechen. Da die Reifenaufstandsfläche meist (abhängig vom Luftdruck) etwa 10 bis 15 Prozent kleiner als die nominale Reifenbreite ist, braucht ein 225er-Reifen auch nicht unbedingt einen 225 Millimeter breiten Auffahrkeil. Der darf auch schlanke 180 oder 190 Millimeter breit sein.

Alle Hersteller greifen zu robusten Kunststoffen. Doch neben der Wahl des Materials ist es vor allem die Formgebung, die entscheidet,



ob die Auffahrkeile die tägliche Tortur lange überstehen. Insbesondere punktuelle Belastungen durch versteckte Steine oder Wurzeln im Boden schädigen so manchen Keil schon nach einmaliger „Fehlbelastung“. Parkplätze mit grobem Schotter sind wahre Killer für Auffahrkeile. Daher gilt: Wenn möglich, Stellplatz mit Bedacht wählen. Zudem verteilen dicke Gummimatten unter den Auffahrkeilen den Druck deutlich besser und schonen die Keile enorm. Hierzu lohnt noch einen Blick in „Perfektes Ausrichten des Campers – so gelingt’s“ auf den kommenden Seiten.

Froli und einige andere Hersteller bieten Unterlegmatten für die Keile an – Froli für den großen Stufenkeil XL spezielle Auffahrmatten. Die minimieren zum einen das Wegrutschen der Keile beim Auffahren (passiert in der Praxis bei diesem Keil kaum), und zum anderen



sollen sie die Keile vor dem Einsinken im weichen Boden schützen.

Wer erstmals mit Auffahrkeilen hantiert, sieht sich vor eine knifflige Aufgabe gestellt. Die offensichtliche Ausgangslage: Der Camper steht schief. Doch wie weit muss ich mit welchem Reifen auf welchen Keil fahren? Ganz ehrlich: Hier hilft nur Übung, Erfahrung und ein unterstützender Partner.

Was die Haltbarkeit der Keile angeht: Chemische Reiniger und UV-Strahlung mag kein hochbelasteter Kunststoff besonders gerne. Ergo: Auffahrkeile nur mit Wasser reinigen und, wenn möglich, in praller Sonne abdecken. Das gilt auch für Luftkissen.

Last, but not least: Achte beim Kauf darauf, dass eine Tasche zum Lieferumfang gehört. Sie erleichtert das saubere Verstauen im Campervan enorm.

SO TESTET DIE REDAKTION

Auffahrkeile im Praxistest

Alle Auffahrkeile im Praxistest werden von der Testredaktion vermessen und gewogen. Im Praxistest müssen sich alle Auffahrkeile auf einer Wiese mit verhältnismäßig hartem Boden und auf einem Parkplatz mit feinkörnigem, aber scharfkantigem Schotter beweisen. In beiden Tests fahren die Tester langsam an den Keil heran und bis auf die höchste Stufe hinauf – jeweils 10-mal pro Untergrund. Die ermittelte Achslast der beiden Testfahrzeuge lag bei wenig mehr als 1.200 Kilogramm pro Hinterrad – also für alle Keile im Test im grünen Bereich. Die tragfähigsten Keile im Test waren bei diesem Check weit unterhalb der Belastungsgrenze.



Weitere Tipps, Tricks und Infos rund um das Nivellieren mit Auffahrkeilen findest Du in einem Ratgeber auf unserer Website: www.campervans.de/empfehlungen/camper-nivellieren



CARBEST Stufenkeil

www.reimo.com



Preis:	31 € inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 1,25 t
Maße (LxBxH):	520 x 170 x 110 mm
Gewicht, 2er-Set*:	3.200 g
(max.) Höhe(n):	40 / 60 / 90 mm

Für günstige 31 Euro bietet Reimo den Carbest Stufenkeil an. Seine Tragfähigkeit von 1,2 Tonnen reicht für kleinere Fahrzeuge und die meisten 3,5-Tonner völlig aus. Seine sehr glatte Unterseite lässt den Keil auf der Wiese eher mal etwas leichter wegrutschen, auf feinkörnigem Schotter hielt er im Test erstaunlich gut. Zudem zeigt er sich auf Schotter als äußerst widerstandsfähig und kommt ohne nennenswerte Blessuren aus dem Test heraus.

Mit einer Standfläche von 9,5 mal 17 Zentimeter ist der Carbest nicht ausgesprochen breit und eher für schmalere Reifen zu empfehlen. Das Auffahren gelingt über die konvex geformten Stufen problemlos. Mit 3,2 Kilogramm nicht das leichteste Set, die maximale Nivellierungshöhe von 9 Zentimetern ist guter Standard.

FAZIT: Die Carbest Stufenkeile stellen sich als günstiges, robustes Set für nicht allzu breite Reifen vor.

Testergebnis: sehr gut

FIAMMA Level Up

www.fiamma.it



Preis:	34 € inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 2,5 t
Maße (LxBxH):	570 x 200 x 130 mm
Gewicht, 2er-Set*:	3.000 g
(max.) Höhe(n):	40 / 70 / 100 mm

Die leichten Level Ups aus stabilem Polyäthylen HD schultern laut Fiamma 2,5 Tonnen pro Keil – ein aufgeprägtes TÜV-Siegel untermauert dieses Versprechen. Mit fast 20 Zentimetern Breite eignen sich die Fiammas auch für breitere Reifen, das Auffahren gelingt, wie bei Stufenkeilen üblich, minimal schwieriger als bei Schrägkeilen, die recht flach gestalteten Rampen machen es dem Fahrer aber leicht. Die maximale Ausgleichshöhe

sind 10 Zentimeter, der oben an der Kante sitzende Steg signalisiert dem Fahrer „Stopp“. Insgesamt machen die Level Ups einen guten Job, auf Schotter leiden die Stege der offenen Wabenstruktur aber schon nach wenigen Auffahrten sichtlich. Kleine Parkstopper bietet Fiamma für 11 Euro und kleine Anti-Slip-Auffahrhilfen für 6 Euro an.

FAZIT: Die Fiamma Level Up sind gute Ausgleichskeile für faires Geld und möglichst glatte Untergründe. Schäden drohen bei Steinen und Wurzeln.

Testergebnis: gut

FIAMMA Level Pro

www.fiamma.it



Preis:	19 €
Tragfähigkeit:	je 5,0 t
Maße (LxBxH):	430 x 165 x 90 mm
Gewicht, 2er-Set*:	1.600 g
(max.) Höhe(n):	Linear bis 90 mm

In puncto Traglast müssen sich die kleinen Fiammas nicht verstecken: Bis zu 5 Tonnen soll jeder Ausgleichskeil tragen können. Warum allerdings diese hohe Traglast? Für die meisten wirklich schweren Fahrzeuge sind die Level Pro mit 165 Millimeter Breite etwas zu schlank. Zudem geht's mit den Reifen nur 7 Zentimeter in die Höhe (Reifen kann nicht ganz oben an der Kante stehen). Dafür locken die Level Pro mit einem fairen Gewicht von nur

800 Gramm pro Keil und einem sehr überschaubaren Packmaß von 430 mal 165 mal 90 Millimetern (mal 2). Auf Wiesen mit Steinen und auf Wurzeln zeigt sich der Level Pro sehr robust – auch der wirklich herbe Test auf Schotter schädigt die Auffahrkeile nicht sichtbar. Sehr gut.

FAZIT: Für Camper mir recht schmalen Reifen und die, die mit der verhältnismäßig geringen „Hubhöhe“ auskommen, sind die robusten Level Pro von Fiamma eine gute Alternative.

Testergebnis: sehr gut

*Messwerte Testredaktion

PERFEKTES AUSRICHTEN DES CAMPERS – SO GELINGT'S

Wer mit Auffahrkeilen hantiert, sollte nicht immer mit idealen Untergründen rechnen. Mitunter muss man auf fiese Untergründe und auf schwierige Umstände vorbereitet sein.

- **FAHRTRICHTUNG:** Vorzugsweise vorwärts auf die Auffahrkeile fahren – das schont Kupplung oder Getriebe. Der erste Gang ist kürzer als der Rückwärtsgang übersetzt.
- **LÖCHRIGER BODEN:** Auffahrkeile benötigen flächige Unterstützung. „Überbrückt“ der Keil eine Mulde, drohen Verformung und Bruch.
- **UNTERLAGEN:** Wer ausreichend Stauraum hat: Auf groben Schotter lohnt es immer, eine materialschonende Unterlage (etwa eine dicke Gummimatte, Meterware Baumarkt/Internet) unter die Keile zu legen, auf Sand verhindern sie das Einsinken von unten sehr offen gestalteten Keil-Profilen. Hier können auch solide wetterfeste Hartholzplatten helfen. Werkthor liefert solch eine Gummimatte beim Rundkeil mit. Fiamma und Froli führen sie im Zubehör.
- **LIBELLE ODER ELEKTRONISCHE WASSERWAAGE:** Schon beim Rangieren auf dem ausgewählten Stellplatz können ein paar Zentimeter weiter rechts oder links, vorn oder hinten darüber entscheiden, ob man Auffahrkeile braucht oder nicht – oder ob man viel oder wenig Nivellieren muss. Und beim Parken bzw. Rangieren kann der Partner auf Tisch oder Arbeitsplatte die optimale Parkposition prüfen. Nach dem Nivellieren nochmals checken, ob man perfekt steht.
- **E-LEVEL:** E-Level ist ein Baustein von E-Trailer und signalisiert via App die nötige Höhe pro Achse. Clever und hilfreich, das Starterpaket Basic schlägt allerdings mit 250 Euro zu Buche.



- **WALKIE-TALKIE:** Klingt ein wenig übertrieben, doch wer auch mal im Gelände unterwegs ist, sollte sie ohnehin dabei haben. Ist laut auf dem Stellplatz, die Rückfahrkamera hat kein Micro, die Verständigung zwischen Fahrer und Partner funktioniert nicht so richtig? Bevor die Nerven blank liegen – Walkie-Talkies nutzen. Die Teile kosten nicht die Welt und helfen auch beim Rangieren an Engstellen in der Stadt. Kleines Geld – großer Nutzen.



- **VOLLHYDRAULISCHE HUBSTÜTZEN:** Vergessen ist ab sofort jeglicher Stress beim Nivellieren. Auf Knopfdruck startet das System vollautomatisch und nivelliert den Camper perfekt. Nachteil: sehr hoher Preis und viel zusätzliches Gewicht.



Fotos: Hersteller, K. Kaufmann



Hier sind mal schnell 5.000 Euro fällig. Doch hydraulische Hubstützen übernehmen den Job des Nivellierens. Vollautomatisch.



TOLLE ANGEBOTE ZUM Urlaubsstart

ideal zum Laden von Powerstationen
und Batterien

Faltbares Solar-Komplett-Set 100 W

Nr. 269784

100 W faltbares Solarpanel,
3 m Verlängerungskabel,
1x Laderegler und Kabel
mit Krokodilklemmen

UVP 199,-
129,-
70 € gespart



Klappbare Solarmodule - zum Laden von Powerstationen

Erweiterungen	Leistung	Leistung	Nr.	Preis
XT60 (ohne MC4 Stecker)	60 Wp	240 Wh/Tag	721064	119,- 74,99
XT100	100 Wp	400 Wh/Tag	799207	149,- 99,99
XT200	200 Wp	800 Wh/Tag	762298	249,- 179,-
XT300	300 Wp	1.200 Wh/Tag	756676	349,- 269,-

kompatibel mit dem
Solar-Komplett-Set
100 W



120 Ah



200 Ah PRO
Untersitzbatterie



Alle Informationen
zu den Batterien:



200 Ah PRO



120 Ah PRO

LiFePO4 Lithium Batterie¹⁾

120 Ah	Nr. 670819	799,-	449,-
mit Heizung			
120 Ah PRO	Nr. 009303	899,-	499,-
200 Ah PRO	Nr. 592942	899,-	799,-
Untersitzbatterie mit Heizung			
200 Ah PRO	Nr. 269793	999,-	799,-

¹⁾ Informationen zur Entsorgung von Elektroaltgeräten und Batterien: fritz-berger.de

universell einsetzbar

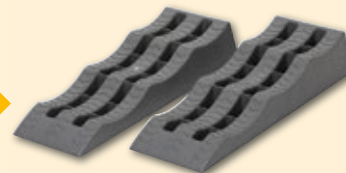
Multi Level Ramp

Nr. 284820

3 verschiedene Höhen

2er Set 34,99 24,99

UVP 34,99
24,99
10 € gespart



Preise gültig bis 14.08.2025

Viele weitere Angebote in einem deiner 100 Fachmärkte oder unter www.fritz-berger.de

FROLI Kompaktkeil

www.froli.com



Preis:	37 € inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 3,7 t
Maße (LxBxH):	430 x 200 x 50 mm
Gewicht, 2er-Set*:	1.700 g
(max.) Höhe(n):	50 mm

Der Froli Kompaktkeil ist in mehrerer Hinsicht ein interessanter Auffahrkeil. Zum einen darf er stattliche 3,7 Tonnen tragen, zum anderen können bis zu drei Keile gestapelt werden. Einfach aufeinanderlegen und in die vorgesehene Nut schieben. Allerdings braucht's an Bord auch schon vier Keile, um auf schwierigen Stellplätzen auf ein brauchbares Nivellierungsniveau zu kommen – ein Keil allein hebt einen Reifen um gerade einmal, realistisch betrachtet, 40 Millimeter. Was den

Preis, das attraktive Gewicht und das faire Packmaß von zwei Keilen deutlich relativiert. Dennoch: Die Alternative mit vier Kompaktkeilen bietet ein hohes Maß an Flexibilität, zumal sich die Keile im Test als quasi unverwundlich präsentieren. Das Auffahren auf den verhältnismäßig breiten Kompaktkeil: super einfach.

FAZIT: Der Froli Kompaktkeil läuft im 2er-Team (2 Sets) zur Höchstform auf. Vielseitig, extrem robust und – nomen est omen – kompakt.

Testergebnis: sehr gut

FROLI Stufenkeil XL

www.froli.com



Preis:	79 € inkl. Tasche, Auffahrmatte XL
Tragfähigkeit:	je 5 t
Maße (LxBxH):	575 x 235 x 150 mm
Gewicht, 2er-Set*:	5.400 g / 1.000 g (Matten)
(max.) Höhe(n):	65 / 115 mm

Würden Stauraumbedarf, Preis und Gewicht keine Rolle spielen – der Stufenkeil XL von Froli wäre sicherlich DER Stufenkeil für Camper. Ausreichend breit für dicke Reifen, große Standflächen auf der jeweiligen Stufe, um die Reifen gut zu unterstützen, und eine enorme Tragfähigkeit favorisieren den Stufenkeil XL für Camper mit hohen Ansprüchen. Zwar mussten auch die XL nur 1,2 Tonnen im (Schotter-)Test „ertragen“ – aber sie taten dies, ohne

einen einzigen nennenswerten Kratzer. Am Ende muss man aber sagen: Nicht jeder Camper braucht diese solide Performance. Zumal, wollten wir etwas meckern, zwei Stufen nicht ganz optimal zum exakten Nivellieren sind. Ein Nachteil, der sich bei größeren Fahrzeugen mit längeren Radständen aber etwas abschwächt.

FAZIT: Die extrem robusten Stufenkeile XL von Froli sind insbesondere für Camper mit breiteren Reifen und schwerem Fahrzeug eine lohnende Investition. Der Preis von 79 Euro inklusive der soliden Auffahrmatten ist überaus fair.

Testergebnis: sehr gut

FROLI Maxi-Keil



www.froli.com



Preis:	59 € inkl. Tasche, Parkstopper & Auffahrhilfen
Tragfähigkeit:	je 5,0 t
Maße (LxBxH):	500 x 212 x 120 mm
Gewicht, 2er-Set*:	3.800 g / 1.300 Parkstopper
(max.) Höhe(n):	120 mm

Großzügige Breite, attraktive Höhe gepaart mit einer enormen Traglast – die Froli Maxi-Keile sollte man sich unbedingt mal näher anschauen. Aber: Mit den beiden Parkstoppnern im Set erhöht das Gewicht auf stattliche 5,1 Kilogramm. Braucht's die Teile? Jein. Die Handbremse hält das Fahrzeug verlässlich – ein weiterer Sicherheitsaspekt sind die Stopper dennoch, zudem wird der Reifen, insbesondere

bei längeren Standzeiten, nochmals entlastet. Also lohnt das Set zum Preis von 59 Euro durchaus. Zwei weitere Pluspunkte verbuchen die Maxi-Keile: Man fährt völlig entspannt auf den Schrägkeil ohne Stufen, kann stufenlos die Höhe wählen und darf sich über überzeugende Haltbarkeit freuen – den Schottertest absolvieren die Frolis ohne jegliche Blessuren. Den Maxi-Keil bietet Froli ohne Stopper und Auffahrhilfen inkl. Tasche für 39 Euro an.

FAZIT: Wen das Gewicht der Froli Maxi-Keile nicht stört, erhält einen rundum empfehlenswerten Ausgleichs-Keil für seinen Camper. Top-Qualität zum angemessenen Preis.

Testergebnis: sehr gut

FROLI Rundkeil Pro

www.froli.com



Preis:	35 € inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 1,25 t
Maße (LxBxH):	474 x 230 x 100 mm
Gewicht, 2er-Set*:	3.600 g
(max.) Höhe(n):	100 mm

Man fährt mehr in den Keil hinein, als auf ihn drauf. Das gelingt super einfach, garantiert stufenloses Nivellieren – und am Ende steht der Reifen auf dem Froli Rundkeil Pro perfekt unterstützt. Wer beim Auffahren einmal zu weit fährt – kein Problem, der Keil dreht unter dem Reifen einfach durch. Wichtig bei Rundkeilen: Da man sie quasi vor dem Auffahren an den Reifen anstellt, muss ein Freiraum zur Schürze/Schweller gegeben sein. Beim Rundkeil Pro gibt Froli 28 Zentimeter

an (Boden zu Schürze). Den Schottertest absolviert der Froli ohne sichtbare Macken, eine Unterlegmatte wäre dennoch sinnvoll. Auf einer weichen Wiese oder im Sand sinkt der Rundkeil deutlich ein. Hier hilft zur Not eine Hartholzplatte. Froli bietet für 32 Euro die Rundkeile Mini an, er nivelliert maximal 8 Zentimeter.

FAZIT: Der Froli Rundkeil Pro garantiert einfachstes Nivellieren auf tragfähigen, festen Böden. Auf weichem Untergrund und Sand kommt das Konzept an seine Grenzen.

Testergebnis: gut

FLAT-JACK Camper 2.0

www.flat-jack.de



Preis:	149 €
Tragfähigkeit:	1,5 t pro Kissen
Maße (LxBxH):	Ø 620 mm
Gewicht, 2er-Set*:	1.300 g (Stück)
(max.) Höhe(n):	stufenlos bis 200 mm

Flat-Jack mit den Ventilen zur Seite vor oder hinter den Reifen (bis zu 305er-Reifen möglich) legen, Camper mit Reifen mittig auf dem Kissen parken, Ventiladapter aufstecken und anretieren, Kompressor starten. Wie von Geisterhand hebt sich der Camper auf Wunsch- oder Maximalhöhe, das sind bei der 2.0-Version 20 Zentimeter. Handbremse ziehen (wie bei allen anderen Ausgleichskeilen), fertig. Natürlich befüllt man die Luftkissen mit einem Mini-Kompressor an Bord, doch

selbst eine Fahrradpumpe hebt mit minimaler Muskelkraft den Camper fix auf Wunschniveau. Auf scharfen Steinen oder grobem Schotter sollte Flat-Jack nur mit robusten Gummimatten unterfüttert zum Einsatz kommen. Der Flat-Jack kann auch als Hebekissen beim Montieren von Zubehör am Camper zum Einsatz kommen. Leer passt er als flache Scheibe in jede Lücke im Staufach. Den Flat-Jack mit 6 Zentimetern Hub gibt es für 119 Euro.

FAZIT: Nicht günstig, aber fantastisch komfortabel in der Anwendung: Der vielseitige Flat-Jack 2.0 begeistert die Test-Crew auf ganzer Linie. Technik-Tipp.

Testergebnis: sehr gut

LIPPERT Kyle Camping Level9

lippertcomponents.eu



Preis:	125 € Inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 1,25 t
Maße (LxBxH):	550 x 230 x 200 mm
Gewicht, 2er-Set*:	4.200 g
(max.) Höhe(n):	9 Stufen bis max. 180 mm

Handy auf den Tisch legen, und die App informiert über den aktuellen „Schiefstand“, wo und vor welchen Reifen ein Auffahrkeil gelegt werden und bis auf welche der 9 markierten Stufen man hinauffahren muss. Die App ist toll gestaltet und sehr verständlich aufgebaut. Laut Manual können die roten Gegenkeile schon vor dem Auffahren platziert werden, um dem Fahrer die exakte Zielposition zu markieren. Da die Level9 aber sehr steil (max. Höhe 18 Zentimeter) sind, rutschen sie vor

dem Reifen gerne weg, das Nivellieren muss neu gestartet werden. Da die roten Gegenkeile die Auffahrt punktuell noch steiler machen, besser erst nach dem Auffahren platzieren. Die Level9 sollten ohne Unterlegmatten nur auf Wiesen, Asphalt und keinesfalls auf Wurzeln oder Schotter zum Einsatz kommen. Schotter hinterlässt sonst deutliche Spuren.

FAZIT: Die Lippert Level9 samt hilfreicher App sind eine gute Alternative für Camper, die eine digitale Unterstützung zur richtigen Platzierung der Auffahrkeile wünschen. Konzept mit Potenzial, aber Optimierungsbedarf. Rutschen gerne etwas.

Testergebnis: gut

WERKTHOR Stufenkeil

amazon.de/werkthor



Preis:	45 €
Tragfähigkeit:	je 3,0 t
Maße (LxBxH):	600 x 200 x 120 mm
Gewicht, 2er-Set*:	2.600 g
(max.) Höhe(n):	40 / 70 / 100 mm

Der Werkthor Stufenkeil bietet drei Auffahrhöhen. 100 Millimeter Ausgleichshöhe und 200 Millimeter Breite sind solide Eckdaten. Die jeweilige Plattform ist muldenförmig, nach oben werden die Mulden immer kleiner. Das Auffahren gelingt auf den recht langgestreckten Keil (600 Millimeter) mit flach ansteigenden Stufen dennoch problemlos. Die Crux: Am Boden der untersten Mulde ist der Keil recht dünn. Steht der Keil nur minimal uneben, kommt es hier zu starker

Verformung. Das ermüdet den Kunststoff mit der Zeit. Zudem leiden die senkrechten Versteifungen am Boden des Keils doch deutlich bei punktueller Belastung, die durch Wurzeln, Steine im Boden oder Schotter auftreten. Erste kleine Defekte des insgesamt recht leichten und somit nicht maximal robust gefertigten Auffahrkeils zeigen sich schon nach fünfmaligem Auffahren. Keine Tasche im Lieferumfang.

FAZIT: Gemessen am Preis ist die Vorstellung des leichten und nicht ausreichend robusten Werkthor Stufenkeils nicht überzeugend.

Testergebnis: befriedigend

WERKTHOR Rundkeil

amazon.de/werkthor



Preis:	54 € inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 3,25 t
Maße (LxBxH):	335 x 154 x 110 mm
Gewicht, 2er-Set*:	3.000 g
(max.) Höhe(n):	100 mm

Kompakt, vergleichsweise leicht und doch enorm tragfähig. Das Nivellieren mit den Werkthor Stufenkeilen gelingt super einfach. Die mitgelieferte Unterlegmatte hält den Keil zudem optimal in Position, sodass er nicht verdreht. Einmal aufgefahren, steckt man den schwarzen Parkkeil unter den Rundkeil (gute Eingriffmulde verwenden, um Finger nicht einzuklemmen). Die runde Form hebt den Reifen (maximale Breite 180/190 Millimeter, Empfehlung der Redaktion) optimal schonend an, der

Stopper hält die Parkposition. Eine clever Kombination. Realistisch hebt der Werkthor Rundkeil maximal 90 Millimeter. Sehr robuste Ausführung – die Schotter-Tortur absolviert der Werkthor ohne sichtbaren Verschleiß. Auf weichem Boden – konzeptbedingt – sinkt der Rundkeil gerne ein.

FAZIT: Der Werkthor Rundkeil überzeugt durch einfache Handhabung und robuste Fertigung. Sehr guter Keil für verhältnismäßig schmale Reifen.

Testergebnis: sehr gut

THULE Levelers

www.thule.com



Preis:	49 € inkl. Tasche
Tragfähigkeit:	je 1,25 t
Maße (LxBxH):	560 x 200 x 150 mm
Gewicht, 2er-Set*:	3.600 g
(max.) Höhe(n):	44 / 78 / 112 mm

Wer kennt sie nicht? Die Thule Levelers gehören zu den Klassikern unter den Auffahrkeilen für Camper. Mit 200 Millimetern ausreichend breit für die meisten Camperreifen, mit 1,25 Tonnen Tragfähigkeit für die Klasse der 3,5-Tonner maßgeschneidert. 112 Millimeter realistische Ausgleichshöhe ist ein sehr guter Wert. Obwohl ihre Konstruktion sehr der des Werkthor Stufenkeils ähnelt (das Gegenteil ist der Fall, der Werkthor kam später auf den Markt), zeigt sich der schwerere,

kürzere und breitere Thule mit Versteifungssteg in der Mitte deutlich robuster im Schottertest – auch wenn die Redaktion hier trotzdem eine Unterlegmatte empfehlen würde, um die senkrechten, offenstehenden Stege bestmöglich vor Schäden zu schützen.

FAZIT: Die Levelers von Thule machen einen guten Job. Wem drei Stufen genügen, greift zu. Mit Blick auf die Haltbarkeit könnte ein Face-lift nicht schaden.

Testergebnis: sehr gut

Konzeptvergleich Auffahrkeile

Stufen-, Schräg- oder Rundkeil sowie Luftkissen – alle Konzepte eignen sich zum Nivellieren des Campers. Wichtig: Nach erfolgreicher Nivellierung gilt immer: Handbremse anziehen. Auch bei Stufenkeilen.

STUFENKEILE

Die Klassiker: Zwei oder drei „Plattformen“ bieten verschiedene Höhen-niveaus. Manchmal wünscht man sich ein Zwischenniveau. Je nach Formung des Keils kann die Fahrt von einem Niveau aufs nächsthöhere eine Herausforderung sein – insbesondere, wenn man nicht über das höchste hinweg fahren möchte. Leichter gelingt dies, wenn die Stufen als Mulden geformt sind und der Reifen hier besser stoppt. Je nach Fahrzeug und Fähigkeit des Fahrers etwas kupplungsfordernd. Muss flächig aufliegen, nicht über Mulden verwenden. Extreme Bandbreite an Robustheit und Tragfähigkeit.



- ⊕ Camper parkt auf kleiner Plattform (Handbremse muss weniger halten)
- ⊕⊖ Reifen über größere Fläche unterstützt (manchmal an Kante)
- ⊖ mitunter knifflig, von einer Stufe auf die nächste zu fahren
- ⊖ Nivellierung nur auf festgelegten Stufen

SCHRÄGKEILE

Mit Schrägkeilen ist exaktes Nivellieren zentimetergenau möglich. Mit gleichmäßig Gas rollt man deutlich entspannter aufs richtige Niveau – bis ganz oben. Es droht das „Überhüpfen“ der höchsten Stufe, wenn man – was mitunter beim Stufenkeil passiert – mit zu viel Gas von der vorletzten auf die letzte Stufe klettern möchte. Sehr kupplungsschonend. Muss flächig aufliegen, nicht über Mulden verwenden. Sehr hohe Tragfähigkeit (Froli).



- ⊕ besonders einfach aufzufahren
- ⊕⊖ stufenlose, exakte Nivellierung
- ⊕ im Idealfall mit Parkstoppern kombinieren
- ⊖ ohne Parkstopper parkt Fahrzeug „am Berg“

RUNDKEILE

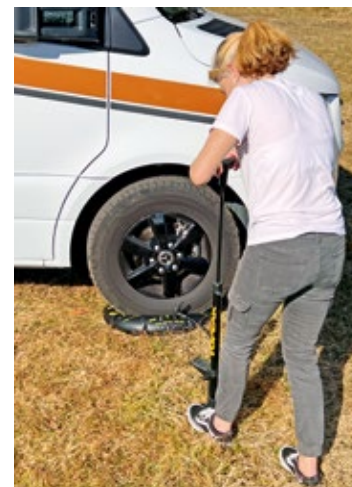
Ein super Alternative und sehr kupplungsschonend – für all jene, die keine Automatik haben. Ranfahren und langsam über den Rundkeil, der sich mit jedem Zentimeter etwas höher dreht. Vom Gefühl beim Auffahren ganz ähnlich zum Schrägkeil. Die Gefahr, dass er wegrutscht, ist kaum gegeben. Bei etwas unebenem Untergrund kann es (selten) passieren, dass er sich durch die Formung leichter weg-dreht. Mulde im Boden? Tödlich für Stufen- und Schrägkeile. Rundkeile zeigen sich davon unbeeindruckt. Während Werkthor eine Tragfähigkeit von 3,25 Tonnen pro Rundkeil verspricht, reduziert Froli beim Rundkeil Mini und Pro auf je 1,25 Tonnen. Perfekt für „Langzeitsteher“, da die Form der Rundkeile die Reifen optimal unterstützt.



- ⊕ sehr einfaches „Auffahren“
- ⊕ optimale Schonung der Reifen
- ⊖ Freiraum zur Schürze/Schweller Fahrzeug nötig
- ⊖ Ausgleichshöhe begrenzt
- ⊖ verdreht sich selten beim Auffahren auf unruhigem Untergrund
- ⊖ sinkt bei weichen Böden/Schnee weiter ein als lange Auffahrkeile

LUFTKISSEN

Drauffahren, entspannt Motor abstellen und auf gewünschte Höhe aufpumpen. Leichter geht's kaum. Die Testversion hebt stattliche 20 (wow), der kleine, günstigere Flat-Jack 6 Zentimeter. Wer Luftkissen nutzt, hat einen kleinen, tragbaren Kompressor im Fahrzeug: Aber sogar mit der Fahrradpumpe war der Flat-Jack in zwei Minuten aufgepumpt. Zwei kleine Mankos: Bei spitzen Steinen muss eine stabile Unterlage unter das Kissen (Hartholzplatte oder dicke Gummimatte), und das Fahrzeug bewegt sich bei Bewegungen im Wohnraum leicht auf dem Kissen. Pluspunkt: Kleine Mulden im Boden sind dem Luftkissen egal.



- ⊕ exaktes Nivellieren
- ⊕ problemloses Auffahren
- ⊕ sehr hoher Ausgleich (Flat-Jack Camper 2.0)
- ⊕ extrem reifenschonend
- ⊖ auf Schotter nur mit Unterlegmatte einsetzbar
- ⊖ verhältnismäßig geringe Tragkraft
- ⊖ Pumpe/Kompressor nötig

KLASSIKER VON MORGEN

Von Daniel Schlicke

Am 8. März 1950 läuft der erste VW Transporter vom Stapel – es ist der Startschuss für eine absolute Erfolgsstory. 75 Jahre später blicken wir noch einmal auf die Chronik. Teil drei: T4, T5 und T6.





Immer wieder legt VW neue Sonderserien auf, um den Absatz anzukurbeln. Zur Sammlung gehören ein T4 Multivan Allstar, ein T5 California NoLimit und ein T6 Multivan Generation SIX.



September 1990 – nach 6,7 Millionen produzierten Bullis mit Motor im Heck beginnt bei VW mit der Markteinführung des T4 eine neue Ära. Erstmals in der Geschichte des Bullis wird nun allein die Vorderachse angetrieben. Mit dem T4 ist außerdem das Ende der Volkswagen-Frontlenker besiegelt. Von den in Ehren ergrauten, luftgekühlten Boxermotoren hat man sich bereits im Herbst 1982 verabschiedet – nun wandern die Reihentmotoren jedoch in den Bug.

Radikaler Umbruch

Wenige Wochen bevor Ost- und Westdeutschland wieder eins werden, liefert Volkswagen die ersten T4 an den Handel. Während Europa neu zusammenwächst, ändert sich auch mit dem Wechsel vom Heck- auf den

Frontantrieb alles: das Design, das Fahrwerk, die Motoren und das Raumangebot. Die Räder sind weiterhin rundum einzeln aufgehängt, wobei die Hinterachse an Schraubenfedern, die Vorderachse an Doppelquerlenkern mit Drehstabfederung geführt wird. Erstmals bietet VW den Transporter und dessen Derivate nun in zwei unterschiedlichen Radständen und Gesamtlängen an. Vor allem im Heck, wo beim Vorgänger noch der Motor und das Getriebe ihren Platz beanspruchten, steht jetzt deutlich mehr Raum zur Verfügung – die Konkurrenz macht es lange genug vor.

Wieder gibt es geschlossene Transporter, verglaste Fensterbusse, Doppelkabinen und neu sogar eine Tief-ladepritsche. Ab 1993 bietet Volkswagen auch den T4 mit Allrad an: den Syncro mit Visco-Kupplung. Bis es so weit ist, wird der T3 Syncro im Steyr-Daimler-Puch-Werk ➤



Als Multivan „Allstar“ fährt der T4 mit Grau abgesetztem Lack, „Gullideckel-Felgen“ und bunten Polsterbezügen vor. Zur Wahl stehen damals zwei Benzin- und drei Dieselmotoren.



Einknöpfbare Vorhänge gehörten ebenfalls zur Allstar-Ausstattung. Selbst eine Kühlbox kann bestellt werden. Für viele wird der Multivan zum Einstieg in die Welt der Campervans.

in Graz tatsächlich parallel produziert. Ob Diesel oder Benzin – unter der besagten kurzen Haube, die 1996 dezent verlängert wird, kommen neue Reihen- und später auch VR-Motoren mit geregelten Katalysatoren unter. Sie leisten bis zu 204 PS. Scheibenbremsen rundum, energieabsorbierende Stoßfänger, ein neues Räderprogramm und keilförmig zulaufende Scheinwerfer gehören ebenfalls zur Modellpflege.

Die Ausbauer und auch die Camper selbst profitieren jedoch allem voran vom durchgehend ebenen, niedrigen Laderaum. Der Dauerbrenner von Westfalia heißt fortan VW California – obwohl weiterhin in Rheida-Wiedenbrück produziert wird, taucht der Name des

Traditionsherstellers nicht mehr auf, weil VW die Vermarktung komplett übernimmt. Als die vierte Generation 2003 mit dem Multivan Last Edition ausläuft, sind 1,9 Millionen Exemplare verkauft. Gefragt sind heute aber eigentlich alle, seit sie sich ihren Ruf als besonders robuste Begleiter erarbeitet haben.

Universaltalent mit Kinderkrankheiten

Kaum zu glauben, dass die ältesten VW T5 schon Youngtimer sind. Als Anfang 2003 die fünfte Bulli-Generation Fahrt aufnimmt, knüpft das Designkonzept an die Linie des Vorgängers an; durch seine breitere und klarer ge-

zeichnete Karosserie wirkt die Neukonstruktion jedoch deutlich kraftvoller, bulliger – ein echter Bulli eben. Durch eine waagerechte Sicke erhält die Seitenwand – ein rekordverdächtig großes Blechteil – die nötige Stabilität, was zusätzlich die Silhouette des T5 betont. Gleichzeitig bringt der T5 das Kunststück fertig, bei aller Zweckmäßigkeit noch Emotionen zu wecken. Etwa durch das erste DSG in diesem Segment oder einen mittig im Multivan platzierten „Kartentisch“. Den Innen-

raum trimmen die Entwickler außerdem auf mehr Ergonomie, was sich besonders am Arbeitsplatz des Fahrers bemerkbar macht. Diesen zeichnen ein verstellbares Lenkrad und die neue Joystick-Schaltung aus.

Emotionen gibt es bekanntlich aber positiv wie negativ, und für letztere war der T5 ebenfalls Auslöser. Besonders die großen Biturbo-Motoren gelten schnell als weniger haltbar. Es folgt der Diesel-Skandal mit seinen Software-Manipulationen, von dem auch der Bulli nicht verschont bleibt.

Ebenfalls kein Geheimnis: Der Allradantrieb wird damals neu entwickelt. Für die Kraftübertragung an die Hinterräder sorgt nun eine Lamellen-Kupplung. Folglich wird der Allrad von Syncro in 4Motion umbenannt. Mit dem Wechsel zum T5 übernimmt Volkswagen Nutz-



Der stets in Campanellaweiß lackierte California NoLimit kommt 2007 auf den Markt, gedeckelt auf 222 Exemplare und rund 50 Prozent teurer als ein normaler T5 Cali.



Dattelbraune Polster, weiße Möbel. Die California-Vollausstattung wurde noch ergänzt, etwa um ein TV-Gerät und um einen 30-GB-iPod – damals State of the Art.



In Anlehnung an das Urmodell ist der T6 Multivan ab 2015 als Generation SIX erhältlich. Er wird in vier Zweifarblackierungen mit farblich abgestimmten Dekorelement in der Schalttafel sowie den 18-Zöllern „Disc“ im Retrodesign angeboten.



fahrzeuge ab 2004 außerdem den Ausbau des California in Eigenregie. Das Basisfahrzeug wird wie gehabt im Stammwerk in Hannover-Stöcken gefertigt, erhält dort unter anderem eine spezielle Dachhaut mit Ausschnitt für das Aufstelldach. Dann geht es in den acht Kilometer entfernten Stadtteil Limmer, wo auf rund 7.500 Quadratmetern eigens eine Ausbau-Fertigung aufgebaut wird. Anfangs werden rund 20 Fahrzeuge täglich von 35 Beschäftigten gefertigt. 20 Jahre später sind es im Dreischicht-Betrieb bis zu 150 Fahrzeuge.

Zweiter und dritter Frühling

Ab 2015 hält ein weiteres Facelift den Bulli auf der Höhe der Zeit. VW jedoch besteht auf einen eigenständigen Schritt in der Modellhistorie und beruft sich auf zahlreiche Detailverbesserungen: Das Design wird merklich modernisiert, ein Adaptivfahrwerk und einige Assistenzsysteme sind nun verfügbar. Die TDI-Motoren werden effizienter und sauberer. Die intern „EA288 Nutz“ genannten Aggregate werden speziell für den härteren Einsatz in Nutzfahrzeugen konzipiert – vor Problemen gefeit sind aber auch diese nicht.

Die Evolution der Evolutionsstufe präsentiert Volkswagen Nutzfahrzeuge 2019 – den T6.1. Mit nochmals nachgeschärftem Design und einigen zeitgemäßen, technischen Updates. Erstmals wird der Bulli mit voll-digitalen Instrumenten angeboten. Auch ein moderner Sprachassistent zieht ins Fahrzeug. Das elektrohydraulische Aufstelldach, die Standheizung, der Kühlschrank und die dimmbare LED-Beleuchtung des California können Camper über einen hochauflösenden Farb-Touch-



screen und wenig später auch über das eigene Smartphone steuern.

Trotz konstant hoher Nachfrage läuft die Produktion des T6.1 im Juni 2024 aus. Die neuen UNECE-Regeln für Cybersecurity lassen sich auf der in die Jahre gekommenen T5-Plattform schlicht nicht realisieren. Der letzte Transporter, der in Hannover vom Band rollt, soll ein taubenblauer T6.1-Kastenwagen sein – eine Hommage an „Sofie“, die wir in Teil eins dieser Serie (Heft 3/2025) portraitiert haben. Der letzte T6.1 ist aber ein California – VW verabschiedet den Verkaufsschlager mit einer auf 1.500 Exemplare gedeckelten Last Edition.

Verschiebbare Back-to-Back-Sitze und eine klappbare Dreierbank zeichnen die Multivans der Generationen T4, T5 und T6 aus – hier in der letzten Ausbaustufe mit Alcantara-Bezügen.

AUSGABE VERPASST?

Camper Vans

kommt zu Dir!



Jetzt **VERSAND-KOSTENFREI** liefern lassen



Fotos: shutterstock apops, Vaalim

➔ CamperVans-Einzelausgaben bequem und versandkostenfrei in unserem Onlineshop bestellen: shop.doldemedien.de/campervans-einzelhefte




MADE TO RE-ADVENTURE

Wir sind Zeltspezialist. Unsere Vorzelte machen jede Deiner Reisen zu einem besonderen Vergnügen.



Erfahre mehr über unsere Campervan-Vorzelte.

Camping- und Caravan-Ausrüstung aus Schottland. Seit 1966.



TERRACAMPER



Die Bus-Manufaktur für Reise und Expedition.

terracamper.de



SeaLand-pro®

Einzigartiges Ordnungssystem auf Basis der Airlineschiene

sealand-pro.de



Surprise, surprise ...



... es fällt ein bisschen schwer – wenn man nicht damit gerechnet hat.

Was, ein Fahrrad? Ein Lastenrad? Ja, mach ich. Sicher ein E, damit fahre ich gleich gemütlich die 50 Kilometer von der Redaktion nach Hause. So war im Prinzip der Einstieg in das Thema – ohne zu wissen, um was es geht. Selbst die Beschreibung auf der Homepage von Hase Bikes hab ich erst nach zwei Wochen gelesen: „Agil und kompakt wie ein normales Gravel-Bike – aber mit den Transportkapazitäten eines Lastenrads“. Das erste Surprise, oder richtig gesagt die Überraschung, war, dass das Bike gar keinen Motor hat.

Okay, es sind ja nur 40,6 Kilometer und nur 592 Höhenmeter, aber was wiegt so ein Lastenrad denn überhaupt? Na ja, gut 20 Kilogramm sind tragbar, das E-Model wiegt immerhin neun Kilo mehr.



Nach etwas längerer Eingewöhnung fährt sich das Gravel ganz angenehm und ausreichend stabil. Für schnell und offroad braucht es aber viel Übung.



Eine weitere Besonderheit ist, dass man Bike zusammenschieben kann und es somit auf den Fahrradträger bzw. Heckträger am Auto passt. Die 20 Kilogramm sind für den Träger nicht zu schwer, und der faule Biker kann den Aluminium-Hobel auch noch einigermaßen elegant aufladen. Die ersten 20 Kilometer vom 's Rädle in Leinfelden-Echterdingen in die Redaktion sind also gemütlich. Da abladen und das Bike mit dem 5er-Innensechskant wieder fahrbereit machen. Rucksack, Laptop und Verpflegung auf die bis zu 70 Kilogramm belastbare Ladefläche und los. Das Fahrverhalten ist auf die ersten Meter recht ungewohnt und erinnert ein bisschen an Fahrten mit einer Achsschenkelenkung – besonders, als die Bremsschikanen auf dem Fuß-/Radweg am Max-Eyth-See zu bewältigen sind. Nach den



WERZ

Kompakte Reisemobile für höchste Ansprüche

Werz Wohnmobile GmbH
Steinenlaistraße 4
72813 St. Johann-Upfingen
werz-wohnmobile.de

Die Innovation unter den Fahrradträgern.

LEICHT UND SCHWENKBAR
JEDERZEIT ZUGANG ZU DEN HECKTÜREN
NIEDRIGE LADEKANTE

Fahrradträger + Modulares System
Surfboardträger, Sandbretthalter,
Skihalter, Leiter, Staubboxen,
Airline Fittings, uvm.

ICH TRAGE

80KG

VAN-BIKE.COM



Schlüsselstellen wird es aber einfacher, und nach zehn Kilometern schaffe ich das erste Mal, eine Hand vom Lenker zu nehmen. Nach der Eingewöhnung fährt sich das Teil überraschend schön, die Schaltung ist präzise, die Bremsen funktionieren gut, die Übersetzung ist relativ kurz. Mit dem 20-Zoll-Vorderrädchen will man auch nicht so schnell fahren, der Lenker ist okay, aber fast ein bisschen zu sportlich für das Lastenrad.

Fazit: Man muss schon wollen oder brauchen. 70 Kilo auf der Ladefläche sind auf normalen Gepäckträgern kaum zu transportieren – wobei die maximale Zuladung von 200 Kilogramm auch eher für die E-Variante spricht. Aber ganz ehrlich: Das Gravit fährt schon gut, und wenn man nicht schon vier Fahrräder hätte ... Schon cool zum Einkaufen, zum Sport, überall, wo Parkplätze knapp sind oder man mit dem Bike besser rankommt. Ganz ehrlich, den Commuter, also das Trekking-Bike mit Schutzblech, Licht und Nabendynamo könnte man fast eintauschen, um die Ladung bequemer zu transportieren – zusammengeschoben passt es ja sogar auf den Fahrradträger.



Die mit 70 Kilogramm belastbare Ladefläche hat 50 mal 85 Zentimeter und wird einfach eingerastet, wenn gebraucht. Um das Bike auf transportfreundliche Maße zu bekommen, genügt ein passender Innensechskant, um die Klemmung zu lösen.



Ganz praktisch: Die Rahmengröße passt für Fahrer von 1,50 bis 2,00 Meter Größe. Im Zubehör gibt es noch verschiedene Transporttaschen, Kindersitze und Anbauteile für mehr Gepäck und Aufgaben.



HASE Gravit Dust www.hasebikes.com

Gewicht	20 kg
Zul. Ges.gewicht	220 kg
Motor	ohne
Akku	ohne
Antrieb	Kette
Schaltung	Shimano-11-Gang
Bremsen	mechanische Scheibenbremsen
Sonstiges	Lenksäule umklappbar, Gepäckträger bis 27 kg belastbar
Packmaß: LxHxB	174 x 83 x 42 cm
Preis (UVP)	ab 3.790 Euro



**Camping &
Appartements Seehof**
**www.camping-
seehof.com**

Mehr Informationen in
unserer Anzeige unter
Postleitzahl **A-6233**

DAS FERIENPARADIES FÜR GROSS UND KLEIN IM ALPBACHTAL



WILLKOMMEN IM URLAUB

Relaxen nach Regionen: Das bietet Dein Camping-Guide hier in CamperVans mit Campingplatz-Portraits, die übersichtlich nach Postleitzahlen geordnet sind.

Du wünschst Dir familiäres Landcamping-Ambiente, ein Wellness-Resort oder möchtest eine kleine Luxus-Auszeit zu zweit auf einem romantischen Plätzchen?

Informiere Dich hier für die kommende Saison und finde genau den Campingplatz, den Du brauchst, um zu entschleunigen und Dein Ziel für einen gelungenen Campingurlaub.

Alle Infos unter: www.campervans.de

DAS BEDEUTEN DIE ICONS AUF DEN FOLGENDEN SEITEN: ➔

Zeichenerklärung

	Kinderprogramm		LeadingCampings
	Kurcamping		Eco Camping
	Wellness-Angebot		CampSite Award
	Autobahnnähe	★★★★★ DCC Klassifizierung	DCC Klassifizierung 1-5 Sterne
	Behindertengerecht	★★★★★ DTV Klassifizierung	DTV Klassifizierung 1-5 Sterne
	kostenloses W-LAN		EU Ecolabel

Campingplatz ist Mitglied im Landesverband

	Bayern		Sachsen
	Hessen		Baden-Württemberg Brandenburg/Berlin Mecklenburg-Vorpommern Niedersachsen/Bremen Nordrhein-Westfalen Schleswig-Holstein/Hamburg Thüringen
	Rheinland-Pfalz/Saarland		
	Sachsen-Anhalt		
	Top Camping Austria		
	Touring Club Schweiz		

17207 Südmüritz

freecamper boot & camping GmbH



Buche im Juni und spare 100.- Euro!

Bring Deinem Camper das Schwimmen bei. Genieße die wildromantische Natur in naturbelassenen Buchten und entlang der Flüsse und Kanäle im Wasserparadies Mecklenburg Vorpommern.

Führerscheinfrei!

www.freecamper.de
service@freecamper.de
Tel.: 0151-416 00 210

23570 Lübeck-Ivendorf

Campingplatz Ivendorf



www.camping-travemuende.de

Traumhafte Lage: An der Ostseeküste, 3 km vom Seebad Travemünde entfernt liegt der Campingplatz Ivendorf. In wenigen Minuten sind Sie am Skandinavienkai, dem Tor zum Norden. Nur 16 km bis nach Lübeck.

Ausstattung: Restaurant mit Speisen, auch zum Mitnehmen, zentral gelegene Kochgelegenheiten, Waschmaschine, Trockner und Babywickelraum. Modernes Sanitärgebäude selbstverständlich mit Einzelduschkabinen, Behindertentoilette u. Chemieentsorgung. Ganzjährig geöffnet. **Großes Natur-Schwimmbad** mit vollbiologischer Wasseraufbereitung bietet Badespaß und Wellnessvergnügen pur. Tolle Anlage mit neuester Technik.

Hier trifft man nette Leute:

Campingplatz Ivendorf

Jan Beythien-Peters, Frankenkrogweg 2-4
23570 Lübeck-Ivendorf
Tel. 04502/4865 oder 2623, Fax /75516
mail@camping-travemuende.de

23769 Fehmarn/Klausdorf

Campingplatz Klausdorfer Strand



Familiär geführter Platz, direkt an der Ostsee. Komfortable Sanitäranlagen, Mietbäder, Stellplätze inkl. WLAN, Strom, Frisch- und Abwasser. **Onlinebuchung unter:**
www.camping-klausdorferstrand.de



Camping Klausdorfer Strand

23769 Fehmarn/Klausdorf

Tel. 04371/2549

www.camping-klausdorferstrand.de
info@camping-klausdorferstrand.de
Öffnungszeiten: 04.04.2025 - 19.10.2025

24306 Bösdorf/Plön

Campingpark Augstfelde



Top Familienplatz: 1000m eigenes Ufer mit Sandstränden

- Indoorspielplatz, Gemeinschaftsraum, W-Lan
- Animation in der Hauptsaison, Haustiere willkommen
- Verleih: Kanu, Kettcar, Fahrrad
- direkter Einstieg in die Rad- u. Wanderwege des Naturparks
- Wohnmobilhafen vor der Schranke, Komfort Plätze, Ferienwohnungen
- Einkaufsladen und Gaststätte

Campingpark Augstfelde

Augstfelde 1, 24306 Plön/Bösdorf
www.augstfelde.de, Tel. 04522-8128
Öffnungszeiten: 01.04.- 19.10.2025

24369 Kleinwaabs

Ostseecampingplatz Familie Heide



Willkommen auf unserem 5-Sterne-Campingplatz direkt an der Ostsee. Genießen Sie die natürliche Schönheit der Steilküste und entspannen Sie in modernen Mobilheimen oder Ferienhäusern. Unsere parzellierten Stellplätze – viele mit Blick auf die Ostsee – verfügen über Strom, Wasser und Abwasser. Für entspannte Momente steht unser Schwimmbad mit Wellnessbereich zur Verfügung. Komfortable Sanitärbereiche, ein Supermarkt und Restaurants runden das Angebot ab. Familien freuen sich über Abenteuer-Spielplätze und unser Animationsprogramm in der Hauptsaison. Ob Aktivurlaub oder Erholung – bei uns finden Sie alles, was Ihren Urlaub unvergesslich macht. Buchen Sie jetzt Ihren Stellplatz oder Ihre Unterkunft an der Ostsee.

Ostseecampingplatz Fam. Heide

Strandweg 31, 24369 Kleinwaabs

Tel.: 04352/2530, Fax.: 04352/1398

www.waabs.de, info@waabs.de

25980 Sylt/Tinnum

Campingplatz Südhörn

Campen mit allen Sinnen im Weltnaturerbe Nationalpark Wattenmeer. Es gibt einen Ort wo sich Himmel und Erde berühren.



Sylt ist immer und zu jeder Jahreszeit eine Reise wert! Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Unser Platz liegt stadt- und strandnah, ist komfortabel, modern, behindertenfreundlich und ganzjährig geöffnet. Das kompetente Team berät Sie individuell. Lebensmittel-Kiosk und Restaurant am Platz. WLAN, Gasverkauf, Ver- und Entsorgungsstation und Ferienwohnungen runden das Angebot

ab. **20% Rabatt in der Vor- und Nachsaison.** Reservierung ist erforderlich. **Bitte beachten Sie!!! Auskünfte für die Anreise nach Sylt:**

Momentan kommt es bei dem Transport von Wohnmobilen beim Syltshuttle zu Einschränkungen (weitere Hinweise unter: www.syltshuttle.de/syltshuttle-de/anreise/neuigkeiten). Für die Anreise nach Sylt empfehlen wir daher die Syltfähre. **Tel. 0461/864-601 oder www.syltfahre.de.**

Ab sofort dürfen Hunde das ganze Jahr auf den Platz!

Wir sind friesisch herb und freuen uns sehr auf Ihren Besuch.

Campingplatz Südhörn

Ziegeleiweg o. Nr. Tinnum, 25980 Sylt

Tel. 04651/3607, Fax 04651/3619

www.campingplatz-suedhoern.de

E-Mail: dau.sylt@t-online.de

29556 Suderburg-Hösseringen

Campingplatz am Hardausee
Köllner GmbH



★★★★★ DCC Klassifizierung ★★★★★ DTV Klassifizierung

Frühsummer in der Lüneburger Heide Genießen Sie die idyllische **Natur** und **Ruhe** und profitieren Sie von unseren attraktiven **Sparpreis-Angeboten** im Juni und Juli. Alle Infos und Preise finden Sie auf unserer Homepage. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Wir laden Sie herzlich ein und freuen uns auf Ihren Besuch.

Campingplatz am Hardausee

Familie Köllner, Tel. 05826/7676

29556 Suderburg – Hösseringen

info@camping-hardausee.de

www.camping-hardausee.de

ÖZ.: 01.04.2025 – 31.10.2025

29633 Munster-Kreutzen

Campingplatz „Zum Oertzewinkel“



HEIDEKARTOFFEL-HERBSTAKTION

1 Kilo leckere Knollen gratis
pro Stellplatz und Übernachtung
Vom 25.08. bis 02.11.2025



Campingplatz Zum Oertzewinkel
29633 Munster-Kreutzen
Tel. 05055/5549, info@oertzewinkel.de
www.oertzewinkel.de

31812 Bad Pyrmont

Campingpark Schellental



DCC Klassifizierung

Ruhe, Natur und Erholung
im Weserbergland. Restaurant mit
großem Biergarten und Sonnenterrasse.
Sonnen- und Schattenplätze vorhanden.
WLAN kostenlos.

Familie Patzig

Am Schellenhof 1, 31812 Bad Pyrmont
Tel. 05281/8772
camping.schellental.de

37671 Höxter

Wesercamping Höxter



**Euer Wohlfühl-Campingplatz im
Weserbergland. Miethütten ab einer Nacht**
Ruhige, landschaftlich reizvolle Lage
direkt an der Weser. Genieße deinen
Aufenthalt, erhole dich vom Alltags-
stress, entdecke Höxter und das wunder-
schöne Weserbergland.

100 weitere Reisemobil-Stellplätze stehen
zudem am Floßplatz und in der Freizeit-
anlage Höxter-Godelheim zur Verfügung.
Sportzentrum 4, 37671 Höxter
Tel. 05271/2589

info@wesercamping-hoexter.de
www.wesercamping-hoexter.de

64405 Fischbachtal

Campingplatz Odenwaldidyll



Unterhalb vom Schloss Lichtenberg
70 Ferienplätze für Wohnwagen,
Wohnmobile und Zelte. Moderne
Sanitärbereiche. Hunde erlaubt. Natur-
schwimmbad mit versch. Spielgeräten,
Fußball- und Beachvolleyballfeld

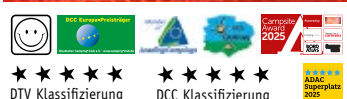
Vermietung von 4 Zeltlodges und 3 Mobilheimen

Pächter: Gaby Marx
Campingplatz 1, 64405 Fischbachtal
Tel. 06166/8577, Fax 06166/933757,
kontakt@odenwald-idyll.de
www.odewald-idyll.de

Öffnungszeiten: April bis Oktober

29649 Wietzendorf

Südsee-Camp



Familien-Campingplatz mit Badese, Spiel- und Spaßbad, Reiterhof, Animation, Indoorspielhalle, Dschungel-Golf und Caravanhandel.

Infos: www.suedsee-camp.de



Südsee-Camp G. & P. Thiele OHG
29649 Wietzendorf
Tel. 05196/980116
info@suedsee-camp.de
ganzzjährig geöffnet

34385 Bad Karlshafen

Campingplatz Bad Karlshafen



NEU! Hüttengaudis und Mietbäder, auch online buchbar!

In unmittelbarer Nähe der Wesertherme.
Herrliche Rad- und Wanderwege entlang
der Weser. Wir bieten moderne Sanitär-
anlagen, Strom- und Wasserversorgung,
Spielplatz, Poollandschaft in den Sommer-
monaten, Kiosk mit Backshop, Gasver-
kauf und Campingzubehör. Ebenso be-
treiben wir einen Wohnmobilstellplatz.
Fordern Sie gleich unseren Prospekt an
oder besuchen Sie uns im Internet.

Campingplatz Bad Karlshafen

Mietzner GmbH, Am rechten Weserufer 2
34385 Bad Karlshafen
Tel. 05672/710
info@camper-karli-event.de
www.camper-karli-event.de

48157 Münster

Campingplatz Münster



Münster entdecken? Na, dann mal los.
Überraschende Orte und Ideen für einen
gelungenen Urlaub. Mit dem Rad
oder von der Bushaltestelle direkt am
Platz. Eine wunderschöne Natur mit
prächtigen Wasserschlössern, die
pulsierende Innenstadt, der historische
Prinzipalmarkt und unzählige Museen
warten auf Ihren Besuch.

**Weitere Informationen finden Sie auf
unserer Homepage.**



Campingplatz Münster
Laerer Werseufer 7, 48157 Münster
Tel. 0251/311982
mail@campingplatz-muenster.de
www.campingplatz-muenster.de

76831 Billigheim-Ingenheim

Camping im Klingbachtal

Einfach schöne Ferien



Willkommen zu Ihrem Campingurlaub an der Südlichen Weinstraße!

Unser Campingplatz ist seit 2014 der
ideale Ausgangspunkt für Ihren Aktiv-
urlaub: Wandern im Pfälzer Wald, Rad-
fahren durch die südpfälzischen Wein-
berge und am Abend gut Essen und die
Weine der Südlichen Weinstraße genie-
ßen. Was will man mehr? In unserem
Freibad haben die Campinggäste freien
Zutritt. Außerdem finden Sie auf unserem
Platz eine Gastronomie und einen Shop
– Tennisplätze, ein Spielplatz, eine
Boulebahn und kostenloser W-LAN-
Zugang runden das Angebot ab.

Camping im Klingbachtal

76831 Billigheim-Ingenheim
Klingener Str. 52
Klingener Straße, Tel. 06349/6145
info@camping-klingbachtal.de

77836 Rheinmünster
Freizeitcenter Oberrhein



BVCD

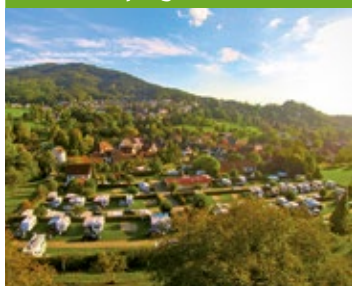
Jetzt schnell und sicher online buchen!
Das Freizeitcenter Oberrhein liegt in
schönster Lage am Oberrhein, zwischen
Schwarzwald und Vogesen. Baden-Baden
und Straßburg, Elsass und Schwarzwald
sind in wenigen Fahrminuten zu erreichen.
Wer die Bewegung liebt, ist bei uns richtig:
Surfen, Segeln, Tennis, Minigolf, Golf,
Kanutouren, Wandern oder eine Radtour
durch das herrliche Umland....

Sie haben die Wahl!

Freizeitcenter Oberrhein

77836 Rheinmünster
Tel. 07227/2500, Fax 07227/2400
info@fco.de
www.fco.de
Ganzjährig geöffnet.

79410 Badenweiler
Ferien camping Badenweiler



Tel. 07632/1550, Fax 07632/5268
www.camping-badenweiler.de
info@camping-badenweiler.de

82487 Oberammergau
Campingpark Oberammergau GmbH



**Genießen Sie unsere wundervollen Rad-
und Wanderwege in den Ammergauer Alpen**
Der Campingpark Oberammergau liegt
direkt am Ortsrand, inmitten der wun-
derschönen Ammergauer-Alpen.

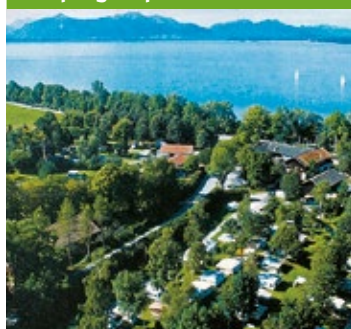
In wenigen Gehminuten erreichen Sie
das Ortszentrum mit seinen weltbe-
kannten Sehenswürdigkeiten, Einkaufs-
möglichkeiten u.v.m.

Gratis Bus und Zug fahren nach Gar-
misch-Partenkirchen, Schloss Linder-
hof, Füssen und Murnau.

Weitere Informationen gerne per E-Mail
oder Telefon.

Campingpark Oberammergau GmbH
Geschäftsführer Franz Häringer u. Sonja Baur
Ettalerstr. 56 b, 82487 Oberammergau
Tel. 08822/94105, Fax 08822/94197
info@camping-oberammergau.de
www.camping-oberammergau.de

83339 Arlaching
Camping Kupferschmiede



Camping am Chiemsee
Tel. 08667/446, Fax /16198
www.campingkupferschmiede.de

84364 Bad Birnbach
Kur-Gutshof-Camping Arterhof



**Der Spitzenplatz im niederbayrischen
Bäderdreieck mit kostenlosem
Thermal-Außenbecken 34 °C,
Naturhallenbad und Sauna**

- über 100 qm große Stellplätze
- Therme Bad Birnbach (1 km),
kostenloses Shuttle
- Arztpraxis, Physikalische Therapie,
Badekur abrechenbar
- Genuss im Nostalgie-Wirtshaus Roßstall



Ihr Thermen-Gutshof
in Bad Birnbach

Camping • Appartements • Wellness • Genuss
in bayerischer Spitzenqualität

- **Fit mit Golf-Packerl, ganzjährig**
7 ÜN + viele Leistungen
ab 599 €/2 Pers.

Kur-Gutshof-Camping Arterhof
84364 Bad Birnbach, Hauptstr. 3
Tel. 08563/96130
info@arterhof.de, www.arterhof.de

85125 Kinding – Kratzmühle
Campingplatz Kratzmühle



Naturpark Altmühltal“
A9 – Ausfahrt 58 Altmühltal 5 km
Mitten in der beliebten Ferienregion
direkt am Altmühltal Panoramaweg
und Altmühltal Radweg, in unmittel-
barer Nähe des Kratzmühlsees liegt un-
ser idyllischer Campingplatz. Zwischen
Altmühl und Waldhang eingebettet
bieten wir Ihnen abwechslungsreiche
Stellplätze: Sonnig, schattig, an der
Altmühl, auf den Terrassen und auf
unserer Familienwiese mit Spielplatz.

- 150 m zum Kratzmühlsee
- Fahrrad- und Bootsverleih
- Minimarkt
- Gaststätte mit Biergarten
- CamperClean
- e-Tankstelle

Das gesamte Freizeitzentrum Kratz-
mühle ist umgeben von entspannter,
erholsamer Natur.

Erleben Sie im Naturpark Altmühltal
unvergessene Urlaubsmomente.

Wir haben ganzjährig für Sie geöffnet.

CAMPINGPLATZ **
KRATZMÜHLE**

www.kratzmuehle.de

Campingplatz Kratzmühle

Mühlweg 2, 85125 Kinding – Kratzmühle
info@kratzmuehle.de
www.kratzmuehle.de
Tel. +49 (0)8461 64170

87509 Immenstadt/Bühl

Alpsee Camping *****



Luxus der Freiheit

Egal ob Winter oder Sommer, hier am
großen Alpsee ist der beste Ort, um
abzuschalten. Unser Campingplatz liegt
in traumhaft schöner Umgebung in
unmittelbarer Nähe der Allgäuer Alpen
und direktem Sezugang. Im Sommer
gibt es Badespaß und Vergnügen im
nahen Kletterwald. Im Winter kann
man sich an den Skiliften und Lang-
laufloipen oder auf der längsten
Rodelbahn Deutschlands austoben.
Wir bieten Ihnen ein neues, modernes
Sanitärgebäude mit Einzelwaschkabinen
und eine großzügige Wellnessoase mit
herrlichem Blick auf den Großen Alpsee.

**Seit 2019 verfügen wir
über einen beheizten Infinity-Pool
und seit 2020 über ein Bistro.**

Alpsee Camping GmbH & Co. KG
Seestraße 25, 87509 Immenstadt/Bühl
Tel. 08323/7726, Fax 08323/2956
mail@alpsee-camping.de
www.alpsee-camping.de

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



87669 Rieden

Campingplatz Seewang



Caravan-Stellplätze mit herrlichem Alpenblick, direkt am Forggensee. Winter- und Sommercamping. Komfortstellplätze. W-LAN auf dem gesamten Platz.

Modernes Sanitärgebäude

Campingplatz Seewang

Tiefental 1, 87669 Rieden
Tel. 08367/406, Fax /149410
info@camping-forggensee.de
www.camping-forggensee.de

88079 Kressbronn a. B.

Camping Park Gohren



★★★★★
DTV Klassifizierung

Ein idyllisches Ferienparadies mit eigenem weitläufigen Naturstrand. Großer SB-Markt. Restaurant mit Terrasse. Vielfältiges Kinderprogramm. Beachvolleyball. Minigolf. Grillplatz. Fassauna. SUP und Tauchakademie direkt auf dem Platz. Weitere attraktive Freizeitangebote ganz in der Nähe, z.B. Schnuppersegeln, Abenteuer-Kletterpark. Diverse Rabatte mit der Gästekarte. Verschiedene Mietobjekte buchbar. TIPP: Glamping in unseren Ferienchalets, Safarizelten und Minilodges.

Öffnungszeiten: 11.04. – 15.10.2025

NS: 27.04. – 28.05.2025 und

14.09. – 15.10.2025

(Mietobjekte bis 05.10.2025)



Camping Park Gohren
Zum Seglerhafen

88079 Kressbronn a. B.
Tel. 07543/60590, Fax 07543/605929
info@campingplatz-gohren.de
www.campingpark-gohren.de

88079 Kressbronn

Campingplatz Iriswiese



Die parkähnliche Campinganlage Iriswiese ist ideal geeignet für Naturliebhaber und Individualisten. Mit eigenem Naturstrand, kleinem SB-Markt und einer Gaststätte. Erholbarer Ausgangspunkt für viele Freizeitmöglichkeiten. Nutzen Sie die attraktiven Rabatte mit unserer Gästekarte für Ihren Urlaub.

Öffnungszeiten: 11.04. – 15.10.2025

Weitere Informationen:

Campingplatz Iriswiese

88079 Kressbronn

Tel. 07543/8010, Fax 07543/8032
www.campingplatz-iriswiese.de
info@campingplatz-iriswiese.de

90542 Eckental-Illhof

Campingplatz Bergesruh



Erleben Sie Camping im Nürnberger Land inmitten der Natur. Radeln, Wandern, Kultur und zugleich die fränkischen Spezialitäten und Schönheiten genießen.

Familienangebot vom 1.9. bis 31.10.25
Stellpl., 2 Erw. + 2 Ki., zzgl. Strom für 36 €

M. Penning, Tel. 09126/8956,
www.camping-bergesruh.de
penning@camping-bergesruh.de

95119 Naila

Ferienregion Selbitztal-Döbraberg im Naturpark Frankenwald



Camping Auensee Joditz/Köditz
Höllental Camping GmbH & Co. KG
Lichtenberg

Camping Schloss Issigau

Beste Anbindung zur A9 + A72 + A93

Attraktive Naturlandschaft, Familienfreundlich, großes Freizeitangebot, beste Ausflugsmöglichkeiten.

Für Wohnmobile: Stellplätze und Sani-Stationen am Bahnhof Naila und in der Schützenstraße in Schwarzenbach am Wald.

Ferienregion Selbitztal-Döbraberg
Bahnhofsplatz 1, Tel. 09282/6829
ferienregion@selbitztal.de
www.selbitztal.de

95420 Bayreuth

Naturisten-Campingplatz Sonnland Bayreuth e.V.



- Erholung in der fränkischen Schweiz
 - Ideal zum Wandern und Radeln
 - 5 km zur Therme Obersees
- Infos: www.sonnland-bayreuth.de
oder kontakt@sonnland-bayreuth.de

97215 Simmershofen

Camping Paradies Franken



★★★★★
DTV Klassifizierung

Idealer Ausgangspunkt für Würzburg, Bad Mergentheim, Rothenburg o. d. T., Bad Windsheim, sehr ruhige Lage zum Entspannen.

Ganzjährig geöffnet! Anreise bis 22 Uhr, auch ohne Reservierung, über unseren Self-Check-in-Automaten möglich!



Camping Paradies Franken

Walkershofen 40, 97215 Simmershofen
Tel. 09848/969633, Fax 09848/969634
www.camping-paradies-franken.de
hallo@camping-paradies-franken.de

Noch freie Plätze in den Herbstferien?

Dann sollten Sie jetzt reagieren und Ihr Angebot hier präsentieren.

Ich berate Sie gerne:

Brigitte Zeyher

Tel. 07 11/5 53 49-193

brigitte.zeyher@doldemedien.de



Die ganze Welt der mobilen Freizeit.

Jetzt Stellplatzführer bestellen unter shop.doldemedien.de

97215 Uffenheim

Camping Uffenheim



★★★★
DTV Klassifizierung

Wohlfühlen – Erholen – Franken erleben
Genießen Sie Ihren Familienurlaub (gerne auch mit Hund) auf unserem kleinen, gemütlichen und gepflegten Platz. Ein Freibad ist gleich nebenan und es sind nur wenige km zur Therme Bad Windsheim. Idealer Ausgangspunkt für tolle Unternehmungen nach Rothenburg ob der Tauber (21 km), Taubertal (17 km), Würzburg (39 km), Bamberg (86 km) und Nürnberg (80 km); viele Radwege auch ins „Weinparadies Franken“ – Schloß Frankenberg (9 km).

Online-Buchungsportal mit Platzwahl

Camping Uffenheim

Sportstr. 3, 97215 Uffenheim

Tel. 0151/56171440

info@camping-uffenheim.de

www.camping-uffenheim.de

ÖZ.: bis 05. Oktober 2025

Österreich

A-6233 Kramsach

Camping & Appartements Seehof



★★★★
DCC Klassifizierung

Der Campingplatz am Reintalersee!
Gratis Sommerbergbahnen, Bus u.v.m. Große, sonnige Panoramastellplätze, Café Restaurant, super Appartements, **NEU: Sanitäranlagen und Mietbäder, Indoor-Kinderparadies, Aufenthaltsraum, Fitnessraum, barrierefreier Seezugang**



★★★★★
CAMPING SEEHOF

Camping • Appartements • Restaurant

A-6233 Kramsach, Moosen 42

Tel. 0043/5337/63541

www.camping-seehof.com

A-6233 Kramsach

SeenCamping Stadlerhof****



★★★★
DCC Klassifizierung

Mehrwertangebot vom 30.08. – 14.12.25

Komfortstellplatz inkl. Strom, WLAN, 2 Personen, Schwimmbad und Alpbachtal Card

ab 9 Tagen € 26,00 pro Tag

ab 16 Tagen € 24,00 pro Tag

ab 23 Tagen € 21,00 pro Tag

Wander-Herbst vom 30.08. – 01.10.25

Komfortstellplatz/2 Pers.,

inkl. Strom (4 kWh/Tag),

WLAN, beheiztem Freischwimmbad

und Alpbachtal Card

1 Woche € 182,00

2 Wochen € 336,00



Schwimmbad mit 25°
Sonnige Komfortplätze bis 150 m²

mit fixem Gasanschluss

Exklusiver Wohnmobilhafen

Saunaanlage auf über 500 m²

Restaurant mit offenem

Kamin & Sonnenterrasse

9 Appartements für bis 5 Pers.

Badehaus mit Familien- und

Privatbädern

TOP Skigebiet „Skijuwel“



Camping - Appartement - Wellness

Tel. +43 5337/63371

www.camping-stadlerhof.at

A-6263 Fügen

natürlich Hell.

Camping & Aparthotel



★★★★
DCC Klassifizierung

Natürlich gut. Nachhaltig schön.
Finden Sie unaufgeregt den Luxus für Ihre Urlaubstage.

- Komfortstellplätze mit 16 Amp. Strom, Gas, Fernsehanschluss, Wasser / Abwasser, W-Lan
- Private Badezimmer
- Saunalandschaft
- Fitnessstudio
- Hallenbad 17 x 7 m
- Indoorspielraum
- Spielplatz, Fußballplatz
- Apartments und Lodges

Alois und Karin Hell

A-6263 Fügen, Gageringerstraße 1

www.hell-tirol.at

servus@hell-tirol.at

A-6422 Stams/Tirol

Kleeblatt Campings



Das reine Urlaubsglück zu jeder Jahreszeit!

Lernen Sie vier sehr individuelle Campingplätze in verschiedenen Urlaubsregionen Tirols kennen.

Camping Eichenwald – Stams
Campingdorf Hofer – Zell im Zillertal
Seen-Camping Stadlerhof – Kramsach
Camping Schwarzsee – Kitzbühel

Alle weiteren Details dazu gibt es auf www.kleeblattcampings.at

A-8734 Großlobming

Camping Murinsel *****



office@camping-murinsel.at

www.camping-murinsel.at

A-9173 Gotschuchen/Kärnten

Camping Rosental-Rož



- Südlichster Campingplatz Österreichs!
- **Ruhige Lage mit viel Platz** in herrlicher Natur, **Badeteich** mit Trinkwasserqualität
- **Standardplätze** mindestens 100m²
- **XXL Plätze bis 200 m²**
- Doppelplätze zum Schnäppchenpreis bis 10.07. und ab 01.09.



- **Kleinkinderspielplatz, Miniclub, Kinderanimation**
 - **Restaurant + Lebensmittelshop am Platz**
 - **Hunde willkommen:** 3 Hundewiesen, Hundetraining, reichlich Auslauf rund um den Campingplatz, Hunde-Badebereich
- Camping Rosental Rož**
der Campingplatz mit „Wau“-Effekt!
Tel. +43/4226/81000
camping.rosental@roz.at, www.roz.at
fb: www.facebook.com/Camping.Rosental.Roz

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

A-9873 Döbriach am Millstättersee
Komfort-Campingpark Burgstaller



Tel. 0043/4246/7774, Fax 0043/4246/77744
E-mail: urlaub@camping-burgstaller.com
Internet: www.camping-burgstaller.com



- **Kärntens größter Campingplatz** mit entsprechend vielfältiger Infrastruktur, unzähligen Freizeiteinrichtungen und tollem Familienprogramm.
- **Günstiger Seniorenpreis von 11.04. - 01.07. und von 01.09. - 01.11.2025** (ab € 26,00 für Stellplatz und 2 Pensionisten, exkl. Ortstaxe + Strom)
- **Europas unglaublichste Sanitärgebäude** Kino, Kinderland, Bällebad, Jugendraum und Kindersanitär im lebensgroßen U-Boot
- Spezialprogramme zu **Ostern, Pfingsten** und **Herbstwochen** (27.09.-11.10.2025)!
- **Öffnungszeiten 2025: 11.04. - 01.11.25**

Ungarn

H-8230 Balatonfüred
Balatontourist Camping & Bungalows Füred



Füred ist der führende Campingplatz am Balaton. Strand. Animaton. Erlebnisbad.

BALATONTOURIST
www.balatontourist.hu
fured@balatontourist.hu

Italien

I-39030 Antholz
Camping Antholz

!!!40 JAHRE CAMPING ANTHOLZ!!!



Ein einmaliges Schläferlebnis: unsere (beheizbaren) Camping-Schlaffässer
Mit einem herzlichen „Grüß Gott“ heißen wir, die Familie Wieser, Sie in unserem Camping Antholz willkommen. Als reiner Familienbetrieb sind wir stets bestrebt, Ihren Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten. Genießen Sie die unberührte Natur und lassen Sie sich von der malerischen Schönheit des Antholzer-Sees und des ringsum liegenden Naturparks Rieserferner-Ahrn bezaubern. Camper sind Naturliebhaber und gerade deshalb fühlen sie sich zu jeder Jahreszeit so wohl in Antholz in Südtirol. **Kommen Sie als Gast und verlassen Sie uns als Freund!** Ihre Gastgeberfamilie Wieser mit Team
Obertaler Str. 10, I-39030 Antholz
Tel. 0039/0474/492204
info@camping-antholz.com
www.camping-antholz.com

Wenn Sie wüssten,
wie günstig Campingplatz-
Werbung auf diesen Seiten ist ...
Ich berate Sie gerne:
Brigitte Zeyher
Tel. 07 11/5 53 49-193
brigitte.zeyher@doldemedien.de

I-39050 Völs am Schlern
Camping Seiser Alm



Dolomiten Flair
... zu jeder Jahreszeit

- Beheizter Salzwasser Außenpool
- Kulinarische Höhenflüge ab Mitte Mai
- im Abend Restaurant „Zur Quelle“
- SHOP „1974“
- FOREST TENT für Paare
- LODGE DOLOMITES für 4 Personen



Camping Seiser Alm
Dolomiten Weg 10
I-39050 Völs am Schlern
E-Mail: info@camping-seiseralm.com
Internet: www.camping-seiseralm.com

Niederlande

NL-1795 LN De Cocksdorp
Duinpark & Camping De Robbenjager



Genießen Sie einen unbeschwerten Urlaub in ruhiger, entspannter Atmosphäre und direkter Nähe zum weitläufigen Strand. Großzügige Felder bieten jedem Campinggast ausreichend Privatsphäre. Alle zentralen Einrichtungen sind gut zu erreichen und unser neues, luxuriöses Sanitärgebäude ist beheizt sowie rollstuhlgänglich. Restaurant, Brötchenservice.

Wir heißen Sie gerne Willkommen!
Duinpark & Camping De Robbenjager
Vuurtoerenweg 148
NL-1795 LN De Cocksdorp (Texel)
Tel. 0031/222/316258
info@duinparkderobbenjager.nl
www.duinparkderobbenjager.nl/de

NL-6999 DT Hummelo
Parkcamping De Graafschap



Ruhe, großräumige Plätze und Komfort
100 große Plätze, davon 74 mit Privatsanitär. Perfekt für Ruhesuchende mit Wohnwagen oder Wohnmobil.
Ideal gelegen zum Wandern oder für schöne Radtouren in der Region Achterhoek (Gelderland).
Tel. +31 314 343752
www.camping-degraafschap.nl
info@camping-degraafschap.nl

Die ganze Welt der mobilen Freizeit.

Jetzt Stellplatzführer bestellen unter
shop.doldemedien.de

Mal Seen

Von Claus-Georg Petri





Ab in den Süden – aber nicht zu weit: Warme Seen, Wanderwege über grüne Almen und die Berge stets im Blick. Kärnten bringt die Natur vor die Tür des Campervans oder den Van in die Natur? Hier scheint alles möglich – abtauchen inklusive.

Das Licht am Ende dieses Tunnels verheißt eine Besonderheit: Sobald der Van den Katschbergtunnel gen Süden verläßt, befindet er sich in Kärnten. Tatsächlich ist die Tauernautobahn A 10, die in Salzburg beginnt, die wohl schnellste Verbindung in Österreichs südlichstes Bundesland. Das Abenteuer kann beginnen: Endlich in einem der türkisfarbenen Seen abtauchen und von der Sonne trocknen lassen, über Almen zu einem der Gipfel wandern und auf dem Weg in eine der uralten Hütten einkehren, um dort typische Gerichte der von Alpen und Adria inspirierten Küche zu probieren. Kurzum: Kärnten zu entdecken, heißt, Berge und Seen auf der Alpensüdseite zu erleben.

Diese Mischung verspricht abwechslungsreiche Urlaubstage: Rad fahren, graveln und mountainbiken, spazieren, wandern und klettern, Stand-up-Paddling und Kajak fahren. Österreichs fünftgrößtes Bundesland ist ein kleines Paradies für Camper.

Campen am See

Wildcampen ist in Kärnten nicht erlaubt. Doch wer gerne in der Natur steht, findet auf den 100 Campingplätzen mit 16.000 Stellplätzen einen ebenso schönen Platz – egal ob an einem Badesee, am Fuße eines Berges, am Flussufer, am Bauernhof oder auf einem der FKK-Campingplätze.

Egal wo: Camping in Kärnten ist nachhaltig und teilweise sogar zertifiziert. Diese fünf Plätze haben sich den strengen Prüflinien von EU Ecolabel, Österreichischem Umweltzeichen und Green Camping unterzogen und die Auszeichnung erhalten (Adressen siehe Kasten):

- ▲ Alpengamp in Kötschach-Mauthen
- ▲ Camping Brunner am Millstätter See
- ▲ Camping Mössler am Millstätter See
- ▲ Camping Rosental Rož in St. Margareten
- ▲ Camping Knaller am Weißensee

Allen fünf Anlagen haben gemeinsam, dass sie am Wasser liegen – wenngleich Camping Rosental Rož nur einen eigenen Schwimmteich, dafür aber andere Vorzüge aufweist, etwa die ausdrückliche Hundefreundlichkeit und das Expi-Science-Center. ➤



Sommertage am See: Von der Millstätter Alpe eröffnet sich ein weiter Blick über die Landschaft Kärntens. Die Haut duftet nach Sonnencreme. Der See ist schön kühl. Ob Wandern, Stand-Up-Paddeln oder Nichts-tun – wenn der Tag mit der untergehenden Sonne endet, strahlen immer noch die zufriedenen Gesichter beim Abendessen.



Im Sommer ist an den Seen einiges los. Die Region Kärnten ist kein Geheimtipp mehr, auch nicht bei Campern. Und doch bewahrt sich jeder der Seen seinen ganz eigenen Charakter, mal abgesehen von dem von Sonnenstrahlen gewärmten, kristallklaren Wasser, dass sie gemein haben – in Trinkwasserqualität wohl bemerkt.

Wörthersee: Sein Wasser bringt Bewegung ins Leben – wenn auch unterschiedlich. Während die einen beim Yoga am Steg ihre Ruhe finden, meditativ auf blühende Seerosen blicken und dem rhythmischen Schwappen der Wellen lauschen, wappnen sich die anderen ein Stückchen weiter gerade für den ersten Versuch mit dem Wakeboard. Spezielle Motorboote erzeugen perfekte Wellen und machen es Anfängern leicht, übers Wasser zu gleiten. Längst gehört der größte See Kärntens mit einer Länge von mehr als 16 Kilometern zum Lieblingshotspot junger Surfer. Das Wasser ist schön

warm und schimmert karibisch in Türkis. Nach Sonnenuntergang kann der Abend entspannt am Ufer oder in einer der vielen Bars und Restaurants mit Seeterrasse ausklingen. Info: www.woerthersee.com

Millstätter See: Den Rucksack oder Picknickkorb mit regionalen Produkten der umliegenden Bauern befüllt, geht es Schritt für Schritt hinauf zum Aussichtspunkt am Mirnock – besonders schön ist die Stimmung bei Sonnenuntergang. Seit jeher werden dem Kraftberg am Fuße des Millstätter Sees mystische Eigenschaften zugeschrieben. Überhaupt gibt es rund um den See zahlreiche sagenumwobene und geheimnisvolle Orte. Angefangen bei den einsamen Buchten auf der Südseite, die nur mit dem Ruderboot erreichbar sind, über Millstatt selbst mit seinem Stift, dem Badehaus und den alten Villen bis hin zu den sanften Almen auf dem Hochplateau im Norden. Info: www.millstaettersee.com



Einmal im Türkis abtauchen: Im Sommer sind die Seen in Kärnten angenehm warm und das Wasser herrlich klar.



Naturnah campen: Viele Campingplätze liegen idyllisch in der Natur mit Blick auf Seen und Alpenkämme.

Erkundungstour: Die Radwege in Kärnten sind gut angelegt und ausgeschildert. Oft führen sie entlang der Seen.

Weißensee: Zwei Drittel unverbautes Ufer, glasklares Wasser bis zu 22 Grad warm zum Schwimmen und Tauchen, einzigartiger Fischreichtum und Heimat der Edelkrebse. Der Weißensee mit einer Uferlänge von 23 Kilometern liegt auf über 930 Meter Meereshöhe mitten in einem über 7.640 Hektar großen Naturpark. Naturbelassen und streng geschützt. Deshalb haben sich die Menschen hier bereits früh dem sanften und nachhaltigen Tourismus verschrieben. Naturpark-Ranger nehmen Interessierte mit zum Fishwatching. Zur Wahl stehen auch Floß- und Pferdekutschenfahrten oder Pilzexkursion in die Wälder. Info: www.weissensee.com

Ossiacher See: Dank der verlässlich leichten Brise am Nachmittag ist der drittgrößte See Kärntens nördlich der Stadt Villach ideal zum Segeln und Windsurfen. Schon nach kurzer Zeit haben auch Segelanfänger den Dreh raus und lassen sich getragen vom Wind über

den See gleiten. Dem nicht genug: Im Bleistätter Moor können Vögel beobachtet werden sowie auf Burg Landskron Affen und Adler. Info: www.visitvillach.at

Faaker See: Seine türkise Farbe verdankt der Faaker See feinen Kalkpartikeln im Wasser, die das Sonnenlicht reflektieren. Paddelschlag um Paddelschlag bahnt sich das Kanu seinen Weg durchs Türkis. Mittendrin teilt eine 8,4 Hektar große Insel den See in zwei Becken. Sogar ein Hotel passt darauf – das einzige Inselhotel Österreichs. Die Insel ist nur auf dem Wasserweg zu erreichen. Vom Kanu aus fällt der Blick auf Mittagkogel und Karawanken – herrlich. Info: www.visitvillach.at

Klopeiner See: Alles, nur keine Hektik. Ob in der Hängematte, am Badesteg oder zwischen Palmen und Schilf. Am Klopeiner See mit seinem südlichen Flair geht's gemütlich zu. Selbst Wanderungen und Radtouren sind hier leicht. Info: www.suedkaernten.at



Nah am Wasser: Die Stadt Villach liegt direkt an der Drau, der Lebensader Kärntens. Auf dem Gelände des Camping Rosental Rož in St. Margareten gibt es sogar einen eigenen kleinen See.

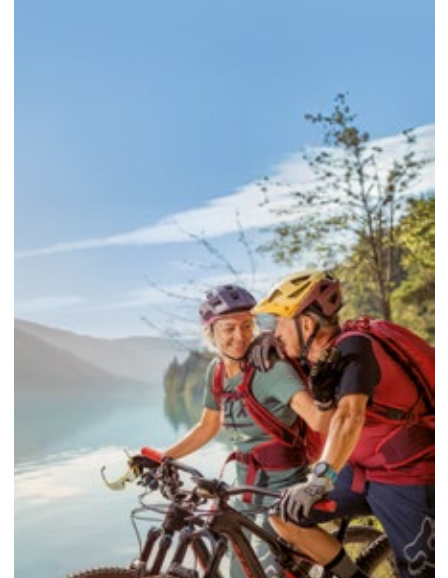
Kleine Seen abseits vom Trubel: Artenvielfalt am Turnersee. Ausruhen bei Weinreben am Maltschacher See. Familienurlaub am Pressegger See. Campingglück am Keutschacher See. Fischvergnügen am Afritzer See. Aktiv sein am Silbersee. Glamping am Pirkdorfer See. Rückzug und Spiritualität am Längsee. In Kärnten gibt es unzählige kleinere Badeseen. Mitten in der Natur, idyllisch ruhig – genau das Richtige für alle, die es gerne etwas kleiner und abgeschiedener mögen.

Vielfalt als Programm

Einfach mal durchatmen: In Zeitlupe zieht die Landschaft vorbei. Der Blick schweift in die Ferne, ebenso die Gedanken. Beim Wandern und auf dem Rad wird der Kopf frei. Ob auf eigene Faust, mit Komoot oder einem erfahrenen Guide – hier ein kleiner Vorgeschmack.

Wanderungen auf Slow Trails: Wer das Wandern langsam angehen und sich von der Landschaft inspirieren lassen möchte, findet mit den Kärntner Slow Trails genau das Richtige. Die Wanderwege nahe den Seen sind maximal zehn Kilometer lang und mit nicht mehr als 300 Höhenmetern angelegt. Jeder der 20 Slow Trails hat seinen eigenen Charakter und seine ganz eigene





Einfach entspannen: Der Blick auf einen der schönen Seen entschädigt nach jeder anstrengenden Auffahrt.

Gewaltiger Einschnitt: Die Kölnbreinsperre im Maltatal staut Wasser auf, mit dem Strom gewonnen wird. Kaum vorstellbar, mit welcher Kraft das Wasser gegen die Mauer drückt.





Der Zollnersee im Gailtal liegt inmitten grüner Almen auf 1.780 m. Am Faaker See werden von Strandcamping Anderwald geführte Klettersteig-Touren angeboten.

Geschichte – mal mystisch, mal mit architektonisch spannenden Elementen, mal mit Weitblick.

Radtour Kärnten Seen-Schleife: Kühler Fahrtwind trocknet den Schweiß auf der Stirn – der See zum Abkühlen immer nah. Die 420 Kilometer lange Radrunde verläuft in einer liegenden Acht und führt an insgesamt 20 Seen entlang, abwechselnd zwischen Ufer und Aussichtspunkten. Egal ob mit Mountainbike, Rennrad, Gravelbike oder E-Bike – die Große Kärnten Seen-Schleife ist

nicht umsonst so beliebt. Wer kein eigenes Rad hat: Das Radverleihsystem „Kärnten rent E-Bike“ ist mit 60 Stationen in ganz Kärnten vertreten und die Infrastruktur mit Shuttles, Bahn und Schiffstransfer gut ausgebaut.

Kulinarik und Slow Food: Zur kulinarischen Reise durch Kärnten verführen die Programme der drei Slow Food Travel Regionen im Lesach-, Gail-, Gitschtal und Weißensee, im Lavanttal und in der Region Mittelkärnten. Obendrein gewährt der Slow Food Kärnten Guide online auf www.slowfood-kaernten.at einen Blick hinter die Kulissen nachhaltiger Kreislaufwirtschaft und in die Kochtöpfe der Gastgeber, die auf heimische Produkte setzen. Er verrät alles über die beliebtesten Slow Food Restaurants, Buschenschenken, Almhütten, Hofläden, Kulinarik-Feste und Märkte. Erhältlich ist der Guide im Buchhandel (7 Euro) oder als Gratis-App auf der Website www.slowfood.guide.

Kärntens Städte entdecken: Altstadt und großes Kulturangebot in Klagenfurt am Wörthersee, Villach mit mediterraner Lebensart und lebendigem Brauchtum, das mittelalterliche Friesach mit Burgbau, die Büchsenmacherstadt Ferlach mit dem Jagdmuseum oder Bleiburg mit dem Werner-Berg-Museum.

Auf der sonnenverwöhnten Alpensüdseite gibt es viel zu entdecken. Wer es lieber ruhiger mag, sollte die Hauptsaison meiden, frühzeitig buchen oder sich mit dem Van etwas abseits der Google Top 10 bewegen. Ungeplante Entdeckungen sind zumeist ja auch die Schönsten. Also, ab in den Süden und auf ins Abenteuer nach Kärnten, ins südlichste Bundesland Österreichs – das mit dem Licht am Ende des Tunnels.



Quer durch Kärnten:
Der Drauradweg führt bis
an die slowenische Grenze
und darüber hinaus.

Blaues Alpenpanorama:
Die Berge wirken in der
Ferne wie blau eingefärbt.
Eine Täuschung des Lichts.

INFO KÄRNTEN

Die südösterreichische Region Kärnten

erstreckt sich als großes Rechteck von Nord nach Süd über 68 und von West nach Ost über 177 Kilometer. Mit einer Fläche von 9.536 Quadratkilometern ist es das fünftgrößte der neun Bundesländer Österreichs. Es grenzt im Westen an Osttirol, im Nordwesten an Salzburg, im Nordosten und Osten an die Steiermark und im Süden an Slowenien sowie an die italienischen Regionen Friaul-Julisch Venetien sowie Venetien. Die Landesgrenze verläuft fast vollständig an Gebirgskämmen: im Norden Hohe Tauern und Gurktaler Alpen, im Osten die Koralpe, im Süden Karnische Alpen und Karawanken, im Westen Lienzer Dolomiten und Schobergruppe. In Kärnten leben 570.000 Menschen, das entspricht 60 Einwohner pro Quadratkilometer, Deutschland im Vergleich: 237. Hauptstadt ist Klagenfurt mit 105.000 Einwohnern.

Mehr Info Offizielles Tourismusportal Kärnten Werbung, Völkermarkter Ring 21-23, A-9020 Klagenfurt, Tel.: 0043/463/3000, www.kaernten.at

Campen in Kärnten In Österreich darf nur mit ausdrücklicher Einwilligung des Eigentümers auf Privatgrundstücken übernachtet werden – dazu gehören auch Wälder. Wildcampen ist in Kärnten untersagt. Insgesamt gibt es rund 100 Campingplätze, viele davon im Web auf www.camping.at.

Tipps für schöne Campingplätze

Annenheim: Camping-Bad Ossiacher See, Seefelderstraße 109, Tel.: 0043/4342/482757, www.camping-ossiachersee.at

Döbriach, Millstätter See:

- Komfort-Campingpark Burgstaller, Seefeldstraße 16, Tel.: 0043/4246/7774, www.burgstaller.co.at
- Schwimmbad-Camping Mössler, Glanzerstraße 24, Tel.: 0043/4246/7735, www.moessler.at

Faak am See: Strandcamping Anderwald, Strand Nord 4, Tel.: 0043/4254/2297, www.campinganderwald.at

Gösselsdorfer See: Camping Gösselsdorfer See, Tel.: 0043/4236/2168, www.goesselsdorfersee.com

Hermagor/Gailtal: Euro-Parcs Hermagor Nassfeld, Obervellach 15, Tel.: 0043/4282/2051, www.europarcs.de

Keutschach/See: FKK Camping Müllerhof, Dobein 10, Tel.: 0043/4273/2517, www.fkk-camping.at

Klagenfurt/Wörthersee: Camping Klagenfurt, Metnitzstrand 5, Tel.: 0043/463/287810, www.camping-woerthersee.at

Malta/Hochalmstraße: Terrassencamping Maltatal, Malta 6, 9854 Malta, Tel.: 0043/4733/2340, www.camping-maltatal.at

Ossiach am See: Wellness-Seecamping Parth, Ostriach 10, Tel.: 0043/4243/27440, www.parth.at

St. Margareten: Camping Rosental Rož, Gotschuchen 34, Tel.: 0043/4226/8100, www.camping.rozweb.eu

Villach/Landskron am Ossiacher See: Seecamping Berghof, Süduferstraße 241, Tel.: 0043/4242/41133, www.seecamping-berghof.at

Stellplätze für Wohnmobile & Vans

Arnoldstein/Villach: Stellplatz im Dreiländereck, Seltshacher Straße 3, Tel.: 0043/650/3047343, www.rast-stellplatz.at

Ferlach: Messe-P Schloss Ferlach, Messeplatz 5, Tel.: 0043/4227/2600, www.ferlach.at

Friesach: Genusshof Friesach, Schützenweg 2, Tel.: 0043/699/13100102, www.topfen.at

Klagenfurt: Stellplatz am Messeparkplatz, Sankt-Ruprechter-Straße 12, Tel.: 0043/463/287463, www.visitklagenfurt.at

Kötschach-Mauthen: Reisemobilpark Gailberghöhe, Gailberg 1 & 2, Tel.: 0043/664/8347303, www.gailberg.at

Mörtschach-Lassach: Stellplatz am Bauernhof Lindlerhof, Lassach 11, Tel.: 0043/676/83555835, www.lindlerhof.at



Vor schöner Kulisse stehen: Urlauber auf Camping Rosental Rož blicken auf den Schwimmteich.

Rossegg: Gasthof Rosseggerhof, Schulweg 4, Tel.: 0043/4274/2722, www.roseggerhof.com

Velden: Rast-Stellplatz, Augsdorferstraße 17, Tel.: 0043/650/3122052, www.rast-stellplatz.at

Wernberg: Gasthaus und Fleischerei Fruhmann, Triester Straße 1, Tel.: 0043/4252/22210, www.fruhmann.at/wohnmobilstellplatz

Wolfsberg: Stellplatz St. Jakob, Sankt-Jakober-Straße, Tel.: 0043/4352/2878, www.region-lavanttal.at/wolfsberg

Ziebl: Stellplätze am Bauernhof Nagelerhof, Ziebl 4, Tel.: 0043/4761/236

Freier Eintritt mit der Kärnten-Card: Mehr als 120 Sehenswürdigkeiten können mit der Kärnten-Card besichtigt werden, ohne Eintritt zu bezahlen. Dazu gehören Museen, Bergbahnen, Erlebnisbäder, Schifffahrten, Panoramastraßen und Erlebnisangebote. Die Kärnten-Card gilt

von April bis Oktober, Kostenpunkt: ab 60 Euro für Erwachsene. Mehr Infos auf www.kaerntencard.at.



Dünenzauber

Die tunesische Sahara zeigt sich von ihrer schönsten und zugleich anspruchsvollsten Seite. Ein Offroad-Abenteuer zum Tembaine – voller Herausforderungen und unvergesslicher Momente.

Von Edith Kuball und Stephan Mink







Mit unseren Reisebuddys unterwegs Richtung Tembaine, irgendwo zwischen Kamelkarawane, Sandpiste und Vorfreude.

Die Sonne glitzert am Himmel. Der Wind frischt stetig auf. Verwirbelt den feinpudrigen Sand. Verschleiert die Kulissen. Legt die Umgebung in eine dunstig diesige Hülle aus Staub. Wir sind früh auf den Beinen. Möchten vor dem angekündigten Starkwind die hohen Dünen hinter uns lassen. Stephan steuert den VW-Bus zielsicher über die sandige Piste. Señor Nelson, unser T4 Syncro, fliegt über den Schotter, schwebt über den weichen Sand – und stockt. Die Räder laufen langsam aus. Gerade mit der Kamera unterwegs, beobachte ich das Spiel aus der Ferne. Sehe, wie sich mehrere Gesichter über die geöffnete Motorhaube des VW Busses beugen. Wie der eine oder andere abwechselnd unter den Wagen kriecht. Dort, wo sich bei näherer Betrachtung eine große Pfütze bildet ...

Es ist später Winter. Der Pauschaltourismus in Tunesien steckt noch in der Nebensaison. Nur eine überschaubare Zahl von Overlandern tummelt sich an ihren Lieblingsorten. Die Wege der Offroad-Fahrer und Wüsten-Entdecker kreuzen sich in vorausschauender Konstanz. Ein reger, sympathischer Austausch, ein buntes, internationales Zusammentreffen unterschiedlichster Menschen prägt unseren Roadtrip durch den nordafrikanischen Staat. Wir befinden uns nahe des Tembaines, einem Tafelberg inmitten der tunesischen Sahara, unweit des „Parc National de Jebils“. Der 1994 eingeweihte Nationalpark mit seinen Wüsten- und Halbwüstenlandschaften bildet das größte Schutzgebiet Tunesiens. Er besteht zu 85 Prozent aus Sanddünen und gehört zum Grand Erg Oriental, dem größten zusammenhängenden Sandmeer der Sahara. Es ist eben diese Wüstenlandschaft, deren hohe Dünen und weiten Sandfelder uns magisch anziehen. In ihnen möchten wir eines dieser spektakulären Wüsten-Abenteuer erleben, die uns schon aus Marokko in unvergesslicher Erinnerung sind.

Doch wie unvergesslich dieser Trip enden wird, ahnen wir drei Tage zuvor nicht einmal ansatzweise.

Teambildende Vorbereitungsmaßnahmen

Entscheiden wir uns in der marokkanischen Sahara noch, allein die Wüste zu erkunden, sind die Herausforderungen in Tunesien weitaus größer. Ein oder zwei mitreisende Fahrzeuge sind obligatorisch. Schon in Deutschland wägen wir über die Sozialen Medien die Optionen ab, gemeinsam mit anderen Reisenden die Wüste zu erkunden. Als wir uns der Sahara endlich nähern, steigt die Nachrichten-Frequenz mit Malte, der bereits Wochen zuvor auf einen unserer Posts reagiert hat. Der Bielefelder lebt mit seiner Frau Steffi und den beiden Kindern bereits seit über einem Jahr im „Dino“. Mit ihrem Expeditions-Lkw war die Familie auf dem Pamir Highway in Zentralasien unterwegs, hat Griechenland, Georgien und die Türkei hinter sich gelassen und ist nun auf der letzten Etappe ihrer Eltern-Kind-Auszeit in Tunesien. Die Örtlichkeit für das angestrebte Blind Date zum gegenseitigen „Vortasten“ ist der Campingplatz Desert Club in Douz. Der Traveller-Treff schlechthin. Hier werden Informationen zu den Gegebenheiten der Pisten, zu Wetterbedingungen und Infrastruktur in der Wüste ausgetauscht. Hier begegnen sich Menschen jeden Alters, unterschiedlicher Nationen und mit den verschiedensten, geländefähigen Fahrzeugen auf der Suche nach Reise-Buddys für den anstehenden Trip in die Sahara. Zwischen den Bewohnern des Dinos und uns funkt es mit dem ersten Handschlag. Sympathisch. Offensichtlich unkompliziert, ehrlich und transparent in ihren Wünschen und Bedürfnissen. Der erste Eindruck bildet eine hervorragende Basis für eine mehrtägige, gemeinsame Tour in die Wüste. Doch diese stellen wir



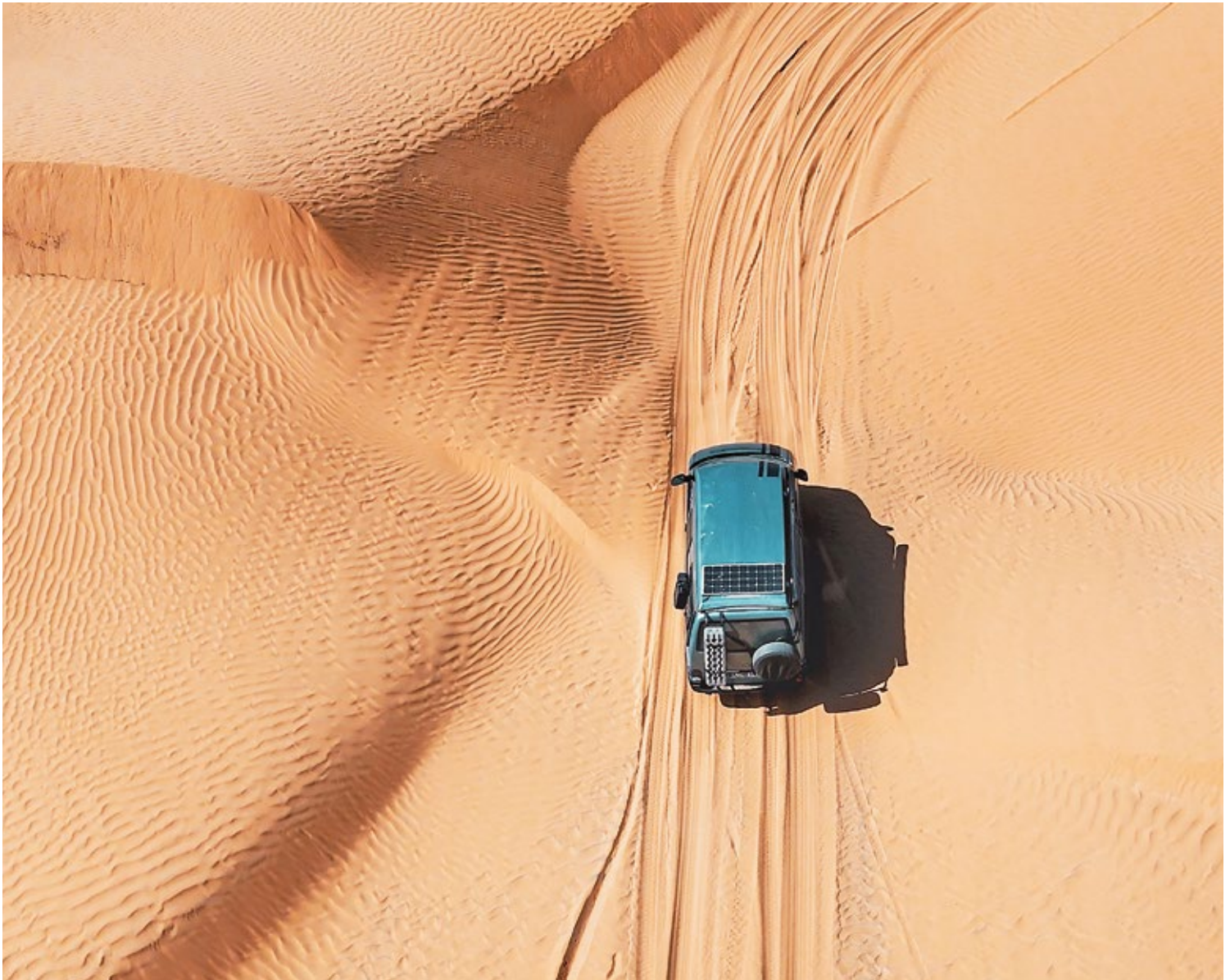
*Oben: Traveller-Treff am
Tembaine. Darunter:
Szenen einer Wüstentour*



*Noch ein kurzer Austausch,
dann geht's hinein ins erste
große Dünenfeld. Ab und zu
kreuzt ein Kamel unseren Weg.*



„DIE LUST AUF DAS
ABENTEUER DÜNEN-
FAHREN WÄCHST.
ZUGLEICH STEIGT
DIE SPANNUNG.“



vorerst zurück. Sind doch so starke Winde vorhergesagt, dass alle potenziellen Reisenden auf dem Campingplatz mit Ziel „Tembaine“ für die kommenden Tage einen Plan B aufrufen. Pünktlich zu den abflauenden Böen aber treffen sich alle erneut in Douz wieder. Dort beginnen wir mit den grundlegenden Vorbereitungen. Schließlich wissen wir nicht, wie lange unser Sahara-Trip am Ende andauern wird. Einem Besuch auf dem wöchentlichen Viehmarkt in Douz folgt der Bummel über den Wochenmarkt, wo wir uns mit frischem Obst, Gemüse und Oliven eindecken. Gemeinsam mit Steffi brechen wir am Nachmittag noch einmal zum Großeinkauf in den Ort auf. Füllen unsere Konserven-, Wasser- und Benzinvorräte. Sind aufgeregt und endlich startklar.

Dem Horizont entgegen: Aufbruch in die Wüste

Abfahrtstag. Wir schaffen es pünktlich um 10 Uhr zum Treffpunkt mit dem Dino an der „Großen Düne“, der ersten höheren Erhebung, die nur wenige Kilometer südlich von Douz liegt. Martina, Peter und ihre Hündin Leika, ebenfalls im VW-Bus, ergänzen unsere lebendige Runde. Die ersten 50 Kilometer bewegen wir uns auf Asphalt und Schotterpiste mit sandigen Abschnitten. Zur

Mittagspause am Café du Parc, das an einer Pisten-Kreuzung am Nationalpark liegt, strömen uns noch immer die Wellen des Windes entgegen. Knapp 40 Kilometer später, die wir uns entlang der Grenze des Jebil Nationalparks über Schotter schlängeln, finden wir ein erstes Nachtlager in den flachen Dünen. Gepeinigt von den starken Böen sucht jedoch jeder Schutz vor den mächtigen Sandduschen, die sich über uns ergießen. Erst mit der untergehenden Sonne und dem schwindenden Tageslicht verflüchtigt sich auch der Wind. Der Abend gehört uns. Und der perfekten Lagerfeuer-Stimmung unter dem gigantischen Sternenhimmel der Sahara.

Wir wachsen mit unseren Aufgaben

Der zweite Tag unserer Expedition zum Tembaine beginnt im ersten Tageslicht. Die Böen haben sich deutlich gelegt. Die Lust auf das Abenteuer Dünen-Fahren wächst. Zugleich steigt die Spannung. Ein aufgeregtes, erwartungs- und respektvolles Kribbeln durchzieht meinen Körper. Kurz vor der Abfahrt gesellen sich Christian und Felisa in ihrem Geländewagen zu uns, die wir schon aus Douz kennen und die Tour zum Tembaine in den letzten Tagen und Jahren schon zahlreiche Male

Die Spannung steigt, während unser T4 Syncro in den Dünen zeigt, was in ihm steckt.

Mittagspause am gastfreundschaftlichen Café du Parc.



Der Campingplatz Desert Club in Douz ist perfekt als Ausgangspunkt für Wüstentouren.



„WIE UNVERGESSLICH DIESER TRIP ENDEN WIRD, AHNEN WIR NICHT ANSATZWEISE.“

bewältigt haben. Unseren Luftdruck senken wir schon am Morgen auf 1,5 bar, sodass Señor Nelson die ersten, sanften Sandhügel als erstes Fahrzeug in der Gruppe problemlos meistert. Als die Dünen höher und steiler werden, halte ich phasenweise den Atem an. Der Bus aber gleitet unter Stephans ruhiger, gelassener Führung weiterhin über den weichen Sand. Erst einige Kilometer später scheitert er an seiner vergleichsweise geringen Bodenfreiheit. Nicht wirklich hoch, aber spitz ragt der Dünenkamm gen Himmel. Trotz des erheblichen Schwungs setzt der Unterboden auf. Wir stecken fest. Unsere Crew aber zeigt tatkräftige Unterstützung. Die Schaufeln werden gezückt. Das Buddeln beginnt. Stundenlange Bergungsversuche mit Spaten und Sandblechen aber bleiben uns erspart. Nach zwei kräftigen Anläufen zieht Christian uns schließlich mit dem Abschleppseil aus der Misere heraus. Doch nur wenige

Hundert Meter später erreichen wir die zweite, kritische Stelle des Dünenfeldes. Unser Reifen dreht im weichen Sand bereits durch. Señor Nelson neigt sich leicht zur Seite. Und auch der Bulli von Martina und Peter scheitert an dieser Passage, gelangt jedoch in eine weitaus deutlichere Schräglage. Besteht die Herausforderung doch in der überschaubaren Bodenfreiheit eines Fahrzeugs wie dem VW-Bus. Findest Du nicht die optimale Spur, bleibt das Festfahren an solchen kniffligen Stellen oft nicht aus. Obwohl wir Kraft und Energie sparen und von der Seilwinde des Geländewagens profitieren, beansprucht das Bergen Zeit.

Eindrucksvolle Wüstenwelt

Die Konturen des Tembaines im diesigen Licht des Tages schärfen sich. Wir umrunden den Tafelberg und passie-



ren nur noch wenige, kleine Dünenfelder. Von Sand und Staub umhüllt zieht sich eine zweite, stumpf trockene Haut über meinen Körper, als wir das Dünen-Abenteuer an diesem Tag beenden. Christian und Felisa verabschieden sich, während wir einen Nachtplatz suchen. Die Auswahlmöglichkeiten sind facettenreich, bieten sich vor der markanten Kulisse gleich zweier Tafelberge doch mehrere Plätze mit eindrucksvoller Szenerie. Schließlich bauen wir unser Camp am Rande der hohen Dünen auf, wo sich ein Panorama in die weite Ebene der abwechslungsreichen Landschaft aus Sand, Geröll und Gestein eröffnet. Der kurze Aufstieg zum Dünenkamm am späten Nachmittag belohnt uns mit einem spektakulären Ausblick über ein riesiges, goldgelbes Dünenfeld, das sich bis zum Horizont erstreckt. Bei Windstille und im Ausklang der hohen Tagestemperaturen genießen wir in den Abend in illustrier Gesellschaft. Denn mittlerweile sind weitere Reisebekanntschaften aus Douz zu uns gestoßen und runden den ausklingenden Tag in ausgelassener Stimmung am obligatorischen Lagerfeuer ab.

Tag der geplatzten Träume

Der Sog der Wüste und der zauberhafte Spot lassen uns kurz wanken. Würden wir doch eigentlich so gerne noch einen Tag an diesem wundervollen Spot verweilen. Doch die Vernunft siegt über die Verlockung. Denn erneut stellen uns die Windvorhersagen ein Beinchen. Die starken Sandverwehungen mindern die Lust, in der

Wüste zu bleiben, und den Pisten-Spaß erheblich. Ob wir unsere geplante Tour zur Oase Ksar Ghilane fortsetzen, bleibt offen. Zunächst begeben wir uns auf die Rückfahrt in Richtung Café du Parc, wo der Abzweig auf die Piste zur Oase kreuzt. Bezüglich der Dünen sind wir diesmal relativ entspannt. Wohl wissend, dass unsere Reisebekanntschaften aus Douz den Bussen und dem Dino mit ihren Geländewagen und einiger Zeitverzögerung folgen.

Doch bevor das Murmeltier erneut grüßt und Martina und Peter sich an gleicher, kritischer Stelle wie tags zuvor festfahren, platzt unser persönlicher Wüstentraum scheinbar gänzlich. Gerade erreichen wir den Beginn des großen Dünenfelds. Ich trotte den Fahrzeugen mit der Kamera hinterher, um das Erlebnis Dünen-Fahren im Bild festzuhalten. Der potenzielle „Rettungstrupp“ hat bereits zu uns aufgeschlossen und bildet zusammen mit Peter und Stephan jene kleine Gruppe, die neugierig über Señor Nelsons offener Motorhaube lehnt. Wie ich erfahre, hat Stephan bei der Bedienung der Bremse schlicht ins Leere getreten und null Widerstand am Fuß erfahren. Der Ursprung der bereits erwähnten, schwarzen Pfütze ist schnell geklärt. Die Offenbarung der Hiobsbotschaft folgt. Der Bremsschlauch leckt nicht etwa. Er ist geplatzt. Bildet die Bremsflüssigkeit doch den großen See unter unserem Auto. Ein Flicken oder provisorisches Zusammenschustern des Schlauchs ist im Hier und Jetzt nicht möglich. Der Bus muss in die Werkstatt. Mich lässt diese Nachricht verstummen, was schon bedeutsam ist. Denn Hysterie und übertriebene

Spektakulärer Blick auf den Tembaine: Ein riesiges, goldgelbes Dünenfeld erstreckt sich bis zum Horizont.



Inspirationen aus der Wüste: Von wilden Buddel-Aktionen, Alltag und glücklichem Dasein.





„DIESMAL
SEHE ICH
DEN BUS VOR
MEINEM
INNEREN
AUGE SCHON
ALS ROSTIGES
SKELETT IM
OUTDOOR
MUSEUM DER
SAHARA.“

*Wüsten-Wahnsinn:
Spannung, Herausforderung
und das Gefühl, es wirklich ge-
schafft zu haben.*

Sorge kann ich nur zu gut. Und lautstark. Diesmal aber sehe ich dem Geschehen wortlos zu und unseren Bus vor meinem inneren Auge schon als rostiges Skelett im Outdoor-Museum der Sahara als Autowrack enden. Vor uns und dem nächsten Mechaniker in Douz liegen schließlich nicht nur rund 110 Kilometer Piste, sondern auch noch eine herausfordernde Durchquerung des Dünenfeldes von mindestens noch 15 Kilometer.

Wer braucht schon eine Bremse?

Male ich mir gleich die Schreckensszenarien aus, reagieren Stephan und die anderen Jungs ziemlich gelassen. „In den Dünen brauchst Du keine Bremse, und im Notfall nutzt Du eben die Handbremse.“ So die allgemeine Sicht der Dinge. Zugegeben, sie haben nicht unrecht. Und dennoch leuchten die Euro-Zeichen vor mir auf, denen Gerüchte von um die 5.000 Euro fürs Abschleppen aus der Wüste vorausseilen. Doch steckt mir die Sorge noch zu tief in den Knochen, als dass ich solch pessimistische Äußerungen überhaupt auszusprechen wage. Was bleibt? Wir fahren weiter. Dann eben ohne Bremse.

Ich würde sagen, Stephan liefert eine erstklassige Prüfung ab. Lenkt Señor Nelson mit dem richtigen Feingefühl und der notwendigen „Laissez-faire-Haltung“ über die weichen, hohen Dünen. Nutzt die Motorbremse im auslaufenden Schotter und passiert das Dünenfeld ganz souverän, fast schon routiniert. Ich bin schwer beeindruckt. Und endlich wieder entspannt. Wäre hier ein Abschleppen doch vermutlich kostengünstiger möglich. Diese Option aber steht gar nicht zur Diskussion. Schließlich befinden wir uns in der vergleichsweise verkehrsarmen Weite der Sahara. Dort, wo wir überholenden und entgegenkommenden Fahrzeugen unkompliziert ausweichen und die nötige Distanz schaffen können. Obwohl noch immer 90 Kilometer vor uns liegen, sind wir zuversichtlich. Dem Starkwind wie dem geplatzten Bremsenschlauch trotzend, verabschieden wir uns optimistisch von unseren Reisebuddys. Übermorgen ist auch noch ein Tag. Windstill. Und vielleicht schon mit einem reparierten Auto ...

INFOBOX TUNESIEN

Überblick Tunesien zählt mit etwa 12 Millionen Einwohnern zu den weniger dicht besiedelten Ländern Nordafrikas und gehört zu den sogenannten Maghreb-Staaten. Im Norden und Osten bildet das Mittelmeer die natürliche Grenze, während Algerien und Libyen Tunesiens Nachbarn im Westen bzw. Südosten sind. Der Grand Erg Oriental, auch „Östliches Sandmeer“ genannt, ist mit einer Fläche von 120.000 km² eines der größten Dünenfelder der Sahara. Er erstreckt sich auf seiner Ost-West-Achse über 600 km und in Nord-Süd-Richtung über 200 km durch das Tiefland der Sahara in Algerien. Der Erg besteht zu zwei Dritteln aus Dünen mit Höhen von bis zu 250 Metern und reicht bis nach Tunesien sowie in den Nordwesten Libyens hinein. Der Tembaine ist einer von mehreren Tafelbergen im Gebiet der tunesischen Sahara und befindet sich südlich des Jebel-Nationalparks.

Einreise/Verkehr/Maut Deutsche Staatsangehörige benötigen für touristische, private oder geschäftliche Aufenthalte von bis zu vier Monaten kein Visum. Du brauchst lediglich einen Reisepass, der mindestens noch sechs Monate gültig ist. Ein vorläufiger Reisepass gilt nur eingeschränkt. Reist Du mit dem eigenen Fahrzeug ein, bekommst Du eine dreimonatige Verkehrserlaubnis und solltest ein Rückfahrtticket vorzeigen können. Lass Deine KFZ-Haftpflicht vorab unbedingt auf Tunesien erweitern (oder

wechsle die Versicherung frühzeitig) und führe die aktuelle Grüne Karte mit. Tunesiens Straßennetz ist gut ausgebaut. Auf Autobahnen fällt eine geringe Maut an.

Literatur Als deutschsprachiger Reiseführer für Tunesien ist im März 2025 die neu bearbeitete und aktualisierte Auflage des „Reise Know-How“ erschienen.

Beste Reisezeit Tunesien mit dem Wohnmobil eignet sich am besten von spätem Herbst bis April. Im Landesinneren und den Wüstenregionen ist es heißer und trockener. Am Meer herrscht mediterranes Klima. Im Winter kann es, besonders nachts in der Wüste, recht kalt werden. Sonnenschein gibt es fast ganzjährig, doch von Dezember bis Februar fällt am meisten Regen. Eine Wüstentour ist im späten Herbst ideal. Angenehm warm, aber nicht zu heiß, und meist herrscht weniger Wind als im Frühling.

Geld Die Währung ist der Tunesische Dinar (TND). In Städten und größeren Orten kannst Du oft mit Karte zahlen. Trotzdem solltest Du immer ausreichend Bargeld dabei haben, besonders auf dem Land, auf Märkten und an Tankstellen.

Campingplätze und Wildcampen Mit dem Camper darfst Du in Tunesien freistehen, solange Du militärische Sperrzonen, Privatgrundstücke und Verbotsschilder meidest. Campingplätze sind mit etwa 10 € günstig, entsprechen jedoch oft nicht europäischen Standards.

Camper Vans Markt

AAC

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

CHALLENGER

REISEMOBILE STAUDT
Industriestr. 24 · 68519 Viernheim
Tel. 06204/4150 · Fax 06204/78864
www.Reisemobile-Staudt.de

FORSTER

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

KARMANN

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

ADRIA

ADRIA

www.adria-deutschland.de

CUSTOM-BUS

CustomBus
— Camping Vans —
Die Manufaktur für innovative
Wohn- und Reisemobile
www.custom-bus.de
Telefon: 0511/5393573

HYMER

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


Jetzt Magazine bestellen unter
shop.doldemedien.de

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

DREAMER

REISEMOBILE STAUDT
Industriestr. 24 · 68519 Viernheim
Tel. 06204/4150 · Fax 06204/78864
www.Reisemobile-Staudt.de

ETRUSCO

marnetfreizeitmobile
enjoy the adventure
Gude Camper  ETRUSCO
Ihr Vertragspartner
für Mittelhessen und Rhein-Main
www.gude-camper.de
Tel. 0800 / 250 3 250

Wohnmobile United
61381 Friedrichsdorf/Ts.
Tel. 06175/400950 + 0174/9334410
info@wohnmobileunited.de
www.wohnmobile-united.de
HYMER carado MOVERA [] CROSSCAMP

KNAUS

Ihr Fachhändler im Großraum Hannover
HYMER EERIBA KNAUS
WEINBERG TABBERT
Holiday Ihr Vertragspartner im
Großraum Hannover
31535 Neustadt / Rbge
Tel. 050 32 - 96 67 90
www.holiday-heinz-linse.de

ALLGÄU CAMPER


www.allgaeu-camper.com

www.hymer-chemnitz.de

www.knaus-ersatzteile.com

CARADO

Wohnmobile United
61381 Friedrichsdorf/Ts.
Tel. 06175/400950 + 0174/9334410
info@wohnmobileunited.de
www.wohnmobile-united.de
HYMER carado MOVERA [] CROSSCAMP

EURA MOBIL

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

www.hymer-koeln.de
Tel. 022 36/37 85-0

HYMER ZENTRUM B1 Dhaunau GmbH
hymerb1.de
FAHRZEUGKAUF IST VERTRAUENSACHE
HYMER EERIBA carado [] CROSSCAMP

LA STRADA

WINKLER

Bei uns beginnt Ihr Urlaub!



www.winkler-stuttgart.de



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

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

Besuchen Sie uns
auch online

www.shop.doldemedien.de

Wohnmobile Oeste
Ihre Freizeit - bei uns in guten Händen
Concorde **carthago** **malibu**
34212 Melsungen • Tel. 05661/51651
www.wohnmobile-oeste.de

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

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

QUBIQ

SUNLIGHT

www.caravan-geiler.de

SINGHOF Sunlight LMC Dethleffs
www.singhof.de
65555 Limburg, Tel. 06431/77811-0

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

NEUSEENLAND Caravaning
Ihr Caravan- und Reisemobilprofi im Leipziger Land
Spenglerallee 23, 04442 Zwenkau - Tel. 03 42 03 / 43 35 40
lastrada **CHAUSSON**
malibu LMC **PANAMA**
24.7.365
www.neuseenlandcaravaning.de

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

LAIKA

LAIKA ECOVIP KASTENWAGEN
PERFEKTER SOMMER- & WINTER-KOMFORT
XPS ISOLIERUNG (BODEN & DACH)
ALU-ECOFIBER (WÄNDE & DACH)
ENJOY THE DOLCE VITA
Autohaus Thorwesten GmbH
33758 Schloß Holte-Stukenbrock
www.reisemobile-thorwesten.de

PILOTE

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

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

QUICKOUT

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

SUNVAN

NÄGELE CAMPERVANS
Sunvan - all in One
Camper/PKW/Transporter
Besser Schlafen | Dachmontage
naegele-campervans.de | 07042/8180710

TOURNE

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

MALIBU

WINKLER
Bei uns beginnt Ihr Urlaub!
malibu a company of Carthago

www.winkler-stuttgart.de

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

PÖSSL

Adria Caravan Schraub GmbH
acsmobil.de
ADRIA CARAVAN SCHRAUB
Rheinstraße 161
45478 Mülheim an der Ruhr
Tel.: +49 (0)208 899 288-0
info@caravan-schraub.de
PÖSSL GROUP **CHAUSSON**
ADRIA
www.caravan-schraub.de

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

caravans
REISE MOBIL
Der Top 400
GERÄUMIG, ABER KURZ
Jetzt Magazine bestellen unter
shop.doldemedien.de

VARIUS

Das mobile Programm für VW T5 / T6 / T6.1
- garantiertes Freizeitvergnügen -
VARIUS
Ihr VW-Spezialist **Megavan**
88287 Grünkraut bei Ravensburg
Tel. 07 51 / 188 82
www.Varius-Reisemobile.de

VW

sundrive
Reisemobilbedarf

Campingbusausbau seit 1980
VW, Mercedes, Fiat...
Reimo • SCA • Polyroof

Hauptstr. 35
13591 Berlin
www.sundrive.de
info@sundrive.de

☎ 030
321 20 40

WEINSBERG

www.leibhammer.com

WESTFALIA

Tank Ihr Westfalia-Partner im Norden
www.Tank-Reisemobile.de

TRAUMZIELE im Camper
CAMPER COACH

Besuchen Sie uns unter
shop.doldemedien.de

WOELCKE

Woelcke
OFF-ROAD-REISEMOBILE

www.woelcke.de

YUCON

Tank Ihr YUCON-Partner im Norden
www.Tank-Reisemobile.de

SERVICE

GASTANK STATT FLASCHEN
Nachrüstung unterflur in Ihrem Camper.
Kein Schleppen / Umtausch mehr von Gasflaschen
→ Gastank weltweit an der Tankstelle auffüllen
→ Zusätzlicher Stauraum verfügbar
Gasprüfung und Service
rund ums Wohnmobil + Caravan.
Infos unter: Tel. 0 60 03 / 9 35 00 52
www.autogas-schmidt.de

GOLDSCHMITT Premium Partner

MW Fahrzeug Technik e.K.
Steinstr. 12-14
35641 Schöffengrund/Schwalbach
Tel.: 0 64 45 / 6 12 05 00
www.mw-fahrzeugtechnik.de

VERSICHERUNGEN

Wohnmobilversicherung
www.Freizeit-Schwarz.de
info@freizeit-schwarz.de
Andreas Schwarz GmbH • Tel. 0 51 02 / 22 22

ZUBEHÖR

„Ob neu oder gebraucht, ob rostfrei oder angerostet, bei uns finden Sie für jeden Zustand immer das passende Pflege-Produkt. Wir beraten Sie gerne!“

KORROSIONSSCHUTZ DEPOT Rostlos glücklich...

Rostschutz
Pflege
Wartung
Dichtmasse

Hohlraum- und Unterbodenschutz
Große Auswahl verschiedenster Rostschutzprodukte
Spezialitäten (lösemittelfrei & geruchsneutral)
KSD Kaltfett, Hohlraumkonservierung emissionsfrei
KSD Unterbodenschutz emissionsfrei
KSD Korroflex Dicht- & Klebmasse
Beratung: 09101 - 6801 Bestellung: - 6845 **www.korrosionsschutz-depot.de**

DEUTSCHLANDS BELIEBTESTES

E-KLAPPRAD FÜR CAMPER

www.MYVELO.DE

www.zurrschienen.com

70599 Stuttgart • Paracelsusstr. 17
Tel. +49(0)711/76 160334

Sonnenstrom **SOLARA**
Über 25 Jahre Qualität
Made in Germany

KÖNIG KUNDE AWARD 2019
1. PLATZ IN DER ZUBEHÖR KATEGORIE SOLARANLAGE
REISE MOBIL

Gönn Dir mehr Ablagefläche

CAMPERBOARDS.DE
ABLAGESYSTEME - VOM CAMPER FÜR CAMPER
info@camperboards.de

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

- Fahrradträger
- Rollerträger
- AHK

LIBERCO SYSTEMS
www.liberco.de

SCHAUMSTOFF CENTER SCHOMERUS

Maßanfertigungen • Näherei
Polsterei • Textiles Interieur
Polster & Matratzen

35080 Bad Endbach • Tel. 02776 / 73 32
www.schaumstoffcenter-schomerus.de

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

Camper Vans
Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse

LESESPASS IM ABO

regelmäßig lesen und als Dankeschön ein Geschenk Deiner Wahl erhalten.

JETZT BESTELLEN + VORTEILE SICHERN:

- Geschenk Ihrer Wahl
- Bequeme Bezahlung per Bankeinzug
- 19 % Preis-Ersparnis
- Pünktlich & portofrei nach Hause
- Keine Ausgabe verpassen

WÄHLE DEINE PRÄMIE

ROADBAKER – CAMPING BACKOFEN

amazon.de best choice

20,- € AMAZON- ODER BEST CHOICE-GUTSCHEIN

QR Code

Weitere Infos und Prämien unter:
WWW.CAMPERVANS.DE/ABO

Camper **Vans** OFFROAD-FAHRTRAINING

Für Camper & Reisemobile – mit und ohne Allrad



Du möchtest abseits der Straßen unterwegs sein?

Lerne, Dein Fahrzeug souverän durchs Gelände zu steuern – mit erfahrenen Instruktor:innen in kleinen Gruppen!

Unsere Trainings – powered by TUFA GmbH

- 4x4 Reisemobil-Basistraining
- Aufbaukurs für Fortgeschrittene
- Offroad Training Light (auch ohne Allrad)
- 4x4 Ladies Drive (exklusiv in reiner Frauengruppe)

Auf 35.000 m² Offroad-Gelände in Biberach bei Ulm
Professionelle Anleitung durch erfahrene Instruktor:innen

Mehr Infos & Anmeldung:

www.campervans.de/news-terminen/offroad-fahrtraining-baden-wuerttemberg/



KRISE IM CAMPING

Von Clemens Gleich

Camper Base, Freewaycamper, Klink, Schneider, Henschel: Wer Lokalnachrichten oder die Camping-Szene bundesweit verfolgt, wird höchstwahrscheinlich mitbekommen haben, dass die Frequenz der Insolvenzen und Firmenschließungen aus dem Camping-Bereich sich in letzter Zeit deutlich erhöht hat. Nun muss eine Insolvenz nicht das Ende einer Firma bedeuten. Im Gegenteil findet ein Insolvenzverfahren ja nur dann statt, wenn es begründete Hoffnung gibt, dass der Betrieb weiterlaufen kann, die Zahlungsunfähigkeit (deutsch für „Insolvenz“) also temporär sein könnte. Wenn es keine Hoffnung gibt, schließt das Unternehmen einfach und wird liquidiert, um einen minimalen Anteil der Forderungen zu begleichen.

Die Frage ist also, warum es in der letzten Zeit gehäuft zur Zahlungsunfähigkeit mit und ohne Insolvenzverwaltung kommt. Firmen schreiben aus ihrer Bredouille an uns Leser über vage Schwierigkeiten am Markt, manchmal kombiniert mit einem Verweis auf generellere Probleme der Fahrzeugindustrie. Die sind durchaus real: Der Kauf eines Fahrzeugs ist eine sehr elastische Entscheidung. Man kann in engem Takt immer schöne, neue Fahrzeuge fahren oder den Takt sehr lange ausdehnen, weil die Technik ja lange hält. Aktuell spüren die Leute Unsicherheit und tendieren wieder mehr zu Letzterem.

Coronas langer Schatten

Das ist aber nur ein Teil der Wahrheit, und zwar der wahrscheinlich wesentlich kleinere. Der Hauptgrund für die Häufung kritischer Probleme dürfte in einer Fehlinterpretation einer Marktschwankung liegen. Deutsche geben für kein anderes Hobby mehr Geld aus als für Urlaub. Erinnern wir uns gemeinsam an die Corona-Zeit: Sie war sehr häuslich, weil Fernreisen eine Zeitlang stark limitiert wurden. Dieses Geld brannte den reiseliebenden Deutschen auf der Tasche, sie mussten es anderweitig loswerden. Häusliche Hobbies wie Garten oder Mini-Ausfluchten wie das Motorrad boomten, allerdings auch die verbliebenen Alternativen zur Hotelreise: Camping-Fahrzeuge.

Die alten Hasen im Geschäft wussten schnell, was Sache ist: Diese Nachfrage besteht jetzt aus einem kurzfristigen Treiber heraus. Sie wird wieder nachlassen. Es war interessant zu sehen, wie die Fahrzeugausbauer das lösten: Einerseits wollten sie nicht teuer die Kapazitäten erhöhen, denn das könnte ihnen bei Abflauen der Welle das Genick brechen. Andererseits wollten sie natürlich die erhöhte Nachfrage bedienen. In dieser Zeit wurden folglich mehr

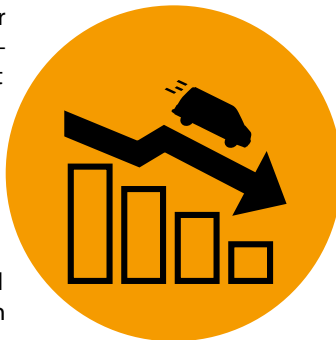
halbgare Ausbauten gefertigt als sonst üblich, ganz neutral gemeint. Ein Effekt von Wellen muss dabei berücksichtigt werden: Die Nachfrage auf der Höhe der Welle zieht ein Tal hinter sich her, das unter dem langjährigen Durchschnitt liegt, weil Konsumwünsche aus sozialen Gründen vorzeitig befriedigt wurden. Einfacher formuliert: Wenn sehr viele Leute ihren Van im Gruppentrend schon heute kaufen, dann kaufen morgen weniger Leute einen. Auf jeden Fall machte sich die Vorsicht bezahlt, denn den Fahrzeug-Herstellern geht es heute bei abflauernder Nachfrage noch verhältnismäßig gut. Anders sieht es bei den Vermietern und Händlern aus.

Der kurze Horizont

Den Vermietern und Händlern fehlte in Teilen die ökonomische Seelenruhe der Hersteller. Sie erhöhten ihre Kapazitäten im Boom zum Teil drastisch. Das Perfide: Selbst konservative Planer waren dem Problem ausgesetzt. Wenn sie nämlich selbst nicht ausdehnten, entstand oft ein Konkurrenzunternehmen, das die erhöhte Nachfrage bediente. Jetzt, wo die Welle vorübergeht, stehen alle dann da mit einem Überangebot, für das die aktuelle Nachfrage zu niedrig liegt. Das kann bei Wachstumsunternehmen (wie etwa Freewaycamper es sein will) temporär sein. Viele Standorte müssen sich jedoch mit der Realität abfinden, dass die mittlere Langfrist-Nachfrage im

Camping nur langsam variiert. Die aufgebauten Überkapazitäten müssen also abgebaut werden, und das passiert oft schmerzhaft durch Betriebsschließungen. Die Situation ist auch nicht Camping-spezifisch. Die Solarbranche macht gerade Ähnliches durch. Der Motorradhersteller KTM ging aus dem Corona-Boom über Überkapazitäten durch eine Insolvenz in indische Hände.

Für die Endkunden kann die Situation schwierig werden – zum Beispiel, wenn ihr garantieverantwortlicher Händler nicht mehr existiert oder sie keine Werkstatt in der Nähe mehr haben. Aus der beschriebenen Entscheidungselastizität heraus betrifft die Marktkrise die meisten von uns jedoch praktisch gar nicht. Wir können und sollten sie als ein normales Marktgeschehen betrachten. Es hat sich nichts Negatives am grundsätzlichen Camping-Interesse getan, im Gegenteil sind die alten Branchenhasen eher zuversichtlich für die langfristigen Prognosen. Als kleinen Nachhall würde ich aber bei künftigen Gebrauchtkäufen immer ganz besonders genau hinter die Ausbau-Wände gucken, wenn ein infrage kommendes Fahrzeug während der Boom-Zeit gebaut wurde.



Ein Sonderheft von

**REISE
MOBIL**

Camping, Cars &
caravans

**Camper
Vans**

NEU

RAUS AUS DEM ALLTAG, REIN INS ABENTEUER

Traumspots für Kurzreisen in Deutschland, Österreich, der Schweiz.

Plus: Citytrips nach Gouda und Ljubljana



Foto: Shutterstock / Bckenady

**GRATIS ALS E-PAPER
ZUM HERUNTERLADEN**

www.campervans.de/traumziele-kurztrips-25/



Camper Vans

6/2025 erscheint
am 28.08.2025

► **Kompanja Zwei**
Eins größer: Das beliebte Konzept wächst auf 5,41 Meter. Praxistest!



▲ **City Van Jüngster**
Sprössling der großen Rapido-Familie: Genügen gute Gene für einen gelungenen Campingbus?



► **Faltboote**
Ausprobiert: zwei Hybrid-Kajaks und ein Schlauchboot, alle mit geringem Packmaß.



KRETA

Geht's noch?! Im Campervan unterwegs auf Griechenlands größter Insel.

IMPRESSUM

ISSN: 2198-8838

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

Geschäftsführer: Jan Heuwinkel,
Rosina Jennissen

Redaktion: Tel.: 0711/55349-0

Chefredakteur: Andreas Güldenfuß (agu)

Stv. Chefredakteur: Daniel Schlicke (dsc)

Lektorat: Lisa Boffenmayer

Redaktion: Leonie Bohn (lb), Raymond Eckl (rec), Juan Gamero (gam), Karsten Kaufmann (kk), Tibor Kovacs-Vass (tkv), Yvonne Lippss (yl), Maike Leitholf (mal), Jutta Neumann (neu), Meike Nimmesgern (mng), Susanne Nitsch (sun), Claus-Georg Petri (cgp), Philipp Pilsen (pil), Mathias Piontek (pio), Maren Siepmann (mar), Volker Stallmann (vst)

Freie Mitarbeiter: Katharina Felix,
Clemens Gleich, Steve Noah

Produktion: Dolde Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Frank Harm

Bildbearbeitung: Georg Fröhlich, Dagmar Schwarzkopf

Anzeigenabteilung: DoldeMedien Verlag GmbH, Naststr. 19B,
70376 Stuttgart, Fax: 0711/55349-200,
E-Mail: anzeigen@doldemedien.de

Es gelten die Mediadaten 2025.
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Leiterin Vertrieb/Sales: Sandra Bayer

Mediateam: Sylke Wohlschiess (Verkaufsführerin), Sabine Dittrich, Jürgen Elser, Roland Trotzko

Mediateam Tourismuswerbung: Ingrid Forster, Brigitte Zeyher

Druckunterlagen: Monica Albrecht

Druck: Vogel Druck und Medienservice GmbH, 97204 Höchberg

Vertrieb: PARTNER Medienservices GmbH, 70597 Stuttgart

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

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH,
Tel.: 0711/82651-261, Fax: 0711/82651-333
campervans@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 7,70 €

Bankverbindung:

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

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

**Verpasse keine Ausgabe mehr
und lies CamperVans ab sofort
regelmäßig.**

www.campervans.de/abo



SELBSTAUSBAUER-CAMP 2025

03.-05. OKTOBER 2025

**ERWIN HYMER MUSEUM, BAD WALDSEE
DEIN CAMP. DEIN AUSBAU. DEIN ABENTEUER.**

Ob Kastenwagen, Wohnmobil oder individueller Ausbau – beim SELBSTAUSBAUER-CAMP dreht sich alles um dich und dein Projekt! Entdecke neue Ideen, finde das passende Zubehör und lerne von echten Profis.

**FÜR ALLE,
DIE'S SELBST
ANPACKEN!**

**DU PLANST
DEINEN ERSTEN
UMBAU?**

**DU SUCHST
INSPIRATION
FÜR DAS
NÄCHSTE
PROJEKT?**

**ODER DU
WILLST DEINE
IDEEN MIT
ANDEREN
TEILEN?**

DAS ERWARTET DICH

- ★ Praktische Workshops zu Elektrik, Wasser, Sicherheit & mehr
- ★ Live-Vorfürhrungen in der Schauwerkstatt – Technik zum Anfassen
- ★ Aussteller mit Zubehör, Materialien & Beratung
- ★ Vorträge von erfahrenen Ausbauern & Expert:innen
- ★ Stellplätze für dein DIY-Fahrzeug direkt am Gelände
- ★ Kinderprogramm, Live-Musik & Museumseintritt inklusive

TICKETS & INFOS UNTER

www.events.doldemedien.de oder
www.campervans.de/vanlife/selbstausbauer-camp-2025

DANN BIST DU HIER RICHTIG!





INSPIRATION FOR YOUR ADVENTURES.



Wir feiern 60 Jahre!

Seit sechs Jahrzehnten steht ADRIA für unvergessliche Abenteuer – mit wegweisendem Design und innovativen Freizeitfahrzeugen. Den Meilenstein unseres 60-jährigen Jubiläums feiern wir gemeinsam mit Ihnen mit unserer exklusiven ADRIA 60 Jahre Kollektion.

Sichern Sie sich jetzt einen der limitierten **ADRIA TWIN Jubiläums-Campervans** mit umfangreicher und exklusiver **60Y Serienausstattung** – und profitieren Sie gleichzeitig von einer Ersparnis von **bis zu 6.000 €** gegenüber dem Listenpreis. Nutzen Sie den Preisvorteil bei einem ADRIA Händler in der Nähe!



Werden Sie Teil
der Adria Familie!



Freizeit mit noch mehr Komfort

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