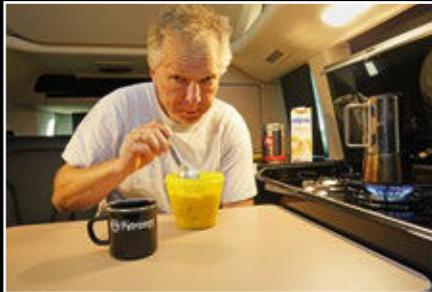




DER WERT STEIGT STETIG Vermutlich durch unsere lustigen und informativen VW T4-Restaurationsgeschichten wird die Basis immer teurer. Wie hoch die Preisvorstellung des Verkäufers auf dem VW California Festival in Lacanau an der französischen Atlantikküste wirklich war, wissen wir nicht. Es darf spekuliert werden, Zuschriften willkommen.



ALTER SACK Die Spanne von „Du siehst auf dem Bild Jahre älter als im Original aus“ lag zwischen 10 und 20 Jahren. Aber so ist es eben, morgens nach einer langen Anfahrt im Camper aufgewacht, vor der ersten Kanne Kaffee mit dem Selbstauslöser der Kamera. Authentisch und ungeschminkt – wie unsere Tests eben auch.

KLIMA-SCHONEND Manchmal und selten haben wir trotz Test- und Produktionsstress ein bisschen Zeit. Sinnvoll genutzt, könnte man damit den Dauertester zurück nach Leutkirch fahren – und mit dem Cyclocrosser wieder nach Hause radeln. Rund 165 Kilometer, 1.100 Höhenmeter und gut sieben Stunden im Sattel für ein paar Gramm weniger CO₂.



TSCHULDIGUNG

Auch wenn sich niemand beschwert hat, es war schon ein bisschen fies. Das psychologische Problem der selektiven Wahrnehmung ist hinlänglich bekannt. Jeder sieht, was er sehen möchte, und nur weil jemand lieber auf ein Camper-Treffen als in die Berge fährt, macht er ja nichts falsch. Auch wenn nur zustimmende Zuschriften auf allen möglichen Kanälen angekommen sind, möchte ich mich bei denen entschuldigen, die sich dadurch beleidigt fühlten – außer natürlich bei denen, die ihren Müll in die Landschaft schmeißen. Wenn jeder seinen Camper nur als Basislager für Outdoor-Sportarten nutzen würde, wäre ja noch mehr los draußen. Also bleibt ruhig auf den Camping- oder Stellplätzen – oder setzt euch bei Van-Treffen vors Fahrzeug – ist auch viel umweltfreundlicher, als die ganze Zeit unterwegs zu sein.

Was ist ansonsten passiert seit der letzten Ausgabe? Ich sag mal früher, also vorletztes Jahr, hätte man jetzt ein pralles Heft voller Neuheiten frisch vom Caravan Salon in Düsseldorf, der auch dieses Jahr wieder Ende August/Anfang September stattgefunden hat. Dieses Jahr, wie auch schon im vergangenen Jahr, haben sich die Neuheiten auf dem Salon in Grenzen gehalten – die wichtigsten News sind aber natürlich auch diesmal im Heft. Das meiste war ja schon bekannt und in der dicken Ausgabe 5 verarbeitet. Also weniger zu tun für uns? Nur bedingt. Parallel zu diesem Heft haben wir noch ein Projekt gestemmt: CamperVans Edition, kurz gesagt die heißesten Karren, die es gibt. Ein bisschen Augenpflege mit großen Bildern, vielen Details und den wichtigsten Infos. Das ganze Heft relativ pur, nur besondere Fahrzeuge und cooles Zubehör – ein schönes Heft, das sich zum Sammeln lohnt.

Corona hat das Thema Messe verändert. Viele Hersteller, die sich 2020 zum ersten Mal nicht auf die Messe getraut haben, sind auch 2021 ferngeblieben. Allen voran die Erwin Hymer Group, die mit neun Kastenwagen-Marken, Vermietungen und Zubehör-Marken eine gewaltige Lücke ins Ausstellerverzeichnis gerissen hat. Geschadet hat es dem Hersteller aus Bad Waldsee nicht: In der während der zweiten Oktoberwoche veröffentlichten Pressemitteilung zum vergangenen Geschäftsjahr ist nachzulesen, dass der Umsatz von August 2020 bis Juli 2021 um 23 Prozent, oder 500 Millionen Euro, auf 2,7 Milliarden Euro gesteigert wurde. Nicht ganz unbeteiligt daran war das Segment der Campervans, deren Verkauf um 60 Prozent auf 21.000 Fahrzeuge gesteigert wurde. Nur mal zum Vergleich: Die Pössl-Group macht knapp 19.000 Fahrzeuge. Auch ohne Messe hat die EHG deutliche Zuwächse im Kastenwagenbereich, es scheint also nicht geschadet zu haben. Schön zu hören aus Bad Waldsee waren auch die Ziele bei den Themen Reduzierung von CO₂ und Ressourcenschonung. Mit verschiedenen Maßnahmen konnte die Erwin Hymer Group ihren CO₂-Ausstoß in den vergangenen beiden Jahren bereits mehr als halbieren. Jan Francke, Chief Operations Officer (COO) der Erwin Hymer Group: „Wir haben einen klaren Plan, um bis zum Jahr 2030 auf 20 Prozent des Niveaus von 2019 zu kommen.“ Langsam tut sich also auch etwas beim Thema Klimaschutz. Außerdem äußerte CEO Martin Brandt noch zwei Wünsche: Erstens die Anhebung der Gewichtsgrenze von 3,5 auf 4,25 Tonnen – allerdings nur bei den alternativen Antrieben. Zweitens die stärkere Förderung des regionalen Tourismus, also mehr Stell- und Campingplätze. Mal schauen, was passiert.



Ein paar Vorschläge, wie ihr euer Fahrzeug sinnvoll nutzen könnt, wie immer hier im Heft.

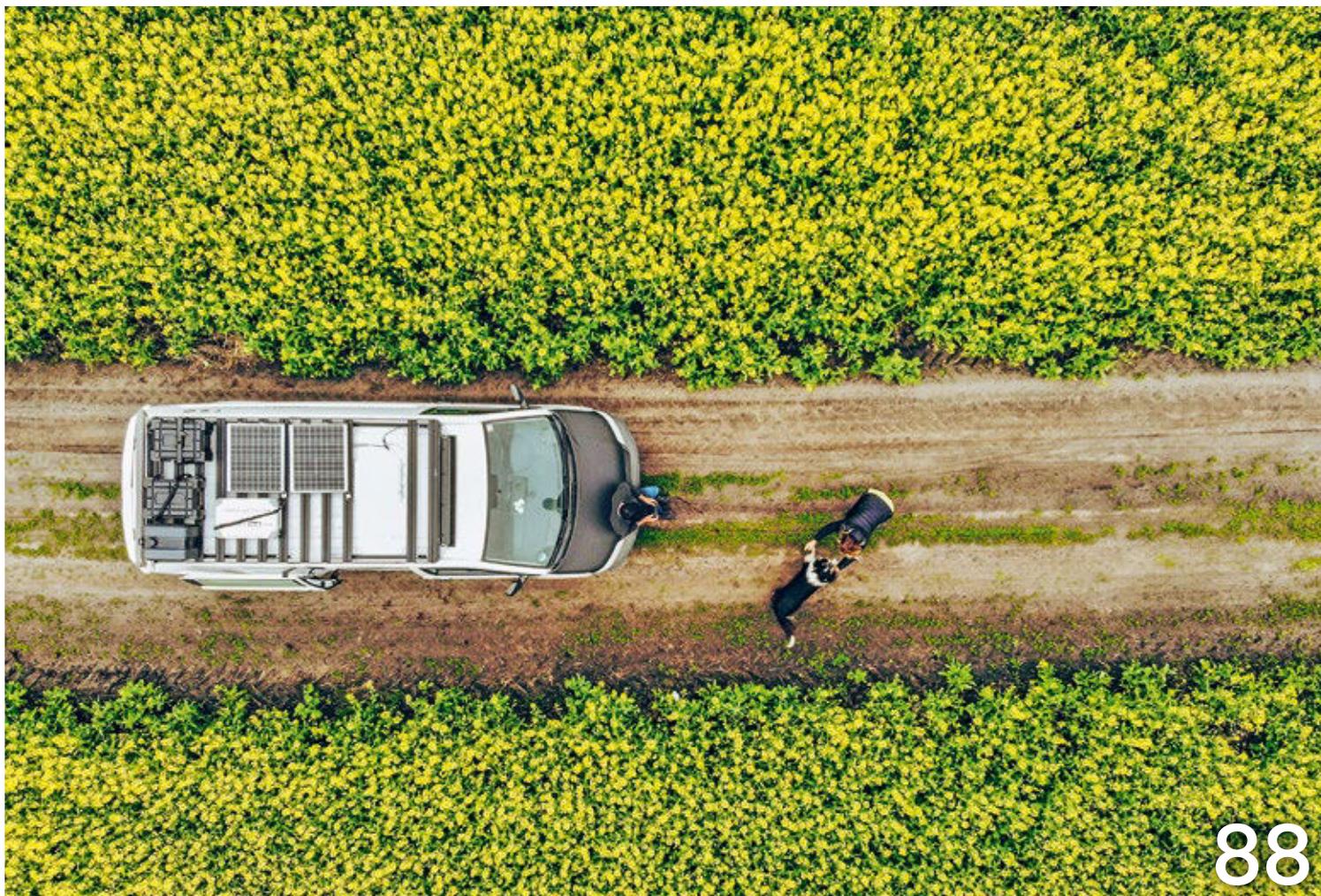
Euer

Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 6/2021

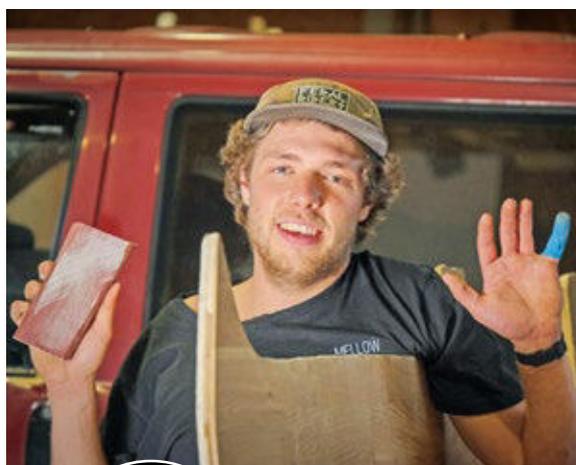


88



MODELLE 2022 Neue Marken, aber auch echte Neuheiten bei den Campern der kommenden Saison.

8



DIY Wer schlau ist, liest CamperVans. Dann passieren dir beim Bau einer Bodenplatte nicht dieselben Fehler.

66

24





36



82



KOLUMNE

Wegfahren wird teurer,
doch es lohnt sich noch immer.

104



50



40

EDITORIAL

Tschuldigung. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

CAMPERVANS 2022

Spannende News vom Caravan Salon. 8

MAGAZIN

Verbote & Chancen, Veranstaltungen,
Ausrüstung & Sonderpublikationen. 20

40 JAHRE DUCATO

Der Platzhirsch. 24

MERCEDES SPRINTER 4X4

Neue Technik für mehr Offroad-Spaß. 28

MULTI-CAMPER

Ein Minicamper, fast wie ein Großer. 30

AHORN CAMP VAN CITY

Roadtrip-Test im Preis-Leistungs-Van. 32

DREAMER D55 UP

Mit Aufstelldach und besonderem Bad. 36

4X4-BULLIS DE LUXE

Aufgerüstete Pisten-Camper. 40

HYMER SYDNEY

Kurzer Kasten mit Bus-Grundriss. 50

PRAXIS YOUNGTIMER

Vorsorge ist besser als Nachsorge. 60

SCHRAUBER-SPEZIAL

DIY-Bodenplatte – so geht's. 66

DAUERTEST SUNLIGHT

Dem Abschluss folgt die Abrechnung. 70

MERCEDES MARCO POLO

Mit Luftfahrwerk und vollvernetzt. 76

DAUERTEST AHORN

Samt Duftabwehr zum Gardasee. 80

SPEZIAL: TRAILRUNNING

Der ideale Sport für Aktivcamper. 82

REISE: RUSSLAND

Abenteuer-Trip in den weiten Osten. 88

TECHNIK-ECKE

Der WC-Schacht. 98

KOLUMNE

Weg sein ist teuer. 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im Dezember weiter. 106

Hobby Beachy Van

SPANNENDE STUDIE

Der Traditionshersteller aus Schleswig-Holstein hat auf dem Caravan Salon mit einem kompakten Kastenwagen überrascht, der vieles anders macht als die etablierte Konkurrenz. Der Beachy Van folgt dem kürzlich vorgestellten, gleichnamigen Wohnwagen mit frischem Design und neuen Ideen, die vor allem bei einem jungen Publikum ankommen sollen. Die Messe-Studie basiert auf einem 5,41 Meter kurzen Citroën Jumper mit Reimo-Aufstelldach. Liegefläche: 200 mal 120 Zentimeter.

Der trendige Wohnraum soll maximale Flexibilität bieten: Für den Alltag können bis zu drei in Schienen verschiebbare Schnerle-Einzelsitze installiert werden. Hinten bietet eine Sitzgruppe mit gegenüberliegenden Sofas bis zu vier Campern Platz. Hier entsteht für die Nacht ein zweites Bett. Der kleine Küchenblock beinhaltet einen 70-Liter-



Der Beachy setzt auf variable Mini-Allösungen, etwa beim Kartuschenkocher oder dem Porta Potti.

Hobbys Beachy soll vor allem junge, aktive Menschen ansprechen. Die legen laut Hersteller besonders Wert auf Flexibilität, viel Platz und ein modernes Ambiente.



Kompressor-Kühlschrank, einen Gas-Kartuschenkocher und ein Spülbecken. Frisch- und Abwasser: je 19 Liter. Statt festem WC-Raum kommen ein tragbares Porta Potti und eine Außendusche zum Einsatz. Eine Dieselheizung wird unterflur verbaut.

Zum Beachy-Konzept gehört neben dem offenen Raumkonzept auch das skandinavische, reduzierte Design. Die filzähnliche Wandverkleidung macht einen deutlich wohnlicheren Eindruck als die sonst üblichen Spritzgussteile aus hartem Kunststoff. Dazu mischt Hobby warme Holzfarben, weiße Möbelfronten und Polster in beige. Preise stehen noch nicht fest. Geplanter Verkaufsstart: Sommer 2022.

www.hobby-caravan.de

Fotos: Hersteller, Redaktion

4x4 Bullis DE LUXE

Text: Karsten Kaufmann





Der VW Bus mit 4Motion-Allradantrieb kombiniert geradezu ideal Fahrkomfort und erstaunliche Offroad-Kompetenz. Auf den folgenden Seiten findest du eine Übersicht der faszinierendsten und pistentauglichsten 4x4-Bullis.



Was macht einen VW Bus 4Motion zu einem exzellenten 4x4-Camper? Zum einen ein professionelles Grundsetup in Sachen Offroad-Ausstattung, zum anderen ein solider und pistentauglicher Ausbau mit einem ordentlichen Autark-Paket.

Insbesondere ein handwerklich überzeugender Ausbau entscheidet darüber, ob und wie lange man Spaß an seinem Allradfahrzeug hat – oder ob schon nach wenigen Kilometern auf der Wellblechpiste die Schränke drohen, von der Wand zu fallen.

Custom Bus, Campmobil Schwerin, Köhler Wohnmobile, Multicamper, Spacecamper, Terracamper und Werz Wohnmobile sind auf den Ausbau von VW Bussen spezialisiert und etablierte und erfahrene Player in diesem Markt. Während sich ihre Innenausbauten konzeptionell teils deutlich unterscheiden, überzeugen doch alle in puncto Ausbau mit soliden, klapper- und knarzfreien Möbeln. Bei der Wahl von Hoch- oder Aufstelldächern greifen alle auf gängige Anbieter im deutschen Markt zurück: SCA und Polyroof. Einzig Terracamper hat ein selbst entwickeltes, überaus attraktives Dach im Angebot.

Alle Hersteller in der Übersicht konnten sich über Jahre einen ausgezeichneten Ruf in der Bulli-Community erarbeiten. Und: Entgegen dem Werks-California von VW sind alle Fahrzeuge aufwendig isoliert. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen die Firmen und ihre Bullis in Kurzporträts vor und charakterisieren ihre spezifische DNA.

Da sich die Konzepte dabei teils grundlegend unterscheiden, eröffnet sich dem Interessenten ein kunterbuntes und breit gefächertes Angebot. Zudem gehen die Firmen gerne auf individuelle Wünsche ein, was den Charme dieser Manufakturen maßgeblich ausmacht.

In der Vielfalt des Angebots schlummert auch die eigentliche Herausforderung bei der Auswahl des passenden Bullis. Kennen Sie Ihre persönlichen Wünsche wirklich? Wissen Sie, worauf Sie größten Wert legen? Ein Beispiel: Wer nicht permanent in die Tiefgarage muss, gerne auch im Herbst, Frühjahr oder Winter reist, wird womöglich die bessere Isolierung, permanente Stehhöhe und die Ruhe eines Fahrzeugs mit Hochdach durchaus zu schätzen wissen. Wie gestaltet der Ausbauer den Innenraum – wie schnell sind die Betten gemacht, wie sieht's mit dem Schlafkomfort und der Erreichbarkeit der Stauräume aus, wie groß sind diese? Zudem: Mit einer Höherlegung und größeren Reifen ist es selbst mit extraflachem Aufstelldach Essig mit den meisten Tiefgaragen. Tausend Fragen, über die es sich lohnt, einige Nächte nachzugrübeln.

Bei welchem Hersteller Sie dann landen werden: Als Basis für einen wirklich guten Offroad-Camper mit gutem Wohnwert ist der Bulli geradezu ideal. Er ist für viele der perfekte Kompromiss aus Alltagsfahrzeug und Reise-Vehikel. Automotiver Fahrkomfort gepaart mit

ordentlichem Stauraum und vernünftigen Zuladungsreserven und dies alles bei überaus kompakten Außenmaßen – den Kultstatus des Bullis wollen wir hier erst gar nicht ansprechen.

Die Crux: Wie bei so vielen Fahrzeugen mit brauchbarem Offroad-Potenzial muss man auch bei einem 4x4-Bulli tief in die Tasche greifen. Gebrauchte sind für faires Geld kaum zu bekommen, Neufahrzeuge mit Allrad und Basisausbau starten in der Preisklasse von 60.000 bis 65.000 Euro. Preise deutlich über 100.000 Euro sind keine Seltenheit – die Vernunftsklasse findet sich irgendwo dazwischen. Viel detaillierter lohnt es sich an dieser Stelle nicht, auf die Preise der Hersteller einzugehen – zu viele Variablen bestimmen den Endpreis. Doch trotz gesalzener Preise: Es spricht einiges für den Bulli – nicht zuletzt ein vielfältiges Zubehörangebot, wie es für kaum ein anderes Fahrzeug zu erhalten ist.

Wer über ein schmales Budget verfügt, nimmt den Ausbau seines 4Motions in Eigenregie in Angriff – achtet aber schon beim Kauf darauf, dass der Bulli eine Differenzialsperre an der Hinterachse hat. Diese braucht man selten – sie ist im Krisenfall aber ein mehr als wertvoller Plan B fürs Vorwärtkommen. Ein sattes Extrabudget muss zudem für die Optimierung bei Spezialisten wie Seikel und Terranger eingeplant werden, um das Fahrzeug für die Pisten dieser Welt zu optimieren. Warum dies gut investiertes Geld ist?

Ein kurzer Exkurs: Wer seinen 4x4-Bulli nur benötigt, um einmal etwas weiter an den Strand heranzurücken oder die eine oder andere smarte Schotterpiste zu bezwingen, der kommt, bei gebotener Vorsicht, schon mit dem werkseitigen 4Motion ganz erstaunlich weit. Und zwar auch überall dort, wo ein nur an der Vorderachse angetriebener T6 hoffnungslos an mittelsteilen Anstiegen hängen bleibt. Diesen bremsst zwangsläufig die Traktionskontrolle aus.

Dem nur mäßig hohen Serien-Bulli droht allerdings schon im wenig kernigen Geläuf Gefahr – insbesondere im Schwellerbereich, am Klimakompressor, Tank, Differenzial und/oder Ölwanne. Kurzum: Solche Schäden gehen flott in die Tausende – das Investment in Höherlegung und Schutzplatten hätte sich schon beim ersten kernigen Aufsetzer amortisiert. Also besser: Rechtzeitig in einen Unterfahrerschutz investieren. Dann lassen sich mit dem VW Bus ganz erstaunlich anspruchsvolle Pisten bezwingen. Wer für faires Geld seinem T6.1-Bulli ein Offroad-Grundsetup spendieren möchte, findet bei Seikel für 4.569 Euro das Cruiser-Paket. Es beinhaltet die Höherlegung „Desert“, zwei Schwellerschutzleisten sowie Schutzplatten für Motor und Getriebe, inklusive Einbau.

Wie auch immer: Vernünftig optimiert, offeriert der Bulli ein durchaus respektables Offroad-Potenzial, das schon so manchem Defender-Fahrer ein anerkennendes Nicken abverlangt hat. ➤



Am Zweiflammkocher fehlt die Zündung. Ansonsten bietet der Sydney einen Küchenblock in für Kastenwagen üblicher Größe.

Seit acht Jahren bietet Hymer den Sydney bereits an, vorher gab es mit dem Hymer Car 302 einen recht ähnlichen Grundriss, ebenfalls auf kurzem Fiat Ducato. Vielleicht ist das Konzept sogar noch deutlich älter und so etwas wie das Relikt vergangener Tage, als Hymer in den 1980ern, auf der ersten Generation des Ducatos, kompakte Kastenwagen mit Heckküche baute. Und so bewegt sich der Sydney heute irgendwo zwischen fest etabliert und kaum anzutreffen, genau wie er sich irgendwo zwischen Campingbus und Kastenwagen befindet.

Gen Süden

Letzteres liegt zunächst einmal an der L1/H1-Basis. Mit einem Radstand von drei Metern ist der kürzeste Ducato genauso wendig wie ein VW T6.1, in der Länge unterscheiden sich die beiden Fahrzeuge um gerade mal sechs Zentimeter. Den innerstädtischen Alltag meistert der Sydney also beinahe gleichermaßen souverän, von Parkhäusern und Tiefgaragen einmal abgesehen. Verglichen mit dem aktuellen VW-Bus müssen Basis-bedingt auch beim Federungskomfort und bei der Ausstattung des Cockpits Abstriche in Kauf genommen werden. Dafür ist der Sydney sogar noch einen Tick übersichtlicher, was an der Sitzposition und der Rundumverglasung liegt, die der Möbelbau nicht verdeckt. Camping-Einsteiger, die erstmals ein größeres Fahrzeug (rückwärts)

lenken, werden sich hier deutlich leichter tun, als in einem Kastenwagen üblicher Länge und nach gängigem Konzept. Beinahe wäre nicht einmal aufgefallen, dass Hymer im Testwagen keine Rückfahrkamera verbaut.

Wobei unser Testwagen – Modelljahr 2020 inklusive GT-60-Paket – ohnehin nicht mehr ganz dem heuer angebotenen Sydney entspricht. Im selben Ausstattungspaket sind nun auch eine Rückfahrkamera und eine Markise enthalten. Bei Fiat entfällt die Metallic-Lackierung „Profondo-Rot“, in der auch unser Testwagen vorfährt. Zur Auswahl steht nun das trendige Grigio-Campovolo oder sportlich-schickes Schwarz-Metallic. Statt dem verbauten 140-PS-Motor spendiert Hymer Kunden im selben Ausstattungspaket nun ein 160-PS-Aggregat inklusive Eco-Pack. Das ist nicht nur wegen der besseren Fahrleistung von Vorteil, sondern insbesondere weil der Ducato dann über eine Start-Stopp-Automatik und das länger übersetzte Getriebe verfügt. Im Testwagen wird es bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn und 2.900 Umdrehungen also durchaus etwas lauter, auch wenn Knarz- und Windgeräusche absolut kein Thema sind. Und: Sydney fahren ist günstig. Zum einen, weil der Verbrauch bis zum Fährhafen in Genua bei – für einen Ducato – rekordverdächtigen 8,6 Litern auf 100 Kilometer liegt, was sich mit der Neungang-Automatik und Eco-Paket sicherlich nochmals reduzieren ließe. Zum anderen kommt es auf der Fähre zum heiß ersehnt-