

CamperVans

€ 8,90

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



RALLYE DAKAR
Im Weinsberg-Sprinter quer durch die Wüste

GASGRILLS
6 KOMPAKTE
GETESTET



Do it yourself

SOLARTECHNIK

- Bedarf analysieren
- richtig montieren
- korrekt verkabeln



ALPINCAMPER

Der Kia kann's!

Elektrisch autark, komfortabel und zum Verbrenner-Preis



MIETEN IN FLORIDA
Vanlife meets Wildlife: ein Roadtrip im Sunshine-State



LAIKA SUPREMO 60
Mehr Extras und Design in British Racing Green



GEHEIMTIPP TEXEL
Erholung pur: Camping zwischen Strand und Heide

Österreich € 9,80 | Schweiz sfr 14,20 | Belux € 10,20
Frankr./Ital./Span./Port. (cont.) € 12,00 | Finnland € 12,50



NOTIZEN AM ANFANG

DON'T DRINK AND DRIVE. Aber nach der Via Ferrata Che Guevara bei Pietramurata darf man sich schon eine kleine Stärkung gönnen. Nicht besonders schwer, aber mit 1.400 zu bewältigenden Höhenmetern lang. Gut vier Stunden braucht es hinauf, im Sommer früh losgehen wegen der Hitze. Krönender Abschluss sind gut drei Stunden Abstieg - danach braucht's was zu trinken.



VERSUCH MACHT KLUCH. Nachhaltig ist nicht nur, dass man einen 25 Jahre alten VW T4 fährt. Auch wenn andere etwas brauchen, ist es meist zu schade, es wegzuwerfen. Ein Regal - auch wenn es jetzt noch leer im Büro steht - kann man immer brauchen. Also Werkzeug einpacken, 20 Kilometer fahren, anfangen zu zerlegen und plötzlich ist es gar nicht mehr so schwer. Hauruck, ab aufs Paulchen - das hält auch schon 25 Jahre.



EIN GENAUSO KLASSISCHER MYSTIZISMUS: Camper essen nur gefüllte Nudeln aus der Dose. Okay, der komische Camper auf dem Etikett könnte vielleicht doch dazu verführen, die Dose einzupacken. Pikant wäre ja ganz okay, aber der moderne, coole Vanlifer ist natürlich Veganer.



Fotos: Redaktion

Jetzt geht's los

Camping goes electric - oder auch nicht. Das Outing: Der Redakteur war schon Country Manager für einen Hersteller von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und hat seit Ende letzten Jahres ein E-Auto geleast. Natürlich geleast, denn zum Kaufen fehlt noch das Vertrauen in die Technik. Vertrauen hat er dagegen in seinen alten T4 - und den Ruß, den er damit in die Landschaft bläst, macht er mit dem E-Auto wieder gut. Okay, 400 Kilometer Reichweite nach WLTP werden in der Praxis mit Ausbau vermutlich zu 300 Kilometern - aber im Urlaub hat man ja Zeit, und bei der Fahrt zur Ladestation entdeckt man vielleicht auch schöne Orte.

Klassischer, aber nicht schlechter geht es mit dem Dauertest des Tourne Cruise 6.4 weiter. Das wäre wiederum ein Fahrzeug, das man ohne schlechtes Gewissen kaufen kann - zumindest, was Verarbeitung und Ausstattung angeht. Die Slowenen machen einen guten Job, nicht nur, weil wir schon zweimal im Werk waren. Das nächste Sondermodell kommt aus dem Nachbarland Italien: Der Laika Kosmo 60 Supremo setzt sich außen wie innen vom Üblichen ab. Nur der Grundriss ist bekannt und bewährt. Lack und Leder haben natürlich ihren Preis, in Kombination mit den anderen Extras ist dieser aber noch immer ziemlich gut.

Ein bisschen spannender ist der Grundriss des Westfalia Nansen. Hierzu gibt es bisher nur eine Probefahrt, dennoch liefern wir bereits alle Informationen. Wie sich der Kastenwagen in der Praxis schlägt, werden wir nachreichen.

Danach geht es los mit ganz viel Technik, Zubehör, Informationen und Ratgebern. Wir berichten von kompakten Gasgrills, die auch im begrenzten Stauraum ihr Plätzchen finden. Ein interessantes Dauerthema, wo doch immer mehr mit Strom betrieben

wird: Solar. Welche Panels braucht man, wie viele, wo und wie werden sie befestigt und verschaltet? Das sind Informationen, die man zwar überall findet, die meistens aber zum Produkt des jeweiligen Verfassers führen. Ein einfacheres, aber ebenfalls getestetes Zubehör für alle, die auch mal auf unbefestigten Wegen mehr Traktion wollen oder nur auf Nummer sicher gehen möchten, sind mobile Akku-Luftpumpen: Klein und stärker als erwartet. Noch mehr Tests, neue Produkte und das Selbstausbauer-Porträt gibt es wie immer obendrauf. Dazu kommen lesenswerte Erfahrungen mit dem Allrad-Sprinter auf der Rallye Dakar, eine schöne Reise auf die Insel Texel und - ein bisschen weiter weg - die Möglichkeit, in Florida einen Kastenwagen zu mieten und auf eigene Faust den Sunshine-State zu erkunden. Nicht alltäglich, aber machbar.

Zwischendurch gibt es noch Tipps für alle, die nicht so weit fahren und dennoch viel erleben wollen: Klettersteige. Von gemütlich bis alpin liefern wir Informationen, Ausrüstungstipps, Ziele und Zubehör. Eine schöne Herausforderung für alle, die mit dem Camper unterwegs sind und sich gerne bewegen.

Wie immer ist es ein Heft für alle Camper - egal, ob sie neu kaufen, aufrüsten oder einfach nur reisen wollen. Der Sommer und die Urlaubszeit kommen rasend schnell. Es ist die Hauptnutzungszeit, ob mit dem eigenen Fahrzeug oder im gemieteten. Für einige ist es allerdings auch die schlimmste Zeit, weil alle Stell- und Campingplätze voll sind. Außerdem ist es natürlich die teuerste Phase auf den Plätzen: Hochsaison. Ungünstig, wo doch gerade jeder sein Geld zusammenhalten will. Dabei sind die Fahrzeugpreise derzeit durchaus verlockend, und trotz der Kaufzurückhaltung in vielen anderen Bereichen läuft es bei den Campern gar nicht so schlecht.

Interessant wie immer. Schnell noch lesen, was man vor der Hauptsaison machen kann, wo hingehen und wie die Zeit verbringen.



Gute Reise,
Andreas Guldenfuß
Redaktion CamperVans



INHALT

Ausgabe 5/2026



100

SOLARTECHNIK
Alles, was Du zum
Thema Sonne tanken
wissen musst.



50



58



12



74



34

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



28



42



KOLUMNE

Weil die Nordsee immer Vorfahrt hat.

110



80



90

EDITORIAL

Jetzt geht's los. **3**

NEUHEITEN

Nachschub für Neukunden. **6**

MAGAZIN

Meldungen aus Szene und Branche. **10**

TOURNE CRUISE 6.4

Winter- und familientauglich. **12**

LAIKA KOSMO SUPREMO

Sondermodell im exklusiven Design. **22**

ALPINCAMPER KIA PV5

Ist Camping endlich E-tauglich? **28**

WESTFALIA NANSEN

Neues Grundriss-Konzept mit XL-Bad. **34**

KONZEPTVERGLEICH

Alle Fahrradträger-Systeme für Vans. **38**

GASGRILLS

Sechs kompakte Modelle im Test. **42**

RATGEBER SOLAR

Der XL-Ratgeber. **50**

AKKU-LUFTPUMPEN

Mini-Kompressoren für unterwegs. **58**

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

Von mehr sehen bis weniger Mücken. **62**

ROADBAKER

Getestet: neuer Camping-Backofen. **64**

SCHAUFENSTER

Neues Zubehör für Camper. **66**

SELBSTAUSBAU

Vom Bootsbau inspiriert. **72**

RALLYE DAKAR

Im Weinsberg durch die Wüste. **74**

KLETTERSTEIG

Wissenswertes, Ausrüstung, Ziele. **80**

REISE: TEXEL

Erholung pur auf der Westfrieseninsel. **90**

ROADTRIP: FLORIDA

Vanlife meets Wildlife. **100**

KOLUMNE

Paris-Dakar-Böhl. **110**

IMPRESSUM & AUSBLICK

So geht's im August weiter. **114**



Der Innenraum ist schlicht und funktional. In unserem Testwagen gab es Polster mit Leder-Textil-Kombination.

Die Modellpalette des slowenischen Ausbauers Tourne besteht aus den Grundrissen 6.0 und 6.4. Die Zahlen beziehen sich dabei auf die Länge von 6 bzw. 6,4 Metern. Die zwei Grundrisse gibt es in zwei Modellreihen: Select und Cruise. Der Cruise bietet dabei den Einstieg in die Markenwelt, jedoch ohne Verzicht auf eine reisefertige Grundausstattung und die Tourne-typische Funktionalität. Unser Testwagen, der Tourne Cruise 6.4 auf Peugeot Boxer, begleitet uns über mehrere Monate. Dabei konnten wir raffinierte Details und clevere Lösungen entdecken.

Das Basisfahrzeug

Als Basis dient, wie für alle Tournes, der Peugeot Boxer. Die günstigste Motorisierung ist dabei der 120-PS-Turbodiesel in Kombination mit dem Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Das gibt es allerdings nur auf Light-Chassis. Unser Testwagen kam mit dem stärkeren 180-PS-Motor und dem 8-Gang-Automatikgetriebe, also auch mit verstärktem Fahrgestell. Die Automatik ist aber auch mit den kleineren Motoren verfügbar.

Da Tourne viel Wert auf eine solide Grundausstattung legt, sind beim Basisfahrzeug alle wichtigen Assistenzsysteme serienmäßig mit an Bord. Als besonders nützlich und wichtig erwiesen sich die Bergabfahrhilfe sowie die wohnmobilspezifische ESP-Steuerung, aber auch die beheizbare Frontscheibe und die Kurvenlichtfunktion der Nebelscheinwerfer möchte man nicht missen. Unser Testwagen war mit weiteren Extras gespickt, besonders hervorzuheben ist aber das (2.450 Euro teure) Paket fürs autonome Fahren der Stufe 2. Lange Strecken lassen sich einfacher bewältigen, wenn die mittlerweile sehr gut entwickelten Helferlein unterstützen. Am hilf-

reichsten ist natürlich der Abstandsregeltempomat, der bei Bedarf in der Lage ist, das Fahrzeug bis zum absoluten Stillstand abzubremsen. An zweiter Stelle kommt der Spurhalteassistent, der vergleichsweise sanft in die Lenkung eingreift, sollte man über die gestrichelten Linien wandern. Die elektrische Handbremse ist ein Komfort-Feature, ebenso das Lederlenkrad und die Vorbereitung fürs Radio (mitsamt Steuerungstasten am Lenkrad). Mit an Bord war auch das DAB-Connect-Paket mit vier Lautsprechern und einem „Radio“ mit großem Touchscreen und CarPlay- bzw. Android Auto.

Ein absolut genialer Griff von Tourne ist der 90-Liter-Kraftstofftank. Während die meisten Reisemobilhersteller den Tankinhalt elektronisch auf 70 Liter begrenzen, um Gewicht zu sparen, kann Tourne es sich erlauben, die vollen 90 Liter zu tanken. Das ist insbesondere bei langen Autobahnetappen Gold wert, da man so nicht mehr auf Autobahntankstellen angewiesen ist. Auch das fügt sich gut in die Philosophie von Tourne, dass Funktionalität und Nutzwert im Vordergrund stehen müssen.

Die Dinette im Fokus

Unter der eisengrau-metallic Außenhülle des Tourne Cruise 6.4 finden wir einen cleanen, geradlinigen, funktionellen Wohnraum. Gelingt man durch den extrabreiten (66 Zentimeter) Einstiegsbereich in das Innere des Fahrzeugs, findet man sich im Grundriss schnell zurecht. Die elektrische Trittstufe ist natürlich Serie und fährt bei Einschalten der Zündung automatisch ein. Küchenzeile rechts, die zweite Sitzreihe mitsamt Einhängetisch auf der linken Seite, dahinter die Nasszelle, im Heck das Längsbett. Drei Dachluken sorgen für Tageslicht und



Die Spüle-Kocher-Kombination mit getrennten Abdeckungen aus Glas ist leicht zu reinigen. Im Unterbau der Küche haben wir Schubladen mit Pushlock-Verriegelung, außerdem sind sie unterteilt fürs Besteckfach.



Selbst eine übergroße Pfanne passt gut auf den Zwei-Flammen-Kocher mit elektrischer Zündung.



Die Arbeitsplatte des Küchenblocks lässt sich durch das Hochklappen dieses Seitenteils erweitern. Gehalten wird die Zusatzplatte von zwei Metall-Armen.

erhellen das angenehm helle Interieur. Einen schönen Kontrast zum Holzdekor bieten die dunklen Polsterstoffe mit eingenähtem Tourne-Schriftzug. Dabei wirkt der Innenraum des Cruise 6.4 keineswegs steril, sondern eher wie ein modern eingerichtetes Wohnzimmer mit einem Hauch von skandinavischer Leichtigkeit. Doch jetzt der Reihe nach.

Der Essbereich wird, wie bei den meisten Fahrzeugen dieser Klasse, durch das Drehen der Fahrersitze vervollständigt. Diese haben einen wertigen Leder-Textil-Bezug, das ist die aufpreispflichtige (950 Euro) LSA-Polsterung. Sie gleicht dem Bezug der Sitzbank der zweiten Sitzreihe. Dazwischen der bereits erwähnte Einhängetisch, der zwei clevere Zusatzfunktionen mitbringt. Der Tisch besteht, sehr vereinfacht gesagt, aus zwei Platten, die übereinanderliegen. An der unteren Platte ist der Standfuß befestigt, während sich die obere Platte (nach Lösen einer simplen Verriegelung) in Richtung Ein-

stiegsbereich herausziehen lässt. In die oben entstandene Lücke kommen „Puzzle-Teile“, also formschlüssige Zusatzplatten. Diese kommen bei Nichtbenutzung in einem eigenen schmalen Fach unter der Sitzbank unter. Es stellt sich aber die Frage, warum der Tisch überhaupt erweiterbar sein muss? Nun ja, diesen Tisch kann man nicht nur zu viert, sondern sogar zu fünf nutzen! Dafür kann man im Einstiegsbereich, stirnseitig am Küchenblock, einen Hocker herausziehen. Das Polster für diesen Hocker fährt im Fach über dem Fahrerhaus mit.

Schlafen zu viert

Doch das ist noch nicht genug. Der Essbereich beherbergt eine absolute Besonderheit: das sogenannte Dream4System. Hier kann man einen 185 mal 115 Zentimeter großen zweiten Schlafplatz schaffen. Dafür muss der Einhängetisch eine Stufe weiter unten eingehängt werden – der Standfuß lässt sich dabei mit einem Hand-

„Einen sehr schönen Kontrast zum Holzdekor bieten die dunklen Polster. Der Innenraum wirkt modern – mit einem nordischen Touch.“

Italian Style

Text und Fotos: Mathias Piontek



Die kleinen Campervan-Manufakturen und ihre homöopathischen Stückzahlen einmal ausgeklammert, steht insbesondere die italienische Marke Laika für einen hohen Gestaltungsanspruch. Dafür beauftragt der Hersteller aus dem toskanischen San Casciano in Val di Pesa schon mal Spitzen-Designhäuser wie GFG Style, das Studio um Fabrizio und Giorgetto Giugiaro. Wie aber kann man einem Kastenwagen selbstbewusst und typisch italienisch gestalten? Das zeigt Laika mit seinem neuen Sondermodell Supremo.

Der Kunde wählt zwischen dem knallig orangefarbenen Kosmo 60 Supremo Arancio Sicilia, dem babyblauen Azurro Capri und dem rassig-grünen Mugello Verde – Farben, die laut Laika von der Welt luxuriöser Sportwagen inspiriert sind. Zudem erhält das Trio Colore einiges an Ausstattung, die für üblich extra berechnet wird.

Mugello Verde soll es sein

Unsere Wahl fällt auf Mugello Verde. Ein Grün wie von Pinien und Zypressen – oder eben dem British Racing

Durchdesignt und herrlich italienisch: Den Laika Kosmo 60 gibt es jetzt als Sondermodell Supremo in drei mutigen Farbvarianten. Wir haben Mugello Verde getestet.



Green schneller Sportwagen. Dazu 18-Zoll-Schlappen auf wuchtigen bronzefarbenen Alufelgen. Wo könnte man diese Schönheit wohl am besten testen? Dort, wo die Pinien und Zypressen besonders schön sind: in der Toskana. Zunächst ein kurzes Kennenlernen auf dem Werksgelände: Wie seine beiden Geschwister basiert der Kosmo 60 Supremo Mugello Verde auf dem 5,99 Meter langen Fiat Ducato in der Karosserievariante L3H2. Serienmäßig unter der Haube: das obere Ende der Motorenpalette – der 180 PS starke 2,2-Liter-Turbo-

diesel, der sein Drehmoment an die ebenfalls serienmäßige Achtgang-Wandlerautomatik abgibt.

Beim Grundriss macht Laika keine Experimente: Halbdinette im Bug, Küchenblock an der Schiebetür, Bad gegenüber und Doppelquerbett überm Heckstauraum. Diese Beschreibung passt auf den grünen Reiseflitzer in etwa so, als würde man einen Maserati Quattroporte über Einzelsitze und Kofferraumvolumen definieren – sie wird dem Supremo nicht gerecht. Die luxuriösen wie eleganten Lederpolster namens Cognac

Charakterkopf





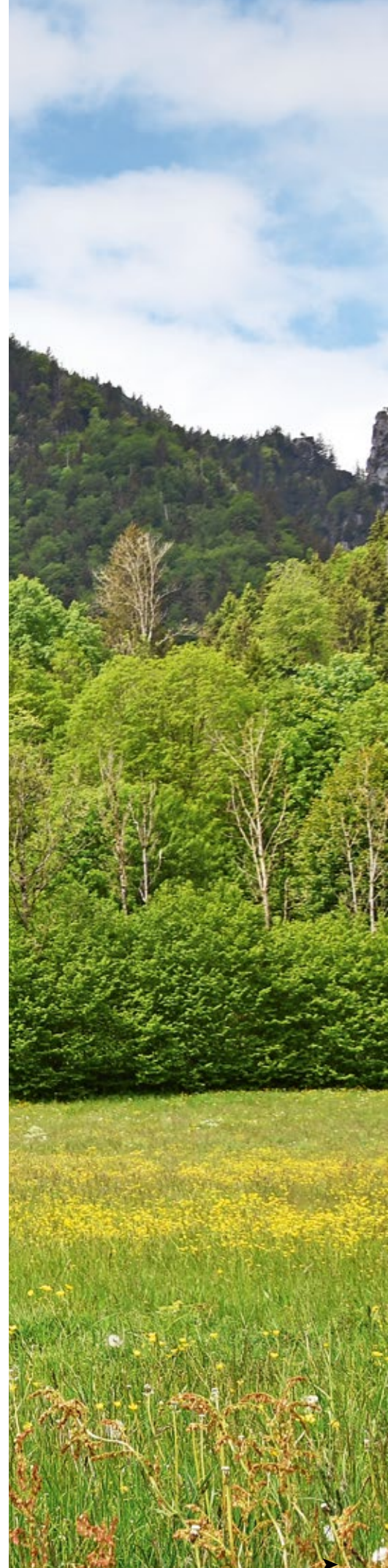
Jetzt aber: Mit dem Kia PV5 steht Alpicamper endlich ein preiswerter Elektro-Bus in ordentlicher Größe zur Verfügung. Der Durchbruch?

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Schon 2018 wagte man bei Alpicamper den Schritt in Richtung Elektromobilität. „Der Nissan NV200 war genial“, sagt Michi Zaiser, Chef des Isar Outdoorcenter, unter dem die Marke Alpicamper firmiert. „Nur 4,40 Meter lang, aber viel geräumiger als ein Hochdachkombi. Trotzdem, so richtig gut verkauft haben wir die Elektro-Variante nie.“ Ob die Absatzzahlen auf VW ID. Buzz merklich besser sind? Man liest zumindest viel Gegenteiliges. Zwar hat der Retro-Stromer eine doppelt so große Batterie wie der Nissan und außerdem ein richtig gelungenes Design, doch das Ladevolumen ist klein und der Preis schlicht sehr hoch.

Echte Buzz-Konkurrenz

Das alles soll nun besser werden dank dem Kia PV5. Der im Februar 2025 vorgestellte Elektro-Transporter misst sogar einen Zentimeter kürzer als der ID. Buzz, und doch geht der Punkt Ladevolumen mit 4,4 zu 3,9 Kubikmetern klar an die Koreaner. So auch das Thema Preise: Bei 39.190 beziehungsweise 48.368 Euro startet die jeweilige Cargo-Version. Dabei fehlt es dem Kia weder an einem eigenständigen Design noch an Ausstattung. Zumal Alpicamper den PV5 ausschließlich mit Beinahe-Vollausstattung anbietet. Mit Hub-





Fotos: Thule, Flamma

Bike an Bord

Radfahren gehört für viele Camper zum Urlaub dazu – aber wie kommen die Bikes ans Ziel? Im Vergleich: sechs Konzepte, wie man Fahrräder clever transportiert. *Von Maren Siepmann*

Camping ohne Fahrräder? Für viele Camper unvorstellbar. Die große Mehrheit von Freizeitfahrzeugen transportiert neben Gepäck, Lebensmitteln und Campingausrüstung selbstverständlich auch Fahrräder. Und das gilt sowohl für große Kastenwagen und für kleinere Campingbusse.


Doch wie kommen die Räder ins oder besser ans Fahrzeug? Möglichkeiten gibt es zahlreiche – manche eignen sich für verschiedene Fahrzeugtypen, andere nur für einen ganz bestimmten Typ. Im großen Kastenwagen gibt es schon und noch immer die Fraktion, die ihr Bike oder ihre Bikes zum Transport einfach in den Mittelgang stellen, im Zweifelsfall nicht mehr an den Kühlschrank oder die Toilette kommen und dümmstenfalls noch einen Kratzer ins Dekor ziehen. Bei einem großen Campervan mit dem Gepäck in den Schränken im Wohnraum verstaut, gibt es die Option unters Bett oder bei manchen Modellen auch mit aufgeklapptem Bett. Das bedeutet weniger Arbeit, da man das Bike nicht zerlegen muss, dafür ist das Bett nicht mehr nutzbar.

Ganz klassisch sind die Heckträger. So klassisch, dass viele von den alten fast schon weggerostet sind – also die von vor der Zeit, als sie aus Aluminium waren. Für die Camper mit Hecktüren gibt es auch Heckträger, meist zweigeteilt, um die Türen noch öffnen zu können. Fahrradträger für die Anhängerkupplung sind auch sehr beliebt, man kann sie praktischerweise am Camper und am Pkw nutzen – vorausgesetzt, man hat eine Anhängerkupplung. Der Nachteil beim Camper: Oft lassen sich Türen oder Heckklappe nicht öffnen.

Mehr Platz und Zuladung gibt es bei den Systemen, die mit Adapter am Rahmen verschraubt sind. Schwere E-Bikes oder auch ein Motorrad, möglich ist fast alles.

Im Folgenden stellen wir die unterschiedlichen Konzepte des Fahrradtransports kurz vor, erklären, welche sich für welche Fahrzeuge eignen, vergleichen Vor- und Nachteile der einzelnen Systeme und nennen exemplarisch einige Hersteller mit passenden Modellen und Preis. Achtung: Die Übersicht ist nicht vollständig: Der Markt hat noch weitaus mehr zu bieten.

FAHRRADTRÄGER auf der Anhängerkupplung

 Eine Anhängerkupplung (AHK) ist ohnehin an vielen Pkw und Campingbussen montiert – warum sie also nicht für den Transport der Räder nutzen? Vorausgesetzt, sie ist nicht anderweitig – beispielsweise durch einen Anhänger oder Caravan – belegt. Anhängerkupplungen kosten nicht die Welt, ihre Traglast ist ausreichend auch für schwere E-Bikes, und passende Träger für zwei bis vier Räder gibt es von zahlreichen Anbietern. Inzwischen gibt es durch die neue Technik auch Systeme mit Parksensoren, die wie die originalen im Fahrzeug angezeigt werden. Wind, Wetter, salzige Straßen im Winter und Diebstahlschutz sind die einzigen Nachteile.

- + schnelle, flexible und werkzeugfreie Montage und Demontage des Trägers (und je nach Modell auch der AHK) möglich
- + Träger bieten ausreichend Nutzlast auch für klassische E-Bikes (Stützlast beachten!)
- + lassen sich nach vorn-unten abklappen, um Zugang zu Heckklappe/Kofferraum zu erhalten
- + viele Modelle lassen sich bei Nichtgebrauch kompakt zusammenfallen
- Räder sind Wind und Wetter ausgesetzt
- Fracht muss zusätzlich gegen Diebstahl gesichert werden
- zusätzlicher Meter Fahrzeuglänge (relevant v. a. bei Fahren und dem Rangieren)



Fotos: Thule, Atera



Atera: Genio Pro Advanced, 969 Euro; Strada Evo RV, 749 Euro; Forza (M & L) ab 899 Euro www.atera.de

Thule Velo Space 3 (im Bild) ab 829,95 Euro; Epos ParkSecure (mit integrierten Rückfahrsektoren), ab 1.499,95 Euro www.thule.com

WEITERE HERSTELLER:


Eufab: ProBC2, 599,95 Euro; SD260, 799 Euro www.eufab.com

Uebler: i31, 958 Euro; i21 Z90, 909 Euro www.uebler.com

FAHRRADTRÄGER für Hecktüren/Scharniere von Kastenwagen



Fotos: Push Components, Eurocarry

 Fahrradträger für das Heck von Kastenwagen werden entweder direkt an der Tür montiert (verschraubt und/oder verklebt) oder an den vier Türscharnieren befestigt. Erstere haben häufig eine maximale Nutzlast von rund 35 Kilogramm – zu wenig für zwei E-Bikes. Scharnierträger schultern mit bis zu 60 Kilogramm Nutzlast entweder vier Räder oder zwei E-Bikes. Um den Zugang zu den Hecktüren muss der Camper sich keine Gedanken machen: Träger an der Tür schwingen beim Öffnen der Türen automatisch mit auf, Träger an den Scharnieren lassen sich zur Seite schwenken.



- + Zugang zu Türen auch beladen jederzeit möglich
- + lässt sich bei Nichtgebrauch recht einfach komplett abnehmen
- hohe Beladehöhe
- Räder sind Wind und Wetter ausgesetzt
- Fracht muss gegen Diebstahl gesichert werden (bei PUSHrack integriert)
- zusätzlicher Meter Fahrzeuglänge (relevant v. a. bei Fahren und beim Rangieren)
- (nur Träger an Türen:) für klassische E-Bikes häufig nicht genug Nutzlast (PUSHrack pro Tür 50 kg)

WEITERE HERSTELLER:

Thule: Velo Track, ab 1.279 Euro www.thule.com

Fiamma, DJ-Serie (Tür), ab 588 Euro; Frame-Serie (Scharnier), ab 1.317 Euro www.fiamma.it/de

Lippert R-Bike Van (Tür) ab 559 Euro www.lippertcomponents.eu

PUSH components: PUSHrack V3, Airlineschienen ab 200 Euro, Fahrradträger ab 180 Euro www.pushcomponents.com

Eurocarry: ab 560 Euro (Tür) bis 1.100 Euro (Scharnier) www.eurocarry.de



SONNE TANKEN

Solarpanels werden unterwegs zum wichtigen Energielieferanten, denn Sonnenstrom kostet nichts und er hält die Bordbatterie bei bester Laune. Für Camper sind sie der entscheidende Joker, wenn der Landstrom fehlt.

Von Karsten Kaufmann

Installieren und vergessen: Solarmodule sind schnell und leicht montiert, quasi wartungsfrei, verursachen keinerlei Betriebskosten und produzieren fleißig und geräuschlos Strom zum Laden aller Batterien an Bord, ganz selbstständig. Für jeden Camper, der auch mal gerne fernab des Landstroms unterwegs ist, sind sie schlicht unentbehrlich.

Ein weiterer Aspekt, der viele Camper über Solarpanels nachdenken lässt: Campingplätze erhöhen nicht nur ihre Stellplatzpreise, sondern auch die Kilowatt- oder Pauschalpreise für Strom ziehen spürbar an. Gut für alle, die sich auf ihre eigene Stromgewinnung verlassen können. Ob das allein ein ausreichender Grund für die Nachrüstung von Solarpanels ist, muss allerdings jeder Camper für sich durchrechnen. Für viele Reisende, die regelmäßig autark stehen möchten, gehören Solarpanels ohnehin längst zum Basis-Setup.

Bevor jedoch eine auf die individuellen Ansprüche abgestimmte Solaranlage zusammengestellt wird, sollten zunächst einige grundlegende Fragen geklärt werden. Zuerst gilt es, den eigenen Bedarf an Solarstrom realistisch einzuschätzen. Wer überwiegend mit Landstrom auf Campingplätzen steht, benötigt meist nur wenig – oder gar keine – Unterstützung durch Sonnenenergie. Auch Camper mit großen Bordbatterien und zusätzlichen Energiequellen wie Ladebooster und Ladegerät oder einer Brennstoffzelle können den Energienachschub deutlich entspannter betrachten und kommen häufig mit kleineren Panels aus. Entscheidend ist letztlich ein durchdachtes Energiemanagement, bei dem alle Komponenten sinnvoll aufeinander abgestimmt sind – ebenso wie ein bewusster Umgang mit den vorhandenen Verbrauchern.

Eine erste Orientierung liefert unsere „Bedarfsanalyse“ auf der folgenden Doppelseite. Und ist der Blick auf die gewünschte Leistungsfähigkeit der Solaranlage einmal geschärft, lässt sich recht gut abschätzen, wie viel Solarleistung – angepasst an das eigene Reiseverhalten – tatsächlich

benötigt wird. Der Campingbusfahrer mit einer Kompressorkühlbox als einzigen nennenswerten Stromverbraucher kommt oft schon mit einem 120-Wattpeak-Panel in Kombination mit einer 100-Ah-LiFePO₄-Batterie aus. Ähnlich kann es beim Campervan aussehen, dessen Besitzer die Urlaube überwiegend auf Campingplätzen mit Landstrom verbringt.

Ganz anders stellt sich die Situation für all diejenigen dar, die häufig unabhängig unterwegs sein möchten. Mit jedem zusätzlichen Autarkietag und jedem weiteren „Stromfresser“ an Bord steigen die Anforderungen an die Elektroinstallation – und damit zwangsläufig auch an die Leistungsfähigkeit der Solaranlage. Wer regelmäßig Fernseher oder Computer nutzt, Induktionskochfeld, Föhn oder sogar eine Klimaanlage über den Wechselrichter aus der Bordbatterie betreibt, sollte seine Verbraucher und Energiereserven stets im Blick behalten. Denn eines ist sicher: Die verfügbaren Energiereserven sind begrenzt.

Damit kommen wir zum wichtigsten Partner der Solarpanels – den Bordbatterien. Sie bilden die Basis eines funktionierenden Energiemanagements. Zum einen muss der erzeugte Strom gespeichert werden, zum anderen möchte man auch bei bewölktem Himmel zwei oder drei Tage autark stehen können, ohne gleich eine Steckdose suchen oder bei laufendem Motor über die Lichtmaschine nachladen zu müssen. Auch zu diesem Thema finden sich wertvolle Informationen in unserer Bedarfsanalyse.

Zum Schluss noch zwei praktische Tipps für den Betrieb Deiner Solaranlage: Ein Solar- oder Batteriecomputer hilft, Leistung und Ertrag jederzeit im Blick zu behalten. Und eine regelmäßige Reinigung der Panels sorgt dafür, dass sie ihre maximale Leistung liefern können. Wie immer sollte man beim Kauf auf gute Qualität achten. Lieber 50 Wp mehr verbauen, als Versprechungen maximaler Effizienz zu vertrauen. In diesem Sinne: viel Freude mit unserem Solar-Spezial.

WÜSTENFUCHS

Das ist ein Roadtrip der extremsten Art: Dennis Möller fuhr mit einem Weinsberg X-Pedition 600 MQ als Begleitfahrzeug die Rallye Dakar in Saudi Arabien. Uns erzählt er von den unvergesslichen Momenten in der Wüste.

Von Gerrit Reichel





Die Küchenzeile des X-Pedition punktet mit einem Hybridkocher, blieb während der Rallye jedoch weitgehend unbenutzt. Die Teams wurden in den Camps bekocht.

Dakar! Für jeden Rallye-Fan ein magischer Name. Seit 1979 steht die Hauptstadt des Senegal für Legenden, Tragödien und übermenschliche Leistungen im Motorsport. Sinnbild für das härteste Wüstenrennen der Welt. Und bevor wir über Dennis Möller sprechen können, den Protagonisten dieser Geschichte, müssen wir unbedingt noch einmal kurz auf ein paar Highlights dieser einzigartigen Veranstaltung zurückblicken. Petrol-Head Nerd-Shit.

Vor unserem Auge tauchen Bilder auf von Autos wie dem Porsche 953, der erste Elfer mit Allradantrieb. Oder von völlig erschöpften Enduro-Piloten und über Dünen springende Lkw. Fahrer, die im Rennoverall mit der Kraft der Verzweiflung ihr Auto aus dem Sand schaufeln. Wir müssen an Ikonen der Achtziger und Neunziger denken wie Hubert Auriol und Jean-Louis Schlesler. Wir erinnern uns an die Bilder von Stéphane Peterhansel, dem

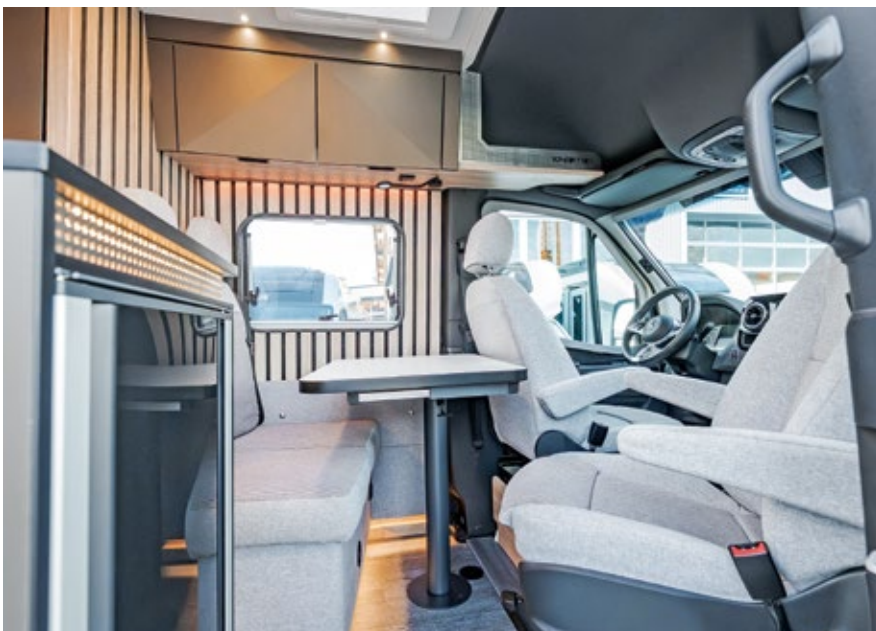


Kameramann Sebastian posiert auf dem Puch G Rallye-Fahrzeug.

Rekordsieger. 14 Mal gewinnt er die Rallye, sechs Mal auf dem Motorrad, acht Mal im Auto. Und wer kennt noch Jutta Kleinschmidt, die Frau im Mitsubishi Pajero? Erst sitzt sie als Beifahrerin und Partnerin neben dem exzentrischen Franzosen Schlesler. Später trennt sich das Paar und liefert sich einen erbitterten Kampf. Eine Art Rallye-Rosenkrieg. Kleinschmidt entscheidet diesen für sich und gewinnt die Rallye 2001 als erste Frau. Ihr Ex tobt vergeblich: „Sie hat diesen Sieg nicht verdient.“

Auf den Spuren von Gaston Rahier

Wie kriegen wir jetzt die Kurve zu Dennis? Vielleicht mit Hilfe von Gaston Rahier. Ein belgischer Rennfahrer und mehrmaliger Dakar-Sieger auf dem Motorrad. Mit seinen 1,64 Meter Körpergröße kann er seine BMW nur im Rollen erklimmen. Im Rennen von 1985 wird das Moped schwer beschädigt, doch die Mechaniker können sie notdürftig reparieren. Rahier gewinnt sogar noch. Das Begleitfahrzeug im BMW-Werksteam fährt damals ein gewisser Josef Loder. Da klingelt was. Loder ist Besitzer einer Firma, die sich auf die Umrüstung von Fahrzeugen



Da sah noch alles blitzsauber aus: der geschmackvoll eingerichtete Innenraum des X-Pedition samt Nasszelle. Später drang Sand durch jede Ritze.



Hoch die Gipfel

Obwohl nicht zu unterschätzen, ist ein Klettersteig ebenso für Nicht-Bergsteiger ein tolles Erlebnis – auch wenn die meisten Gipfel über Wanderwege erreichbar sind.





Ganz offiziell wurde der erste Klettersteig Mitte des 19. Jahrhunderts eröffnet. In der Praxis wird das mit fixierten Sicherungen über den Berg, um auf Hütten, Weiden oder Sonstiges zu kommen, schon seit Jahrhunderten praktiziert.

Ziemlich viele Klettersteige, die heute noch begangen werden, stammen aus dem Ersten Weltkrieg. Österreich-Ungarn und Italien haben in Südtirol um jeden Gipfel gekämpft, und um die Stellungen in den Bergen zu versorgen, wurden Wege dahin gebaut. Kein schöner Anlass, heute aber ein interessanter Gang in die Geschichte, und viele der alten Steige sind auch mit entsprechenden Informationen versehen.

In den 80er-Jahren wurde aus der Zwischentappe auf alpinen Wanderungen ein eigener Sport. Die Hersteller, die Ausrüstung für Kletterer machen, entwickelten brauchbares Sicherungsmaterial. Anfangs war es eine Seilbremse, durch die ein Kletterseil geführt wurde und an dessen Enden je ein normaler Karabiner hing. Das hat funktioniert, war aber nicht bequem, da das armlange Sicherungsseil, immer irgendwo im Weg war. Nach und nach wurde nachgebessert und aus der Bastellei mit ausgemustertem Material ein seriöses Klettersteigset.

Die nötige Ausrüstung gibt es heute: ein Helm, also ein richtiger Helm für den Bergsport, kein Fahrradhelm oder was man sonst noch alles unterwegs sieht. Ein Gurt, inzwischen fast ausschließlich Hüftgurt. Komplettgurt, also Sitz- und Brustgurt getrennt, gibt es heute meist nur noch für Kinder. Ein Klettersteigset mit zwei Halteseilen oder Bändern und einem Falldämpfer. Das Wichtigste aus jahrzehntelanger Erfahrung ist der

Einfach schön, nicht allzu schwer, aber ziemlich luftig für Leute mit Höhenangst: der Sentiero Contrabbandieri Massimo Torti, der Schmugglersteig am Gardasee.



Mit dem kleinen Kompanja hat man zu zweit und bei schönem Wetter mehr als genug Platz, um sich zu erholen.

Eine Insel fast dreimal so groß wie Amsterdam, 14.000 Einwohner und doppelt so viele Schafe: viel Mäh und noch viel Meer. Das ist Texel, die größte Wattenmeerinsel der Nordsee. „Ganz Holland auf einer Insel!“ und „Tessel“ sagen die Niederländer. Klingt viel relaxter als mit hartem X und trifft so den Charakter der Insel.

Vor zweihundert Jahren war das mit der „größten Insel“ noch kein Thema. Der ganze nördliche Teil, das sogenannte Eierland, war eine eigene Insel und von Texel getrennt. Erst Anfang des 19. Jahrhunderts sind durch Sandablagerungen die beiden Inseln zusammengewachsen. Schnell wurde die Landbrücke eingedeicht und gesichert und Texel war mit Eierland um ein Drittel größer geworden. Eierland? Wegen der Eier. Möweneier. Eine wichtige Einnahmequelle der Insulaner. Bäcker und Gastronomen in Amsterdam waren begeisterte Abnehmer dieser Delikatesse mit dem intensiven Eieraroma und dem fischig salzigen Beigeschmack. Heute ist das Einsammeln von Möweneiern aus Artenschutzgründen verboten. Sowieso wird vom Verzehr wegen hoher Schadstoffbelastung dringend abgeraten – die immer hungrigen Möwen ernähren sich auch von den Abfällen auf Deponien.

Gerade haben wir eine Fähre verpasst. Aber kein Problem, mindestens jede Stunde geht eine, nur nachts ist

Pause. Das Ticket gilt später auch für die Rückfahrt. Man sollte es also nicht verlieren.

Die Überfahrt mit der Fähre von Den Helder nach Texel dauert nur zwanzig Minuten für die gerade mal zweieinhalb Kilometer Nordsee. Land immer in Sicht.

Unten im Fahrzeugdeck wartet der Kompanja EINS auf wieder festen Untergrund. Der agile und kompakte Renault Traffic ist ein handlicher Campingbus, nicht reduziert aufs Wesentliche, sondern komplett ausgestattet. Ein Camper so agil und spontan wie wir. Und schön. Viel Holz, viel Bambusoberflächen im Innenraum, ohne Schnörkel, immer gutaussehend und mit überraschenden jungen Ideen. Der Kompanja Kumpel ist sehr geradeaus, die vielen durchdachten kleinen Details machen Spaß und bringen echtes Vanlife-Gefühl. Man spürt geradezu die Präsenz der jungen Konstrukteure, die persönliche Bedürfnisse und Erfahrungen von ihren Roadtrips mit eingebracht haben. Das genial flexible Stauraumkonzept mit mobilen Kisten auf Auszügen verführt jederzeit zum Escape aus dem Alltag. Mit dem Aufstelldach als zweitem Bett wirkt der Renault richtig groß. Und dann die zwei Küchen. Zwei Küchen? Dazu gleich mehr. Entspannt bleiben.

Nur fünf Tage. Das ist wenig für die großartigen weiten Sandstrände, zum Baden und Surfen in der Nordsee, für eine Wattwanderung, noch schönere Dünenwande-



Viel Natur, wilde Tiere und entspanntes Radeln ohne Berge durch die bunte Heide. Die Insel hat einiges zu bieten.



VON WEGEN SCHICKI-MICKI- SUNSHINE-STATE

Vom Van in die Wildnis: On the road durch den südlichsten Bundesstaat der USA begegnen Nadine und Alex tanzenden Delfinen, schwebenden Seekühen und einem Alligator.

Text und Fotos von Alex Hüfner





KOA Camping Crystal River: Zu Hause ist da, wo geparkt wird. Hier bietet jede Parzelle Full-Hookup und eine möblierte Terrasse.

Wer träumt sich nicht gern in sie hinein, in diese USA-Roadtrip-Momente? Unendliche Weite, Natur pur und dieses Gefühl von Freiheit. Blockbuster wie „Nomadland“ oder „Thelma und Louise“ vermitteln uns bis heute Abenteuerlust und den Wunsch nach Unabhängigkeit. Doch gibt es dieses amerikanische Sehnsuchtsgefühl wirklich? Genau das wollen wir, Alex und Nadine, herausfinden. Zwei Wochen haben wir uns dafür Zeit gegeben. Zwei Wochen reisen wir durch Zentralflorida, durch die eher unbekanntere Seite des Sunshine States, auf der Suche nach diesen Augenblicken absoluter Freiheit.

Alles startet mit einer 20-stündigen Anreise Richtung Südwesten. Immer, wenn wir aus dem Flugzeugfenster starren, ist es taghell. Berlin, Frankfurt, Orlando – wir fliegen gegen die Zeit. Schlaf fühlt sich falsch an, wach bleiben auch. Es scheint, als würde dieser Tag niemals enden. Die Einreise verläuft reibungslos. Es geht einmal quer durch den Katalog an Standardfragen. Am Terminal C des Orlando Airport wartet Lucio auf uns. Wir haben seinen Campervan über RV-Share angemietet, dem größten Online-Marktplatz für die Vermietung von pri-

vaten Wohnmobilen in den USA, gefühlt das Airbnb für Wohnen auf vier Rädern. Neben ihm: unser Campervan. „You’re gonna love it“, sagt er und startet direkt mit der Einweisung. Wir stehen in der Kurzzeitparkzone, kaum Zeit. Wasseranschluss, Generator, Dumping, Strom – ein intensiver Crashkurs. Irgendwann nicken wir nur noch.

Wenig später rollen wir vom Flughafengelände in Richtung Westen. Ziel: Palm Harbor, genauer gesagt der Caladesi RV Camping. 2,5 Stunden sagt das Navi. Der Freitagabendverkehr sagt etwas anderes. Die Roadtrip-Playlist ist gestartet. Als „Dreams“ von Fleetwood Mac läuft, schauen wir uns an. Endlich ist es so weit. Wir sind on the Road. 22:30 Uhr: Dunkelheit, Müdigkeit, Anspannung. Normalerweise der Zeitpunkt, an welche wir uns fragen würden: „Was, wenn wir nicht mehr auf das RV-Gelände kommen?“ Doch diesmal ist das kein Problem! Wir haben online eingesehen. Kein Empfang, keine Rezeption, nur ein digitaler Lageplan und ein roter Punkt darauf, unser Stellplatz. Einparken im Dunkeln. „Mehr rechts!“ – „Das IST rechts!“ Wir lachen. Es ist chaotisch, aber es fühlt sich gut an.

Am nächsten Morgen holt uns die Realität ein. Die Küche des Campervan gleicht einem Schnellimbiss. Es gibt Plastikbesteck, Pappsteller und Einwegbecher. Gefühlt ist das Fahrzeug ein technisches Monster: Generator, Solar, Klimaanlage, riesiger Kühlschrank, Lichtsteuerung per Fernbedienung. Doch die Küche, eine absolute Ernüchterung. Die Lösung heißt Walmart-Supercenter. Zwischen XXL-Regalen kaufen wir alles, was fehlt. Teller,

**UNTERWEGS IM VAN BEDEUTET AUF DER STRASSE
ZU HAUSE UND DIE FREIHEIT IM GEPÄCK.**