

Camper Vans

€ 6,90

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



HYMER FREE 540 MIT BACKRACK+
Bequeme Lösung für alle E-Biker



3 x DIY
ÖKO-DÄMMUNG,
BETT UND TISCH



PRAKTIKUM IM PÖSSL-WERK

So baut man Vans

➔ Mittendrin statt nur dabei in der Summit-Produktion



NEUE MARKE PANAMA
Geräumig, günstig und gut ausgestattet für Einsteiger



MOBILVETTA DESIGN
Hubbett-Kastenwagen für besondere Geschmäcker



4x4-REISE LIGURIEN
Pisten-Paradies zwischen Piemont und Mittelmeer

NOTIZEN AM ANFANG

FRISCH AN BORD #1 ist seit Mitte März Francesco Ferro, dessen Volontariat zeitgleich mit der Pandemie begann und der uns nun als Crossmedia-Redakteur verstärkt. Im Jahr reist er mehrere Tausend Kilometer, oft nach Sizilien, wo er unbedingt mal auf dem Ätna nächtigen möchte, „natürlich wenn er ruht“. Spontane Kurzurlaube in die Schweiz mag er besonders gern.



FRISCH AN BORD #2 Mit Maike Leitholf dockte Anfang März ein Trainee bei uns an. Die Nordrhein-Westfalin ist studierte Tourismus-Managerin und genießt das Slow Traveling in ihrem Oldie-Camper mit monstrosen 65 PS auf allerhöchstem Niveau. Neben Geschichten für das Magazin ist sie als Content-Managerin auch für Inhalte der digitalen CamperVans-Präsenzen mitverantwortlich.



FRISCH AN BORD #3 Die blühende Jugend des zweiten Redaktionsneulings ist zwar knapp vorbei, doch Robert Glück ist nach wie vor voller Tatendrang. Getreu dem Motto „Alter schützt vor Torheit nicht“ bereichert der erfahrene Motorjournalist die Redaktion seit Mitte März. Seine Feuer- taufe erlebte er während unseres Offroad-Events bei minus 4 Grad im Dachzelt.



Was nun?

Geschick wegleugnen oder darauf eingehen? Seit rund 40 Tagen herrscht das, was sich eigentlich keiner von uns in Europa vorstellen konnte: Krieg. Ganz egal, wer mit wem und wieso, allein die Vorstellung, dass in Reichweite von zwei Tankfüllungen gekämpft, getötet und vernichtet wird, ist schrecklich. Die Stimmung im Land, unter uns allen, ist ganz unterschiedlich. „An Urlaub sei ja überhaupt nicht zu denken“, ist teilweise zu hören. Also ich weiß noch, als vor rund 20 Jahren in Jugoslawien gekämpft wurde, waren die Campingplätze auf Istrien voll und man hörte in der Entfernung die Bomben einschlagen. Aber damals – ohne all die Kanäle – wurde man nicht so direkt mit den schrecklichen Bildern konfrontiert wie heute. Sich hier überhaupt mit dem Thema zu beschäftigen, ist natürlich dämlich, aber es hat einen guten Grund: VW Nutzfahrzeuge hat das für 2022 angekündigte VW Bus Festival „aufgrund der aktuellen Situation in Europa“ auf den Sommer 2023 verschoben. Hannover ist der zentrale Anlaufpunkt für Geflüchtete in Niedersachsen und man möchte kein Fest feiern, wenn Krieg in Europa herrsche. Der neue Termin für das Festival, auf das zuletzt mehr als 3.500 Campingfahrzeuge und über 70.000 Besucher kamen, soll der 23. bis 25. Juni 2023 sein. Zumindest das ein hoffnungsvoller Lichtblick. Ach so, ob wir bis dahin überhaupt noch mit unserem Diesel nach Hannover fahren dürfen – oder können, wenn der Spritpreis noch weiter steigt? Man wird sehen. Aber widmen wir uns endlich erfreulichen Dingen, wie zum Beispiel dem Heftinhalt: Für drei Tage hatte ich den Schreibtisch, à la Willi will's wissen im Peter Lustig Outfit, gegen einen Arbeitsplatz in der Pössl-Produktion in Vielbrunn getauscht. Pössl-Geschäftsführer Markus Wahl hatte

in einem seiner vielen Interviews geklagt, dass er händeringend Mitarbeiter sucht – da wollte ich ein bisschen aushelfen. Wer die nächsten Wochen also seinen Summit bekommt, muss damit rechnen, dass ich eine Schraube darin versenkt habe. Sehr interessant war die erste Fahrt mit Frieda Volt – dem ersten Elektrocamper von Flowcamper. Das Konzept ist spannend, ressourcenschonend und nachhaltig. Neue Fahrzeuge gibt es auch: Bürstner stellt sich im Segment Campervans ganz gut auf. Der Ford Transit spielt eine immer größere Rolle bei den Campingbussen, den jüngsten Spross von Trigano, den Panama P10, haben wir uns genauer angesehen. Ebenfalls von den Franzosen kommt der Mobilvetta namens Admiral – ein bereits bekannter Grundriss in neuem Gewand. Das spektakuläre Backrack von Hymer haben wir am Free 540 ausgiebig getestet und auch für Selbstausbauer haben wir einiges im Heft. Dass man in Ligurien nicht nur Klettern, Biken und Baden kann, zeigt unsere offroad-lastige Reise vom Meer bis in die Berge. Passend dazu gleich zu Beginn der Bericht zu unserem ersten CamperVans Offroad-Fahrtraining – kalt und intensiv – in Biberach. Also das Leben geht weiter, es muss. So schlimm und schrecklich alle Ereignisse sind, ändern können wir nichts daran. „Sorge dich nicht – lebe!“ heißt das Buch, welches gerne als Anleitung zum positiven Denken verkauft wird. Wenn wir jetzt nicht mehr in den Urlaub fahren, weil in Europa Krieg ist, lindern wir das Leid der Beteiligten nicht, sondern vergrößern das derjenigen, die eh schon durch Corona gebeutelt, vom Tourismus abhängig sind. Also lebt! Wer kann, spendet und hilft, aber versteckt euch nicht immer im Keller, das bringt im Zweifelsfall nämlich auch nichts.



Nachdenklich – aber das Leben wird weitergehen und der Krieg ist hoffentlich bald zu Ende.
Euer
Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 3/2022



96



64



74

SO BAUT MAN VANS
Chefredakteur Gülденfuß
berichtet über sein
Praktikum in der
Pössl-Produktion. **8**

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



80



48



90

KOLUMNE

Über menschliche Aufmerksamkeit und Katastrophengebietstourismus.

112



38



54

EDITORIAL

Was nun? 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

PÖSSL'S H-LINE

So entsteht dein Campervan. 8

OFFROAD-FAHRTRAINING

Pilot bei anspruchsvollen Bedingungen. 16

MAGAZIN

Neues aus der Camping-Szene. 20

KÖNIG KUNDE

Jetzt seid ihr gefragt! 24

ZUBEHÖR-NEUHEITEN

Spannend für Camping und Ausbau. 26

FAHRZEUG-PREMIEREN

Nachschub für Neukunden. 28

HYMER FREE 540 MIT BACKRACK+

Kompakter Camper mit innovativem Heckträger im Praxistest. 38

FLOWCAMPER FRIEDA VOLT

Post-Bullis, elektrisiert und ausgebaut. 48

MOBILVETTA ADMIRAL

Für besondere Geschmäcker. 54

PANAMA P10+

Einstieg leicht gemacht. 64

ÖKOLOGISCH DÄMMEN 2.0

Dieses Mal mit Kork. 74

FOUR-TEILE BETTWINKEL

Günstigst zur Schlafsitzbank. 80

TISCH UND HALTERUNG

Praxistaugliche DIY-Lösung. 84

(NEUE) DAUERTESTS

Ahorn Van 550, Vantourer Urban und Malibu Van Family-for-4. 86

DACHHAUBEN MIT VENTILATOR

Übersicht, Test und Montage. 90

REISE LIGURIEN

Zwischen Piemont und Mittelmeer. 96

KOLUMNE

Vergesst uns nicht! 112

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im Juni weiter. 114

WAGENEINGANG



Nur der Fuhrpark weiß Bescheid, wo das gesuchte Fahrzeug sich versteckt – vom Parkplatz geht es mit dem Auftrag direkt in die Produktion. Der erste Schritt ist das Anzeichnen der Fensterausschnitte.



BLECH UND BODEN



Während die einen bohren, sägen und schneiden, kleben, isolieren und versiegeln die anderen schon. Gleich zu Beginn geht es der Karosse ordentlich ans Blech. Das Tempo, in dem gearbeitet wird, ist phänomenal.

DACHAUFBAU



Auch beim Dachaufbau sind Profis am Werk, die jeden Handgriff kennen. 25 Tuben Sikaflex werden nach Plan auf der Dachfläche verteilt – das hält auf jeden Fall für immer.





PREMIERE AUF EIS

Mit 235 Sonnenstunden hat der März 2022 alle Rekorde geknackt. Total langweilig haben wir uns gedacht und für unser Event im April etwas anspruchsvolleres Wetter bestellt.

Text und Fotos von Andreas Gülденfuß



Text und Fotos von Daniel Schlicke

Der Free stellt den sportlich-günstigen Einstieg in die Welt der Campervans von Hymer dar. Mit dem Backrack+ avanciert er zum mobilen Basislager für Outdoor-Sportler.



Im Free setzt Hymer auf einen einfacheren Möbelbau, der sich im Test jedoch als praxistauglichere Variante herausstellte. Im Küchenblock bleibt trotz stirnseitigem Kühlschrank ausreichend Stauraum.



Ob Retro-Bulli, Vorserienfahrzeug oder aufgemotzte Allrad-Kiste: auf keines der vielen Fahrzeuge, in denen ich seit meiner CamperVans-Tätigkeit saß, wurde ich auch nur annähernd so häufig angesprochen wie auf diesen blauen Ducato. Dabei muss vorab erwähnt werden: das hübsche Blau, die stylischen schwarzen Akzente und vor allem eine ordentliche Portion Sonderausstattung gehören zum Editionsmodell „Blue Evolution“, das Hymer so leider nicht mehr anbieten kann, weil Fiat die entsprechende Lackierung aus dem Programm geworfen hat. Wer sich aktuell durch den Ducato-Konfigurator klickt, findet neben Standard-Weiß und Metallic-Schwarz noch fünf verschiedene, mehr oder weniger spannende Grautöne. Es wird weiterhin ein Sondermodell geben, verspricht Hymer – in welcher Farbe stand zum Redaktionsschluss jedoch noch nicht fest.

Wobei: die allermeisten Passanten fragten ohnehin nicht nach dem Blue Evolution, sondern was der Testwagen da schultert. Hinter der spannenden Aluminium-Konstruktion an den Hecktüren verbirgt sich Hymers brandneuer Backrack+, ein innovativer Komponententräger. Richtig gelesen, Innovation in der Reisemobil-Branche, und das zu Boom-Zeiten. In denen die Hersteller normalerweise damit beschäftigt sind, ihre Produktion auf möglichst hohe Stückzahlen zu optimieren. Hymer verspricht, dass ich meine gesamte

„ Wer Parkplatz-Gespräche vermeiden will, wartet mit der Bestellung seines Backrack+ lieber noch ein wenig.

EINSTIEG LEICHT

Und damit ist nicht nur die beim 10⁺ serienmäßige Trittstufe gemeint. Nein, in der hart umkämpften Preisklasse um 50.000 Euro macht es einem der Panama einfach – es gibt nur drei Versionen.

Text und Fotos von Andreas Güldenfuß





WOHL- FÜHL- KLIMA 2.0

Dass nachhaltige Dämmmaterialien durchaus Vorteile haben, konnten wir in der letzten Ausgabe anhand Schafwolle klären. Eine weitere Alternative wäre Kork. *Text und Fotos: Viktoria Schmidt*

Wer ein Fahrzeug zum Camper ausbaut, stellt sich zwingend die Frage, welche Isolation die Richtige ist. Dabei ist Armaflex vor allem unter den Selbst-, aber auch bei den Serienausbauern das gängigste Dämmmaterial. Für mich persönlich kommt eine synthetische Dämmung nicht in Frage. Da der Bus mein Zuhause ist und ich sehr viel Zeit darin verbringe, ist es mir wichtig, keine Weichmacher oder Ähnliches einzutragen.

Als Architektin kenne ich viele natürliche Dämmstoffe. In der Regel sind diese etwas weniger leistungsstark als künstliche Dämmungen, jedoch darf das im Fahrzeugbau vernachlässigt werden. Denn eins muss den Busbastlern bewusst sein: Es ist und bleibt ein Fahrzeug, das niemals perfekt isoliert werden kann. Während der Recherche zum Thema Dämmung im Camper kann man sich schnell in U-Werten verlieren und Tage mit der Entscheidung verbringen, ob nun 19 oder 22 Millimeter besser sind. Dabei vergisst man schnell, dass ein Camper in der Praxis nun einmal auskühlt, sobald die Standheizung ausgeschaltet wird. Ob das nun zehn Minuten schneller geht, macht dabei kaum einen Unterschied. Wir sollten den Busausbau nicht mit den Hausstandards vergleichen. Zudem sind 90 Prozent der Camper bei milden Temperaturen unterwegs und in der Praxis ist der Unterschied von einem Zentimeter

Architektin Viki reist und lebt Vollzeit in ihrem nachhaltig ausgebauten Van. Auf einen Bulli folgte ein wintertauglicher Ducato.



Dämmung schwer messbar. Mein Tipp: Nicht zu sehr verkopfen. Locker bleiben. Ein gedämmter Van ist zu empfehlen, aber aus der Dämmstärke muss man keine Wissenschaft machen.

Kork als Rohstoff

Kork wird gewonnen aus der Rinde der Korkeiche, die in Spanien und ►

MIETEN

130 Campingbusse
an 90 Standorten

KAUFEN

günstige VW T6.1
Halbjahreswagen

SHAREN

innovative
Kaufkonzepte

WERKSTATT

Multivan
Wohnmobilm Zulassung

ZUBEHÖR

VW T5/T6/T6.1 Möbel-
und Küchenmodule



KLEINES BUDGET, GROSSES BETT

Eine Schlafsitzbank passt nur selten ins Budget für einen preiswerten VW-Bus-Ausbau. Wir zeigen, wie es für unter 500 Euro gelingt.

Text und Fotos von Daniel Schlicke

WERKZEUGKISTE

- Akkuschauber
- Stichsäge
- Stecknuss
- Innenvielzahn
- Innensechskant
- Kreuzschlitz
- Oberfräse
- Kopierfräser
- Abrundfräser

Folgende Situation: Familie Bechtold-Stetter ist künftig zu dritt unterwegs, der vor ein paar Jahren geplante T5-Grundriss mit Längssitzbank passt nicht mehr, denn es fehlt ein Sitzplatz fürs Kind. So oder so ähnlich wird es wohl schon einigen Selbstausbauern gegangen sein, die einen gebrauchten Transporter zum Camper umgebaut haben. Das Problem: Sobald so ein Ausbau über gurtgesicherte Sitzplätze hinter dem Fahrerhaus verfügen soll, wird's teuer. Vor allem Schienenbodensysteme und Schlafsitzbänke zum Nachrüsten stehen finanziell in keinem Verhältnis zu den Anschaffungskosten eines gebrauchten Post-Bullis. In unserem speziellen Fall war auch die Beifahrer-Doppelsitzbank keine brauchbare Alternative, weil der T5-Transporter keinen Airbag-Schalter besitzt: Airbag ausprogrammieren gleich erlöschen der Betriebserlaubnis, gleich sehr teure Einzelabnahme – zumindest laut VW-Freundlichem. Was also tun? Maschinenbau-Ingenieur Jan Pütz hat

sich eine clevere Lösung einfallen lassen. Hier findet die originale Transporter-Dreierbank des T5 bis T6.1 Verwendung, die nicht selten schon vorhanden und ansonsten auch gebraucht und relativ günstig zu haben ist. Diese stellt die Grundlage dar, um mit besonders geringem Arbeits-, Zeit- und Geldaufwand eine vollwertige Liegefläche zu bauen. Und das trotz denkbar ungünstiger Voraussetzungen: Die starre Dreiersitzbank positioniert VW sehr weit hinten im Fahrzeug. Ein Bettenmodul, das ausschließlich auf der Bettenverlängerung à la VW-Multiflexboard lagert, wird also kaum auf eine vernünftige Liegelänge kommen. Die umgeklappte Sitzbank bildet zudem eine schräge Fläche. Abhilfe schaffen fünf unscheinbare Edelstahlwinkel, die Jan lokal produzieren lässt und zusammen mit einer ausführlichen Anleitung unter der Marke Four-Teile vertreibt. Sie halten das eigentliche Bettenmodul in Ruhestellung senkrecht an der Rückenlehne der Sitzbank. Das Bett kann dann durch Umklap-

Mare e Monti

Um einen kompakten Campervan mit Allrad-Antrieb einmal auf echten Pisten im Gebirge auszuprobieren, sind Ligurien und das angrenzende Piemont gerade die richtigen Regionen. Dort treffen sich die Berge und das Mittelmeer.

Text und Fotos: Andreas R. Fischer