

# CamperVans

€ 6,90

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



4 198748 1306907 02

**OFFROAD IN OSTEUROPA**  
Das unberührte Camper-Neuland

  
**FÄHREN IN EUROPA**  
Routen & Preise



**BÜRSTNER CAMPEO 4X4**

## Das Camping-SUV



**LA STRADA VS. YUCON**  
Welcher Ausbauer macht mehr aus dem XXL-Ducato?



**PÖSSL E-VANSTER**  
Probefahrt samt Status quo zur Elektro-Freizeit-Mobilität



**EURA MOBIL V 635 HB**  
Kastenwagen-Newcomer mit variabler Heckgarage



**JÄHES ENDE** Auf der Suche nach Herausforderungen für den 4x4-Bürstner waren wir hier noch enttäuscht – kurz darauf hat ein Schneesturm den Pass unpassierbar gemacht. Für so ziemlich alle, außer für uns. War doch ganz lustig mit Dangel-Allrad und BF Goodrich-AT-Bereifung. Funktioniert im Schnee ganz ordentlich.



**STROMLOS** Dass Theorie und Praxis auch immer so weit auseinanderliegen müssen. Fährt schön so ein E-Vanster – aber gleich die erste angefahrne Ladesäule war im Wartungsmodus. Solche Umstände können den Spaß natürlich verderben, eine flächendeckende, funktionierende Ladeinfrastruktur ist schon notwendig für das Thema.

**NIVELLIERT** Den einen ist der Sitz zu hoch, weil sie den Rahmen der Frontscheibe auf Augenhöhe haben. Anderen ist er zu hoch, weil sie kaum an die Pedale kommen oder die Füße in der Luft baumeln. Die Lösung für zumindest ein Problem ist der universell einstellbare und einsetzbare Unterlegkeil. Für zu hohe Toiletten-sitze ist er allerdings etwas zu sperrig.



# Fett weg

**U**nd wieder heißt es: Neues Jahr, neues Glück! Und wieder braucht es viel positive Energie, um nicht – sagen wir mal – zu verzweifeln. Wobei es jeden anders trifft: Der eine regt sich nur über gestiegene Energiepreise auf, der andere über den Lieferverzug seines bestellten Campers und der nächste vielleicht darüber, dass der Corona-Wahnsinn noch immer nicht vorbei ist. Zu denen könnte ich aktuell auch gehören, schreibe ich doch gerade gemütlich aus dem Quarantäne-Homeoffice. Dabei freut es mich, dadurch wieder so viel der teuren und schädlichen Energie in Form von Diesel-Kraftstoff zu sparen – aber der Schreiberling gehört auch zu den Privilegierten, der kann überall arbeiten. Zum Glück kam diese Einschränkung aber erst ganz zum Schluss der Heftproduktion, denn um alles zu testen und fotografieren, waren wir natürlich wieder viel unterwegs. Wie die meisten von euch haben auch wir zum x-ten Mal die digitalen Einreiseformulare ausgefüllt – ich finde, man kann sie nur falsch ausfüllen, weil die Übersetzung seltsam ist. Alles auf dem Handy gespeichert – nie hat es irgendjemanden interessiert. Also nur ein bisschen Datenmüll und Zeitaufwand, sonst nichts. Was gibt es sonst noch? Einige wissen es bereits, bei ein paar Abonnenten wurde eine Umfrage durchgeführt. Das Ergebnis ist, naja, bunt wie das Heft. Zu viel VW, zu viel Fiat, zu wenig VW, mehr Ducato, zu viel alt, zu viel neu, zu billig, zu teuer. Im Großen und Ganzen keine Erleuchtung, wir können eben nur testen, was der Markt zu bieten hat. Und wenn der Markt nach 200-PS-VW-Bussen für 100.000 Euro und Sechsmeter-Ducatos mit 0815-Grundriss schreit, sind das die Fahrzeuge, welche der Hersteller als Testfahrzeuge hat. Ein guter Punkt war allerdings, dass ihr euch mehr Kritik wünscht. Das ist einfach, mit Kritik könnte man ein ganzes Heft füllen.

CamperVans-Fail-Edition könnte der Bestseller werden. Das Problem ist nur, dass fast alle nur billig-billig, schnell-schnell können, da bleibt unter Umständen das Wesentliche, nämlich Praxis und Wohnen, ein bisschen auf der Strecke. Wir werden uns mal den kleinen, fiesen Details annehmen – wenn wir dann keine Fahrzeuge mehr bekommen und die Hersteller die Anzeigen stornieren, seid ihr schuld. Das eigentliche „Fett weg“ bekommt jetzt aber Hymer. Der Gewichtsskandal ging ja durch alle Kanäle – das Thema Camping ist wirklich in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Dabei ist Hymer jetzt nur der Sündenbock für die ganze Branche. Das Gewicht ist immer ein Thema. Wer sich durch einen guten Konfigurator klickt, sieht gleichzeitig das Gewicht steigen. Markise, 24 Kilogramm, vergoldeter Wasserhahn, 0,5 Kilogramm. Die große Frage: Was ist die Lösung oder der richtige Weg? Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Campingmobile auf 4,25 Tonnen, wie es der CIVD fordert, oder konsequenter Leichtbau und Weglassen beim Ausbau? Was passiert denn, wenn künftig alle Camper rund 20 Prozent schwerer sein dürfen? Genau, sie brauchen rund 20 Prozent mehr Energie. In meinem alten Job haben die Hersteller beim Gewicht auch geschummelt. Bei Offroad-Motorrädern war weniger Gewicht der Wettbewerbsvorteil. Die Prospektangabe Trockengewicht war teilweise staubtrocken, also ohne jegliche Flüssigkeiten, weder Kühl- noch Bremsflüssigkeit, Motor- oder Getriebeöl. Und jedes Jahr war das Highlight der Modellpflege, dass ein paar Gramm Gewicht eingespart wurden – vielleicht würde dies unserer Branche auch guttun. Mehr Zuladung, weniger Verbrauch, weniger CO<sub>2</sub> durch Gewichtsreduktion. Übrigens kam letzte Woche eine News-Meldung: die Camper-Diät – 140 Glyx-Rezepte für Genießer. Na dann Mahlzeit.



Viel Spaß beim Lesen – und immer schön aufs Gewicht achten.  
Euer  
**Andreas Goldenfuß**  
Chefredakteur



86

48



70

**VERSCHIFFT**  
Erst relaxen an Bord, dann mal woanders campen.

78



Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller, Anbieter



36



74

## KOLUMNE

Unterwegs, online, vernetzt –  
elektrifiziertes Vanlife.

104



58



64

## EDITORIAL

Fett weg. 3

## LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

## LESERVAN

Der Selbstausbauer des Monats. 8

## CAMPERVANS VERANSTALTUNGEN

Wir wollen mit Euch campen,  
biken und Offroadtrainings fahren! 10

## NEUHEITEN 2022

Noch mehr Auswahl und  
auch ein paar Innovationen. 14

## MAGAZIN

Tolle Aktionen, spannende Einblicke,  
Neuerungen und Branchenspiegel. 26

## BÜRSTNER CAMPEO 4X4

Kompakter Kastenwagen mit  
Dangel-Allrad im Praxistest. 36

## LA STRADA VS. YUCON

Welcher Hersteller macht mehr  
aus dem ganz großen Fiat Ducato? 48

## EURA MOBIL V 635 HB

Kastenwagen-Newcomer mit  
variabler Heckgarage. 58

## PÖSSL E-VANSTER

Probefahrt samt Status quo zur  
Elektro-Freizeit-Mobilität. 64

## ÖKOLOGISCH DÄMMEN

Vorteile und Herausforderungen beim  
Dämmen mit Schafwolle. 70

## WINTERSPORT-SPEZIAL

Skitour, aber fair. 74

## FÄHREN-SPEZIAL

Urlaubsreisen Übersee, alle Routen,  
Preise und eine Checkliste. 78

## REISE: BALKAN

Auf Entdeckertour,  
Offroad durch Osteuropa. 86

## DAUERTEST AHORN

Dieses Mal mit Anhängsel. 98

## KOLUMNE

Electrify your life. 104

## IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im April weiter. 106

# OFFROAD EVENTS

powered by CamperVans & 4x4 Camper

➔ 1./2.4.2022



## CamperVans

# Offroad-Fahrtraining

**E**s ist der absolute Trend. Alles und jeder will die ausgefahrenen Wege verlassen, sucht noch mehr Einsamkeit und Individualität. Allrad-Camper und -Wohnmobile stehen ganz hoch im Kurs. Egal ob klein oder groß, extrem oder gemäßigt. Aber es ist wie bei den gängigen SUV oder Geländewagen – die meisten wissen überhaupt nicht, was ihr Fahrzeug alles kann noch was man ihm zutrauen könnte.

Der Weg, dies zu erfahren, ist auch nicht einfach – zumal Fehler meist teuer bezahlt werden müssen. Genau aus diesem Grund bieten wir euch ein spezielles Fahrtraining für Allrad-Campervans, -Kastenwagen und -Wohnmobile. Unser Partner bietet schon

einige Jahre Offroad-Trainings für Wohnmobile und die offroad-reiseerfahrenen Instrukturen wissen genau, wie viel man der jeweiligen Fahrzeuggattung zutrauen kann.

In nur einem Tag lernt ihr, wie schräg, wie steil, wie hügelig ein Weg sein darf, um ihn gefahrlos befahren zu können. In der Kleingruppe, stets betreut und beobachtet von erfahrenen Instrukturen, darf jeder Teilnehmer die Grenzen seines Fahrzeugs ausloten – ohne Gefahr zu laufen, es zu übertreiben. Das Ganze ohne Stress und Zeitdruck – und wenn man sich doch festfährt, ist das der ideale Zeitpunkt, um retten und bergen zu erlernen. Also schon in der Theorie jede Menge Spaß – und in der Praxis erschließen

sich einem ganz neue Möglichkeiten, wenn man weiß, wo man überall hinfahren kann und wie man sich zur Not aus einer „festgefahrenen“ Situation rettet.

Um das Event abzurunden, starten wir am Vorabend mit einem gemütlichen Grillabend auf dem Gelände. Das Abendprogramm wird individuell gestaltet, vom Reisevortrag bis zur professionellen Bergetechnik mit Materialkunde ist alles möglich. Wir passen uns der jeweiligen Witterung und den Teilnehmern an. Wie gesagt, es ist für jeden etwas dabei. Wer schon in einen Allrad-Camper investiert hat, sollte es sich auch gönnen, zu lernen, wie man gefahrlos damit umgehen kann. Wir sehen uns in Biberach!



*Sehr steile Rückenlehne, wenig Platz, der Tisch mit 37 Zentimetern etwas schmal und auch etwas wackelig. Im Sommer draußen sitzen ist sicher die bessere Lösung. Der Durchgang nach hinten hat an der engsten Stelle 48 Zentimeter. Dafür ist der Ausbau hell, freundlich, funktionell und ausreichend robust – es klappert auch fast nichts.*



# W

ie immer auf den ersten Blick: Er sieht schon toll aus, der Allrad-Bürstner. Der vom französischen Spezialisten Dangel eingebaute Allradantrieb ist beim Campeo C 540 4x4 zwar serienmäßig, den passenden Look verleiht dem kompakten Camper aber erst das knapp 5.500 Euro teure Offroad-Paket mit Höherlegung, Sperrdifferenzial, All-Terrain-Bereifung, Unterfahrschutz und Radhausverbreiterungen. Ein bisschen höher kommt der Citroën Jumper schon nach dem Umbau, nur die krassen 22 Millimeter an der Vorder- und

60 Millimeter an der Hinterachse sind optional. Paaren lässt sich der Umbau derzeit nur mit dem Jumper, nur mit dem 2,2-l-Blue-HDI-Motor, mit 140 oder 165 PS, dem 6-Gang-Schaltgetriebe und dem Heavy-Chassis mit 3.500 Kilogramm Gesamtgewicht. Das ist sinnvoll und notwendig – auch schon bevor das LKA in der Hymer-Zentrale Unterlagen wegen des Verdachts auf falsche Gewichtsangaben beschlagnahmt hatte.

Rund 150 Kilogramm bringt die zusätzlich angetriebene Achse auf die Waage. Das nachgerüstete Allradsystem besteht aus einem kompletten Antriebsstrang für die Hinterachse, also Antriebswellen, Verteilergetriebe und Längstrieb mit Visco-Kupplung. Ein eigens konstruierter Achsantrieb mit einem zusätzlichen Kegelradantrieb leitet bei Bedarf maximal 50 Prozent des Drehmoments an die Hinterachse. Da beim Jumper der direkte, mittige Weg versperrt ist, verläuft der Antriebsstrang zur Hinterachse außermittig – was zwei zusätzliche Winkelgetriebe erforderlich macht. Das Zwangspaket Chassis mit manueller Klimaanlage, Pilotensitzen, Beifahrer-Airbag, elektrischen Außenspiegeln und Traktionskontrol-

**„ Die Verarbeitung und Ausstattung des Campeo sind gut. Ein 540er für vier Personen ist natürlich Quatsch und selbst zu zweit wird es manchmal eng. „**

# Kleine Liner

Ein Fiat Ducato mit Superhochdach bietet jede Menge Platz. Frankia Yucon 63 H und La Strada Avanti C nutzen ihn ganz unterschiedlich. Elektrisch verstellbares Längshubbett hier, Querbett sowie extra große Küche und Bad dort. Welcher Ausbau macht Camper wirklich glücklich?

Text: Simon Ribnitzky; Fotos: Zuckerfabrik Fotodesign



## **Frankia Yucon 63 H**

Modern eingerichteter Kastenwagen mit Premiumanspruch. Variabler Grundriss dank elektrisch verstellbarem Hubbett.

An Schnellladesäulen mit 100 kW lässt sich die große 75-kWh-Batterie in 45 Minuten wieder zu 80 Prozent aufladen, sagt Citroën. An der Wallbox daheim sind es immerhin sieben Stunden.



Ein E-Vanster allein rettet noch kein Klima. Dennoch wollten wir einmal festhalten, wo wir mit der Elektro-Freizeit-Mobilität stehen.



**E**s geht um die Bewohnbarkeit des Planeten.“ So formulierte es Klimaforscher Gerald Haug kürzlich in einem Spiegel-Interview, und er sagte es sicherlich nicht überspitzt. Höchste Zeit also, dass sich die CamperVans-Redaktion dem Thema annimmt und (mal wieder) in einen rein elektrisch angetriebenen Camper stürzt? Naja, noch sind wir sicherlich nicht zu spät. So langsam aber nimmt die Geschichte auch in der Caravaning-Branche Fahrt auf – beinahe wöchentlich erreichen uns mittlerweile Pressemitteilungen zu neuen Campern auf elektrifizierten Basisfahrzeugen. Wir informieren dann meist fleißig über unsere Online-Kanäle, mit, sagen wir gemischten Reaktionen eurerseits. Oft sind die (Vorserien-)Fahrzeuge aber auch sündhaft teuer und – zumindest auf den ersten Blick – nur wenig praktikabel.

Doch wie sieht's bei einem kompakten, recht erschwinglichen Campingbus aus, der auch tatsächlich schon zu haben ist? Beim E-Vanster war die Situation ohnehin eine andere. Keine große Präsentation seitens Pössl, keine Greenwashing-Phrasen. Vielmehr der sympathische Händler Clemens Schulze von der Kastenwagenwelt, der uns fragte, ob wir mal Probe fahren wollen. Natürlich wollen wir. Und natürlich philosophierten Chefredakteur Güldenfuß und ich bereits auf der Fahrt von Stuttgart nach Jestetten, wie viel Mobilitätswende die ohnehin schon nachhaltigste aller Urlaubsformen ➤

# Alle an Bord!



Urlaubsreisen mit der Fähre erleben durch die Corona-Pandemie eine verstärkte Nachfrage. Wer mit seinem Campervan auf die Britischen Inseln, nach Skandinavien oder auf eine der Mittelmeerinseln will, sollte sich beizeiten um die Buchung kümmern.

Von Marc Burger

**M**it der Fähre zu verreisen liegt im Trend. Das zeigen die Ergebnisse der letzten Umfrage des Verbandes der Fährschiffahrt und Fährtouristik (VFF) vom Dezember 2021: Während ein gutes Drittel der Befragten mindestens eine Fährreise in den letzten fünf Jahren gemacht haben, zeigen über die Hälfte Interesse an einer Fahrt in den nächsten fünf Jahren. Dies entspricht einem Plus von satten sechs Prozent. In absoluten Zahlen bedeutet das einen Anstieg von drei Millionen Fährpassagieren in den nächsten Jahren. Besonders überraschend: Corona hat der Nachfrage keinen Abbruch getan.

## 2022 mit erhöhter Nachfrage

Die Covid-19-Pandemie hat den Trend zu erdgebundenen Reisen, sprich Reisen mit dem eigenen Fahrzeug, verstärkt. Das machen Camper schon immer, also nichts Neues. Es ist aber interessant, dass sich ein

Viertel der Befragten mehr für Pkw-Reisen als vor Corona interessieren und bei 15 Prozent das Interesse an einem Campingurlaub gestiegen ist. Es kann also voll auf den Fähren werden.

Was spricht für eine Fähre außer das es oft die einzige Möglichkeit ist, auf eine Insel zu kommen? Bequemlichkeit, durchgehende Nachtfahrt, aber auch emotionale Faktoren wie das maritime Erlebnis und Entspannung an Bord sprechen für das Fährschiff.

In letztem Punkt wird den Passagieren immer mehr geboten: In der Regel ähneln die auf dem Meer verkehrenden großen Autofähren immer mehr einem Kreuzfahrtschiff mit hohem Komfort. So gehören Restaurants und Bars zum Standard, bei mehrtägigen Fährrouen gibt es an Bord auch Kinos, Showbühnen, Fitness- und Wellnessbereiche und sogar Einkaufszentren und Casinos. Die Unterbringung erfolgt je nach Reisedauer und Budget in Kabinen, die von einfach eingerichteten Vier-Personen-Kabinen mit Etagenbetten bis hin zu Luxussuiten reichen. Auf einigen ausgewählten Strecken ist auch (wieder) Camping an Bord erlaubt, bei dem die Passagiere im eigenen Camper an Deck übernachten dürfen.

## Nord- und Ostsee-Passagen besonders beliebt

An Beliebtheit zugelegt haben vor allem Reisen über die Nord- und Ostsee. Laut der Studie des Verbandes der Fährschiffahrt und Fährtouristik würden 61 Prozent der Befragten für einen Skandinavien-Urlaub zukünftig lieber die Fähre nutzen, 38 Prozent bei einer

# Verlockend anders

Text: Edith Kuball, Fotos: Stephan Mink

Ein Roadtrip durch Nordmazedonien und Albanien  
öffnet Pforten in eine unbekannte, ursprüngliche  
und zauberhafte Welt mitten in Europa.



**Z**iemlich ernüchternd, Grau in Grau, erscheinen die Bilder der Umgebung durch die regengepeitschten Scheiben von Señor Nelson, unserem VW T4 Syncro Camper. In den vorüberziehenden Orten sind die Pforten geschlossen und nur wenige Menschen schleichen am Sonntag durch die nassen Straßen. Wie so häufig auf dieser Reise wechseln die Gefühlslagen schlagartig. Gerade noch wetterbetäubt, sitzen wir kurz darauf in strahlendem Nachmittagslicht bei gutem Wein und blicken in die imposante Bergwelt Nordmazedoniens. Der osteuropäische Binnenstaat scheint im Schatten seiner Nachbarn mit Meerzugang zu verschwinden. Zu Unrecht! Obwohl Nordmazedonien auf unserem Südosteuropa-Trip nur zum Transit von Bulgarien nach Albanien dienen soll, bleiben wir eine ganze, aber viel zu kurze Woche. Berauscht uns dieses grüne, von hohen Gipfeln, leuchtend klaren Seen und unentdeckten Winkeln geprägte Fleckchen Erde doch zutiefst.

Nach nebelverhangenen Stunden führt unser erster Stopp zur bereits erwähnten Kulisse auf das Weingut Popova Kula. Das Personal nimmt uns herzlich auf, speist uns mit Infos zur Umgebung und betont ausdrücklich, dass der kostenfreie Wohnmobilstellplatz hinter dem Haus ohne jegliche Gegenleistung zur Verfügung steht. Aber wir sind natürlich hier, um den schmackhaften Wein im Mund kreisen, die Kehlen hi-

nunterlaufen und dabei das Panorama der Berge auf uns wirken zu lassen. Nordmazedonien ist ein echter Geheimtipp, kulinarisch wie menschlich. Und dazu ein landschaftlicher Hingucker. Die herausragende Szenerie der Bergwelt begleitet uns während des gesamten Aufenthaltes. Besonders eindrucksvoll erleben wir den Abstecher zum Kloster Treskavec. Etwa zehn Kilometer nordwestlich von Prilep steht die verfallene Klosteranlage, die grundsaniert zu werden scheint, am Berghang des Zlatovrv auf 1.100 m ü.d.M. Der Besuch lohnt dennoch. Über eine ausgebaute, steile Serpentinstraße kriechen wir im ersten Gang den Berg hinauf und sind überwältigt von der spektakulären Aussicht, die einen Rundblick über fast 360° bietet. Alternativ gibt es einen Wanderweg zum Hochplateau, um Schritt für Schritt in diese bezaubernde Welt einzutauchen. Einen unbedingten Halt planen wir im Südwesten Nordmazedoniens. Hier befindet sich das wohl bekannteste Gewässer der Region, der Ohridsee, der zu großen Teilen zu Nordmazedonien, jedoch über die Grenze hinweg auch zu Albanien gehört. Der Ohridsee zählt zu den ältesten Seen der Welt und ist der älteste, bis heute existierende See Europas. Er ist eines der beliebtesten Reiseziele im Land, während der kleinere Nachbar und weit unbekanntere Prespasee im Hintergrund verschwindet. Der Große Prespasee aber bildet das Dreiländereck von Albanien und Griechenland mit Nordmazedonien, wo der größ-

*Ein spektakuläres Panorama in die Bergwelt Nordmazedoniens eröffnet sich nahe des Klosters Treskavec am Hang des 1.100 m hohen Zlatovrvs.*

