

Camper Vans

€ 6,90

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse



PÖSSL MIT STERN
Der VW California-
Herausforderer zum
Hammerpreis



ZUBEHÖR UND PRAXIS
11 AHK-TRÄGER IM TEST
LEBENSILF: MARKISEN

+ KAUFBERATUNG
6 Grundrisse im Vergleich



ZWEITER TEIL: PELOPONNES

Griechenland Offroad



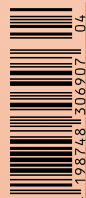
FRANKIA YUCON 6.0
Der Microliner für vier aus
der fränkischen Manufaktur



ABSCHLUSS-ARBEIT
VW T4 Selbstausbau-Projekt:
Möbelbau nach Poka Yoke



DETHLEFFS ERSTER
Sondermodell für zwei: ideal
ausgestattet und preiswert



Österreich € 7,70 | Schweiz sfr 11,80 | Belgique € 7,95
Frankr. / Ital. / Span. / Port. (cont.) € 8,95 | Finnland € 9,95

NOTIZEN AM ANFANG

PEE WITH A VIEW und auch noch im Trockenen. „Die perfekte Höhe“ war die Anmerkung eines Redaktions-Mit-Glieds, welches nicht näher genannt werden möchte. Nein, natürlich nicht – vor der Benutzung sollte die mobile Toilette natürlich vom Auszug, welcher wahl- oder besser normalerweise eine Kühlbox trägt, genommen werden. Aber der Schnappschuss ist jedenfalls gelungen.



ALLES, NUR KEIN KAFFEE oder wie man gekonnt aus dem Camper fällt, oder mach was, aber bitte kein Kaffee auf der Trittstufe. Da der Verzehr von Alkohol in unserem Familienmagazin nicht so gerne gesehen wird, müssen die Akteure vor der Kamera zu sportlichen Höchstleistungen animiert werden. Proudly present, 40 Jahre nach Kinderturnen: der Purzelbaum.



NOCH TIERISCHER Unser Dauertester Ahorn Van 550 ist ja bekannt für seine Tierliebe. Regelmäßig bietet er heimischen Nagetieren Obdach, die sich wiederum mit niedlichen Löchern im Turboschlauch dafür bedanken. Beim letzten Zwischenstopp im neuen Ahorn Service Center in Speyer gab es jetzt einen neuen Spielgefährten für die Marder: ein A-Hörnchen.



Fotos: Redaktion

GEHT'S NOCH?

Lange so weiter? Sicher nicht! Wobei es wahrscheinlich falsch wäre zu sagen, die Stimmung kippt. Aber teilweise sind die Hersteller nicht mehr weit vom Rand der Verzweiflung entfernt. Nachdem jetzt auch die großen Unternehmen, in der Not Fahrzeuge herzubekommen, förmlich alles ausbauen, was auch nur ansatzweise einem Bus oder Kastenwagen gleichkommt, wird es für die mittelständischen Ausbauer mit zwei- bis dreistelligen Absatzzahlen richtig schwer, noch an Fahrzeuge zu kommen. Inzwischen schlägt sich der Fahrzeugmangel auch in Zahlen nieder: Erstmals seit langem gehen die Zulassungen sichtbar zurück. Keine saisonalen Schwankungen, die müssten jetzt sowieso eher nach oben ausbrechen. Nein, richtige Einbrüche. Im Monat Mai zeigte sich ein Minus von 23,7 Prozent, was um mehr als 20 Prozent unter dem Ergebnis von 2021 ist. Die Zuversicht, die im ersten Quartal noch herrschte, schwindet langsam. Das schwächste Glied in der Lieferkette ist dann doch nicht das Kleinteil aus China – sondern gleich das komplette Basisfahrzeug. Natürlich hängt auch das Basisfahrzeug am Halbleiter-Tropf aus Asien, der seit dem Corona-Ausbruch 2020 nicht mehr richtig ans Laufen kommt. Jetzt kommt aber noch der Krieg in der Ukraine dazu. In der Ukraine, aber auch in Russland, sitzen wichtige Hersteller und Zulieferer von Teilen wie Kabelbäumen für die Neuwagen. Zusätzlich kommt der Rohstoffmangel. Es fängt bei Stahl und Aluminium an und hört bei Edelgasen und Palladium auf. Die Ukraine ist der wichtigste Lieferant für Neon und das Gas wird ausgerechnet bei der Herstellung von Halbleitern für den Hochleistungslaser benötigt. Russland wiederum lieferte bisher einen Großteil des benötigten Palladiums für die Herstellung von Katalysatoren, aber auch von Nickel, beispielsweise für Legierungen in den Lithium-Ionen-Batterien notwendig. Eine Besserung ist laut Experten aus der Automobilindustrie noch lange nicht in Sicht. Auch unabhängig von der politischen Situation sei frühestens 2023 oder noch später mit einer Erholung zu rechnen. Eine wirklich ungünstige Verhandlungsposition für alle, die noch ein Fahrzeug suchen.

Die Preise steigen, nicht nur aufgrund der Nachfrage, auch aufgrund der gestiegenen Rohstoff- und Herstellungspreise. Auch der Gebrauchtmärkte dreht völlig durch: Die Preise gehen durch die Decke und wer nicht muss – oder an der Börse spekuliert – verkauft gerade nicht. Deshalb werden wir uns wieder etwas mehr unseren alten Eisen widmen. Die guten alten Camper ohne Extras und Assistenzsysteme. Ein bisschen mehr Zubehör, mehr DIY und Tipps, wie der Camper besser, schöner, praktischer wird. Wenn's nichts Neues gibt, muss das Alte eben länger halten – ist auch viel nachhaltiger. Aber natürlich kommen Praxis, Tests und Kaufberatung auch nicht zu kurz. Wenn man sich schon festlegen muss und unter Umständen zwei Jahre auf sein Fahrzeug wartet, soll es ja auch das passende sein. Wie immer also viel drin, um die Wartezeit auf den nächsten Urlaub, den nächsten Trip oder gar aufs Fahrzeug zu verkürzen. Wem das nicht reicht, dem sei vielleicht noch unsere neue CamperVans Edition II ans Herz gelegt, wobei das Verlangen bei all den schönen Fahrzeugen nicht geringer wird.

Die Preise steigen, nicht nur aufgrund der Nachfrage, auch aufgrund der gestiegenen Rohstoff- und Herstellungspreise. Auch der Gebrauchtmärkte dreht völlig durch: Die Preise gehen durch die Decke und wer nicht muss – oder an der Börse spekuliert – verkauft gerade nicht. Deshalb werden wir uns wieder etwas mehr unseren alten Eisen widmen. Die guten alten Camper ohne Extras und Assistenzsysteme. Ein bisschen mehr Zubehör, mehr DIY und Tipps, wie der Camper besser, schöner, praktischer wird. Wenn's nichts Neues gibt, muss das Alte eben länger halten – ist auch viel nachhaltiger. Aber natürlich kommen Praxis, Tests und Kaufberatung auch nicht zu kurz. Wenn man sich schon festlegen muss und unter Umständen zwei Jahre auf sein Fahrzeug wartet, soll es ja auch das passende sein. Wie immer also viel drin, um die Wartezeit auf den nächsten Urlaub, den nächsten Trip oder gar aufs Fahrzeug zu verkürzen. Wem das nicht reicht, dem sei vielleicht noch unsere neue CamperVans Edition II ans Herz gelegt, wobei das Verlangen bei all den schönen Fahrzeugen nicht geringer wird.



Voll motiviert, wieder am T4 zu bauen – oder lieber wegfahren? Ihr werdet es sehen.

Euer

Andreas Güldenfuß

Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 4/2022



96

24



86



MÖBELBAU Der T4 unserer Schrauber-Serie bekommt einen ganz feinen Ausbau. Für DIY'ler haben wir ebenfalls Tipps.

68



48



Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



32

MARKISEN bieten nicht nur Schutz, sie erweitern auch den Wohnraum.

88



KOLUMNE

Über Bequemlichkeiten von uns Millennials.

112



70



8

EDITORIAL

Geht's noch?

3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen.

6

DETHLEFFS GLOBETRAIL

Gediegener Praxistest im Kastenwagen-Erstlingswerk eines Traditionsherstellers.

8

MAGAZIN

Neues aus der Camping-Szene.

18

PREMIEREN

Nachschub für Neukunden.

24

AHORN VAN 620

Attraktive Sonderedition auf Probefahrt.

30

PÖSSL CAMPSTAR

Preisnaller auf Mercedes-Benz Vito.

32

FRANKIA YUCON 6.0 BD

Microliner mit Aufstelldach aus der fränkischen Reisemobil-Manufaktur.

38

KAUFBERATUNG

Grundriss-Trends anhand der Kastenwagen von Malibu im Check.

48

SCHRAUBER-SERIE

T4 Möbelbau nach Poka Yoke.

60

DIY: MÖBELBAU

Tipps für Selbsterbauer.

68

AHK-FAHRRADTRÄGER

Elf Modelle im Test – plus Praxistipps.

70

VANTOURER URBAN

Dauertester im familiären Kurz-Test.

80

AHORN VAN 550

Boxenstopp nach 36.000 Kilometern.

84

MALIBU FAMILY-4-FOUR

Bestens geeignetes Biker-Basislager.

86

WAND- & DACHMARKISEN

Große Übersicht, Praxistipps, Erweiterungen und Alternativen.

88

GRIECHENLAND OFFROAD

Vanlife, Kultur und Natur auf der großen Halbinsel Peloponnes.

96

KOLUMNE

Ich hab ein Zelt auf dem Dach.

112

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im August weiter.

114

Welcher Typ bist Du?

Text von Simon Ribnitzky

Dachschrank oder Panoramafenster, Kühlschrank tief, hoch oder an der Schiebetür, mit und ohne Aufstelldach: Mehr als 50 Van-Varianten verspricht Malibu. Wir haben die Vielfalt entwirrt und erklären die Vor- und Nachteile. Plus: Konkurrenz im Kurz-Check.





Auf den ersten Blick muten die Grundrisse vieler Kastenwagen-Ausbauten ziemlich ähnlich an: hinten das Bett, in der Mitte Küche und Bad und vorn die Sitzgruppe mit drehbaren Fahrerhaussitzen. Doch inzwischen gibt es eine erstaunliche Vielfalt an Ausbaulösungen innerhalb der vermeintlichen Standardlayouts.

Gutes Beispiel dafür ist Malibu, die Tochtermarke des Premiumreisemobilherstellers Carthago aus Oberschwaben. Mehr als 50 Varianten verspricht der Prospekt. Und das liegt nicht nur an verschiedenen Polsterfarben und Möbelfronten. Klar, Malibu bietet Kastenwagen in den drei gängigen Längen des Fiat Ducato an: 5,41 Meter, 5,99 Meter und 6,36 Meter lang. So weit, so üblich.

In drei Bereichen jedoch hat der Kunde diverse Wahl- und Kombinationsmöglichkeiten. Das betrifft zum einen den Ausbau über dem Fahrerhaus mit oder ohne Dachstauschrank und Panoramafenster, zum zweiten die Position des Kühlschranks tief oder hoch zwischen Küche und Bett oder frontseitig in der Stirnseite des Küchenblocks. Und als drittes wäre da noch die Option auf ein Aufstelldach (Familyfor-4) für zwei zusätzliche Schlafplätze bei zahlreichen Modellen. Welche Kombination eignet sich für wen?

Das Fahrerhaus

Der klassische Kastenwagenausbau sieht seit jeher einen Dachstauschrank über den Köpfen von Fahrer und Beifahrer vor. Auch bei Malibu ist das der Standard. Großer Vorteil: zusätzlicher Stauraum, der vor allem bei kürzeren Fahrzeugen wie dem 540er-Modell hochwillkommen ist. Bei einem Modell mit Aufstelldach lässt sich hier auch die zweigeteilte Leiter zum Oberstübchen verstauen.

Nachteil: Die Kopffreiheit über den gedrehten Vordersitzen ist beim Sitzen an der Sitzgruppe eingeschränkt. Im Malibu haben wir 145 Zentimeter vom Sitzgruppenpodest bis zur Unterkante des Schrankes gemessen. Das ist beim Sitzen noch weitgehend problemlos, erfordert beim Aufstehen und beim Durchgehen ins Fahrerhaus aber Vorsicht, um sich nicht den ➤



Ein kurzer Blick aus der eigenen Windschutzscheibe auf die Autos vor einem bestätigt es: Die Bike-Saison ist wieder voll im Gange. Statt Ski und Jetbags sieht man jetzt wieder Fahrräder jeglicher Bauarten, die sich mit ihren Eigentümern im Wagen auf die Reise begeben.

Egal, ob man mit der gesamten Familie oder nur dem umfangreichen Sport-Equipment unterwegs ist, fast jeder wünscht sich mehr Stauraum oder Bewegungsfreiheit im Van. Und da Bikes zu jedem Urlaub dazugehören, müssen sie auch immer mit. Allerdings sind unsere geliebten Drahtesel sperrige Platzfresser, weswegen sie für den Transport meistens nach draußen verbannt werden müssen. Bei Vans kommen zweierlei Heckträgertypen in Betracht: fest montierte Heckträger oder abnehmbare Träger, welche auf der Anhängerkupplung sitzen. Vor allem wegen der leichten Montage und Fixierung der Räder setzen sich die Träger für die Kuppelung immer mehr durch. Nicht nur, weil sie ungenutzt schnell in der Garage verstaut sind, sondern auch, weil die Hecktüren und -klappen durch sie nicht beschädigt werden. Zudem beeinträchtigen sie die Fahrzeugoptik nicht, im Gegensatz zum fest montierten Rohrgeflecht eines Heckklappenträgers.

Das Testfeld

Wir folgen diesem Trend und nehmen elf Heckträger für die Anhängerkupplung unter die Lupe. Von Atera sind

die Modelle Strada Trail 2 und Strada DL3 im Test – letzteres eignet sich für bis zu vier Räder. Zudem sind als weitere Träger der preiswerte ProlineEvo 2 von Fischer, der Westfalia Bikelander, der Uebler i21, der Hapro Atlas Premium XFold 2 sowie die Eufab Premium 2 Plus und Premium TG im Repertoire. Als weitere Träger gehen die Brüder Thule VeloSpace XT 2 und XT 3 sowie der Yakima Justclick 2 ins Rennen. Die meisten Träger im Test können mit einer zu fixierenden, aufpreispflichtigen Zusatzschiene ein weiteres Rad transportieren.

So haben wir getestet

Wie bei jedem Heckträgertest von uns liegt der Fokus auf der Handhabung und der Praxis-tauglichkeit. Hierbei beobachteten wir bei unseren Testfahrten das Pendelverhalten aller Träger. Wir begutachteten zuvor Anlieferungszustand, Verarbeitung und Gebrauchsanleitung. Sechs Träger kamen nahezu einsatzbereit aus dem Karton. Bei den Trägern von Fischer und Hapro muss der Käufer die Endmontage übernehmen. Neben den Kriterien Transport und Handhabung prüften wir auch die Verstaumöglichkeit. Wie leicht lassen sich die Träger auf die Kupplung aufsetzen und fixieren? Wie schnell läuft die eigentliche Radmontage ab? Lässt sich der beladene Träger zum Öffnen des Kofferraums oder der Heckklappe bei Bussen leicht abkippen und später auch zurückklappen? Lassen sich Heckklappe oder -türe überhaupt öffnen? Leider nur bei drei von den elf Modellen!

Urlaub mit Hund und Wohnmobil



NEU

Dieser Stellplatzführer leitet Sie zu 140 Übernachtungsplätzen in ganz Deutschland, auf denen Sie und Ihr Hund herzlich willkommen sind. Dazu liefert das Buch Tipps und Kontaktadressen für die Region. Damit Sie und Ihr Vierbeiner einen erlebnisreichen Urlaub machen können.

JETZT FÜR 19,90 €
IM BUCHHANDEL
ODER DIREKT
ONLINE BESTELLEN:
SHOP.DOLDEMEDIEN.DE



Der Schienenabstand bei Bikes mit Boost-Achsen sollte mindestens 25 cm betragen.



Das Ratschensystem sollte leicht zu öffnen und zu schließen sein.



Bei den Rahmenklemmen sollte man auf guten Rahmenschutz achten.

Bei immer mehr Heckträgern, wie hier beim Modell VeloSpace XT 2 von Thule, kann man die Räder über eine Laderampe einfach und rückschonend auf den Träger schieben.

Allgemeine Tipps

- 1 Vor dem Kauf die Fahrzeugherstellangaben zur maximalen Zuladung der Anhängerkupplung beachten.
- 2 Räder möglichst mittig montieren und bei Bedarf mit Rahmenschonern oder Polstern schützen.
- 3 Wenn am Rad montiert: Akkus, Displays, Packtaschen, Luftpumpen o. Ä. vor dem Beladen entfernen.
- 4 Beim Rückwärtsfahren sehr umsichtig agieren, da der Heckträger das Auto verlängert.
- 5 Bei der Radmontage sollte das hintere das größere Fahrrad sein. Ein größerer Rahmen eröffnet mehr Möglichkeiten für die Anbringung des langen Haltearms.
- 6 Zubehör wie z. B. anklickbare Auffahrtsrampen schonen bei schweren Rädern den Rücken!
- 7 Bei einer guten Fahrradversicherung ist auch der Diebstahl vom Heckträger mit abgesichert. Die Spannarme müssen dafür aber zwingend abschließbar sein.

Prüfkriterien

Das Punktesystem mit maximal 20 Punkten ist sehr verständlich und übersichtlich. Zur Verarbeitung zählt die generelle Materialqualität. Beim Handling achten wir auf die allgemeine Handhabung – auf und neben der Kupplung. Zum Kriterium Radmontage zählen das Fixieren über die Haltearme sowie das Ratschen- und Schienensystem. Auch das Gewicht der Träger fließt in die Wertung ein.

Bewertungen

Da unterschiedliche Trägertypen von 2er- bis 4er-Heckträger im Test sind, haben wir keinen Testsieger, sondern einen Sieger in der Kategorie Preis/Leistung sowie vereinzelte Kaufempfehlungen ausgesprochen.





In gespannter Neugier, die Leichtigkeit und Freiheit im Gepäck, dass Zeit keine Rolle spielt, durchqueren wir die trockene Ebene des Drinotals in Albanien. Señor Nelson gleitet wie auf Eis entlang der Spiegelungen, die die fast senkrecht stehende Sonne auf den Asphalt wirft. Unser VW T4 Syncro Camper zählt schon einige Jahre, agiert aber, während unseres Langzeittrips durch Südosteuropa, jugendlich frisch. Fast drei Monate sind wir unterwegs, als wir durch die Hitze des bergigen Niemandslands, südlich von Gjirokastra, auf die albanisch-griechische Grenze zusteuern. Kaliméra Elláda! Wir kehren in die EU zurück. Doch außer den Euro-Scheinen, die der ATM ausspuckt, ändert sich zunächst nichts. Die reizvolle Gebirgslandschaft kennt schließlich keine politischen Grenzen und die Griechen wissen ihre atemberaubende Natur vielerorts noch vor der Bebauung riesiger Betonklötze und Feriensiedlungen zu schützen. So bleibt es uns auch in diesem beliebten Urlaubsland nicht verwehrt, das Wildcampen an paradiesischen Plätzen auszukosten. Erlaubt ist das

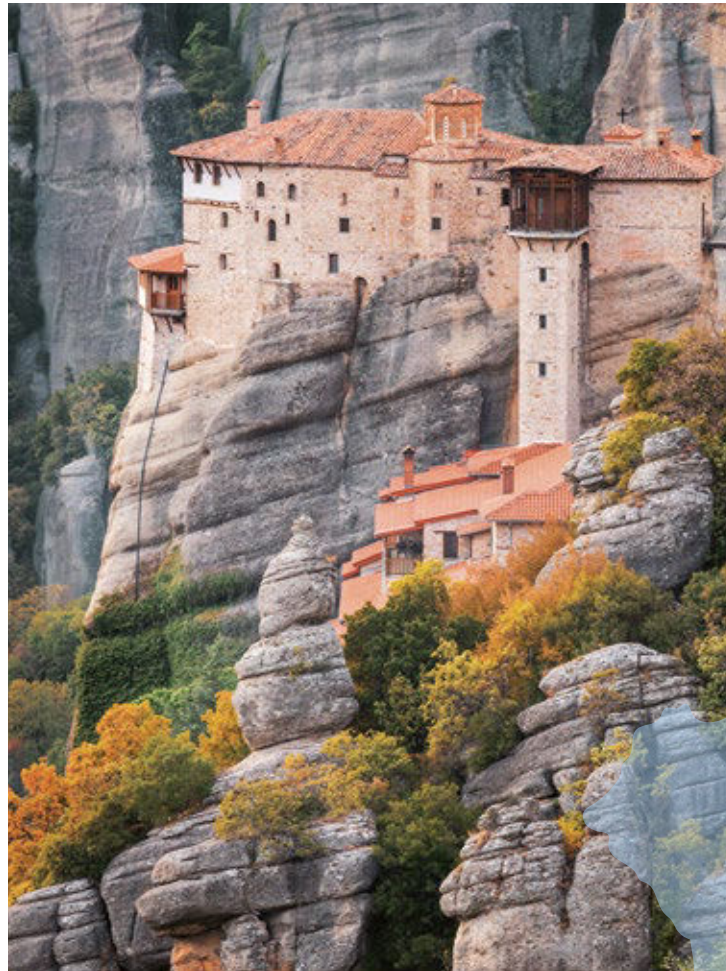
nicht. Doch offenbaren sich uns viele, idyllische Orte, wo das Freistehen in der Nebensaison entweder nicht auffällt oder sogar geduldet ist. Schon die erste Nacht verbringen wir vor einer überwältigenden Kulisse in den Bergen. Bizarre, steil abfallende Kalksteinformationen charakterisieren das Pindos-Gebirge im Norden Griechenlands, durch das sich auch die Vikos-Schlucht zieht. Zwischen 600 Meter und 1.000 Meter Tiefe soll die Schlucht im Epirus messen, wobei das Verhältnis der größten Tiefe zur geringsten Breite weltweit einmalig ist. Ein schwindelerregender Blick in den Abgrund enthüllt der Beloi Aussichtspunkt, lässt die gewaltige Tiefe der Schlucht jedoch nur erahnen.

Ein zauberhaftes Schauspiel

Sehenswert zeigen sich auch die über 40 Zagori-Dörfer, die das Pindos-Gebirge schmücken. Zagorochoria bedeutet soviel wie „hinter dem Berg“, wo hübsche Steinhäuser, Bogenbrücken, alte Pfade und Treppen die malerischen Ortschaften und deren Umgebung zieren.

Ein fotografisches Wunschziel von Stephan liegt im Osten des Pindos-Gebirges, wo wir auf skurrile Sandsteinformationen stoßen, die Phallus gleiche Felsen in die Landschaft sprießen lassen. Berühmt ist diese eindrucksvolle Region Zentralgriechenlands aufgrund der bautechnischen Meisterleistungen, die die Faszination dieser Szenerie vollenden. Ein zauberhaftes Schauspiel vollzieht sich, wenn die einzigartigen Klöster von Meteora in Thessalien auf schmalen Felsnadeln aus dem

**„Ihrem Namen alle Ehre
erscheinen sie geradezu in
der Luft schwebend“**



*Links: Eine imposante Landschaft umgibt die Klöster von Meteora.
Rechts: Das Nonnenkloster von Meteora thront auf einer schmalen Felsnadel.*

Die spektakulären Kulissen Meteoras faszinieren im leuchtenden Licht der frühen Morgenstunden.

