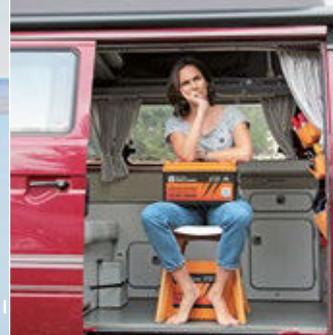


Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



PRAXIS-SPEZIAL
20 Seiten Autarkie und Selbstausbau



Österreich € 8,60 | Schweiz sfr 13,20 | Belgien € 9,90 | Span. / Span. / Port. (cont.) € 10,40 | Finnland € 11,00



**10.000 km
dauergetestet**

MALIBU VAN DIVERSITY 640 LE K

Mehr Van für vier



SCHWARZWALD-TRIP
Indian Summer Feeling in Deutschlands wildem Süden



ELEKTRO-VANDERER
Kompakter Commuter mit Schnell-mal-raus-Potenzial



BRITISH HONEYMOON
3.500 km Hochzeitsreise quer durchs Königreich

NOTIZEN AM ANFANG

SPRITBREMSE Auf 10.000 Kilometer einen Außenspiegel abfahren – kann passieren. Geflickt mit Klebeband, hat der Schaden kaum gestört. Bis Tempo 100 war es überhaupt kein Problem, aber bei 120 hat das Klebeband



versagt und der Spiegel ist ständig eingeklappt. Mit Spanngurt ging's auch deutlich schneller – nur ist der Verbrauch danach wieder deutlich gestiegen.

ALLES GEGEBEN Anhängerkupplungsmontage auf dem Parkplatz. Selbst ist die Redaktion, nur so kann man authentisch berichten. Kollege Glück als Initiator hat sich gleich mehrfach geoutet: als mechanischer Papst, als vollkommen farbenblind und absoluter Wheelie-König auf dem Klapprad – mit dem werden wir noch viel Spaß haben.



LEBEN AM LIMIT 3.0 Kein Strafzettel an der Windschutzscheibe, sondern legal und gar nicht mal so scheiße geparkt!

In Wahrheit sind die Parkplätze an öffentlichen E-Ladesäulen einfach viel zu kurz für Camper. Sogar der 4,75 Meter kurze Peugeot e-Rifter sorgte dafür, dass sich der Fahrer des da-



hinter parkenden Skoda bedrängt und zu dieser freundlichen Nachricht veranlasst fühlte. Sorry not sorry!

Fotos: Redaktion

Durchhalten!

Leicht gesagt, denn jeder weiß, wie lungerecht das Geld in unserem Land verteilt ist. Zahlen des Statistischen Bundesamts zeigen Ende September eine vorläufige Inflationsrate von zehn Prozent. Die Energiepreise haben um 35,6 Prozent zugelegt und die Preise für Nahrungsmittel um 16,6 Prozent. Wenn wir Camper bekanntlich auch mit wenig auskommen, bei einem Punkt spüren auch wir die Teuerung gewaltig. Besonders drastisch und sichtbar ist die Rückblende Oktober 2020: der Liter Diesel 1,04 Euro, heute Morgen, Oktober 2022, der Liter 2,24 Euro. Der Preis hat sich also mehr als verdoppelt. Da kann der Berufspendler über knapp 19 Prozent bei den Lebensmitteln nur müde lächeln. Nicht zum Lächeln sind auch die täglichen Berichte in der Zeitung von den kleinen, örtlichen Bäckern und Metzgern, die über gestiegene Rohstoff- und Energiepreise klagen – die Teuerung, anders als die Mineralölkonzerne, aber nicht in vollem Maße an ihre Kunden weitergeben können. Wir spüren es natürlich auch, Testfahrzeuge müssen getestet und gefahren werden. Vor Jahren hatte man dafür einmal ein Budget im Forecast festgelegt: 2.000 Euro Sprit, Spesen, Transferfahrten. Das hat immer gereicht. Jetzt, wo allein die Abholung und die Rückführung von einem Fahrzeug über 200 Euro Diesel verschlingt, schaffen wir es wirklich oft, den Rahmen zu sprengen. Dazu kommt noch ein Punkt, der sehr energieintensiv und überproportional im Preis gestiegen ist: Papier. Schon während Corona hat sich der Preis für gemischtes Altpapier mehr als verdreifacht. Aufgrund der Energie- und Rohstoffpreise haben sich die Kosten für Zeitungspapier innerhalb der letzten 18 Monate mehr als verdoppelt und sie steigen stetig weiter. Zu guter Letzt jetzt noch die Transportkosten – die Lkw und Transporter, die die Zeitungen ausliefern, müssen ja auch tanken. Gegen die gestiegenen Kosten und knappe Rohstoffe kann man

wenig tun, außer sparen. Wir wollen auch sparen und Prozesse optimieren, um weiterhin wirtschaftlich arbeiten zu können. Das Beste und umweltfreundlichste wäre natürlich, wenn man nur so viele Hefte drucken müsste, wie letztendlich verkauft werden. So einfach funktioniert das natürlich nicht mit dem Zeitschriftenmarkt, zuerst muss das Heft irgendwo liegen, damit es gesehen und gekauft wird. Somit ist auch jedem Kiosk- oder Bahnhofsbuchhandel-Käufer klar, wie viele Tonnen Papier da liegen müssen, nur damit er sein einzelnes Heft aus dem Überangebot der Blätter herausziehen kann. Im Prinzip unwirtschaftlich und nicht gerade umweltfreundlich.

Viel praktischer – und auch noch günstiger – ist ein Abo. Laufzeit ein Jahr, danach jederzeit kündbar und es gibt sogar noch eine saftige Prämie dazu. Wir können besser planen, ihr bekommt das Heft pünktlich, meist sogar schon vor dem offiziellen Erstverkaufstag in den Briefkasten geliefert. Das spart das Suchen und den Weg zum Zeitschriftenhandel. Noch umweltfreundlicher ist nur das Digital-Abo. Immer dabei und nie abgegriffen – jetzt extra nochmals im Preis gesenkt, um das Angebot attraktiver zu machen.

Auch auf dem Campingplatz hatte man das Gefühl, dass die Branche die gestiegenen Kosten zumindest teilweise auf ihre Gäste abdrückt. Die Preise an den beliebten Hotspots sind teilweise ordentlich gestiegen – und dennoch waren die Plätze regelmäßig ausgebucht. Angebot und Nachfrage regeln den Preis – und mehr Nachfrage als Angebot in einigen Regionen ließ die Preise explodieren. Zum Glück sind die meisten Stellplätze von dieser Entwicklung noch nicht betroffen, für den Familienurlaub auf dem Campingplatz musste man zusätzlich zum doppelten Preis für die Anfahrt noch ordentlich was für den Platz drauflegen – den Mythos vom billigen Campingurlaub kann man ein für alle Mal begraben.



Spaß kostet, aber was ist es einem wert? Das schöne am Campen? Man kann auch im Umfeld Spaß haben. Euer

Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 6/2022



78

NEUHEITEN
Preise sind Thema,
nicht nur beim
extraordinären
Hymer Venture S.
Doch die Branche
zeigt auch ein
paar neue Ideen.

8



88



64

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



28



60



48


KOLUMNE
 Über alte Ideen
 und neue Realitäten.
104



20

EDITORIAL

Durchhalten! 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

PREMIEREN

Nachschub für Neukunden. 8

TEST: E-VANDERER

Elektrisch, kompakt und komfortabel:
Commuter mit Camping-Ambitionen. 20

MALIBU VAN DIVERSITY 640 LE K

Kastenwagen für alle Fälle? Praxistest! 28

MAGAZIN

Neues aus der Camping-Szene,
Tricks, Tests und Tourentipps. 38

MEHR AUTARKIE

How to: 35 Jahre alten Bulli-Ausbau
praxistauglich aufrüsten. 42

VW T4-Projekt

DIY-Ideen zum Nachmachen. 48

UNTERSITZBATTERIEN

Marktübersicht und Einbau-Ratgeber. 54

TOASTER-AUFSÄTZE

Goldbraun und lecker kross:
Wo röstet's am besten? 60

SOUNDSYSTEM

Highend-Upgrade für unseren
Dauertest-Vantourer auf Vito-Basis. 64

AHORN ADIEU

Schluss gemacht: Fazit nach
42.565 Dauertest-Kilometern. 68

AHK NACHRÜSTEN

Schritt für Schritt zum Haken. 74

HOCHZEITSRALLYE

Im VW T3 quer durch Großbritannien. 78

INDIAN SUMMER

Die Schokoladenseite des
wilden Schwarzwalds. 88

230-VOLT-BORDNETZ

Energieversorgung neu gedacht. 98

KOLUMNE

Wo sind die Utopien? 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im Dezember weiter. 106

Im Alltag TOP

Doch ein ordentlicher Minicamper muss mehr können. Vanderer war auf einem sehr guten Weg, bis die Mobilitätswende neue Hürden brachte.

Text und Fotos von Daniel Schlicke



Mit Aufstelldach und Livingroom-Modul für knapp 8.000 Euro wird der e-Rifter zum vollwertigen Campervan. Die zweite, dreigeteilte Sitzreihe ist in wenigen Handgriffen nutzbar, Isofix ist gleich drei Mal serienmäßig an Bord.







Frischzellenkur

35 Jahre ist er alt, der VW T3 Joker. Da wird es langsam Zeit für ein Update auf aktuelle Technik. Willkommen an Bord 21. Jahrhundert – Solar, LiFePO-Technik und Kompressorkühlschrank ziehen ein.

Text und Fotos von Robert Glück

Never change a winning team“ ist eine Lebensweisheit, der zu folgen sich häufig auszahlt. Doch ab und an tut frischer Wind gut. Man setzt damit neue Impulse, beflügelt Teams oder bricht bestehende, verhärtete Strukturen auf. In anderen Fällen geht es einfach nicht weiter, weil Teile des Teams oder Systems nicht mehr leistungsfähig genug sind, um ihren Beitrag zum Gesamtwohl zu leisten. Dann lautet die Devise zurück auf Los!

So wundert es nicht, dass an einem 35 Jahre alten VW T3 Joker das ein oder andere Technik-Thema aufpoppt. Die Frage, die sich dann stellt ist: Vollgas voraus in die Neuzeit durchstarten oder mit sanften Schritten die alte Technik – und damit die Originalität des Systems – erhalten. Eine Gewissensfrage, die

jeder für sich entscheiden muss und auf seine individuellen Vorlieben und Bedürfnisse anpasst.

Der Kühli macht schlapp

Was also tun, wenn der alte Absorberkühlschrank schwächelt und parallel dazu der Wunsch generell nach mehr Autarkie und mehr Komfort in Form von einigen USB-Steckdosen im Van im Raum steht? Den Kühlschrank durch einen weiteren Absorber ersetzen, von dessen Kühlleistung im Hochsommer genervt sein und weiter machen wie bisher? Mit einer Zigarettenanzünder-Steckdose als einzige Lademöglichkeit von mobilen Endgeräten? Oder sich nach zeitgemäßen Lösungen umschauen, investieren und diese umsetzen? Nach langem hin und her erfolgt die Initialzündung durch ein verlockendes Produkt. Die sogenannte Power-Unit von Büttner Elektronik. Sie ermöglicht die Koppelung einer Blei-/Säure-, Gel- oder AGM-Verbraucherbatterie mit einer Büttner LiFePO4-Batterie. Dieses fein aufeinander abgestimmte System eröffnet im konkreten Fall einen Lösungsansatz, der vielversprechend ist – genug Stromreserve für den Einbau eines modernen Kompressorkühlschrank statt des alten Absorbers im Bulli. Doch allein die Power-Unit, diese ist in drei Kapazitätsvarianten verfügbar, stillt den Leistungsdurst des Kühlschranks auch nur endlich. Zumal aufgrund der Platzverhältnisse im bestehenden Möbelbau des Jokers lediglich die Variante mit dem physisch kleinsten Akku mit 85 Ah Kapazität verbaut werden kann. Ein Solarpanel mit 120 Watt Spitzenleistung soll den benötigten Energiebedarf produzieren, um eine autarke Versorgungslage unter normalen Bedingungen sicherzustellen. So weit so gut, dann also auf die Suche nach einem passenden Kompressorkühlschrank. Die Herausforderung dabei: einen zu finden, der in die Aussparung des Originalen im Küchenblock passt. Doch so groß der Markt auch sein mag, lediglich ganz wenige verfügen über eine passende Einbautiefe. Man sucht sich den sprichwörtlichen Wolf, denn die allermeisten Geräte sind schlichtweg zu tief für den schmalen Küchenblock des T3.

Das Teile-Puzzle ist beisammen

Die Lösung der Wahl ist der Dometic CoolMatic CRP40 Kühlschrank, der knapp 40 Liter Volumen bietet und nur deswegen in das Küchenmodul passt, weil er ein abnehmbares Aggregat besitzt, das räumlich getrennt vom Kühlschrank selbst montierbar ist. Einziger Haken: Der CRP40 fällt im Vergleich zum Originalkühlschrank zierlich aus, was eine neue Verblendung im Küchenblock erforderlich macht und die originale Optik des Innenraums beeinträchtigt. Wie üblich, müssen eben Opfer gebracht werden, wenn es vorwärts gehen soll.

Mit der Entscheidung für den Kühlschrank werden weitere Umbaumaßnahmen nötig. Denn dessen Kompressor wandert in die rechte Schrankhälfte, wo bislang die Gasflasche wohnte. Da Kompressor und Gasflasche in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft vielleicht keine so gute Idee sind, muss von der großen 5,5-kg-Flasche auf eine 2,7-kg-Flasche inklusive Gasflaschenbehälter umgestellt werden. Glücklicherweise bietet www.bootsleine.de ein Exemplar an, das hermetisch abgeschlossen und mit Ausgängen für Gasleitung sowie Entlüftung versehen ist. Top Sache, denn so lässt sich der Eingriff ins Gassystem auf den Wechsel der Gasflasche und den Einbau des Behälters beschränken. Somit wären also alle Baustellen erkannt? Nicht ganz,

es muss noch ein Plätzchen für die beiden Verbraucherbatterien gefunden werden. Die alte, in unserem Fall ein 77-Ah-Blei-/Säure-Akku, ist unter dem Fahrersitz untergebracht. Der muss nun in der unmittelbaren Nähe zum LiFePO4-Akku stehen, damit hohe Lade- und Entladeströme zwischen den beiden Akkus durch möglichst kurze Leitungen fließen können. Soll heißen, die Batterien wandern in ein Staufach nach hinten links im Bus, das zudem Platz für alle weiteren Bauteile der Elektroanlage bietet. Der Netto-Raumverlust bleibt dabei erträglich, da ja das Fach unter dem Fahrersitz frei wird.

Das Projekt „Ich mach mal kurz einen neuen Kühlschrank ins Auto“ hat sich bis hier hin bereits ordentlich aufgebläht: Neuer Kühlschrank bedingt neue Gasflaschenunterbringung und Schreinerarbeiten am Küchenblock. Die Power-Unit erzwingt eine Umsiedlung der Verbraucherbatterie und das Solarpanel eine Kabelverlegung durchs Auto. Na Prost, Mahlzeit!

Wie funktioniert das alles?

Warum ist dieser massive Eingriff in die Oldie-Elektrik nötig und wie funktioniert er? Der Dometic CRP40 hat eine maximale Stromaufnahme von 45 Watt. Wenn er diese Leistung abrufen, sind das circa 3,8 Ampere, die aus der Versorgerbatterie gezogen werden. Geht man davon aus, dass von der bestehenden 77 Amperestunden großen Blei-/Säure-Batterie etwa 38 Ampere schadlos gezogen werden können, bevor diese in den kritischen Bereich der Tiefentladung kommt, dürfte man den Kühlschrank nach ungefähr zehn Stunden Vollgaskühlung abschalten. Eine unbefriedigende Situation, die mit einem weiteren Akku auf LiFePO4-Basis entschärft werden kann. Und hier kommt die Power-Unit von Büttner ins Spiel. Das System ermöglicht es, die bestehende Batterie mit den Büttner-LiFePO4-Akkus zu koppeln. Dabei ist die Arbeitsweise vereinfacht beschrieben wie folgt. Die beiden Akkus werden parallel verbunden. Ein Hall-Sensor misst Stromverbrauch und Ladestrom, während der Batterie-Computer beide Batterien permanent überwacht. Es liegt an der Eigenschaft der LiFePO4-Technik, dass diese vorrangig ist, sowohl bei Entladung wie bei der Ladung. Die zweite Blei-/Säure- oder AGM-Batterie unterstützt erst, wenn die LiFePO4-Batterie a) etwa zur Hälfte entladen oder b) leer oder es c) zu

Im schwarzen Kistlein rechts wohnen die magischen Helferlein, die die Power-Unit steuern. Der Hall-Sensor versorgt diese mit Daten zum Stromfluss, während der Batterie-Computer MT iQ den Nutzer informiert.



Hardy,



der Wagen bricht!

Eine Hochzeitsreise im VW T3 ist ebenso wenig extraordinär, wie mit diesem Oldie eine Spaßrallye mitzufahren. Spannend ist die Kombination. Was bricht zuerst – Ehe oder Karre? Und wer zur Hölle ist Hardy?

🚩 Text: Robert Glück; Fotos: Glück, Sabine Skiba

