

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



PROJEKT OSKAR
Leidensgeschichte mit Happy End

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



ZUBEHÖR

- Offroad-E-Moped
- Thermobecher
- Insektenschutz



SCHON GETESTET

Der Thronfolger

Erstes Campen im neuen VW California



SACHLICH UND SOLIDE
Summervan: guter Ausbau für kleines Geld



LÄNGS- VS. QUERBETT
Schlafen oder Wohnen – 6-Meter-Vans im Vergleich



20.000 EURO SPAREN
Fetter Rabatt auf den Hobby mit Rundstuhlguppe



INHALT

Ausgabe 7/2024



40



88



48

CARAVAN SALON
Viele Kasten, wenig
Busse: Die Hersteller
sortieren sich und ihr
Portfolio ganz neu.

20



66

Fotos: Zuckerfabrik, Autoren, Hersteller, Redaktion



60



70



30



8

EDITORIAL

Trendsetter. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

HOBBY MAXIA 680 DT

Rundsitzgruppe wählen, 20.000 Euro sparen – lohnt der Kompromiss? 8

REPORT: CARAVAN SALON

Das bewegt: Trends aus Düsseldorf. 20

MESSE-NEUHEITEN

Nachschub: Premieren aus Düsseldorf. 22

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. 28

SUMMMERMOBIL EDITION

Basis-Bulli mit handwerklich gut gemachtem Ausbau für kleines Geld. 30

VW CALIFORNIA OCEAN

Erster Trip im neuen Alltags-Camper. 40

LÄNGS- VS. QUERBETT

Karmann Davis 590 vs. 600. 48

FIAT E-DUCATO

Alternative zum Verbrenner-Van? 56

HYMER GRAND CANYON S CROSSOVER

Facelift mit Vollausrüstung. 60

GEFAHREN: UBCO 2X2

Campingtaugliches Elektro-Moped. 66

THERMOBECHER

Im Test: Fünfmal heiß oder kalt. 70

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

Ausrüstung, tested on tour. 74

INSEKTENSCHUTZ

Zubehör und Praxistipps. 78

REPROT: STELLPLÄTZE

Hintergründe, Branchenziele, Tipps. 84

PROJEKT OSKAR

Elternzeit und nebenher einen T3 Syncro restaurieren? Das geht! 88

KOLUMNE

Camping Overload. 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's schon im Oktober weiter. 106



Der Grundriss ist ideal, um auch mal Gäste empfangen zu können. Die umlaufenden Rahmenfenster hätten gerne etwas größer ausfallen dürfen, doch so ist die Stimmung stets sehr gemütlich.

Alles neu? Nun, so weit würden wir nicht gehen. Obwohl es schon stimmt: Hobbys Kastenwagen-Topmodell ist deutlich länger als der Standard und baut auf einer recht selten verwendeten Basis. Das Interieur sieht ganz anders aus als in den meisten Kastenwagen von der Stange und im 680 DT ist auch die Aufteilung ungewöhnlich. Als einer der ersten Hersteller brach Hobby dann auch noch mit dem Preistrend der vergangenen Jahre: Nur noch 69.750 statt 89.750 Euro, wenn du dich heute für einen Maxia mit ungewöhnlichem Grundriss entscheidest. Damit liegt der 680 DT auf dem Preisniveau der kürzeren und auch einfacher ausgebauten Ducatos, die Hobby ebenfalls anbietet. Klingt verlockend, doch kann das Konzept auch in der Praxis überzeugen? Wir zählen mindestens fünf gute Gründe für einen CamperVans-Test!

Beginnen wir bei der Basis. Allein durch die schiere Größe des extralangen VW Crafter mit Superhochdach sticht der Maxia aus der Masse der Ducato-Kastenwagen heraus, allerdings ohne dass das Design darunter leiden würde. Anders als der extralange Ducato, der

sich den Radstand von rund vier Metern mit der kürzeren 600er-Variante teilt, wächst beim Crafter aber auch die Distanz zwischen Vorder- und Hinterachse, und das macht sich beim Fahren bemerkbar: Obwohl der Crafter in puncto Fahrerassistenzsysteme, Fahrverhalten und -komfort zum Besten zählt, was es in diesem Segment zu kaufen gibt – bei der Fahrdynamik muss man mit Abstrichen leben. 16,2 Meter Wendekreis lassen sich nicht wegdiskutieren, aber man kann gut damit leben, sofern man keinen Campervan für den innerstädtischen Alltag sucht.

Die Konfiguration des Crafter übernimmt Hobby, Kunden dürfen lediglich bei der Farbe – Schwarz, Grau oder Weiß – und über eine Auflastung (empfohlen, siehe Ladetabelle) entscheiden. Aber Hobby war spendabel: Der große Motor und die Achtgang-Automatik, die Klimaanlage, Leichtmetallräder und das große Fahrerassistenz-Paket gehören zur Serienausstattung. Nur das Lederlenkrad und ein Navigationssystem fehlen. Und für Apple Carplay wird im Crafter bis zur Modellpflege noch ein Kabel benötigt. Dafür gestaltet sich die Bedienung hauptsächlich über haptische Tasten



Wie die wenigen ähnlichen Grundrisse bietet auch Hobby drehbare Fahrersitze und eine Halterung für den Tisch als Ausweichmöglichkeit, wenn im Heck die Liegefläche gebaut ist – aber im Maxia ist alles eine Spur größer.



„ MIT DEM MAXIA WILL HOBBY DAS FLAIR UND DIE GEMÜTLICHKEIT SKANDINAVIENS MIT MODERNER TECHNIK KOMBINIERT HABEN. „



Der gut 130 cm hohe Kleiderschrank kann mit Regalböden oder wie im Foto mit einer Kleiderstange genutzt werden. Seitliche Fächer und offene

Ablagen sowie ein weiteres Staufach über der Standheizung ergänzen das Angebot an Stauraum, sodass selbst dicke Winterdecken unterkommen. ➤



Von den Einzelsitzen des Multivan profitieren Kunden nicht nur im Alltag – sie lassen sich auch beim Campen deutlich leichter handeln. Um das Bett zu bauen, genügt ein Sitz – fahrerseitig stützt sich das Modul auf das seitliche Möbel.



Das meistverkaufte Reisemobil geht in die nächste Runde und dieses Mal ist deutlich mehr passiert als etwas Feinschliff im Detail. Ohne erneut allzu tief auf die Hintergründe eingehen zu wollen (die hatten wir in Ausgabe 6/2023 und 4/2024 geklärt): Der neue California baut erstmals nicht auf der aktuellen Generation des „T“. Basis ist stattdessen der lange Multivan, laut VW im Sinne der Kunden, denn die nutzen den California vorrangig im Alltag. Entscheidend war beispielsweise, dass der Multivan auch mit Aufstelldach und Markise unter zwei Meter Höhe bleibt – das wäre mit dem Nachfolger des T6.1, ein Kooperationsprodukt mit Ford, nicht gelungen. Dass die Multivan-Basis für einen Campingausbau jedoch auch Hürden mit sich bringt, beispielsweise eine zweite Schiebetür, dafür will der Hersteller praxistaugliche Lösungen gefunden haben.

Bevor wir uns von diesen überzeugen können, schickt man uns jedoch auf die Piste. Auf den Vršič-Pass, um genau zu sein. In fünfzig Haarnadelkurven windet sich die Straße bis auf 1.611 Meter und zurück auf Slowenisches Normalniveau. Für alle, die das Fahrverhalten des Vorgängers gewohnt sind, heißt es erstmals: umdenken. Durch den langen Vorderwagen, und weil man deutlich weiter hinten im Fahrzeug sitzt, verschiebt sich gefühlt der Einlenkpunkt. Nach ein paar Spitzkehren hat man den Bogen aber raus und dann profitiert der Fahrer von der viel präziseren Lenkung des Multivan. Auch poltert das Fahrwerk weniger als beim Vorgänger. Selbst der 150-PS-Basismotor ist gut für halbwegs sportliche Passfahrten, nur die Automatik reagiert bei raschem Gasbefehl etwas verschlafen. Der Sportmodus



Einzelsitze und Bettmodul lassen sich für größere Transportaufgaben vergleichsweise zügig ausbauen. Gerade das untere Bett ist spürbar bequemer geworden, jedoch auch schmaler.



hilft, dann liegt ein passenderer Gang an. Die Fahrmodi werden über eine der wenigen Direktwahltasten gesetzt – da hätten wir andere Prioritäten gehabt, aber das Infotainmentsystem ist nicht so schlecht, wie ihm nachgesagt wird. Es läuft (inzwischen) flüssig und die meisten Funktionen sind mit zwei, drei Klicks oder komfortabel per Sprachbefehl ausgewählt. Ein weiteres Feature, das nicht zu unterschätzen ist: Fahrer mit langen Beinen können den Sitz nun hochpumpen, auch das ist ein großer Komfortgewinn.

Komfortgewinn verspricht Volkswagen auch, weil dank Multivan-Basis (und sehr gut ausgestatteten Testwagen) alle möglichen Assistenzsysteme an Bord sind – viele eine Spur moderner und auch besser als der heutige Nutzfahrzeug-Standard. Beispielsweise bremst der Abstandstempomat den neuen California exakt auf das Tempo ein, mit dem die nächste Kurve komfortabel genommen werden kann. Das funktioniert ohne ruckartiges Bremsen und ohne Verkehrszeichen, das die entsprechende Geschwindigkeit vorgibt. Nebenbei hilft der feinfühligere Spurassistent, eine saubere Linie zu halten. Ein bisschen unnötig ist wiederum, dass der Wagen bei aktiviertem Tempomat auch beschleunigt, wenn er ein Verkehrsschild erkennt, dass das Tempolimit auf- oder anhebt. Und die Verkehrszeichenerkennung ist zumindest in Slowenien wenig zuverlässig. Auf der Autobahn bremste der Testwagen schon mal auf Tempo 60, weil er das blaue Schild mit der Mindest- für die Maximalgeschwindigkeit hielt. In Deutschland soll das besser funktionieren, versprechen uns die VW-Verantwortlichen auf Nachfrage, doch bei einem Reiseauto ist das kein wirklicher Trost. ➤

Preiswert campen in der Nebensaison?

Als Inhaber der **CampingCard ACSI** sparen Sie bis zu **60 Prozent** des Übernachtungspreises für zwei Erwachsene auf über 3.000 europäischen Campingplätzen.



Jetzt bequem online bestellen unter:
shop.doldemedien.de

VAN BIKE®

Van-Bike: schwenkbar, leicht und belastbar
- perfekt für jeden Kastenwagen!

NEU jetzt auch für den Ford Transit!



Erfahre jetzt mehr!
www.van-bike.com



Odyssee mit Oskar

Von Christine und Lukas Sanders





Von der fixen Idee zum fertigen Umbau: So haben Christine und Lukas Sanders aus Cadolzburg ihren Traum wahr gemacht – in Form eines restaurierten und frisch getauften VW T3 Syncro. Überraschungen inklusive.

Warum etwas ändern? Bisher waren wir doch zufrieden mit Hugo. So haben wir unseren VW T4 Syncro getauft. Christine und ich, Lukas, haben ihn 2017 gekauft und zum Offroad-Camper ausgebaut. Mit dem treuen Begleiter nach unseren Vorstellungen sind wir drei Monate durch Europa und Marokko gereist. Es war toll.

Dennoch habe ich mich selbst gelegentlich bei dem Gedanken erwischt, dass doch ein VW T3 Syncro der wahre Traum eines Reisefahrzeugs sein müsste. Schon ewig gilt der T3 als Kultfahrzeug und der Syncro als Legende, vor allem wegen seiner besseren Offroad-Fähigkeiten gegenüber dem T4 Syncro. Der erste Bulli mit Frontmotor hatte es damals noch nicht zum Klassiker geschafft, obwohl er ein tolles und insgesamt vielleicht sogar das bessere Fahrzeug ist.

So weit, so gut. Im Jahr 2020 waren Christine und ich übers Wochenende in die Klassikstadt (www.klassikstadt.de) nach Frankfurt gefahren. Was wir nicht ahnten: Dieser Ausflug in diese Show um automobile Kultur mit gläserner Boxengasse sollte unser Leben nachhaltig verändern. Und teuer sollte es werden.

Das lag an meinem Traum vom T3 Syncro – weniger ein definiertes Ziel, mehr ein loser Wunsch nach einem neuen Projekt. Ich liebe es, ältere Fahrzeuge günstig

zu kaufen, ein wenig Geld und Liebe reinzustecken, sie zu fahren und dann wieder zu verkaufen. Das habe ich schon öfter so gemacht.

Klassikstadt, Ort der Verführung

Nicht ganz ungefährlich also, die Klassikstadt zu besuchen. Blitzender Chrom, polierter Lack, strahlende Augen: Die Masse toller Fahrzeuge beeindruckte uns, und wir wollten draußen ein paar Fotos für unseren Instagram-Kanal „Bodenfreiheit“ mit unserem T4 Syncro machen. Der rote Backsteinbau im Stil alter Industrie lädt förmlich dazu ein.

Während Christine ein paar Fotos schießt, streife ich durch das weitläufige Gelände, und wie zufällig stoße ich auf das Objekt meiner heimlichen Begierde: einen alten, scheinbar seit längerem verwahrlosten T3 Syncro, der irgendwo zwischen Hobbywerkstätten, Gebrauchtwagen und moosbedeckten Autoanhängern sein trauriges Dasein fristet. Ganz klar: Das gute Stück wartet nur darauf, von mir entdeckt zu werden. Sofort nimmt mein unklarer Traum eines perfekten T3-Syncro-Offroad-Campers Kontur an: Diesen Bulli, einen dieser berühmt-berüchtigten Garagenfunde, will ich kaufen.

Aufgeregt und voller Euphorie hole ich Christine zu meiner soeben entdeckten Chance, stolze Besitzer eines



Kaum mehr als Rost und Moos: Gefunden haben wir den T3 in der Klassikstadt, auf den ersten Blick eine potenziell gute Basis für unser nächstes Projekt. Doch es sollte sich nicht wie geplant entwickeln.