

# CamperVans Jahre



## ZEITREISE

Kommt mit auf den Trip: Die Geschichte von Bulli und Co.



### GESTERN

Sympathisch, praktisch,  
bunt und exotisch



### HEUTE

Camper von industriell  
bis hin zu individuell



### MORGEN

Wird es kleiner, leichter  
und umweltfreundlicher?



Deutschland €7,70 | Österreich €8,50  
Schweiz sfr 12,30 | Belux €8,90  
Ital./Span./Port.(cont.) €10,40



Foto: Redaktion

## EDITORIAL

# HAPPY B-DAY

**Z**ehn Jahre CamperVans, ein Zehntel Jahrhundert, eine Dekade, ein Dezennium. Als man jung war, waren zehn Jahre eine Ewigkeit, mit zunehmendem Alter vergeht die Zeit wie im Flug. Als vor zehn Jahren mit dem Heft 01/2014 die erste gedruckte CamperVans erschien, hat noch niemand mit dem Erfolg dieser Geschichte gerechnet. Schließlich waren die „Kompakten Camper“, wie die Rubrik der Campingbusse und Kastenwagen seit der Ausgabe 11/2012 im Mutterschiff Reisemobil International hieß, eigentlich ausreichend, um den zwar wachsenden, jedoch noch überschaubaren Markt zu bedienen. Doch der Markt wuchs und wächst schneller als gedacht. Zuerst wurden zwei Hefte gefüllt, dann vier, dann sechs und künftig werden es acht Ausgaben sein, um all die Modelle, Trends, Zubehör, Tipps und Reisen unterzubringen. CamperVans, auch der englische Begriff war damals sehr umstritten, hat sich aber etabliert und ist nicht nur ein fester Bestandteil der Szene, fast jeder Hersteller nutzt heute den Begriff als Bezeichnung für seine „kompakten Camper“.

Sozusagen als Trendsetter dürfen wir uns zum Zehnjährigen schon feiern. In zehn Jahren hat sich ein bisschen was getan, das Rad wurde zwar nicht neu erfunden und das Ei des Columbus in Sachen Grundriss wurde auch nicht entdeckt, aber Basisfahrzeuge, das Zubehör und unzählige neue Gadgets, die das Campen leichter machen sollen, sind dazugekommen. In den zehn Jahren hat sich der Fahrzeugbestand der Freizeitfahrzeuge mehr als verdoppelt, die Umsätze

haben sich gar verdreifacht. Der Begriff Vanlife, besser gesagt der Hashtag #vanlife, kam gegen 2011 auf. Vanlife war aber unsere Baustelle, da wir keine Vanlifer sind, sondern die Freizeitfahrzeuge für Freizeit und Urlaub nutzen. Der Campervan ist das Mittel zum Zweck, also mit dem Camper zum Klettern, Bouldern, Surfen, Biken, Wandern, Crossen und vielleicht auch mal ein Städtetrip. Funktion ist uns seit jeher wichtiger als unnützes Design, hinterleuchtete Vitrinen, Rüschen oder Bändchen. Dass zur Coronazeit alles eskaliert ist, hat uns auch überrascht.

Der Markt hat sich gewandelt – viel verbessert hat sich nicht. Das Thema Camping ging und geht durch alle Medien. Jetzt weiß jeder, der einen Bus oder Kastenwagen irgendwo in der Pampa stehen sieht, was der da macht. Aber wenn man sich benimmt und an die einfachsten Regeln hält, funktioniert auch das Campen abseits der parzellierten Flächen noch ganz gut – zumindest in der Nebensaison.

Die Jubiläumsausgabe ist eine spannende, interessante und unterhaltsame Mischung aus den Highlights der vergangenen zehn Jahre. Viel Hintergrund auch zu Fahrzeugen, die vor zehn Jahren schon Klassiker waren und heute mehr denn je gefragt sind, State of the Art 2014 und aktuelle Fahrzeuge und Trends, die die nächsten Jahre noch Bestand haben werden. Sozusagen Best of Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, ein muss für jeden CamperVans-Fan. Vielleicht auch ein Sammlerstück, denn wer weiß, ob es zum 20. Jubiläum noch Zeitschriften aus Papier gibt.



Viel Spaß bei der  
Zeitreise.  
Euer

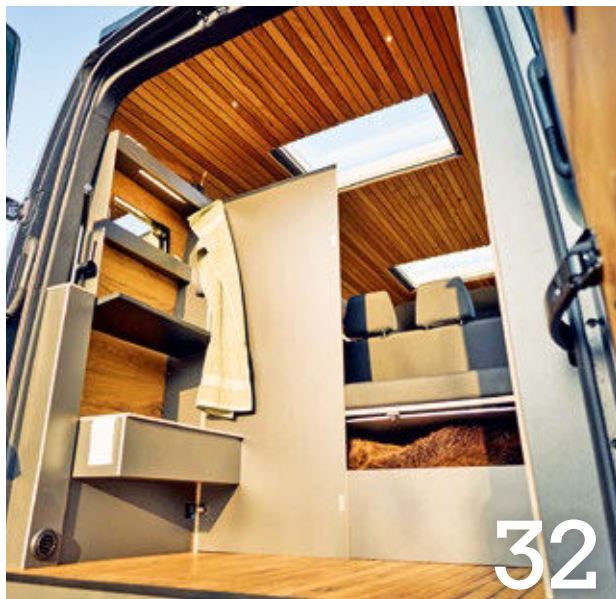
**Andreas  
Güldenfuß**

# Inhalt

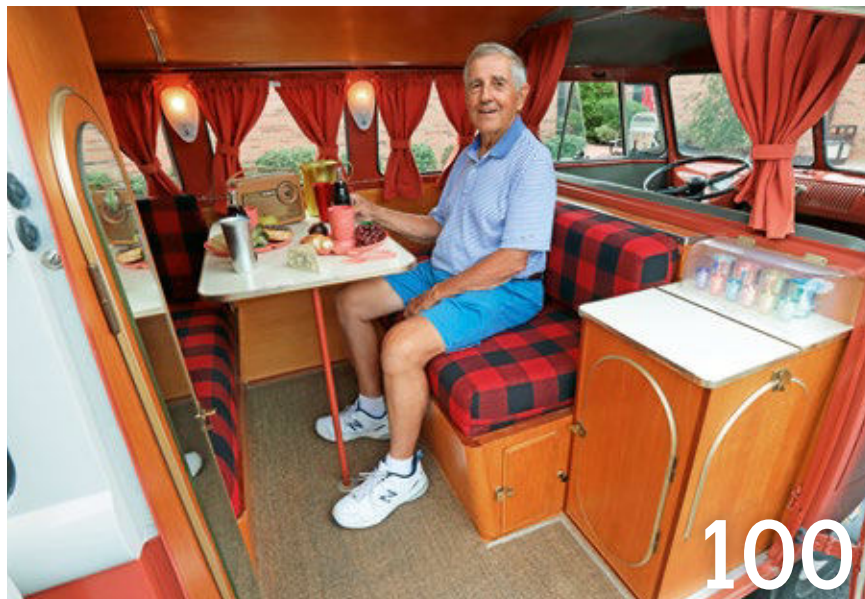
JUBILÄUMSAUSGABE



76



32



100



26

- 3 Editorial
- 6 Magazin

## KLASSIK

---

- 12 VW Bulli
- 20 Westfalia James Cook
- 26 Weinsberg 238 & CaraBus
- 32 Lieblings-Neuheiten
- 36 Klassiker & Kurioses

## BASISFAHRZEUG

---

- 40 VW T3
- 44 VW T4
- 46 VW LT & Crafter
- 48 Ford Transit
- 52 Fiat Ducato
- 56 Mercedes-Benz Sprinter

## PORTRAIT

---

- 58 Knaus
- 60 La Strada
- 62 Malibu
- 64 Pössl
- 66 Kompanja
- 68 Reimo
- 72 Westfalia

## STATE OF THE ART

---

- 76 Hymer Venture S
- 82 Vanside Black Molly
- 86 Bürstner Habiton
- 90 NEXSD

## ZUBEHÖR

---

- 92 Innovationen
- 96 Dauerbrenner

## ZEITREISE

---

- 100 VW T1 „George“
- 114 Impressum





# LÄUFT.

Kaum zu glauben: Der VW Bulli – der Traum ganzer Generationen – wird 75. Der Jubilar hat sich bestens gehalten, und ob T1 oder T5 oder der neue Multivan: Alle haben sie ihren Charme.

*Von Mathias Piontek & Daniel Schlicke*



*Man kann nicht genau sagen, was beim Volkswagen T1 spartanischer ist: der Fahrgast- oder der Motorraum. Wobei: Die bunt karierte, Echtholz-furnierte Westfalia-Ausstattung bringt den Glanz der Nachkriegszeit in die mobile Hütte.*

Modell **T1** 1950-1967

Eigentlich hieß der Volkswagen T1 ja Typ 2, denn der Bulli war das zweite zivile Fahrzeugmodell der Wolfsburger nach dem Käfer, dem Typ 1. Dennoch setzten sich die Bezeichnungen T1 bis T6 bis heute durch. Am Werksnamen Typ 2 hingegen hielt VW bis zur Ablösung des T3 fest. Zu kompliziert? Machen wir's einfach: Der T1 ist der Urvater aller VW-Busse und eigentlich sogar die Blaupause für das Konzept leichtes Nutzfahrzeug.



*Am Grundriss tut sich in den 50er- bis 70er-Jahren noch deutlich mehr als heute. Links der frühere Westfalia Helsinki auf VW T2 mit Waschtisch im ...*

*... Bereich der Schiebetür und Hochschrank hinter dem Fahrersitz. Rechts der Westfalia Berlin, der dem heute gängigen Grundriss mit fahrerseitiger Möbelzeile schon recht nahe kommt.*

## Modell **T2** 1967-1979

Deutlich entschörkelt, dafür aber mit viel mehr Platz und wie der T1 ausschließlich mit luftgekühlten Boxer-Ottomotoren zu haben: der VW T2. Ihm spendierte das Werk in Hannover von Anbeginn an rechts eine Schiebetür, die beim T1 erst ab 1963 statt der beiden gegenläufig schließenden Klapptüren bestellbar war. Dennoch bleibt es bei einigen Gleichteilen. Etwa die Heckklappe im frühen T2 ist baugleich mit der letzten des T1.



*Im Heck dieses taigagrünen T2b boxert bereits der 70 PS starke 2,0-Liter. Das Facelift-Modell ist an den hochgesetzten Blinkern und an den eckigen Lufteinlässen leicht zu erkennen.*

**W**arum der Bulli bei seinen Fans Bulli heißt, das vermag weder VW noch sonst irgendwer zweifelsfrei zu sagen. War es die bullige Front mit katastrophalem  $c_w$ -Wert der ersten Prototypen? Oder doch ein Wortspiel aus Bus und Lieferwagen? Egal. Auch wenn VW den Namen offiziell erst seit 2007 nutzt, nachdem die Kässbohrer Geländefahrzeuge AG ihn anlässlich des 60. Bulli-Jubiläums an den Wolfsburger Autobauer verkaufte (Kässbohrer Pistenbully), kennen bereits Generationen von Familien, Campern, Sportlern, Hippies, Handwerkern und Geschäftsleuten ihren VW-Bus unter einem Namen: Bulli.

Die Geschichte beginnt im Werk in Wolfsburg. Der niederländische VW-Importeur Ben Pon erblickte dort einen aus VW-Käfer-Fahrgestellen gebauten Lastkarren und wenig später stand der Entwurf eines Frontlenkers in seinem Notizblock, zusammen mit der Notiz: 750 kg. 1950 begann die Serienfertigung des VW Typ 2, einem Transporter nach bis dato nie dagewesenem Frontlenker-Konzept und mit 750 Kilogramm Nutzlast.

Anfangs ohne hintere Stoßstange und richtiges Armaturenbrett (Ausnahme: VW Samba mit Oberlichtern, Faltdach und 21 Fenstern), mit Winkern statt Blinkern und gerade mal 25 PS erfuhr der erste Bulli bis 1967 viele Verbesserungen, erstarkte auf bis zu 44 PS, erhielt 1963 eine breitere Heckklappe und auf Wunsch eine Schiebetür. Letzte Verbesserung: das Zwölf-Volt-Bordnetz.

# 55 JAHRE KASTENWAGEN

---

Es braucht etwas mehr als eine Dekade CamperVans, doch dann wird klar: Die Zeit ist alles andere als stehengeblieben!

*Text und Fotos von Andreas Gülденfuß*





**D**as Jahr 1969: Die erste bemannte Mondlandung von Apollo 11, die erste Boeing 747 hebt ab, die erste Peter-Alexander-Show wird im ZDF ausgestrahlt und Heidschi Bumbeidschi von Heintje ist auf Platz eins der Single-Hitparade. Natürlich nicht zu vergessen: Der erste Campervan der Karosseriewerke Weinsberg aus Bretzfeld erblickt das Licht der Welt.

Dass die Deutsche Fiat Aktiengesellschaft Heilbronn/Neckar das Karosseriewerk Weinsberg mit dem Umbau beauftragte, ist nachvollziehbar, von Bretzfeld nach Heil-

bronn sind es nur ein paar Kilometer. Der Fiat 238 wurde von 1966 bis 1982 gebaut und ist der offizielle Vorgänger unseres heutigen Fiat Ducato. Wie so oft war das Verhältnis Fahrzeuglänge zu Wohnraum verglichen mit heutigen Fahrzeugen perfekt. Dem Motor unter dem Beifahrersitz und fehlendem Unfallschutz sei Dank.

Angetrieben wird das 4,60 Meter lange Geschoss von einem luftgekühlten 1,4-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 46 PS. Die angegebenen 115 km/h Höchstgeschwindigkeit traut man sich heutzutage kaum mehr noch

*Links der aktuelle CaraBus: klassenübliche Aufteilung, in einem wirklich gelungenen Design. Damals, als der CaraBus noch nicht CaraBus hieß, wagte man noch mehr. Die 60er wirken geselliger. Auch wenn die Promillegrenze gerade erst auf 1,3 herabgesetzt wurde, gab es mehr Platz für Gäste.*





# GROSS GEWORDEN

Von einer Vision zu einer der führenden  
Caravaning-Marken in Europa: Knaus.

Text: Daniel Schlicke



*Nach den Kriegsjahren sehnt sich Deutschland nach Freiheit. Helmut Knaus trifft also den Zahn der Zeit, als er das Schwalbennest 1961 auf der IAA in Frankfurt präsentiert. Ab 2005 werden endlich auch Kastenwagen gefertigt.*

**H**elmut Knaus hatte eine Vision: Der Architekt wollte sich jetzt, wo nach den Kriegsjahren mit der Wirtschaft auch die Reiselust der Deutschen wuchs, auch im Urlaub wie zu Hause fühlen – und frei. Als Symbol für seine Vorstellung von Freiheit zeichnete er die zwei Schwalben, die schon bald den ersten Wohnwagen zieren sollten. Kurz darauf präsentierte Knaus im unterfränkischen Marktbreit den ersten Caravan der 1960 gegründeten Knaus KG: Das „Schwalbennest“ ging in die Geschichte des Caravanings ein. Noch heute hat der kleine runde Wohnanhänger zahlreiche Fans. Schon 1962 folgt der etwas großzügigere „Südwind“, der nun seit 60 Jahren ununterbrochen angeboten wird. Für jeden Kundenwunsch sollte der passende Caravan verfügbar sein; bezahlbar, variabel und hochwertig. So konnte Knaus den Traum von Freiheit und Reisen auf vier – oder sechs – Rädern für viele

wahr werden lassen. Keine zehn Jahre später wurden die Produktionskapazitäten zu knapp und die Knaus KG zieht nach Jandelsbrunn, wo das neue Stammwerk entstand. Und weil es weiter steil bergauf geht für Knaus, fliegen die Schwalben im Firmenlogo ab 1985 im Steig- anstatt im Sturzflug. Das Logo mit den zwei Schwalben zierte ab 1988 erstmals auch ein Reisemobil: den Traveller. Der Alkoven auf Duacto-Fahrgestell räumt gleich im Präsentationsjahr Auszeichnungen der Branche ab. 1996 wird das Portfolio mit dem Travel-Liner um einen Integrierten erweitert, wieder mit großem Erfolg.

Parallel laufen im schwäbischen Weinsberg unter dem Ortsnamen auch Kastenwagen vom Band: weil Knaus 2003 mit der Tabbert AG fusioniert, wechselt auch Weinsberg den Besitzer. 2005 zieht die Muttermarke Knaus nach und bietet erstmals selbst einen Kastenwagen an. Basisfahrzeug der Wahl ist der lange Ducato.

2021 feierte Knaus sein 60-Jahre-Jubiläum mit einer sturmblau lackierten Sonderedition des BoxStar. Innovativ: der Tourer CUV auf T6.1-Basis mit Hubdach-Konzept.



Und trotz größerer Serienfertigung zeigt sich Knaus immer wieder den Wurzeln der Marke entsprechend innovativ und bringt außergewöhnliche Kastenwagen-Grundrisse auf den Markt, etwa mit Einzelstockbetten, Rundsitzgruppe oder Heckküche. 2020 glückt der Gang an die Börse. Das darauffolgende Jubiläumsjahr feiert Knaus mit einer sehr gut ausgestatteten Sonderserie seiner Bestseller und mit einem Einzelstück, einem elektrisch angetriebenen Teilintegrierten mit Range-Extender. 2023 folgt der Yaseo, ein Wohnwagen, der speziell für E-Autos konstruiert ist. Man scheint gut gerüstet für die Zukunft in Jandelsbrunn.



Fotos: Knaus

## WIR GRATULIEREN ZU 10 JAHREN CAMPERVANS!

**POSSL GROUP**  
WHAT TRAVELLING CAN BE



# LONG BEFORE ROCK 'N' ROLL

---

1996 kaufte Earl Haas einen Westfalia SO-23 aus 1960 und mit ihm einige Farbfotos. Sie dokumentieren die spannende Geschichte des Bullis, der mit seinem Erstbesitzern direkt nach der Werksabholung in Hannover durch Europa tourte.

*Text: Daniel Schlicke; aktuelle Fotos: Stephan Szantai*  
*Mit bestem Dank an Earl Haas für die Fotos der Erstbesitzer*



