

CamperVans

€ 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



NOTIZEN AM ANFANG

ROBO-CAMP
Nein, sie sind nachgewachsen. Die Halswirbelsäule ist wieder am Stück und die Schädelbrüche 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



74



90

Fotos: Franz Gerdl, Edith Kuball, Hersteller, Redaktion



18



80



KOLUMNE

über Coronas langen Schatten
und manch kurzen Horizont.

112



28



40

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



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.

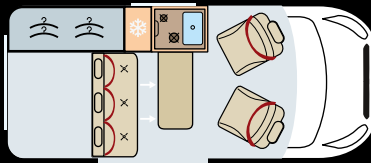


Die große Längsküchenzeile wird mit Kühlbox, Zweiflammkocher und Spüle ausgestattet. Es bleibt noch Stauraum.

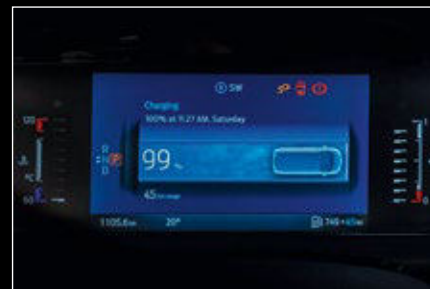
Kontrollboard und Steckdosen sind leicht erreichbar platziert. Aus der verschiebbaren Sitzbank lässt sich ein ebenes Bett bauen. Der Kofferraum dahinter ist geräumig.



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 Fahratterie 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 Tankstopps 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

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- ➤

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 Badensee, 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. ➤