

**MODELLE
& ZUBEHÖR
2021**

NEU

Camper COACH

SO EINFACH GEHT CAMPING!

€ 9,90

Österreich € 10,90 Schweiz Sfr 17,00 Benelux € 11,40
Italien/ Spanien/Port. (Cont.) € 12,80



**WOHNMobil, CARAVAN
ODER CAMPINGBUS –
WAS PASST ZU WEM?**



Praxiswissen
**So funktioniert ein
Camper: Strom, Wasser, Gas**

- ☒ Mieten oder kaufen
- ☒ Neu oder gebraucht
- ☒ Clever finanzieren

**Richtig versichern,
beladen und fahren**

Stell- oder Campingplatz?
**Das beste Reiseziel für
Familien, Paare und Aktive**



LEIDENSCHAFT, DIE VERBINDET.

04.09. – 13.09.2020



Der CARAVAN SALON beeindruckt auch in diesem Jahr als die bedeutendste Verkaufsplattform für Caravans, Reisemobile und Zubehör. In 10 Messehallen und auf über 200.000 qm präsentieren mehr als 300 namhafte Marken die Neuheiten und Innovationen der Saison 2021. Nutzen Sie die exklusive Möglichkeit zum direkten Produktvergleich und Kauf. Dabei sorgen wir mit einem umfangreichen und behördlich abgestimmten Hygienekonzept für Ihre Sicherheit.

Wir freuen uns auf Sie!

**Jetzt Ticket sichern!
Nur unter caravan-salon.de**

Tickets können nur über unseren Online-Shop gebucht werden. Sichern Sie sich Ihren Besuchstag, da die Tageskontingente in diesem Jahr begrenzt sind. Vor Ort können keine Tickets erworben werden.

Ideeller Träger
CIVD
Caravaning
Industrie Verband e.V.

TM
Messe
Düsseldorf



Fotos: Hobby-Wohnwagenwerk, Güldenfuß

3 - 2 - 1 CAMPEN!

Wer träumt nicht davon: raus aus dem Alltag, rein ins Abenteuer. Einstiegen, losfahren und einfach da anhalten, wo es einem gefällt. Keine Reiseform ist so flexibel wie der Urlaub mit Campervan, Wohnmobil oder Wohnwagen. Und passt obendrein besser in die Zeit: Seit die Caravaning-Händler und Vermietungen nach den Corona-bedingten Schließungen wieder geöffnet haben, erlebt die ohnehin schon erfolgsverwöhnte Branche einen weiteren Ansturm. Kein Wunder: Unabhängig, flexibel und mit dem nötigen Abstand lassen sich im eigenen Freizeitfahrzeug die schönsten Wochen im Jahr erleben.

Seit Mai haben Tausende Camping-Begeisterte die Showrooms der Händler gestürmt. Sie waren noch nicht dabei? Zu kompliziert scheint die Auswahl des richtigen Fahrzeugs, zu vielfältig sind die Funktionen eines Campers? Und überhaupt, passt für die eigenen Zwecke ein kompakter Campingbus, ein ausgewachsenes Wohnmobil oder ein komfortabler Wohnwagen am besten? Gut, dass Sie gewartet haben, denn mit dem neuen CamperCoach halten Sie die Antworten auf diese und viele weitere Fragen in den Händen. Wir haben die Erfahrung und Expertise der drei Fachredaktionen

unserer Zeitschriften Reisemobil International, Camping, Cars & Caravans sowie CamperVans gebündelt und mit dem CamperCoach eine ultimative Einstieghilfe in die Welt des Caravanings auf die Beine gestellt. Und wir beginnen dort, wo alles anfängt: bei Ihnen.

Egal ob als Ruhesuchender in die Natur, zum Sightseeing von Stadt zu Stadt oder zum Aktivurlaub in die Alpen – mit einem Camper findet jeder einen Urlaub nach seinem Geschmack. Auf den folgenden Seiten wird jeder Fahrzeugtyp detailliert und verständlich erklärt. Mit Ratgebern zum richtigen Führerschein, zum ordnungsgemäßen Verstauen oder zur passenden Versicherung sind Sie zudem stets auf der sicheren Seite. Sie möchten lieber erst einmal mieten? Kein Problem, anhand verschiedener, klassischer Campingreisen zeigen wir, wie's geht. Mit dieser Anleitung für jede Campingsituation bleiben keine Fragen offen. Mit klaren Vorstellungen Ihres Wunschfahrzeugs wartet zum Schluss ein umfangreicher Katalog der wichtigsten Hersteller und Fahrzeuge. Noch Fragen? Bitte blättern...

VIEL SPASS BEI DER LEKTÜRE UND EINE GUTE REISE WÜNSCHT IHR CAMPERCOACH-TEAM



Philipp
Pilson



Simon
Ribnitzky



Daniel
Schlicke



Michael
Schwarz

ALLES AUF EINEN BLICK

Fotos: Zuckerfabrik, Hersteller, Redaktion



58



20 Vollwertige Ferienwohnungen:
Das steckt in einem Camper.



82



100 Basiswissen Fahrzeugtechnik:
Rahmen, Motoren, Getriebe.



40

**80****140****114**

Alles, was mit muss oder mehr Komfort bringt: die richtige Ausrüstung.

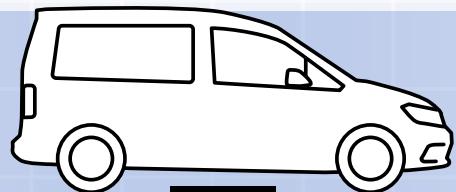
- 3 EDITORIAL**
3 - 2 - 1 Camping!
- TYPENKUNDE**
- 6 MATRIX**
Welche Campingfahrzeuge gibt es?
- 8 ÜBERSICHT**
Was für welchen Zweck?
- 20 DAS IST EIN...**
Campingfahrzeug im Detail.
- THEORIE**
- 26 ZIELSUCHE**
Wer fährt mit welchem Campingfahrzeug – und wohin?
- 28 CAMPERTYPEN**
3 x unterschiedliche Anforderungen.
- RATGEBER**
- 30 MIETEN**
Noch unsicher? Erst mieten.
- 32 SHARING**
Günstiger zum eigenen Camper.
- 34 NEUKAUF**
Die große Auswahl.
- 38 FINANZIEREN**
Auch bei niedrigen Zinsen gibt es einiges zu beachten.
- 40 GEBRAUCHTKAUF**
So geht's gut. Inklusive Checkliste.
- 43 VERSICHERN**
Nicht überall ist das Angebot gleich.
- PRAXIS**
- 44 PACKEN**
Was kann mit auf die Reise?
- 48 DIE 3,5-TONNEN-KLASSE**
Eine Frage der Zuladung.
- 50 ZUBEHÖR-BASICS**
Das muss unbedingt mit.
- 52 FAHREN**
Nicht alle fahren wie ein Pkw.
- 54 FÜHRERSCHEIN**
Die richtige Klasse.
- 56 CAMPER-EINSATZGEBIETE**
Alltag, Hobby und Urlaub.
- 58 ANKOMMEN**
Erste Schritte vor Ort.
- 60 WO STEHEN?**
Sich einfach hinstellen, ist nicht.
- 62 BASISVERSORGUNG**
Camper funktionieren mit Gas, Wasser und Strom.
- 72 EINRICHTEN**
Rangieren, nivellieren & Co.
- 76 KÜCHE, BAD, BETT**
Hier wird gezaubert, frisch gemacht, erholt und entspannt.
- 94 WINTERCAMPING**
Basiswissen und Ausrüstung.
- 98 SAISONENDE**
Das Mobil richtig abstellen.
- TECHNIK**
- 100 BASISFAHRZEUGE**
Nutz- und Zugfahrzeuge im Detail.
- 110 AUFBAU**
Schicht für Schicht zum Camper.
- 112 AUSBAU**
Daraus sind Camper gebaut.
- ZUBEHÖR**
- 114 AUSRÜSTUNG**
Von 'Must-have' bis Luxus-Zubehör.
- MARKTÜBERSICHT**
- 122 CAMPERVANS**
Campingbusse und Kastenwagen.
- 140 WOHNMOBILE**
Teilintegrierte, Integrierte, Alkoven.
- 156 WOHNWAGEN**
Paar-, Familien- und Zelt-Caravan.
- 166 MESSEN & FAHRZEUGFINDER**
Die volle Auswahl.
- 170 IMPRESSUM**
und ein Blick in die Ferne.

SUCHEN UND FINDEN

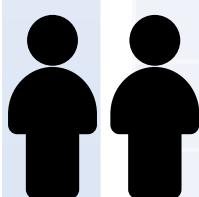
Freistehen



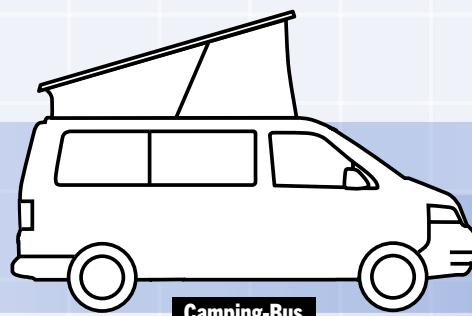
Single



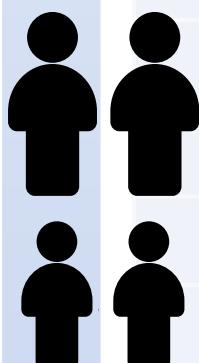
MiniVan



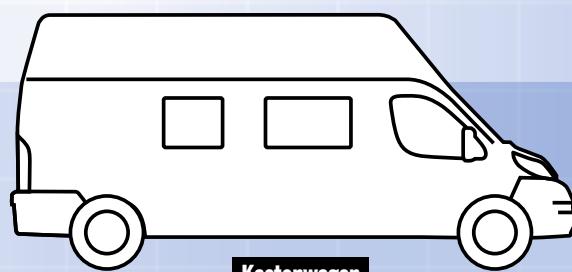
Paar



Camping-Bus



Familie



Kastenwagen

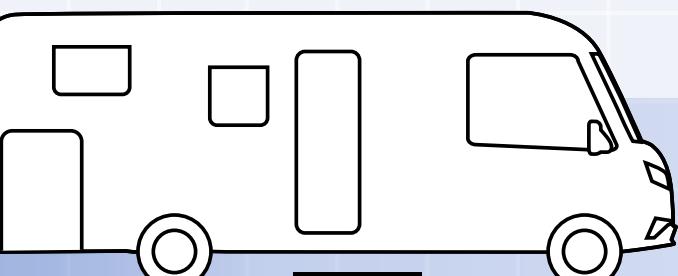
Ob Campervan, Wohnmobil oder Caravan: Von jedem Typ gibt es verschiedene Varianten. Je nach Zahl der Reisenden und Urlaubsvorlieben eignen sie sich mehr oder weniger gut. Das Schaubild auf dieser Doppelseite visualisiert typische Nutzungsformen der Fahrzeuggattungen. Was natürlich nicht heißt, dass eine andere als die gezeigte Nutzung nicht infragekommt. Camping heißt, individuell zu reisen nach Lust und Laune. Die Typenkunde auf den Folgeseiten hilft bei der Entscheidung.

Stellplatz

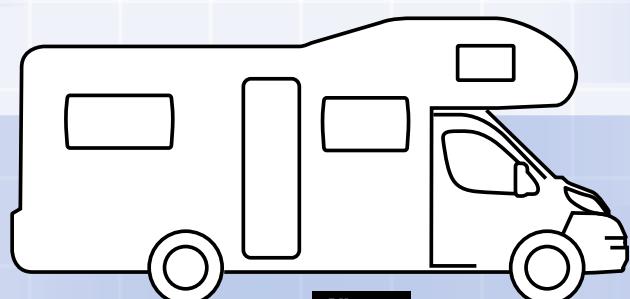
Campingplatz



Teilintegrierter



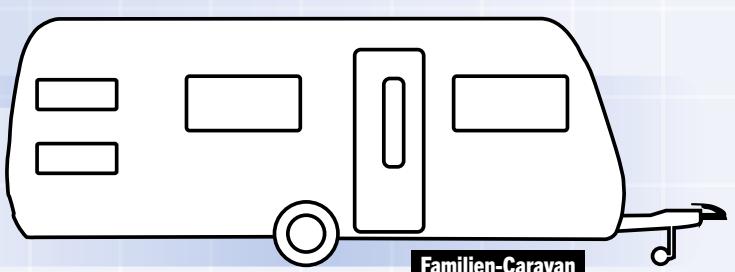
Integrierter



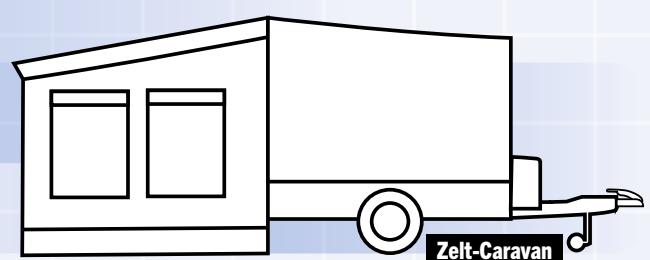
Alkoven



Zwei-Personen-Caravan



Familien-Caravan



Zelt-Caravan



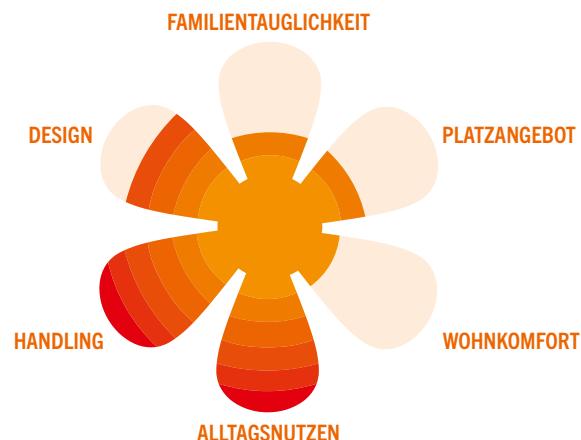
Foto: Reimo

DER MINICAMPER

Heutige Minicamper, meist auf Hochdachkombis, bieten überraschend viel Komfort. Fast wie Tetris-Spezialisten haben Tüftler herausnehmbare Küchenmodule und erweiterbare Liegeflächen entwickelt, die aus einem normalen Pkw ein funktionsfähiges Campingmobil machen. Dabei ist es erstaunlich, was man beispielsweise aus einem VW Caddy machen kann: Spezialist Rohde bietet beispielsweise 2,00 mal 1,50 Meter Liegefläche – sogar in verschiedenen Härtegraden der Matratze, das schaffen andere nicht einmal in einem sechs Meter langen Ducato.

Man braucht also nicht viel, um zumindest gut schlafen zu können. Stauraum gibt es bei dieser Ausführung ebenfalls genug, sofern man das Fahrzeug nur als Zweisitzer verwendet. In den meisten Fällen kann das Auto trotz Einbau der Campingausrüstung weiterhin im Alltag als Vier- oder Fünfsitzer genutzt werden. Der komplette Ausbau der Module ist bei fast allen Anbietern in wenigen Minuten erledigt und zur Befestigung werden meist bereits vorhandene Punkte an der Karosserie benutzt, sodass keine Veränderungen vorgenommen werden müssen. Gekocht, gespült, Zähne geputzt und gewaschen wird unter der Heckklappe. Für diejenigen, die sich mehr Privatsphäre wünschen,

gibt es tolle, umlaufende Vorhänge, die an der Klappe befestigt werden können und sogar Aufstellräder gibt es, durch die die Hochdachkombis über Stehhöhe verfügen. Es ist also alles kein Problem, man muss nur wollen. Viele Minicamper sind von ihren kleinen, wendigen und preiswerten Fahrzeugen so überzeugt, dass sie niemals auf was Großes umsteigen würden – aber wie schon gesagt, sag niemals nie.



Schlafen: 1-4 | Sitze: 2-7 | Preis: ab 12.000 €

Die logische Weiterentwicklung nach dem Zelt. Der Minimalausbau im Hochdachkombi als Einstieg in die Camperwelt.



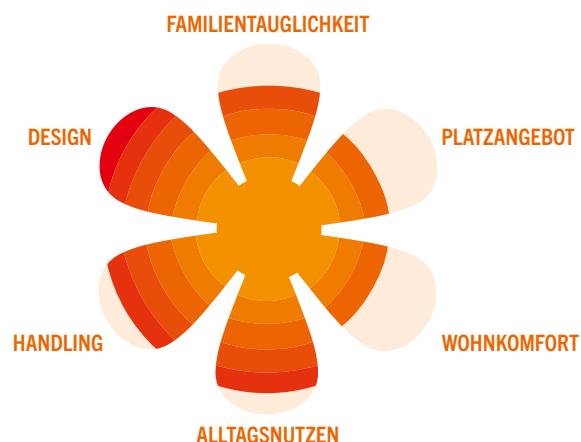
Foto: Spacecamper

DER CAMPINGBUS

Seit Jahren sind sie aus unserem täglichen Straßenbild nicht mehr wegzudenken: Die Fahrzeuge, die eine ganze Generation und den Begriff Campervans geprägt haben. Allen voran natürlich der VW California in all seinen Modellvarianten und mit all seinen Vorgängern. Der Hype California ist ungebrochen. Schon allein der Besitz eines solchen Freiheitsmobil macht einen automatisch zu einem besseren Menschen. Sportlich, spontan, unabhängig, abenteuerlustig. Wer ein Fahrzeug dieser Kategorie fährt, ist automatisch ein bisschen cooler als die anderen – oder Lehrer.

Ganz so ist es natürlich nicht – zumindest nicht bei allen Modellen der Fünf-Meter-Camper mit Aufstelldach. Ganz viele Hersteller haben sich wirklich auf die speziellen Bedürfnisse ihrer Kunden eingestellt und bauen praktische, kompakte Camper mit extrem hohem Nutzwert. Oft sind es die kleinen Individual-Ausbauer, die das richtige Gespür haben. Wo Schränke und Schubladen einfach so gebaut sind, dass auch ein Topf oder ein Messer hineinpassen. Bei denen der Stauraum unter dem Bett hoch genug für eine Kiste Sprudelwasser ist und überhaupt die Versorgung mit Gas und Wasser einigermaßen plausibel für den zu erwartenden Einsatzzweck sind. Nicht alles was er-

folgreich in großen Stückzahlen aus Konzernen fährt, ist in der Praxis auch praktisch. Doch zum Glück gibt es speziell in diesem Segment unzählige Anbieter, die wenigstens ein bisschen auf Änderungswünsche eingehen oder die so viel Praxiserfahrung haben, dass die inzwischen standardisierten Fehler schon ausgemerzt wurden – und teurer muss es dadurch auch nicht unbedingt werden.



Schlafen: 1-4 | Sitze: 2-8 | Preis: ab 38.000 €

Flexibilität, Mehrfachnutzen und Alltagstauglichkeit haben ihren Preis. Verglichen mit großen Mobilen sind sie teuer, aber praktisch.



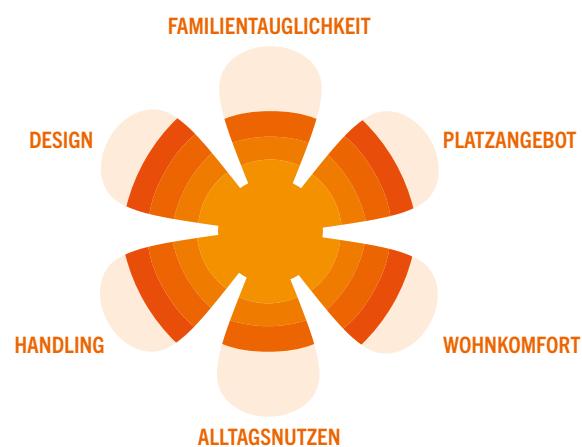
Foto: Güldenfuß

DER KASTENWAGEN

Die Evolution oder der beinahe logische Schritt, wenn einem fünf Meter zu wenig werden. Das klassische 6-Meter-Mobil auf Basis der üblichen Verdächtigen. So hoch, das man auch ohne zusätzliches Dach stehen kann, so breit, dass das Bett quer anstatt längs eingebaut werden kann, mit Bad, Toilette, fest eingebauten Tanks für Wasser und Abwasser.

Diese Klasse der relativ komplett und gut ausgestatteten Kastenwagen hat jedenfalls bei Anzahl der Hersteller und Anbieter die kompakten 5-Meter-Mobile bereits überholt. Zum Straßenbild gehören sie außerhalb der Urlaubszeit, zumindest in den Städten, noch nicht ganz. In der Praxis ist es mit den großen Jumpers, Ducatos, Sprinters und Crafters dieser Welt aber schon um vieles einfacher. Meist gibt es Stauraum ohne Ende, bequeme Betten. Die Unabhängigkeit von Sanitäranlagen ist ein Luxus, an den man sich gewöhnen kann. Das gilt insbesondere für die großen Kastenwagen, die entweder auf bis zu sieben Meter langem Transporter bauen oder um ein Aufstell- oder Hochdach ergänzt wurden. Je nach Grundriss bieten diese Fahrzeuge dann Platz für sperriges Sportgepäck, eine ganze Familie oder das alleinreisende Paar, das großen Wert auf viel Komfort legt. Doch diese Optionen sind teilweise

mit Vorsicht zu genießen: Lang und hoch, am besten noch mit großem Motor, ist selten unter einem DIN-Leergewicht (Fahrer und Beifahrer, Gas, Wasser und Kabel) von 3.200 Kilogramm zu bekommen. Und dann sind die Kids oder Bikes noch gar nicht dabei. Hier sollte sorgfältig kalkuliert werden und das Thema Gewicht im Verkaufsgespräch auf jeden Fall eine Rolle spielen.



Schlafen: 2-5 | Sitze: 2-5 | Preis: ab 33.000 €
Riesige Auswahl zu einem teils schier unglaublichen Preis. Selber bauen ist teurer, zudem sind die Fahrzeuge meist ausverkauft.

All you need is JUST.

Das neue Jubiläumsmodell Just 90.



**SLOW
TRAVEL
BEWUSST
REISEN**

Ideal für alle Ein-, Um- und Aufsteiger!

- Jubiläums-Ausstattung im Wert von mind. 7.811 € inklusive
- Mit Klimaanlage und Dachfenster im Fahrerhaus,
- 70 cm breiter Wohnraumtüre mit Zentralverriegelung u.v.m.
- Hubbett für zwei zusätzliche Schlafplätze auf Wunsch
- Spitzen-Qualität und bester Service vom Caravaning Pionier

www.dethleffs.de/just90 • Telefon 07562/987-881

90
Since 1911
Dethleffs
Pioneers of caravaning



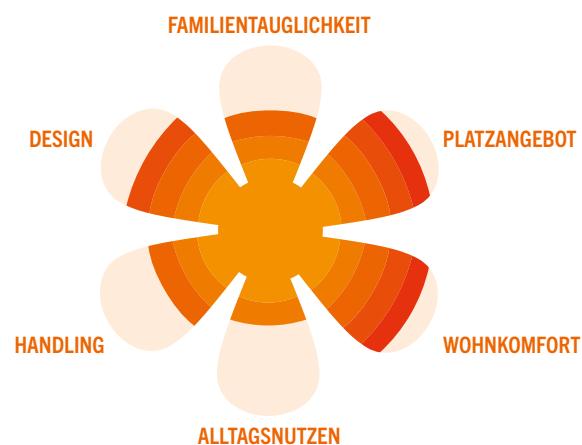
Foto: Hardy Mutschler

DER TEILINTEGRIERTE

Teilintegrierte sind die derzeit beliebteste Reisemobilgattung am Markt. Bei dieser Aufbauform ist der Übergang vom Fahrerhaus zur Wohnkabine durch eine flache Dachhutze abgedeckt. Das macht sie deutlich eleganter und in der Regel auch aerodynamischer als klobigere Alkovenmobile (siehe rechte Seite). Außerdem sind sie niedriger, da der wulstige und aufragende Alkoven über dem Fahrerhaus fehlt. In die Dachhutze ist häufig ein großes Panoramafenster eingelassen.

Teilintegrierte sind meist in erster Linie auf Paare ausgelegt. Geschlafen wird üblicherweise im Heck des Fahrzeugs getrennt in Einzelbetten oder gemeinsam in Queens- oder Querbett. Oft gegen Aufpreis sind viele Modelle aber auch mit einem zusätzlichen Hubbett über der Sitzgruppe im vorderen Wagenteil zu bekommen. Das Absenken kann manuell oder elektrisch erfolgen. Auch Paare, die getrennt schlafen möchten, greifen gern zum Teilintegrierten mit Hubbett. Aber natürlich macht diese Option das Mobil auch fit für den Urlaub mit vier Reisenden oder der Familie. Ist das Hubbett heruntergelassen, lässt sich die Sitzgruppe aber häufig nicht mehr vernünftig nutzen und auch der Aus- und Einstieg über die Aufbautür kann blockiert sein.

Vor allem kürzere Teilintegrierte sind wegen ihrer überschaubaren Abmessungen recht wendig. In dieser Disziplin noch einen drauf setzen sogenannte Vans. Dabei handelt es sich um besonders schmale Teilintegrierte. Statt der üblichen 2,30 Meter Breite sind es bei diesen Fahrzeugen nur rund 2,15 Meter. Das macht sich beim Rangieren und in engen Ortsdurchfahrten deutlich bemerkbar, ohne dass zu viel Wohnraum verloren geht.



Schlafen: 2-4 | **Sitze:** 2-5 | **Preis:** ab 40.000 €

Die Allesköpper unter den Wohnmobilen: Viel Wohnraum für zwei, trotzdem wendig und bei Bedarf kann auch die Familie mit.



Foto: Mathias Piontek

DER ALKOVEN

Der Alkoven ist die Urform des Wohnmobil und für viele das Sinnbild eines rollenden Zuhause. Bis zu sechs Camper können mit einem solchen Fahrzeug in den Urlaub fahren, was diese Gattung bei Familien und Vermietern besonders beliebt macht.

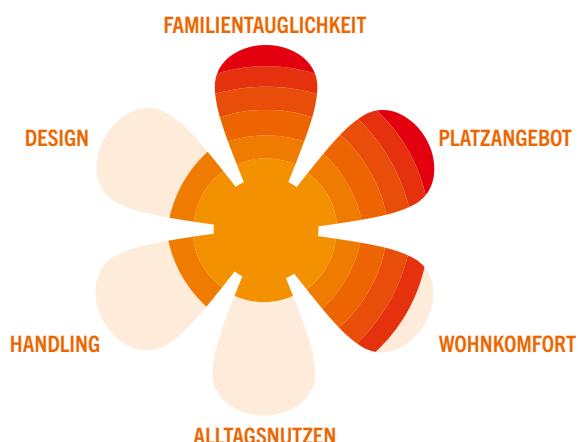
Auffälliges und namensgebendes Merkmal ist der Alkoven, die Schlafnase über dem Fahrerhaus. Das Doppelbett dort ist immer bereit und tagsüber trotzdem nicht im Weg. Ein beliebter Schlafplatz für die Kinder, doch auch die Eltern übernachten hier in der Regel sehr bequem. Eine Eihängeleiter erleichtert den Aufstieg. Tagsüber lässt sich das Bett meist aufstellen, das vereinfacht den Weg ins Fahrerhaus. Ein Lattenrost erhöht häufig den Liegekomfort.

Weitere Schlafplätze hält in der Regel ein Heckbett bereit, wo Camper je nach Grundriss im Doppelbett, Stock- oder Einzelbetten übernachten. Durch ein weiteres Bett, das aus der umgebauten Sitzgruppe entsteht, resultieren bis zu sechs, im Extremfall bis zu sieben Schlafplätze.

Alkoven gibt es schon als relativ kompakte Fahrzeuge ab sechs Meter Länge. Dann sind sie trotz des hoch aufragenden Aufbaus noch ausreichend wendig. Viele Familien-Alkoven mit Stockbetten messen aber bereits

sieben bis acht Meter. Einige Modelle aus dem Luxussegment bringen es sogar auf noch mehr.

An das großzügige Raumgefühl eines Alkoven kommt kein Teilintegrierter heran. Trotzdem haben sie aufgrund ihrer eleganteren Erscheinung den Alkoven inzwischen den Rang abgelaufen. Ein Nachteil des Alkoven ist zudem sein bauartbedingt höherer Luftwiderstand und damit ein größerer Spritverbrauch und mehr Anfälligkeit bei Seitenwind.



Schlafen: 2-6 | **Sitze:** 2-7 | **Preis:** ab 42.000 €

Mobiler Familienfreund: Der Alkoven bietet viel Raum und bequeme
Schlafplätze für die ganze Familie.



Foto: Hardy Mutschler

DER INTEGRIERTE

Integrierte rangieren am oberen Ende der Reisemobil-Skala. Nicht nur aufgrund ihrer oft üppigen Ausmaße und luxuriösen Ausstattung sind sie meist deutlich teurer als Teilintegrierte. Auch die aufwendigere Konstruktion trägt wesentlich dazu bei.

Denn bei einem Integrierten bedient sich der Hersteller des Basisfahrzeugs lediglich in Form eines Windlaufs. Er verwendet nur das Chassis mit Fahrerhausplattform, Armaturenbrett und Bedienelementen, jedoch nicht die Fahrerhauskabine.

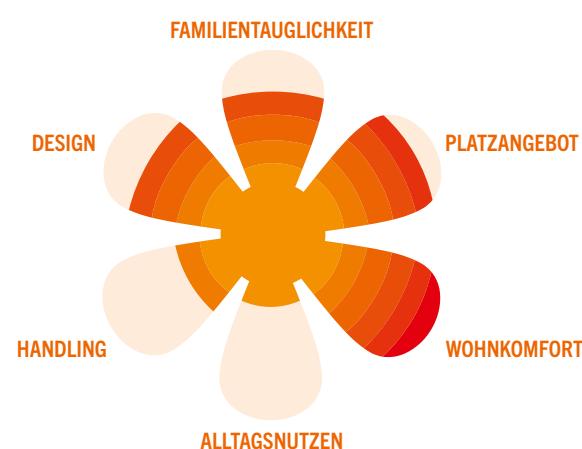
Den vorderen Fahrzeugteil gestaltet der jeweilige Hersteller selbst. Er passt zum Beispiel das Armaturenbrett des Basisfahrzeugs an die Kabinenbreite an. Durch diese Bauart wirkt der Integrierte besonders harmonisch. Zudem erhält das Fahrzeug ein für den Reisemobilhersteller charakteristisches Aussehen.

Über den drehbaren Vordersitzen hängt meist serienmäßig ein manuell oder elektrisch angetriebenes Hubbett. Weil das Bett im Vergleich zum Teilintegrierten weiter vorn im Bug hängt, bleibt die Sitzgruppe meist auch bei heruntergelassenem Hubbett nutzbar.

Für das Schlafzimmer im Heck, unter dem sich meistens eine Garage befindet, sind Einzelbetten, Querbett oder Queensbett die häufigsten Varianten.

Wer das erste mal mit einem Integrierten unterwegs ist, muss sich zunächst an das Fahrerlebnis gewöhnen. Wegen des bis ganz vorn breiten Aufbaus und der weit vom Fahrer entfernt stehenden Windschutzscheibe unterscheidet es sich deutlich von einem Teilintegrierten. Doch das Platzangebot im Innenraum spricht für sich.

Einige Hersteller bieten preisgünstige Integrierte ab etwa 55.000 Euro, Luxus-Mobile kosten sechsstellig.



Schlafen: 2-4 | **Sitze:** 2-4 | **Preis:** ab 55.000 €

Die Königsklasse unter den Reisemobilen: viel Platz zum Wohnen und eine luxuriöse Ausstattung zu gehobenen Preisen.



Ihre Reise verdient einen Stern mehr.

Die Reisemobile auf Mercedes-Benz Sprinter-Basis. Das sichere Reisegefühl. **#SprinterCamperLife**
Erfahren Sie mehr unter mercedes-benz.de/reisemobile

Mercedes-Benz





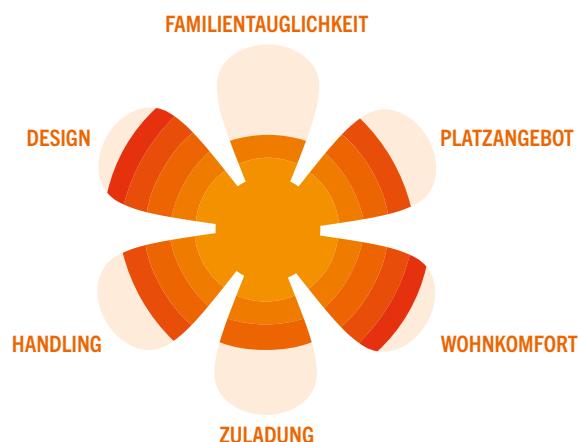
Foto: Hobby

ZWEI-PERSONEN-CARAVAN

Die meisten Caravan-Modelle gibt es für alleinreisende Paare. Dabei reicht das Angebot über alle Klassen und Größen hinweg. Der typische Zwei-Personen-Caravan hat fest eingebaute, komfortable Betten, eine Sitzgruppe, Bad und Küche. Im Gegensatz zum Kompakt-Caravan gibt es hier also eine klare Trennung in Wohn- und Schlafbereich. Der klassische Grundriss hat eine Sitzgruppe im Heck und ein längs angeordnetes Doppelbett im Bug, daneben einen schmalen Toilettenraum und ein ausgelagertes Waschbecken. Diese Variante bietet fast jeder Hersteller an – auch in gedrehter Ausführung, also Bett hinten und Wohnbereich vorne.

Wer einen Zwei-Personen-Caravan kaufen will, sollte auf die Anordnung von Tür, Toilettenraum und Kleiderschrank achten – das gilt übrigens auch für andere Wohnwagen-Grundrisse. Liegt die Eingangstür direkt gegenüber der Nasszelle, ist die Privatsphäre bei geöffneten Türen nicht gewährleistet. Oft ist im Schrank die Bordelektrik installiert – mit den entsprechenden Anschlüssen an der Außenwand. Kleiderschrank rechts heißt also Stromanschluss im Vorzelt mit der Möglichkeit, dort weitere Verbraucher anzuschließen. Befinden sich der Schrank und der Außenanschluss dagegen links, gibt es häufig keine Vorzeltsteckdose.

Meist ist ein Zwei-Personen-Caravan so dimensioniert, dass ausreichend Frei- und Stauraum vorhanden sind. Käufer eines Zwei-Personen-Caravans müssen wissen, welche Bettenform und -anordnung (Einzelbetten, Queensbett oder Französisches Bett) sie bevorzugen. Platz und Komfort im Bad spielen ebenfalls eine wichtige Rolle, auch wie und wo dieses angeordnet ist. Soll die Sitzgruppe als zusätzliche Schlafmöglichkeit genutzt werden können, muss sie umbaubar sein.



Schlafen: 2-3 | Preis: ab 15.000 €
Klassischer Reisecaravan mit zwei festen Schlafplätzen und einem gewissen Komfort, häufig reicht der B-Führerschein aus.



Foto: Klaus Tabbert

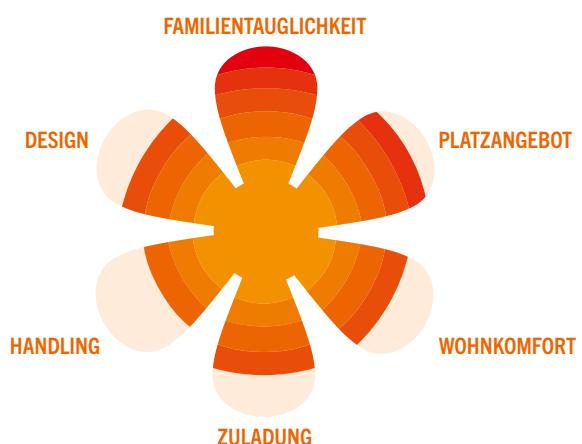
DER FAMILIEN-CARAVAN

Der klassische Familien-Grundriss sieht folgendermaßen aus: Doppelbett für die Eltern, Etagenbett für die Kinder und eine große Sitzgruppe für mindestens vier Personen. Fast alle Hersteller kennzeichnen diese speziellen Kindergrundrisse mit einem „K“ in der Modellbezeichnung und haben unterschiedliche Varianten im Programm. Die Etagenbetten befinden sich meist quer im Heck, seltener im Bug oder längs auf der Seite. Eine Grundriss-Variante kombiniert Kinderbetten mit einer Rund- oder Längssitzgruppe, die für die Nacht zum Elternbett umgebaut wird.

Anders als oft vermutet, bieten Etagenbetten eine große Variabilität. Häufig kann nämlich das untere Bett hochgeklappt werden, um zusätzlichen Stauraum – oft sogar für den Fahrradtransport – zu schaffen. Oder es entsteht ein zusätzlicher großer Spielbereich für den Nachwuchs.

Raumtrenner zum Kinderzimmer sollen etwas Privatsphäre schaffen – sowohl für die Kinder als auch deren Eltern. Allerdings sollte man von ihnen nicht zu viel erwarten. Sie sind eher ein psychologisches Element als ein wirklich gut funktionierender Sicht- und Schallschutz. Wichtiger bei der Auswahl eines Familien-Caravans sind Aufstiegshilfen, Absturzsicherungen

sowie eine kindgerechte Beleuchtung. Heiß werden die Halogenspots haben in einem Familien-Grundriss ebenso wenig zu suchen wie scharfkantige Möbel. Ein weiterer Aspekt: Familien benötigen viel Platz und Zuladung. Das hat Auswirkungen auf die Fahrstabilität. Bei kaum einer anderen Caravan-Gattung ist es wichtiger, auf die optimale Verteilung der Ladung zu achten und entsprechende Assistenzsysteme für die Fahrsicherheit an Bord zu haben.



Schlafen: 4-7 | Preis: ab 15.000 €
Viel Platz zum Spielen und Etagenbetten für die Kinder, zudem ausreichend Zuladung. Oft BE- oder B96-Führerschein nötig.



Foto: Opus Camper

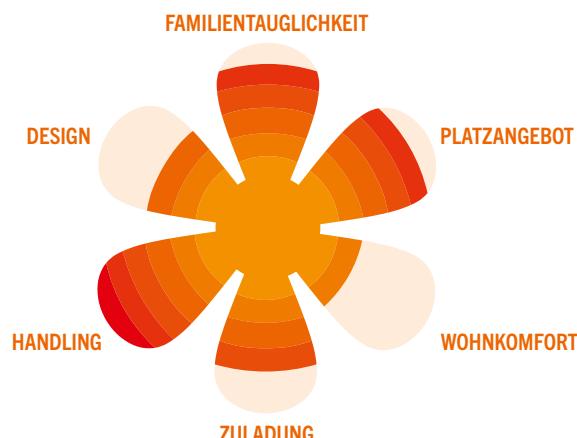
DER ZELT-CARAVAN

Zelt-Caravans, auch Falt- oder Klapp-Caravans genannt, sind handlich, leicht und mehr oder weniger preiswert. Sie bieten mehr Komfort als ein klassisches Hauszelt, aber weniger als ein Wohnwagen mit festen Wänden und festem Dach. Das Zelt ist auf einem Anhänger verstaut und wird auf dem Campingplatz aufgefaltet beziehungsweise aufgeklappt.

Der Aufbau eines Zelt-Caravans ist meist einfach, weil das Gestänge fest mit dem Anhänger und der Zelthaut verbunden ist. Jeder Hersteller hat hier sein eigenes Konzept, versteckt alles unter einer Klappe oder Plane und entfaltet das Zelt auf unterschiedliche Weise. Das Hauptzelt steht meist in wenigen Minuten und muss anschließend nur noch abgespannt werden. Anbauten wie Boden oder Sonnendach werden mit Reiß- und Klettverschlüssen bzw. einem separaten Gestänge befestigt.

Bei kleinen Modellen wird der Hänger zum Bett, größere bieten häufig eine Rundsitzgruppe und seitlich angeordnete Betten. Die Anzahl an Schlafplätzen reicht von zwei bis zehn Betten. Die Schlafbereiche befinden sich meist seitlich am Wagen in zwei Etagen. Oben liegen Matratzen auf festen Platten, darunter werden Schlafzelte eingehängt.

Die Küche lässt sich in Form der Heckklappe am Trailer oder auf der Deichsel unterbringen. Zumeist wird sie auf ausklappbaren Füßen im Vorzelt aufgestellt. Die Zelthäute bestehen in der Regel aus Baumwolle, es kommen aber auch moderne, leichte Materialien zum Einsatz. Eines ist allen Zelt-Caravans gemein: Die Wände bestehen aus Stoff, sind also hellhörig und lichtdurchlässig. Wer gerne dunkel schläft oder geräuschempfindlich ist, kann es da schwer haben.



Schlafen: 2-10 | Preis: ab 5.000 €

Günstige Alternative zum herkömmlichen Wohnwagen, auch für Zugfahrzeuge mit geringer Anhängelast geeignet.



04. – 13.09.2020
HALLE 01
STAND 1A01-06



NEU

TOP-INNOVATION

AUFSTELLDACH

- + kompakte LFI-Konstruktion
- + aerodynamische Linienführung
- + Dachfenster & Warmluftausströmer
- + riesige Liegefläche (200 x135 cm)
- + USB-Steckdose, Flaschenhalter, ...
- + Ambiente- und Lesebeleuchtung

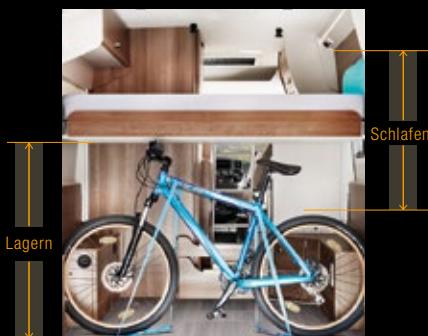
NICHT NUR 40% MEHR STAURAUM

Gut, besser, VANTourer! Der VANTourer 2021 überzeugt mit größerem Stauraum im Vergleich zu den meisten Wettbewerbern. Seine kompakten Maße machen ihn außerdem zu Ihrem idealen Begleiter im Alltag. Das variable Hubbett (Option) sorgt für Flexibilität in jeder Lebenslage. Und dank des brandneuen und exklusiven Variobads stehen Sie nicht nur im Bad auf der Sonnenseite!

VARIO **BAD**

Flexible Kombination aus Seiten- und Raumbad mit viel Platz und größerem Waschbecken

NEU



Extra viel Stauraum dank Unterflur-Frischwassertank und Truma Zentralheizung – Platz für z. B. bis zu 2 Bikes im Heck



VIEL **STAURAUM**
EXTREM **KOMPAKT**
VARIABLES **HUBBETT**

DAS IST EIN WOHNMOBIL

BETTEN Längs-Einzelbetten, Doppelbetten oder Queensbett, seltener auch Stockbetten – für den erholsamen Schlaf im Reisemobil stehen zahlreiche Bett-Varianten zur Verfügung. Teilintegrierte sind in der Regel für zwei Personen ausgelegt, oft ist aber noch ein Hubbett über der Dinette optional erhältlich. Das schafft weitere Schlafmöglichkeiten für die Familie. **» Seite 88**

HECKSTAURAUM Die Heckgarage bietet Platz für den Transport von Zubehör wie CEE-Stecker, Tisch, Stühle und Grill. Die Größe und Höhe variiert je nach Modell. In einigen Gagen lassen sich auch Fahrräder transportieren. Achtung: Die Zuladung im Blick behalten, um eine Überladung zu vermeiden. **» Seite 46**

GAS Kochen, Warmwasser, Kühl- schrank – Gas ist die Energiequelle im Reisemobil schlechthin. In der Regel befinden sich zwei Elf-Kilogramm-Flaschen an Bord, die unabhängiges Reisen für einen langen Zeitraum ermöglichen. Transportiert werden sie in einem von außen zugänglichen Gasflaschenkasten. **» Seite 68**



KÜCHE Eine der wichtigsten Einrichtungen an Bord. In den Reisemobilen finden sich sogenannte L-Küchen, Längsküchen oder Heckküchen. Ausgestattet mit Kühl- und Gasherd mit zwei oder drei Flammen ist hier auch Platz für Geschirr und Vorräte. Wichtig ist ausreichend Arbeits- und Ablagefläche. **» Seite 78**

HEIZUNG Vielseitige und leistungsfähige Heizungstypen sorgen an Bord für angenehme Temperaturen, auch im Winter. In der Regel kommen reine Luftheizungen zum Einsatz, aber auch eine Kombination aus Warmwasser- und Warmluftheizung ist verbreitet. Je nach Typ erwärmen die Brenner den Innenraum oder Brauchwasser zum Duschen. Als Brennstoff dienen Diesel oder Gas. **» Seite 94**

✖ BAD Ein großer Vorteil des Reisemobils ist der Komfort eines eigenen Bades an Bord. So muss auch unterwegs nicht auf die Körperhygiene verzichtet werden. Waschbecken, Dusche und Toilette sind quasi Standard. Je nach Fahrzeugmodell ist von kompakter Sanitärzelle bis zum großen Raumbad mit separater Duschkabine vieles möglich. **» Seite 86**



✖ FENSTER, TÜREN, KLAPPEN, DACHHAUBEN Sie lassen Licht und Luft ins Wohnmobil oder gewähren Zugang zum Staugut. Preisgünstige Fahrzeuge sind meist mit aufgesetzten, vorgehängten Fenstern ausgestattet. Eleganter sind Rahmenfenster, die zudem mehr Schutz vor Einbruch bieten und weniger Windgeräusche verursachen. Große Dachluken lassen sich die Hersteller oft extra bezahlen, doch das Geld ist gut angelegt.

✖ SITZGRUPPE In der Dinette findet das mobile Leben statt. Komfort und ein heller Wohnraum steigern die Aufenthaltsqualität beim Essen und entspannen. Am gängigsten ist die Halbdinette mit L-Sitzbank und drehbaren Stühlen. Darüberhinaus gibt es die Varianten Mittelsitzgruppe, Halbdinette und Längssitzgruppe. **» Seite 84**

DAS IST EIN CAMPERVAN



BETTEN Im Kastenwagen ist das Doppelbett quer im Heck der Standard. Längere Fahrzeuge bekommen auch Einzelbetten in Längsrichtung unter. In kleineren Campingbussen fehlen feste Betten, weil der Raum mehrfach genutzt wird. Zum Schlafen wird dann die Sitzbank umgeklappt oder das Bett im Aufstell- oder Hochdach für die Nacht bereit gemacht. **» Seite 88**

GAS Flüssiggas ist ein wichtiger Energieträger an Bord, der für Kochen, Heizen und Kühlen Verwendung findet. Dann sind meist ein oder zwei große Elf-Kilogramm-Flaschen dabei. Wird Gas nur zum Kochen gebraucht, weil die Heizung mit Diesel und der Kühlschrank mit Strom laufen, reicht ein kleinerer Vorrat. **» Seite 68**

STAURAUM Das häufig begrenzte Stauraumangebot in Kastenwagen und Campingbus erfordert beim Packen eine kluge Logistik. Ist der Heckstauraum unter dem Bett im Kastenwagen noch vergleichsweise großzügig, wird es im Campingbus schon mit größeren Stühlen eng. Für Fahrräder ist ein Heckträger nötig. **» Seite 46**

KÜCHE Ein Küchenblock mit Kocher, Spüle und Kühlschrank im Bereich der Schiebetür zeichnet die meisten Kastenwagen aus. Kleinere Campingbusse setzen hingegen häufig auf eine Möbel- und Küchenzeile auf der linken Fahrzeugseite. Ihre Ausstattung fällt aus Platzgründen deutlich spartanischer aus. **» Seite 78**

HEIZUNG, TANKS Eine Heizung macht Reisen mit Kastenwagen und Campingbus auch bei kühleren Temperaturen möglich. Luftheizungen verteilen über ein Gebläse und verschiedene Auslässe die warme Luft im Fahrzeug. Betrieben werden die Heizungen entweder mit Gas oder mit Diesel aus dem Fahrzeugtank. Ein Vorrat an Frischwasser reist im Campingbus häufig in Form von Kanistern mit. **» Seite 94**



✖ BAD Kleine Campingbusse verzichten aus Platzgründen meist auf ein Bad. Bestenfalls lässt sich dann eine Chemietoilette unter der Sitzbank hervorziehen oder es gibt dafür einen per Vorhang separierten Raum im Heck. Kastenwagen sind üblicherweise mit einem kompakten Längsbad ausgestattet, das schon ordentlichen Komfort bietet. **» Seite 86**

✖ FENSTER, TÜREN, KLAPPEN, DACHHAUBEN Wie beim Wohnmobil kommen im Kastenwagen einfache, vorgehängte Fenster oder hochwertige Rahmenfenster zum Einsatz. Kleine Campingbusse nutzen häufig auch die Originalverglasung des Basisfahrzeugs. Nachteil bei einem Aufstelldach: Dachhauben lässt sich dort nur schwer integrieren. Höchstens ein Schiebedach ähnlich wie im Pkw baut mancher Hersteller ein.

✖ SITZGRUPPE Bei Kastenwagen befindet sich im vorderen Wagenteil in der Regel ein Halbdinette mit drehbaren Vordersitzen. Manchmal gibt es auch Heck sitzgruppen, die nachts zum Bett umgebaut werden. Standard in Campingbussen: eine verschieb- und umklappbare Sitzbank und drehbare Vordersitze. **» Seite 84**

DAS IST EIN CARAVAN

✖ FENSTER, TÜREN, KLAPPEN, DACHHAUBEN Die Fenster im Caravan sind meist ausstell- oder schiebbar, Rollen oder Plissees sorgen für Verdunkelung und Insektenenschutz. Die Tür ist einteilig oder mittig quer geteilt, beim Coupé-Einstieg deckt sie auch die integrierte Trittstufe ab. Klappen in der Seitenwand geben den Zugang zum Stauraum unter Betten oder Sitztruhen frei, Dachhauben lassen Licht und frische Luft ins Innere.

✖ BORDELEKTRONIK: Ohne das Stromnetz geht nichts im Caravan – nicht nur wegen der Beleuchtung nach StVZO, an Bord befindet sich auch ein ausgeklügeltes System an Stromverbrauchern, Steckdosen und Beleuchtung.

» Seite 64

✖ GAS Die Gasanlage dient der Versorgung von Verbrauchern wie Kocher, Heizung oder Kühlschrank. Die dazu notwendigen Gasflaschen – meist zwei Elf-Kilogramm-Flaschen – befinden sich im Gasflaschenkasten. Manche Caravans haben auch eine Gasaußensteckdose, an der ein Grill betrieben werden kann.

» Seite 68



✖ STAURAUM Unter Betten und Sitzbänken sowie in Ober-, Unter- und Kleiderschränken gibt es Stauraum für die Campingausrüstung sowie das Gepäck. Bei Familiengrundrissen mit einem Etagenbett quer im Heck lässt sich häufig das untere Bett hochklappen, wodurch eine Garage für Fahrräder oder größeres Sportgerät entsteht.

» Seite 46



✖ **KÜCHE** Der Küchenblock bündelt alle Aktivitäten rund ums Essen und ist zu einem Komfortelement im Caravan geworden. Hier sind ein Gaskocher (meist dreiflammig), ein Spülbecken mit Wasserhahn, ein Kühlschrank mit Gefrierfach (steht manchmal auch der Küche gegenüber) sowie diverse Ober- und Unterschränke vorhanden. ➤ Seite 78

✖ **BAD** Make-up, Zahneputzen oder kleines Geschäft – das Bad im Caravan ist unerlässlicher denn je. Obwohl jeder Campingplatz mindestens ein Waschhaus hat, sind die Bäder in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Dabei reicht die Bandbreite von der Mini-Nasszelle mit Klappwaschbecken bis zum großen Raumbad mit Dusche. ➤ Seite 86

✖ **SITZGRUPPE** Im Wohnwagen gibt es je nach Grundriss eine Rundsitzgruppe (U-Form), eine Seitensitzgruppe (Dinette) oder eine Längssitzgruppe. Der Tisch ist entweder freistehend oder in einer Wandschiene eingehängt. Oft lässt sich die Sitzgruppe auch umbauen, wodurch zusätzliche Schlafplätze im Caravan entstehen. ➤ Seite 84

✖ **BETTEN** Je nach Grundriss gibt es in einem Caravan Einzelbetten, Doppelbetten quer, Doppelbetten längs (Französisches Bett), Queensbetten mit beidseitigem Einstieg sowie Etagenbetten für Kinder. Seit rund zehn Jahren halten auch Hubbetten in den Wohnwagen Einzug, die ursprünglich aus dem Reisemobilbau stammen. ➤ Seite 88

✖ **HEIZUNG, TANKS** Meist ist im Caravan eine Umluftheizung verbaut, die mit Gas betrieben wird. Dabei wird die Wärme über ein Röhrensystem an mehrere Auslassöffnungen abgegeben. Seltener sind Gas-Warmwasserheizungen zu finden. Fast jeder Caravan hat einen Frischwassertank. Für das Abwasser gibt es mobile oder fest eingebaute Tanks. ➤ Seite 94

ZIELSUCHE – wer mit wem und wohin?



Es ist das Gefühl von Freiheit, den Alltag für einige Zeit an den Nagel zu hängen und sich treiben zu lassen, wohin es einem beliebt. An den Strand, in die Berge oder Stadt? Egal, wir folgen dem Abenteuertrieb, trotzen dem Wetter und wollen möglichst viel erleben, den Kindern aber auch ihren Freiraum lassen. Aber manchmal geht es einfach nur darum, den Urlaub möglichst ungezwungen und naturnah zu verbringen, und dennoch auf möglichst wenig zu verzichten, quasi unterwegs und doch zuhause zu sein – oder mit anderen Worten:

Wir gehen Campen. Wir, das sind drei Urlaubspaares, die den gleichen Urlaub mit Wohnmobil, Campingbus und Wohnwagen erleben werden. Warum wir das machen? Auf den ersten Blick haben die drei Urlaubsformen vieles gemein. Wir öffnen die Augen, machen auf die Eigenheiten aufmerksam und zeigen, worauf es ankommt. Es geht in den Süden, der Sonne entgegen. Unser Ziel: ein See im schönen Nachbarland Österreich.



CAMPERTYPEN

Die Freude am Camping verbindet Jung und Alt. Was variiert, sind Anforderungen und Vorlieben von Familien und Paaren. Drei Camper, drei Antworten:



Die Familie

...muss viele Bedürfnisse unter einen Hut bringen. Erholungssuchende Eltern versus abenteuerorientierte Kids. Und sie möchte möglichst wenig Zeit auf der Straße verbringen. „Sind wir schon da?“ Wer kennt sie nicht, den Ausdruck der Ungeduld des mitfahrenden Nachwuchses auf langen Urlaubsfahrten. Auf dem Campingplatz ankommen und abschalten lautet daher die Devise. Hier gibt es Unterhaltung, Aktivitäten und die notwendige Infrastruktur. Freiheit und trotzdem alles dabei für einen längeren Aufenthalt auf einem Campingplatz – um allen Ansprüchen gerecht zu werden, entscheidet sich die vierköpfige Familie für den Kauf eines Wohnwagens. Sie sind preislich erschwinglich und bieten große Flexibilität.





Das komfort-orientierte Paar

...möchte auch unterwegs im rollenden Zuhause auf einen gewissen Standard nicht verzichten. Von E-Bikes und Angelgeräten, über Grill und Liegestühle bis zur umfangreichen Garderobe – alles soll mit, um den Urlaub so komfortabel wie möglich zu gestalten. Der Anspruch ist, uneingeschränkt den Urlaub zu genießen. Heute hier, morgen dort. Für die gewünschte Autarkie sind Bad, Toilette und Küche Pflicht. Das Paar ist aber auch dem Komfort eines Campingplatzes nicht abgeneigt. Diese Unabhängigkeit in der Urlaubsplanung lässt das Paar entspannt dem Trip entgegenblicken. Das Paar wählt den Kauf eines gebrauchten Reisemobils.



Das pragmatische Paar

...braucht unterwegs nicht viel. Den Minimalisten unter den Campern genügen ein Schlafplatz und die Möglichkeit, mal ein schnelles Onepot-Gericht in der kleinen Bordküche zuzubereiten. Für alles andere findet sich ein Weg. Das Paar verbringt wenig Zeit im Fahrzeug, sondern vermehrt bei sportlichen Aktivitäten im Freien oder beim Sightseeing. Der begrenzte Platz wird daher nicht als Manko, sondern als pure Flexibilität – auch im Alltag – wahrgenommen. Das Gepäck ist schnell verstaut. Nächster Halt: irgendwo. Dem Ziel sind kaum Grenzen gesetzt. Gaskocher, Klappstuhl – die Liste des benötigten Zubehörs hält sich in Grenzen. Unser Paar will diese Freiheit erleben und mietet sich einen Campingbus.



Fotos: Dethlefs, MC Rent

NOCH UNSICHER? ERST MIETEN!

Mieten als Vorstufe zum Kauf
– was gibt es zu beachten?

Warum booms der Mietmarkt? Weil viele mit dem Gedanken sympathisieren, sich vor dem Kauf sicher sein zu wollen. Zur Miete steht vom kompakten Campervan bis hin zum Reisemobil oder Wohnwagen fast jede Art von Fahrzeug. Je nach Modell und Saison fallen pro Miettag zwischen 70 und 180 Euro an. Wer also einen Campingfahrzeug mieten möchte, sollte sich vorher einige Fragen beantworten:

Wann sollte man mieten?

Mieter sollten sich so bald wie möglich um ein Fahrzeug bemühen. Das kann bis zu einem Jahr vor dem geplanten Urlaub sein. Pluspunkt: Viele Vermieter räumen dann Frühbucherrabatte ein.

Wo informiert sich ein Mieter?

Grundsätzlich empfehlen sich zwei Wege, um sich über die Konditionen von Vermietern schlau zu machen: vor Ort und im Internet. Letzteres ist der sinnvolle erste Schritt, um sich einen Überblick über den Markt zu ver-

schaffen. Wer den möglichen Vermieter besucht, kann bei ihm die Fahrzeuge anschauen.

Wer darf ein Mobil mieten?

Wer einen Camper mieten möchte, muss mindestens 21, manchmal 23 und in einigen Ländern sogar 25 Jahre alt sein und seit mindestens einem Jahr, manchmal aber auch bis zu drei Jahren den Führerschein haben. Und: Natürlich braucht man den geeigneten Führerschein für das Wunschfahrzeug.

Wie viele Personen reisen mit?

Die Anzahl der Mitreisenden entscheidet über Fahrzeuggröße, den Grundriss und über die Art des Fahrzeugs. Ein Einzelreisender oder ein Paar können mit einem Bulli bestens bedient sein. In einem großen Reisemobil können sich zur Not auch vier Erwachsene längere Zeit ertragen.

Sind Kinder dabei?

Ist dies der Fall, kommt nur ein Mobil oder Wohnwagen mit Familiengrundriss in Frage.

Dazu gehören am besten Stockbetten und auf jeden Fall viel Platz.

Und Haustiere?

Tiere sind nicht überall erlaubt, doch es gibt entsprechende Angebote.

Welche Vermietstation?

Lange Wege spart, wer die Vermietstation möglichst nah am Wohnort wählt. Überregionale Ketten unterhalten in allen größeren Ballungszentren Stationen. Doch es gibt auch Fälle, in denen die weite Anreise mit dem Pkw, Zug oder sogar dem Flugzeug lohnt. Angenommen, ein Mieter aus München möchte in Skandinavien Urlaub machen. Dann kann er dorthin alternativ anreisen, sein Reisemobil in Empfang nehmen und losfahren.

Welche Reisezeit für wen?

Diese Frage ist etwa gleichbedeutend mit der Frage nach den Schulferien. Logischerweise legen Vermieter die Hauptsaison in die Zeit der größten Nachfrage. Wer keine schulpflich-

tigen Kinder hat, sollte deshalb unbedingt auf eine andere Reisezeit ausweichen.

Welches Reiseziel soll es sein?

Wer unterwegs teilweise oder ganz auf Campingplätze verzichten möchte, muss bei der Wahl seines Fahrzeugs auf ein gewisses Maß an Autarkie achten: Wasser, Abwasser, Strom, Bordbatterien, im Idealfall sogar Solar. Oft sind die Vermietfahrzeuge nur mit dem Nötigsten ausgestattet, also bei besonderen Wünschen daruf achten, dass das Fahrzeug alle Anforderungen erfüllt.



Welches Zubehör muss mit?

Besonders Neulinge verfügen wahrscheinlich nicht über das notwendige Zubehör. Dazu gehört eine Küchenausstattung ebenso wie Bettzeug oder Campingtisch und -stühle. Vermieter helfen weiter und stattet das Fahrzeug dem Bedarf des Kunden entsprechend aus – gegen Bezahlung. Die fällt nicht unbedingt günstig aus. Hier lohnt sich der Blick in die Preisliste. Wer also beim Anbieter um die Ecke mietet, ist gut beraten, möglichst viel an Ausstattung aus eigenem Bestand zu verwenden. Ob jemand ein Campingset kauft, hängt von künftigen Plänen ab. Dann lohnt die Anschaffung. Achtung: Natürlich gilt auch für unerfahrene Mieter, das zulässige Gesamtgewicht.

Welches Sportgerät ist dabei?

Camper wandern, radeln, fahren Ski oder paddeln im eigenen Schlauchboot. Das passende Sportgerät muss also mit dem Mobil transportiert werden. Bei Wanderschuhen geht das noch am ehesten. Aber was ist mit dem

Fahrrad? Je nach Grundriss bietet das Fahrzeug die Möglichkeit, das eigene Sportgerät im Fahrzeug zu verstauen, andernfalls lassen sich viele Fahrzeuge gegen einen Aufpreis mit einem Träger für die Hecktüren, -klappe oder Anhängerkupplung aufrüsten.

Welche Versicherung?

Obligatorisch für Mietmobile ist eine Kombination aus Haftpflicht und Vollkasko mit integrierter Teilkasko. Die meisten Vermieter bieten Pakete mit Selbstbeteiligung. Größenordnung: 1.200 Euro bei der Voll- und 500 Euro bei der Teilkasko. Wer weniger Selbstbehalt will, bezahlt dafür eine höhere Versicherungsprämie. Bei einigen Vermietern umfasst das Angebot eine Mobilitätsgarantie.

Vertrag genau lesen

Bevor der Mieter den Vertrag unterschreibt, sollte er unbedingt das Kleingedruckte lesen. In den Mietbedingungen finden sich versteckte Zahlungen, die nur möglicherweise anfallen – etwa Stornogebühren. Auch die Kosten für Reinigung und Serviceleistungen sollten unbedingt besprochen und gesondert im Vertrag aufgeführt sein – ebenso wie die Höhe der Kaution.

Augen auf bei der Übernahme

Ist der Mietvertrag unterschrieben, geht es an die Übergabe des Fahrzeugs. Wer ein Wohnmobil oder Wohnwagen in Empfang nimmt, sollte mit dem Vermieter rund um das Fahrzeug gehen und alles auf Schäden untersuchen. Alle Schäden, und seien sie auch noch so klein, sollten sorgfältig dokumentiert und vom Vermieter quittiert werden. Auch im Inneren sollten Mängel vermerkt und schriftlich festgehalten werden. So entsteht bei der Rückgabe keine Unklarheit.

Sorgfalt bei der Rückgabe

Nach dem Urlaub muss das Fahrzeug möglichst unbeschadet, gereinigt und mit entsorgten Tanks zurückgegeben werden. Sollte doch eine Beule oder Schramme hinzugekommen sein, kommt je nach Schadenhöhe die im Mietvertrag festgelegte Versicherung ins Spiel. Will der Mieter die Kosten für die Endreinigung sparen, muss er selbst Hand anlegen. Danach sollte er sich vom Vermieter schriftlich bestätigen lassen, dass sich das Fahrzeug in gewünschtem Zustand befindet.

Kein Vertun gibt es beim Entsorgen: alle Tanks leeren, besonders die Fäkalienkassette. Zu Recht lassen sich Vermieter das Entleeren kräftig bezahlen. Geld, das der Mieter sparen kann – und dem Vermieter eine unangenehme Arbeit abnimmt.

VERMIETER UND MAKLER

ADAC	Deutschland	www.adac.de
Campanda	Deutschland, weltweit	www.campanda.de
Canusa Touristik	Kanada, USA, Hawaii, Bahamas	www.canusa.de
DRM	Deutschland, Österreich, Italien	www.drm.de
Erento	Deutschland, Teile Europas, Teile Afrikas, Australien, Neuseeland	www.erento.com
Iceland Camper Tours	Island	www.islandcampertours.ch
Inter Caravaning	Deutschland, Dänemark, Österreich, Schweiz, Spanien, Italien	www.intercaravaning.de
Kria-Tours	Island	www.kria-tours.de
Kuku Campers	Island	www.kukucampers.is
McRent	Europa und Neuseeland	www.mcrent.de
Bulli 365	Deutschland	www.bulli365.de
Reisemobil-Portal	Deutschland, Spanien, Sardinien	www.reisemobil-portal.de
Rent a Camper	Ganz Europa, Nord- und Südamerika, Australien	www.rentacamper.de
Rent and Travel	Deutschland, Schweden und Italien	www.rentandtravel.de
rent easy	Deutschland	www.rent-easy.de
Rentino Rio	Deutschland, Europa, USA	www.rentinorio.de
Roadsurfer	Deutschland, Frankreich, Spanien, Portugal	www.roadsurfer.com
TUI Camper	Deutschland, Teile Europas, USA, Teile Afrikas, Australien, Neuseeland	www.tuicamper.com



PaulCamper




GETEILTE FREUDE

Wie kann ich mit meinem eigenen Camper Geld verdienen? Und, welche cleveren Finanzierungsmodelle gibt es, mit denen ich meinen Camper günstig kaufen kann?

Das Sharing von Campingfahrzeugen, vor allem Campingbussen und Kastenwagen, liegt voll im Trend, die Zahlen steigen weiter an. Die Gründe dafür sind noch immer die gleichen: Der Kauf eines Campers ist ein einschneidendes Ereignis. Und: Kaum jemand hat das ganze Jahr über Urlaub, um den Camper dauerhaft selber zu nutzen. Was liegt bei der derzeitigen Nachfrage also näher, als das Fahrzeug in der Zeit, in der man es selbst nicht nutzen kann – andere aber schon – zu vermieten? Vom Mieten und Vermieten profitieren prinzipiell beide Seiten.

Mieten

Das es selbst auf den allseits beliebten Balearen abseits beliebter und damit überfüllter Sandstrände noch einiges zu entdecken gibt, ist unter Campern bekannt. Um da hinzukommen und dort zu übernachten, braucht es aber entweder ein Zelt, einen Mietwagen oder einen Camper.

Das Airbnb-Modell auf vier Rädern gibt es fast überall. Dank Internet und Übersetzungsprogrammen ist Auswahl und Buchung ganz einfach: Ziel und Reisezeit auswählen und in den Treffern das Fahrzeug wählen, das einem

gefällt. Die Auswahl umfasst beinahe die komplette Bandbreite an Aufbauten. Man hat zwar mit einer der großen Vermietplattformen im Internet zu tun, diese erleichtern aber nur die Suche und dienen zur Sicherheit für den Mieter. Die Plattform kümmert sich um Versicherung, Pannenhilfe und Sicherheit, der Kontakt mit dem Fahrzeugbesitzer ist aber immer persönlich. Schon in der Auswahl stellen sich Anbieter vor. Auf den beliebten Urlaubsinseln sind es oft Deutsche, die dort ein Häuschen haben und sich auch im Urlaub die Freiheit eines Camper nicht entgehen lassen wollen – die restlichen Wochen im Jahr wird das Fahrzeug vermietet.

Natürlich gibt es unter den Anbietern auch einige neben- bis hauptgewerbliche Vermieter, die gleich mehrere Fahrzeuge im Angebot haben. Die sind in der Regel ein bisschen teurer, die Fahrzeuge dafür neuer und vermutlich besser gewartet. Äußerst hilfreich sind die Bewertungen vorheriger Mieter, welche unbedingt studiert werden sollten.

Vermieten

Wer seinen Camper vermieten will, kann das natürlich auf eigene Faust versuchen. Obliga-

torisch sind in diesem Fall aber: eine Gewerbeanmeldung sowie eine Selbstfahrer vermieterver sicherung. Die Kosten für letztere belaufen sich zusätzlich zur Haftpflicht auf einen Kaskobeitrag je nach Anbieter von 2 bis 3,5 Prozent des Fahrzeug-Netto-Neupreises. Je nach Fahrzeug kommen also schon einmal zwischen 1.500 und 3.000 Euro an Fixkosten auf einen zu und eine Eintragung im Fahrzeugschein als Selbstfahrer vermieterfahrzeug, denn ein Vermietfahrzeug muss jährlich zum TÜV. Um die Investitionen wieder zu erwirtschaften, sollte man je nach Fahrzeuggöße, Art und dem sich daraus ergebenden Mietpreis auf rund 30 Vermiettage pro Jahr kommen. Ob das klappt liegt vermutlich an der Region, dem eigenen Angebot und der Selbstvermarktung.

Einfacher wird es anfangs vielleicht doch, wenn man sich an eine oder mehrere der großen Mietplattformen hängt. Der erste Vorteil ist schon mal, dass man sich meist in eine günstigere Gruppenversicherung einkaufen kann. Man behält also seine normale Fahrzeugversicherung und bucht nur für die tatsächlich vermieteten Tage eine Vollkasko dazu, die Kosten von rund 16 Euro pro Tag müssen natürlich

im Mietpreis enthalten sein. Das sieht auf den ersten Blick zwar teuer aus, lohnt sich aber ziemlich lange im Vergleich zur Selbstfahrer-vermietversicherung. Buchungsportale wie Paul Camper, Yescapa, Campanda oder Share a Camper werden im weit verzweigten Netz einfacher gefunden. Außerdem bieten sie einige Serviceleistungen an, die es dem Mieter und dem Anbieter einfacher machen. Bei der Frage, wie viel man unterm Strich mit der Vermietung seines Campers verdienen kann, gibt es nur eine richtige Antwort: Das ist abhängig davon, wie oft man sein Fahrzeug selbst nutzen will und wie oft man es zur Vermietung frei gibt. Bei rund 85 Vermiettagen lassen sich bei Paul Camper laut eigenem Kalkulator auf dessen Website etwa 7.500 Euro verdienen. Wenn man sich diese Angaben bei Paul Camper einmal genauer durchkalkuliert (siehe Kapitel Kaufen und Finanzen) könnte man sich durchaus relativ einfach ein schönes Mobil leisten.

Buy & Share

Diese Strategie verfolgt Thomas Kretschmer: Wer ein Fahrzeug bei ihm kauft und es ihm hinterher 60 Tage im Jahr zur Vermietung überlässt, bekommt rund 5.500 Euro, wer 120 Tage in zwei Jahren eingeht, verdient rund 10.000 Euro damit. Der Camper gehört einem aber trotzdem und

kann die restlichen Tage ganz normal genutzt werden. Besonders erfolgreich ist diese Art des „Re-Finanzierens“ beim VW California Beach. Die Rechnung geht auf: 10.500 Euro werden vom Preis eines gebrauchten – meist ein halbes Jahr gelaufenen – Calis mit Bus-Boxx-Modulen zum Camper aufgerüstet abgezogen, wenn man ihn hinterher noch drei Jahre zur Weitervermietung bereitstellt. Mit dieser Option spart man bis zu 40 Prozent vom ursprünglichen Listenpreis. Laut Cali-Camper stehen die Chancen nicht schlecht, sein Fahrzeug nach den drei Jahren sogar mit Gewinn zu verkaufen – dafür, dass man es rund 300 Tage pro Jahr selbst nutzt, eigentlich keine schlechten Aussichten.

Wer der Sache noch nicht traut, kann bei Cali-Camper auch als Vermietpartner anfangen. Vermietpartner managen sozusagen Fahrzeuge aus der Cali-Flotte, sorgen dafür, dass die Autos in Ordnung sind, erklären den Mietern das Fahrzeug, machen die Übergabe und wickeln hinterher die Abnahme und Rückgabe ab. Dafür gibt es: eine Aufwandspauschale, bei vielen Vermietungen einen Bonus, jährlich 600 Freikilometer zu Werbezwecken und einen Sonderpreis, wenn man selbst mit dem zu verwalteten Fahrzeug in Urlaub will. Wenn man nach einer Saison weiß, wie der Hase läuft, kann man anschließend das Geschäft eigenständig abwickeln.

PAUL CAMPER

Gegründet 2013, inzwischen über 3.500 Fahrzeuge im Pool. Schöne, informative Website. Einfache Suche und Buchung.

www.paulcamper.de

CAMPANDA

Der Marktführer. Als gewerblicher Vermieter gestartet, seit 2016 auch eine Plattform für privat. 26.000 Fahrzeuge in 42 Ländern.

www.campanda.de

YESCAPA

2011 als Start-up in Frankreich gestartet, seit 2016 auch auf dem deutschen Markt aktiv. Aktuell rund 6.500 Fahrzeuge im Bestand.

www.yescapa.de

SHAREACAMPER

2015 in Neuseeland gestartet, deckt das Unternehmen jetzt auch Australien und Deutschland ab. Rund 1.400 Fahrzeuge.

www.shareacamper.de

GOBOONY

2015 von zwei Niederländern gegründet. Relativ wenig Fahrzeuge in Deutschland, aber im Rest von Europa ganz gut aufgestellt.

www.goboony.de

CALI-CAMPER

Die Sharing-Unterkategorie von reisemobil-portal.de. Interessante Angebote auf VW California und MB Marco Polo. Über 80 Standorte, an denen das Fahrzeug abgeholt werden kann. www.cali-camper.de

DER NEUE KNAUS VAN TI VANSATION – SETZT MAßSTÄBE

Dank innovativer FoldXpand Heckkonstruktion bietet der neue VAN TI den größten Wohnraum seiner Klasse bei gewohnt kompakten Außenmaßen. Als Sondermodell VANSATION bietet er zudem zahlreiche Highlights zum Vorteilspreis. Mehr Informationen unter: www.knaus.com/vanti-vansation

KNAUS
FREIHEIT, DIE BEWEGT.

NEU KAUFEN, NUR WO?

Wer ein Neufahrzeug kauft, kann aus dem Vollen schöpfen – was die Auswahl anbelangt. Kaufen können Sie Ihr Mobil beim Händler, auf einer Messe und mittlerweile sogar im Internet.



Sie haben sich also für ein neues Wohnmobil oder einen Wohnwagen entschieden, stehen kurz vor der Vertragsunterzeichnung. Doch anstatt jetzt vor lauter Vorfreude blindlings den Vertrag zu unterschreiben, nehmen Sie sich Zeit: Gehen Sie den Vertrag nochmals Punkt für Punkt durch: Allein, vielleicht sogar zu Hause oder auch zusammen mit Ihrem Händler.

Steht da auch das drin, was Ihnen Ihr Händler mündlich zugesagt hat, also beispielsweise so kleine Goodies wie Alu-Gasflaschen ohne Aufpreis oder eine Markise? Hat er Ihnen ein Radio oder gar Navi zugesagt? Jetzt ist die Zeit,

solche Dinge in den Vertrag aufzunehmen, sofern nicht schon geschehen. Und wenn es der Verkäufer ernst mit seinen Versprechungen gemeint hat, kann er es dem Kunden ja auch schriftlich zusichern.

Nachverhandlungen werden kaum mehr zum Erfolg führen. Deshalb heißt es, sich Zeit zu lassen und sich zu konzentrieren: bei der Besichtigung und der Kaufverhandlung.

Was wir bei einem Wohnmobil oder Campingbus unbedingt empfehlen: Machen Sie eine Probefahrt. Wer bislang nur die Sitzanlage eines Pkw kannte, kommt möglicherweise mit den Sitzen im Nutzfahrzeug – und die Basis fast aller Reisemobile kommt aus diesem Stall – nicht zurecht. Es kann ja durchaus auch möglich sein, dass Ihnen die angebotene Motorleistung zu gering ist oder Sie das Schaltgetriebe nicht möchten.

Der Wunsch nach einer Probefahrt spricht meistens gegen den Messekauf. Doch mittlerweile gibt es auch Firmen, die auf dem Messegelände oder außerhalb Fahrzeuge haben, die bewegt werden können. So lässt sich beispielsweise die Frage entscheiden, ob es nun ein Automatikgetriebe sein soll oder das Schaltgetriebe besser zum Mobil und zu den eigenen Vorlieben passt.

Messekauf

Einen Spontankauf auf einer Messe sollte es heutzutage eigentlich kaum noch geben, angesichts der knackigen Preise, die für Reisemobile aufgerufen werden. Wer sich allerdings



Vor der Schlüsselübergabe gibt es einige Regeln, die Käufer unbedingt beachten sollten.

10 REGELN VOR DEM KAUF

Entscheiden Sie vor dem Messebesuch, welche Art Fahrzeug Sie überhaupt wollen.

Halten Sie an Ihrem vorher festgelegten, finanziellen Rahmen fest.

Messeangebote sind oft nicht verhandelbar, da sie schon rabattiert sind.

Lassen Sie sich beim Messekauf nicht von einem engen Termin für ein günstiges Angebot unter Druck setzen.

Nehmen Sie sich Zeit, um Angebote verschiedener Marken zu vergleichen.

Machen Sie sich vor dem Messebesuch schlau, welche Konditionen der Händler bei Ihnen vor Ort bietet.

Beachten Sie, dass der Kauf beim heimischen Händler eine reibungslose Abwicklung von Garantie und Gewährleistung verspricht.

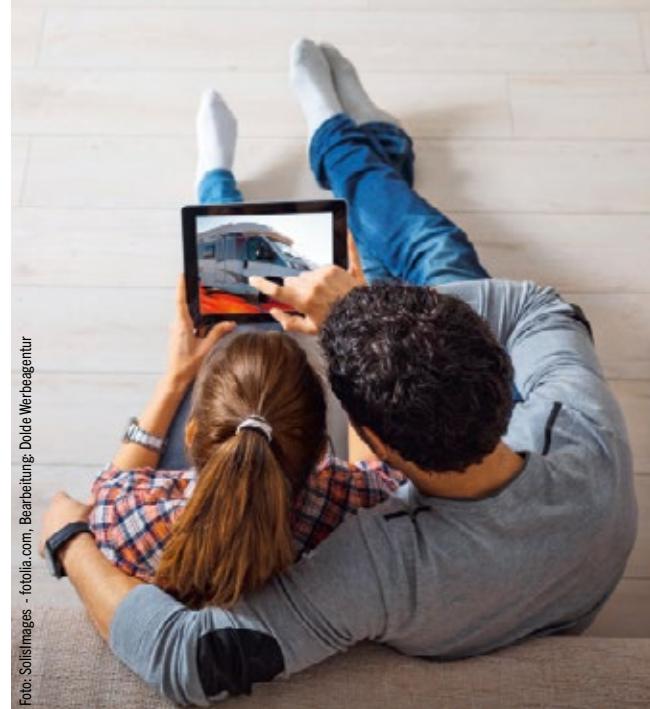
Oftmals hält der Händler vor Ort gegenüber dem Messeangebot beim Preis mit.

Reden Sie in Ruhe mit dem Händler auf der Messe und wägen Sie das Angebot ganz genau ab.

Kaufen Sie nicht spontan, sondern schlafen Sie eine Nacht über Ihre mögliche Entscheidung.



Das Angebot auf Messen ist beeindruckend. Hier lassen sich Modelle gut vergleichen.



Bilder sagen zwar viel aus. Doch Geld an einen Unbekannten zu überweisen, ohne das Mobil gesehen und geprüft zu haben, davor sei gewarnt.

im Vorfeld informiert, kann auf einer Messe reihenweise Fahrzeuge vergleichen und so sein Wunschmobil finden, oftmals zu verlockenden Preisen. Dazu haben wir zehn Regeln zusammengestellt, die Sie vor dem Kauf beachten sollten.

Internetkauf

Beim Kauf im Internet, ob bei Neu- oder Gebrauchtwagen, Reisemobil oder Wohnwagen,

gibt es reichlich Fallstricke. So sind unscharfe Fotos im Internet oder nur Fotos aus Prospekten des Herstellers und nicht vom zu verkauften Objekt eine erste Warnung, dass mit dem Angebot etwas nicht stimmt.

Immer wieder kommt es vor, dass der Verkäufer behauptet, dass das Angebot im Internet vergriffen ist. Er möchte Ihnen dann ein teureres Fahrzeug schmackhaft machen. Wird im Inserat um Vorkasse, die Nutzung eines

Treuhandservices, die Zahlung an ein Speditions- oder Verschiffungsunternehmen geben, gilt: Finger weg. Dies sind Anzeichen für einen Betrugsversuch.

Und: Treffen Sie niemals eine Kaufentscheidung anhand eines digitalen Inserats. Der Kunde muss das Fahrzeug vor dem Kauf genau unter die Lupe nehmen, bevor er zusagt. Dabei lässt sich auch gleich ein Bild vom Verkäufer und/oder dessen Betrieb machen.

REIN INS RAUS!

schon ab **33.900 €**

Forster
www.forster-reisemobile.de

Sonderedition
LIVIN' UP
Forster

Mach was aus Deiner Freiheit! Mit den neuen frisch gestylten, voll alltagstauglichen Vans von Forster bist Du am Wochenende fix draußen im Grünen. Und auf Touren durch die Welt bist Du immer komfortabel „on the road“ mit der All inclusive Ausstattung von Forster. Die neue Livin' Up Edition macht den Einstieg für Entdecker jetzt noch einfacher! Auf geht's, Inspirationen unter www.forster-reisemobile.de

EINFACH losfahren SCHÖN reisen GÜNSTIG einsteigen

ZUSAMMEN GÜNSTIGER

Mit Paketen wird das Traumfahrzeug nicht selten erst erschwinglich. Manche Häkchen sollten allerdings immer gesetzt werden.

Nicht wenige Campingfahrzeuge – das gilt besonders für Kastenwagen, aber oftmals auch für Wohnwagen und Reisemobile – scheinen auf den ersten Blick verlockend günstig. Hier ist allerdings Vorsicht geboten: Oft kostet nicht nur Luxus-Zubehör einen Aufpreis, sondern meist schon viele Must-haves wie der Beifahrer-Airbag oder die Klimaanlage. Der Basispreis täuscht also nicht selten, denn andere Hersteller statteten ihre Camper schon ab Werk recht akzeptabel aus.

Garantiert günstiger wird das Wunschfahrzeug, wenn man Ausstattungspakete schnürt. Diese bieten – in eigener Form – fast alle Marken an. Üblicherweise umfasst das Chassis-Paket genau die Extras, die man für das Basisfahrzeug unbedingt an Bord wissen möchte, etwa die bereits genannte Klimaanlage. Der Rest erleichtert den Camping-Alltag, wie unser Beispiel, ein Knaus Boxlife-Kastenwagen, zeigt.

FIAT-Paket (29 kg)

Außenspiegel, elektrisch verstell- und beheizbar	239 €
Klimaanlage Fahrerhaus manuell	1.453 €
Airbag für Beifahrerseite	311 €
Tempomat – Cruise Control	311 €
Höhenverstellung Beifahrersitz	93 €
Lenkrad mit Bedienelementen für Radio	95 €
Gesamtpreis Einzeloptionen	2.502 €
Listenpreis Paket	1.970 €
☒ Ersparnis	532 €

Funline-Paket (42/50 kg)

Fahrerhausverdunklung durch Remis-Front- und Seitenscheibenrollen	690 €
Radiovorbereitung für Wohnraum (Kabelverl. inkl. 2 Lautsprecher)	242 €
Einstiegstufe elektrisch, 70 cm breit	555 €
Markise für 540/600/630er-Grundrisse (modellabhängig)	999 €
CP-Plus Bedienteil	98 €
Truma iNet-System	592 €
Isolierhaube Abwassertank	267 €
Lichtsteuerung	194 €
Wasserfiltersystem „BWT - Best-Camp mini“	349 €
Gesamtpreis Einzeloptionen	3.986 €
Listenpreis Paket	2.150 €
☒ Ersparnis	1.836 €

Ambiente-Licht-Paket inkl. Lichtsteuerung

Ambientelicht: Sockellicht (Nachtlicht), RGB Licht Heck-Decke, Raum-Bad: RGB Licht im Baldachin, Classic-Bad: LED Band Seitenwand und Decke	411 €
Regenrinne mit LED Beleuchtung	199 €
Gesamtpreis Einzeloptionen	610 €
Listenpreis Paket	460 €
☒ Ersparnis	150 €



Foto: Axia Gruppe

TV-Paket 21,5“

Antennenkomplettensystem Oyster 60 Premium Twin inkl. LED-TV 21,5“ (Wohnbereich) (nur in Verbindung mit Option 252405)	3.490 €
TV-Halter (Montage Wohnbereich) inkl. Kombisteckdose	324 €
Gesamtpreis Einzeloptionen	3.814 €
Listenpreis Paket	2.890 €
☒ Ersparnis	924 €

Media-Paket (2 kg)

Radio DAB+, All-in-one-Navigationssystem mit Campingsoftware, ohne CD-/DVD-Laufwerk, inkl. DAB+/FM Antenne, 3 Jahre Kartenupdate	1.490 €
Rückfahrkamera inkl. Verkabelung	638 €
Head-up-Display	890 €
Gesamtpreis Einzeloptionen	3.018 €
Listenpreis Paket	1.990 €
☒ Ersparnis	1.028 €

E-Paket

Leselampe Schwanenhals mit USB-Steckdose	59 €
2 x Leselampen im Fahrerhaus	102 €
2 x 230-V-Steckdosen (Deckenschrank Bug links / Heckgarage)	162 €
2 x 12-V-Powersteckdosen (Deckenschrank Bug links / Heckgarage)	81 €
2. AGM-Aufbaubatterie	395 €
Gesamtpreis Einzeloptionen	799 €
Listenpreis Paket	599 €
☒ Ersparnis	200 €



04. – 13.09.2020

BESUCHE
UNS IN
HALLE 01
1A01-05/06

#ÜberallZuhause

Lust auf Abenteuer?

ALLES RUND UMS CARAVANING

www.intercaravaning.de



40x in DEUTSCHLAND

Freiheit zum Mieten - 2.000 MIETMOBILE

über 4.500 neue und gebrauchte MOBILE

Exklusive SONDERMODELLE

ONLINE-ZUBEHÖRSHOP

VIP-KUNDENSERVICE

... UND VIELES MEHR!



ALLES FÜR DEIN ABENTEUER

Entdecke freie Zeit von ihrer schönsten Seite. Du hast Camping mit einem Wohnwagen oder Wohnmobil noch nie probiert? Dann ist jetzt genau der richtige Zeitpunkt! Denn das eigene Bad, Schlafzimmer und Küche sind immer mit dabei. Caravaning steht für pure Freiheit und grenzenlose Flexibilität – ob ein Kurztrip in Deutschland oder die große Tour – alles kein Problem! Mit dem eigenen Zuhause bist du #überallZuhause. **Viele Tipps für Caravaning-Einsteiger, die besten Fahrzeugangebote, eine große Mietwagenflotte und reichlich Zubehör für Camping, Freizeit und Garten findest du unter: www.intercaravaning.de**

Mehr Infos:



WENN NICHT JETZT, WANN DANN?

Niedrige Zinsen? Gute Zeiten, ein Freizeitfahrzeug zu finanzieren. Dabei sind jedoch einige wichtige Punkte zu beachten.

Der Traum vom eigenen Campingbus, Reisemobil oder Wohnwagen wird für immer mehr Menschen in Deutschland Wirklichkeit. Die Tendenz: stark steigend. Und das, obwohl so ein Urlaubsfahrt einen nicht gerade leicht zu erwerbenden Wert darstellt. Schließlich lag der durchschnittliche Neupreis im letzten Jahr bei rund 49.000 Euro – und das ohne alle Extras und Pakete!

Viele Käufer, die nicht so viel Geld auf der hohen Kante haben, dennoch aber dank gesicherter finanzieller Verhältnisse kreditwürdig sind, greifen deshalb zur Finanzierung. Sie bezahlen die mobile Freiheit mit Geld, das ihnen eine Bank für diesen Zweck leihst. Üblicherweise bringt der Kunde etwa die Hälfte des Kaufpreises auf, die andere Hälfte deckt dieses Darlehen ab – im Durchschnitt etwa 35.000 Euro.

Um eine Bank zu finden, die das Geld bereitstellt, sind zwei Wege gangbar:

✖ Der Händler schlägt dem Kunden eine Finanzierung vor, die auf dem Angebot seiner Partnerbank beruht.

✖ Der Kunde erkundigt sich bei seiner Hausbank nach deren Konditionen.

Die Partnerbank des Händlers

Da der Campermarkt in Deutschland seit Jahren boomt, haben sich einige Banken auf diese Branche spezialisiert. Santander Bank,



Foto: Karsten Kaufmann

Commerz Finanz und Autobank Europa sind drei häufig zu findende Geldhäuser, die mit Händlern zusammenarbeiten. Ihre Angebote sind auf die Wünsche und Bedürfnisse der Käufer zugeschnitten und orientieren sich an deren finanziellen Rahmenbedingungen. Der Händler fungiert bei einem solchen Vertrag als Mittelsmann zwischen Käufer und Bank. Für diese Dienstleistung bekommt er eine Provision. Dieses Geld gestattet ihm einen gewissen finanziellen Spielraum.

Klassisch oder modern

Bei einer klassischen Ratenfinanzierung eignen sich Bank und Kunde auf eine Laufzeit und einen effektiven Jahreszins. Aus diesem Komplettpaket ergeben sich die monatlichen Raten. Der finanzielle Druck durch die monatlichen Raten bleibt in diesen zehn Jahren überschaubar. Obendrein kann der Kunde gegen eine geringe Gebühr Sondertilgungen vornehmen oder den Vertrag sogar ablösen. Am Ende ist man Besitzer – eines zehn Jahre alten Fahrzeugs.

Wer lieber neuere Fahrzeuge fahren und sich nicht für Jahre binden möchte, für den gibt es

die Drei-Wege-Finanzierung: Beim Kauf leistet man eine Anzahlung, vereinbart Laufzeit und eine Kilometerleistung pro Jahr. Dadurch ist es für den Verkäufer relativ einfach, einen Wert am Ende der Laufzeit festzulegen, der Kreditnehmer bezahlt mit seinen Raten also den Wertverlust und eine Nutzungsgebühr. Am Ende der Laufzeit kann der Nutzer dann entscheiden, ob er das Fahrzeug zurückgibt, den zu Beginn ermittelten Restwert bar bezahlt oder den Restwert mit einer Anschlussfinanzierung begleicht.

Eine weitere Form ist der sogenannte Ballonkredit. Hier wird oft keine Anzahlung fällig und die Raten sind meist niedrig. Das dicke Ende, wie bei einem Ballon, kommt zum Schluss. Bis zu 50 Prozent des Kaufpreises können nach der vereinbarten Laufzeit als Schlusszahlung übrig bleiben. Allerdings sollte man genau rechnen und vergleichen, denn auf diesen Ballon muss man von Anfang an Zinsen bezahlen. Wer sich also nur von niedrigen Raten blenden lässt und hinterher die Schlusszahlung nicht aus eigenen Mitteln bezahlen kann, fährt in der Regel mit einem üblicheren Ratenkredit günstiger.



Die Hausbank des Kunden

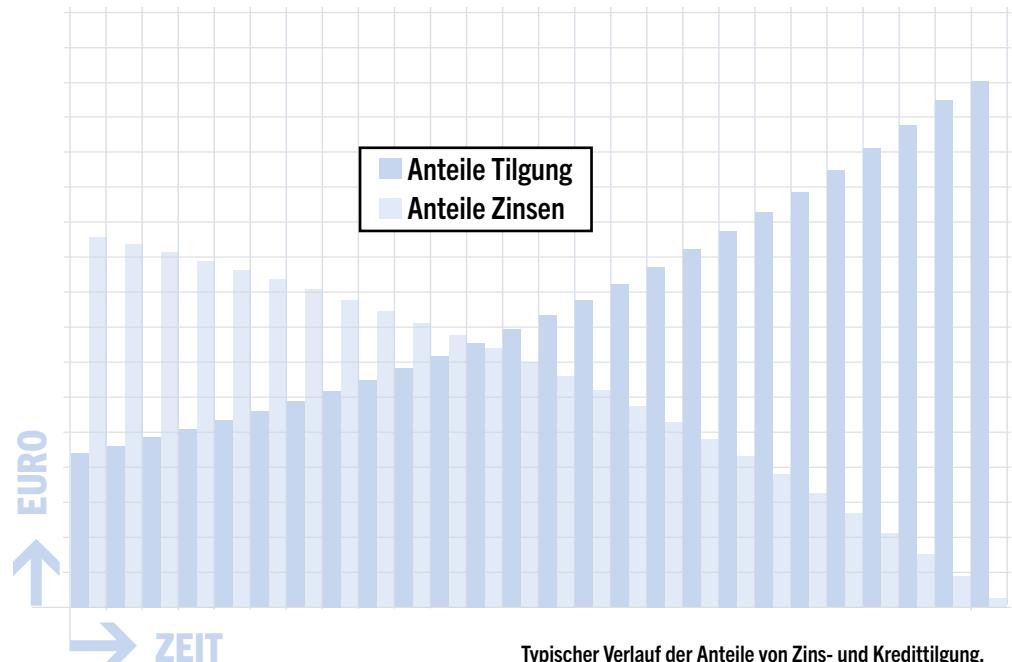
Natürlich ist auch eine Finanzierung über die eigene Hausbank des Vertrauens möglich. Allerdings sollte der Kunde die Konditionen mit den Angeboten der spezialisierten Banken des Händlers gründlich vergleichen. Wichtig sind dabei jene Punkte, die womöglich nicht auf den ersten Blick auffallen:

- ✖ Wann ist eine Tilgung möglich?
- ✖ In welcher Höhe?
- ✖ Zu welchen Konditionen?

Je nach Bank kosten Tilgungen nichts, solange das Darlehen zum Beispiel nicht höher als 50 Prozent des Nettodarlehens pro Kalenderjahr getilgt wird. Nicht unüblich sind dagegen Gebühren von 0,5 bis ein Prozent bei sonstigen Tilgungen.

Das ist zu beachten

Die meisten Fachleute raten, ein Freizeitfahrzeug nicht länger als 120 Monate zu finanzieren. Entscheidender Punkt gegen zu lange Kreditdauer: Irgendwann übersteigt der noch offene Betrag den Gegenwert des Wohnmobil



Typischer Verlauf der Anteile von Zins- und Kredittilgung.

oder Wohnwagens. Grund: Je nach Zinssatz werden sehr lange nur Zinsen bedient und kaum etwas von der Finanzierungssumme getilgt. Aktuell gibt es – speziell auf Messen – herstellerversubventionierte Angebote mit niedrigen Zinsen. Die scheinen meist günstig im Vergleich zu klassischen Krediten, die bei knapp

drei Prozent liegen. Dennoch müssen Käufer vergleichen: Welcher Preis ist mit dem günstigen Darlehen realisierbar? Niedrigzinsen plus Niedrigstpreis sind nur bei einem Käufermarkt, also einem Überangebot an Fahrzeugen, zu bekommen. Doch diesen Traum erlebt der Kunde gegenwärtig noch nicht.



**DIE IDEE IST
NICHT NEU.
UNSERE
AUSFÜHRUNG
SCHON.**



Optionspreis CUV Aufstelldach
3.898 € EUR*
inkl. 16 % MwSt

Das **EINZIGARTIGE** CUV Aufstelldach.



Ein Aufstelldach wie kein Zweites. Mit ihren komplett neu entwickelten **Aufstelldächern** lassen die **WEINSBERG CUV** alle anderen alt aussehen. Wir haben bei der Entwicklung viele Stunden in absolute Funktionalität, modernste Materialentwicklungen wie LFI-Technologie und Sicherheit gesteckt.

Mehr Informationen: www.weinsberg.com/cuv-neuheiten

Einziges Aufstelldach in LFI-Technik, aerodynamisch optimiert
Warmluftausströmer / Ablagefächer und USB / 12 V Steckdose + Ladeschale
Cabrio Funktion mit Moskitonetz und Verdunkelung
Dachklimaanlage im Heck und 2 Dachfenster in Serie (außer 540 MQ)
Integrierte Leseleuchten und Ambientebeleuchtung
Neuentwickelte Markisenhalterung mit Regenrinnenfunktion



Riesengroße Liegefläche mit 200 cm x 135 cm im Aufstelldach

NEU
CARAVAN SALON
DÜSSELDORF

Weltpremiere am
Caravan Salon Düsseldorf
04.09 - 13.09.2020, Halle 1

WEINSBERG
Dein Urlaub!



WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

Mit rund 40.000 Euro Einstiegspreis war der letzte VW T4 California vor gut 15 Jahren schon kein Schnäppchen. Wenn man aber bedenkt, dass heute für einen T4 California Coach Baujahr 2002 mit 180.000 Kilometer noch 26.000 Euro verlangt werden und für den T3 California von 1990 mit 190.000 Kilometer sogar 28.000 Euro, war der Kauf damals aus heutiger Sicht ein richtiges Schnäppchen. Natürlich sind unter den Anbietern auch einige Goldgräber und schwarze Schafe, aber die Preisstabilität speziell bei den älteren VW T-Modellen ist schon erstaunlich.

Dagegen ist ein älterer Hymer T auf Fiat Ducato Baujahr 2001 mit 150.000 Kilometer für 15.000 Euro zwar fast ein Schnäppchen – und mehr Platz hat man darin auch noch – doch auch Reisemobile und sogar Wohnwagen sind

in den letzten Jahren eher teurer als günstiger geworden. Ein Grund für die teils horrenden Preise auf dem Gebrauchtmärkt ist natürlich der Camping-Boom selbst. Viele der älteren Fahrzeuge gelten dann noch als besonders robust und langlebig, noch ohne zu viel anfällige Elektronik und vor allem: einfach und preisgünstig zu reparieren.

Aber Vorsicht, bevor T4 und Eriba Puck zum Kult wurden, waren sie einfach nur Camper. Mangelnde Pflege macht sich bemerkbar, etwa durch großzügig verteilten Rost. Es gibt zwar für alle erdenklichen Stellen die passenden Reparaturbleche, aber es gibt Schöneres, als einen Scheibenrahmen neu einzuschweißen. Außerdem trägt die damit verbundene Undichtigkeit samt zwangsläufigem Wassereinbruch auch nicht zur Freude bei. Ein

Seit Einführung der Umweltzonen für Diesel müssten alte Campingfahrzeuge vor allem in Städten massiv an Wert verloren haben. Aber nix da! Und auch Caravans werden mit dem Boom teurer.

Thema, das sich eins zu eins auf Wohnmobile und Wohnwagen übertragen lässt, die mit steigendem Alter nicht selten undichte Stellen im Aufbau bekommen. Ist der Aufbau dann noch wie bis vor ein paar Jahren üblich aus Holz gefertigt, verschwimmen die Grenzen zwischen einer Reparatur und einer Restaurierung.

Zum Glück gibt es genügend Foren, in denen man genau nachlesen kann, wo sich die neuralgischen Schwachpunkte des Fahrzeugs befinden. Wichtig nur: Man sollte unbedingt die Punkte auch prüfen, bevor es zum Kauf kommt. Eine Schwachstelle bei vielen Motoren – natürlich sind Modelle, die bereits eine grüne Plakette besitzen, besonders gefragt – ist der Zahnriemen. VW schreibt beispielsweise bei den Fünfzylindern ab Baujahr 2000 alle 120.000 Kilometer einen Wechsel vor. Wer auf



Nummer sicher gehen will, sollte den Intervall verkürzen und auch in eine neue Wasserpumpe investieren. Weitere Schwachstellen wie Klimaanlage, Bremsen und Fahrwerk sind beinahe zu vernachlässigen, denn die Reparaturen und die Ersatzteile sind verglichen mit heutigen Fahrzeugen sehr viel billiger. Dennoch können bei einem älteren Fahrzeug mit meist über 200.000 Kilometer schnell mal 5.000 Euro Reparaturkosten zusammenkommen. Da muss einem schon klar sein, dass ein Campingfahrzeug kein normaler Gebrauchsgegenstand ist, sondern etwas, in das man regelmäßig investieren muss. Wir empfehlen daher, sich professionelle Hilfe zu holen. Damit macht man sich beim Verkäufer zwar nicht unbedingt beliebt, aber weiß hinterher wenigstens, was man für sein Geld bekommt.



Genau hinsehen, am besten zusammen mit einem, der sich auskennt. Rost und Verschleiß sind einfach auszumachen, zu wenig Kühlwasser im Ausgleichbehälter oder zu niedriger Ölstand lassen auf mangelnde Sorgfalt bei der Wartung schließen – und das kann am Ende teuer werden.



Fotos: Redaktion Buschcker

SCHADSTOFFKLASSEN

Seit Einführung der deutschen Umweltzonen im Jahr 2008 müssen alle Fahrzeuge, außer solche mit H-Kennzeichen, mit einer Umweltplakette versehen sein, wenn sie in eine der Umweltzonen einfahren möchten. Inzwischen gibt es

nicht nur hierzulande, sondern auch in einigen europäischen Städten, Einfahrtverbote für Diesel-Fahrzeuge, die schlechter als Abgasnorm Euro 4 oder 5 sind. Momentan steht noch aus, ob bald auch eine blaue Plakette eingeführt

werden soll. Damit würden dann allein in Deutschland rund 13 Millionen Euro 4 Diesel-Fahrzeuge aus den Innenstädten verbannt. Beim Gebrauchtkauf also gut überlegen, ob einen das Thema in Zukunft persönlich betreffen könnte.



Schadstoffklassen Schluesselnummern

Schadstoffklassen	Schlüsselnummern
Andere	00, 05, 06, 07, 08, 10, 15, 17, 19, 20, 23, 24, 88
Euro 1	01, 02, 03, 04, 09, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 22, 77
Euro 2	25, 26, 27, 28, 29, 34, 35, 40, 41, 49, 71
Euro 3	30, 31, 36, 37, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61
Euro 4	32, 33, 38, 39, 43, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70
Euro 5	35AO bis 35EO (Euro 5a), 35FO bis 35MO (Euro 5b)
Euro 6	36NO bis 36VO
Euro 6b	36WO bis 36YO (NEFZ); 36BA bis 36BC (WLTP)
Euro 6c	36ZA bis 36ZF (NEFZ); 36AA bis 36AF (WLTP)
Euro 6d-TEMP	36ZG bis 36ZI (NEFZ); 36AG bis 36AI, 36BG bis 36BI (WLTP)
Euro 6d	36ZJ bis 36ZL (NEFZ); 36AJ bis 36AL (WLTP)

☞ Schlüsselnummer und Schadstoffklassen ermitteln. Anhand der jeweiligen Schlüsselnummer können Sie die Schadstoffklasse Ihres Fahrzeugs ermitteln.

☞ Welche Plakette? Die Erteilung der Feinstaubplakette hängt von der Schadstoffklasse ab. Es gibt vier Schadstoffgruppen mit den Plaketten in Grün, Gelb, Rot und keine Plakette für Benzinfahrzeuge mit den Schlüsselnummern 00, 03-13, 15, 17, 88, 98 und Dieselfahrzeuge mit den Schlüsselnummern 0-24, 34, 40, 77, 88, 98.

Plakettenfarbe für die Benziner:

Grün	Euro 1 oder besser
Grün	Euro 1 oder schlechter mit G-Kat
Keine Umweltplakette	Euro 1 oder schlechter ohne Kat oder mit U-Kat

Plakettenfarbe für die Dieselfahrzeuge:

Grün	Euro 4, Euro 5, Euro 6 oder D4
Gelb	Euro 3
Rot	Euro 2
Keine Umweltplakette	Euro 1 oder schlechter

Künftig könnte nach der grünen, gelben und der roten Umweltplakette noch die blaue Plakette folgen – gültig für PKW, die die Euro-6-Norm erfüllen.

AUS ZWEITER HAND

Wer ein gebrauchtes Fahrzeug kauft, muss weit mehr prüfen als bei einem neuen Wohnmobil. Wir zeigen, worauf Sie achten sollten.



Freizeitfahrzeuge aus zweiter Hand sind gefragt wie nie zuvor. Kein Wunder, klettern die Preise der neuen Fahrzeuge doch ständig weiter nach oben. Aber auch als Gebrauchte sind die Mobile noch recht teuer. Sie sind deutlich wertstabilier als normale Pkw.

Ein zehn Jahre altes Auto wird, sofern es kein Liebhaberstück ist, noch allerhöchstens 20 Prozent seines Neuwerts einbringen. Bei

Bei Zeltbalg und Markisen: Sind etwa Löcher, Schimmel oder Stockflecken vorhanden? Funktioniert alles?



Campern kann es gut sein, dass noch mindestens der halbe oder sogar fast der Neupreis gefordert wird. Knackpunkt beim Preis, sofern es nicht schon ein Oldie ist, ist unter anderem die Plakettentüpfel. Die grüne Plakette ist fast ein Muss, zumal mittlerweile auch Städte und Regionen im Ausland Sperrzonen für nicht schadstoffarme Fahrzeuge einführen. Mittlerweile kann aber gerade ein H-Kennzeichen den Preis in astronomische Höhen treiben, mit dem man dann wieder in Innenstädte darf.

Weil gebrauchte Fahrzeuge so teuer sind, ist also eine umfangreiche Prüfung nötig, damit das Wunschmobil nach dem Kauf nicht viel zu teuer wird. Wir haben eine Reihe von Punkten aufgeführt, die an Wohnmobilen aber auch Wohnwagen gerne übersehen werden. Für letztere entfallen natürlich einige Punkte, dafür gibt es andere wie Rangierantriebe, Auf-



Foto: Redaktion

Checkpoints innen und außen: Sind Polster und Matratzen noch in Ordnung? Oder Fenster, Luken, Dichtungen? Auf Kratzer, verbogene Rahmen und rissige Dichtungen achten.

laufdämpfer oder die Antischlingerkopplung. Am besten macht man sich eine Liste an Mängeln, die es vor dem Kauf zu beheben gilt. Gut ist natürlich auch ein aktuelles Gutachten von Prüforganisationen, das über den Zustand des Mobils Auskunft gibt.

CHECKLISTE

PAPIERE

- ☒ Ist die Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief) vorhanden?
- ☒ Sind TÜV/AU und die Gasprüfung neu durchgeführt, Belege dafür vorhanden?
- ☒ Hat das Fahrzeug eine grüne Umweltplakette?
- ☒ Ist der Verkäufer der in den Papieren eingetragene Halter des Fahrzeugs?
- ☒ Ist das Wartungsheft lückenlos ausgefüllt? Zahnriemenwechsel fällig?

AUSSEN

- ☒ Rost? Ist das Fahrzeug unfallfrei? Ist der Aufbau unbeschädigt? Wurde nachlackiert? Schließen alle Türen, Klappen und Deckel gut? Sind Scharniere ausgeleiert?
- ☒ Bei Aufstelldächern: Ist der Zeltbalg in Ordnung? Funktionieren Reißverschlüsse und Gasfedern?
- ☒ Sind Fenster, Dachhauben und Abdeckungen in Ordnung?
- ☒ Ist die Beleuchtung noch intakt?

INNEN

- ☒ Riecht es modrig, gibt es Schimmel?
- ☒ Ist die Wasseranlage funktionsfähig? Sind die Tanks sauber?
- ☒ Sind die Dichtfugen in der Nasszelle und Küche in Ordnung?
- ☒ Ist die elektrische Anlage samt Aufbaubatterie funktionstüchtig?
- ☒ Funktioniert die Gasanlage?

BASISFAHRZEUG

- ☒ Sind die Reifen in Ordnung?
- ☒ Sind Bremsen, Federn, Stoßdämpfer und Radaufhängungen intakt?
- ☒ Gibt es Ölspuren an Differenzial, Getriebe und Motor?
- ☒ Sind die Betriebsflüssigkeiten über der Minimummarke?

PROBEFAHRT

- ☒ Startet der Motor zuverlässig und läuft dann rund?
- ☒ Machen Motor, Getriebe und Differenzial komische Geräusche?
- ☒ Ist die Kupplung intakt?
- ☒ Macht das Fahrwerk komische Geräusche (Poltern/Klappern)?
- ☒ Ziehen die Bremsen gleichmäßig?
- ☒ Was klappert im Innenraum?

VERTRAUEN SCHAFFEN

Wohnwagen und Wohnmobile müssen natürlich auch versichert werden. Was ist bei der Auswahl einer Versicherung zu beachten?



Teilkasko oder Vollkasko, Deckungssumme und Selbstbeteiligung – Begriffe, bei denen viele die Augen verdrehen. Doch ohne Versicherung geht es nicht, und wer sich auskennt, kann viel Geld sparen.

Ganz wichtig: Die Versicherung kann nur das entschädigen, was der Kunde als Risiko abgeschlossen hat. Natürlich bietet jede Kfz-Versicherung auch Polisen für Camper an. Die haben aber meist keine Fachkenntnisse, was sich im Schadenfall negativ auswirken könnte.

Beispiel: Schadenregulierung im Sturm und Hagelbereich, nicht unüblich sind 1.500 Euro Selbstbeteiligung, bei Abrechnung nach Gutachten oder Kostenvoranschlag gibt's aber nur 50 Prozent Erstattung. Macht bei einem Schaden von 3.000 Euro netto und Abrechnung nach Gutachten 1.500 Euro. Nach Abzug der Selbstbeteiligung von 1.500 Euro bleiben genau null Euro. Und falls der Versicherungsnehmer doch reparieren lassen will, bezahlt er 1.500 Euro an die Werkstatt, um hinterher 1.500 Euro plus Mehrwertsteuer zu erhalten.

Im Versicherungsbeitrag spiegeln sich die Abrechnungsmethoden natürlich wider. Wenn die Versicherung im Schadenfall mehr einspart, ist auch der Beitrag günstiger.

Wer seinen Caravan, Campervan oder sein Reisemobil ganz ordentlich und fürsorglich in einer gemieteten Scheune oder auf einem anderen speziellen Unterstellplatz abstellt, erhält häufig Sondertarife, sollte dem Inhaber des Geländes aber niemals eine Haftungsfreiung unterschreiben. Wenn die Scheune

niederbrennt, ein Sturm das Dach abdeckt und die Dachziegel auf das Fahrzeug fallen – alles Schäden, bei denen es dann Probleme geben könnte. Was aber nicht bedeuten muss, dass der Geschädigte kein Geld bekommt. Die Haftungsfrage erschwert sich allerdings maßgeblich. Stattdessen sollten die Mieter den Platzinhaber zu einer Haus- und Grundbesitzerhaftpflicht raten. Er kann die Beiträge sogar auf den Mieter abwälzen, der dieses mit Sicherheit nicht ablehnen wird.

Da die Versicherungsprämien fast jährlich steigen sollten bestehende Verträge außerdem rägelmäßig überprüft werden. Stichtag für den Wechsel ist der 30. November.

Versicherungsmakler

Diese Spezialisten kennen sich bei Wohnmobil- und Caravan-Versicherungen bestens aus und bieten spezielle Tarife an:

Accura: Nürnberg, Tel.: 0911/58070-0,

www.accura.de

Andreas Schwarz: Laatzen, Tel.: 05102/2222, www.freizeit-schwarz.de

ESV Schwenger: Stuttgart, Tel.: 0711/459602-0, www.esv-schwenger.de

Horbach: Düsseldorf, Tel.: 0211/ 86411-0, www.horbach-gmbh.com

Jahn und Partner: Mering, Tel.: 08233/ 3809-0, www.jahnupartner.de

RMV: Heinsberg, Tel.: 02452/9770-70, www.rmv-versicherung.de

10 WICHTIGE PUNKTE

1. Deckungssumme: Bei der Haftpflichtversicherung sollte sie mindestens 100 Millionen Euro betragen. Grundsätzlich gilt: je höher, desto besser.

2. Selbstbeteiligung: Bei Teil- und Vollkaskoversicherungen kann sie stark variieren. Meist lohnt sich eine höhere Selbstbeteiligung aber nicht, weil die Beiträge dadurch nur geringfügig niedriger ausfallen.

3. Höchstgrenzen: Elementarschäden (Sturm, Hagel, Blitzschlag, Überschwemmung) sollten in der Kaskoversicherung ohne Höchstgrenzen erstattet werden. Unterschiede gibt es auch beim Ersatz von Glasbruchschäden. Einige Gesellschaften erstatten nur bis zu 150 Euro.

4. Grobe Fahrlässigkeit: Ratsam ist, Unfallschäden auch bei grober Fahrlässigkeit mitzuversichern.

5. Schutzbrief: Hier festgelegte Gewichts-, Längen- oder Höhenbegrenzungen werden im Ernstfall schnell zum Problem. Auch der ADAC übernimmt ab einer Höhe von drei Metern nicht mehr die Kosten für Bergung und Fahrzeugtransport. Wichtig ist außerdem, auf Höchstgrenzen für Abschleppkosten und Kosten für einen Ersatzwagen zu achten.

6. Werkstattbindung: Wichtig ist die freie Wahl der Werkstatt. Anders als bei der Pkw-Versicherung gibt es ein Problem, wenn die Versicherung mit einer Werkstatt zusammenarbeitet, die sich mit bestimmten Modellen nicht auskennt.

7. Marderbiss/Zusammenstoß mit Tieren: Die Kosten durch einen Marderbiss sollten ebenso versichert sein wie daraus resultierende Folgeschäden. Die Erstattung von Schäden nach Kollisionen mit Tieren sollte ohne Ausschlüsse gelten, also nicht nur Wildunfälle enthalten.

8. Neu für alt: Müssen nach einem Schaden gebrauchte Teile durch neue ersetzt werden, muss die Versicherung lediglich den Wert der alten Teile erstatten. Sinnvoll ist eine Police, die auf Abzüge „Neu für alt“ verzichtet.

9. Fahrer: Ein Augenmerk sollte auch der Frage gelten, ob die Prämien für Fahrer unter 23 oder über 69 Jahre angehoben werden.

10. Nachlässe: Einige Anbieter gewähren Nachlässe für GfK-Dächer oder bestimmte Marken.



WAS SOLL MIT?

Das Fahrzeug bestimmt den Stauraum



Heute steht für unsere Reisegruppe das große Packen an. Wer erstmals zum Campen fährt, steht unweigerlich vor einer Herausforderung. Was soll alles mit und was dürfen wir auf keinen Fall vergessen? Vorbereitung ist das A und O. Gut, dass unsere Camper im Vorfeld alles auf einer Liste fein säuberlich notiert haben. Bleibt noch die Frage: Wo sollen wir das alles nur verstauen? Ob in der Garage oder im Wohnraum, im Wohnwagen oder Zugfahrzeug – für alles gibt es einen Platz, der nur gefunden werden muss. Neben Geschick ist Geduld gefragt, denn Packen und Beladen kosten Zeit. Unsere acht Camper wollen unbedingt vermeiden, gestresst und genervt – und überladen – in den Urlaub zu starten und planen hierfür einen Tag.

RICHTIG PACKEN

Campingmöbel, Gas, Geschirr, Kleidung und Fahrräder – vieles muss mit in den Urlaub. Doch wie lassen sich Zuladung und begrenzter Raum optimal nutzen?



Nicht nur Camping-Einsteiger, auch erfahrene Camper stehen oft vor einem Problem: Viele Dinge sollen mit in den Urlaub, doch der Platz im Campingbus, Reisemobil oder Wohnwagen sowie die mögliche Zuladung sind begrenzt. Während sich der vorhandene Raum in Staufächern, Schränken, Sitztruhen, unter Betten oder in Garagen relativ einfach – weil sichtbar – abschätzen lässt, ist das bei der möglichen Zuladung schon deutlich schwieriger. Diese erhält man – grob gerechnet –, wenn man von der technisch zulässigen Gesamtmasse laut Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) die Leermasse des Fahrzeugs und bei Reisemobilen sowie Campingbussen das Gewicht der Insassen abzieht. Aber Achtung: Auch Zusatzausstattung und nachgerüstetes Zubehör wie etwa Fahrradträger, Sat-Anlagen oder bei

Caravans Rangierhilfen müssen von der zulässigen Gesamtmasse abgezogen werden! So schmilzt die mögliche Rest-Zuladung bei einigen Extras an Bord schnell zusammen. Zudem dürfen natürlich auch die zulässigen Achslasten und bei Gespannen die zulässigen Stützlasten nicht überschritten werden. Wenn Unsicherheit wegen des tatsächlichen Gewichts besteht, sollte man das Fahrzeug deshalb vor Antritt der Fahrt besser wiegen, denn Überladung ist kein Kavaliersdelikt und kann sich sehr negativ auf das Fahrverhalten auswirken.

Wird es mit der Zuladung knapp, ist die nachhaltigste Lösung in der Regel eine Auflastung des Fahrzeugs, doch das kann teuer werden und ist technisch nicht immer möglich. Aber mit den folgenden Tipps lassen sich der vorhandene Raum und das zulässige Gesamtgewicht auch mit relativ einfachen Maßnahmen optimal ausnutzen.

Einer der wichtigsten Grundsätze beim Beladen eines Freizeitfahrzeugs ist, dass Schwere unten, zwischen den Achsen oder in Achsnähe (Caravan) verstaut werden sollte. Damit liegt der Schwerpunkt des Fahrzeugs tief, was sich positiv auf das Fahrverhalten auswirkt. Da sich schwere Objekte bei plötzlichen Bremsmanövern in gefährliche Geschosse verwandeln können, sind sie sowohl im Campingbus und Reisemobil, als auch im Caravan und Zugfahrzeug ausreichend zu sichern.

Gasflaschen (Aluflaschen sind deutlich leichter als Stahlflaschen) müssen grundsätzlich im Gaskasten transportiert und mit Gurten fixiert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Öffnung am Boden frei bleibt, damit gegebenenfalls Gas entweichen kann. Auch wichtig: Im Flaschenkasten dürfen sich keine Zündquellen befinden. Werkzeug, bei dem die Gefahr einer Funkenbildung besteht, ist also tabu, ebenso wie zum Beispiel eine Batterie.



Beim Caravan werden die Fahrräder meist auf einem Deichsel-Radträger transportiert (Stützlast beachten!).

Leichtes Gepäck wie Bettwäsche, Kleidung oder Lebensmittel kann in die oberen Staufächer. Dabei sollte der Stauraum immer formschlässig, also vollständig, beladen werden. So kann während der Fahrt nichts verrutschen. Werden Küchenschränke und -schubladen mit Antirutschmatten ausgelegt, sind auch Geschirr und Kochutensilien sicher verstaut.

Camper, die im Urlaub nicht auf das eigene Fahrrad verzichten wollen, transportieren dieses auf einem Fahrradträger, der am Heck des Campingbusses oder Reisemobils montiert wird. Kinderfahrräder oder Klappräder passen meist auch in die Heckgarage (Reisemobil) oder den Heckstauraum (Kastenwagen). Beim Wohnwagen wird die Sache etwas komplizierter, weil Träger am Heck des Caravans meist das Fahrverhalten des Gespanns verschlechtern. Deshalb werden die Drahtesel hier entweder auf einem Deichsel-Fahrradträger (Stützlast beachten!) oder einem Dachträger, der sich auf dem Zugfahrzeug befindet (Dachlast beachten!), transportiert. Generell gilt: Bei Fahrradträgern muss deren zulässige Belastung beachtet werden. Zudem wirkt sich das Gewicht der Räder stark auf die Zuladungs- und Stützlastreserven aus – das gilt vor allem bei schweren E-Bikes, hier werden die Gewichtsgrenzen schnell überschritten.

Gewicht kann auch eingespart werden, wenn der Frischwassertank und der Lebensmittelvorrat erst am Urlaubsort aufgefüllt werden. Leichtes Bettzeug und Microfaserhandtücher sparen ebenfalls Gewicht. Einsparpotenzial gibt es zudem beim Geschirr: Teller und Tassen aus Kunststoff, Töpfe und Pfannen aus leichtem Aluminium wählen. Anstatt schwerer Bücher kann ein leichter E-Book-Reader eingepackt werden. Und manchmal hilft es auch, noch einmal darüber nachzudenken, ob man wirklich so viel braucht.



Sperriges, etwa die Skiausrüstung, passt locker in die Heckgarage eines Reisemobils (links). Für ausgewachsene Fahrräder ist sie dagegen häufig zu klein. Egal ob Reisemobil, Caravan oder Kastenwagen – wird der Frischwassertank erst am Urlaubsort befüllt, lässt sich viel Gewicht einsparen (oben). Den Heckstauraum eines Kastenwagens füllen zwei faltbare Pedelecs fast komplett aus (unten).



Fotos: Adria, Redaktion



Beim Beladen des Fahrzeugs kommen schwere und sperrige Gegenstände möglichst weit nach unten, um den Schwerpunkt niedrig zu halten.



Gasflaschen werden – mit Gurten fest verzurrt – im Gaskasten transportiert (hier in einem Wohnwagen).

Band 3 jetzt entdecken!

Vier Experten, 20 handverlesene Touren,
uneingeschränktes Vergnügen!

In der neuen Fortsetzung des Bestsellers „**Die 20 besten Wohnmobil-Touren**“ der Reisemobil-International-Redaktion empfehlen wir Ihnen im dritten Band weitere 20 abwechslungsreiche Touren in Deutschland und beliebte Ziele im nahen Ausland.



Gleich bestellen
unter:

www.shop.doldemedien.de



DIE 3,5-TONNEN-KLASSE

Die mögliche Zuladung von Freizeitfahrzeugen ist häufig knapp bemessen. Das gilt nicht nur bei vielen Caravans und Campingbussen, sondern vor allem auch bei Reisemobilen der 3,5-Tonnen-Klasse. Was ist alles zu beachten?

Ein Reisemobil mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen ist Fluch und Segen zugleich. Segen, weil die Gewichtsbeschränkung zahlreiche Vorteile mit sich bringt. Das Reisemobil ist in vielen Punkten einem Pkw gleichgestellt: Es darf so schnell fahren wie es die zulässige Höchstgeschwindigkeit erlaubt, auf Pkw-Parkplätzen parken – vorausgesetzt, seine Maße lassen dies zu –, zahlt häufig nicht mehr Maut als ein Kleinwagen und kann auch von Kindern und Enkeln gefahren werden, die ihren Führerschein nach

dem 1. Januar 1999 erworben haben (Klasse B). Der Fluch: die Gewichtsbeschränkung selbst. Denn 3,5 Tonnen sind gar nicht mal so viel. Trotz aller Leichtbaubemühungen der Hersteller sind die Zuladungsreserven schnell erschöpft, vor allem, wenn viel Sonderausstattung und Zubehör an Bord ist. Manche Fahrzeuge scheiden daher von vornherein als 3,5-Tonner aus. Neben Linern und vielen großen Integrierten sind dies auch einige Teilintegrierte und sogar Kastenwagen – vor allem mit gewichtigem Allradantrieb.



Blick aufs Gepäck – auch kleine Dinge summieren sich.

Zusatzschraubenfedern an der Hinterachse sind eine von mehreren Möglichkeiten, das Basisfahrzeug aufzulasten.



Beispiel: der Carado T 447 (Profitest in Reisemobil International 3/2020). Der 7,40 Meter lange Teilintegrierte für bis zu vier Personen brachte mit optionalem Hubbett, vollem Frischwasser- und Dieseltank sowie zwei Elf-Kilogramm-Gasflaschen und zehn Kilogramm für Boiler/Toilette bereits 3.200 Kilogramm auf die Waage. Rechnet man das Gepäck von „nur“ zwei Personen dazu, sind die 3.500 Kilogramm zulässige Gesamtmasse schnell überschritten – für vier Personen funktioniert der Carado als 3,5-Tonner in keinem Fall. Fairerweise muss man jedoch erwähnen, dass in den gewogenen 3.200 Kilogramm bereits zahlreiche Sonderausstattungen enthalten sind, darunter Chassis-Paket (u. a. Beifahrerairbag, Fahrerhausklima, Tempomat, 30 kg), Chassis-Komfort-Paket (Alufelgen, Lederlenkrad, LED-Tagfahrlicht, 16 kg), Basic-Paket (Panoramadachhaube, Holzrost in Dusche, Captain-Chairs, 24 kg), Hubbett (44 kg), isolierter Abwassertank (8 kg), Fenster in T-Haube (7 kg), 167-l-Kühlschrank (13 kg), zweite Garagentür (3 kg), Fahrradträger, Sat-Anlage und Markise.

Generell gilt: Interessenten sollten sich von der – auf den ersten Blick attraktiven – Zuladung im Prospekt nicht blenden lassen. Denn was in der Theorie einfach klingt (zulässige Gesamtmasse minus Masse in fahrbereitem Zustand = Zuladungsreserven), ist in der Praxis meist komplizierter. Vor allem die Masse im fahrbereiten Zustand hat ihre Tücken. Sie gibt

Reisemobile mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 Tonnen dürfen mit dem B-Führerschein gefahren werden und sind in vielen Punkten dem Pkw gleichgestellt. Allerdings sind bei ihnen die Zuladungsreserven trotz Leichtbau meist schnell erschöpft.



Fotos: Goldschmitt, Redaktion

lediglich Auskunft über die Daten eines einzelnen, vom Hersteller beim TÜV vorgeführten Modells mit Serienausstattung (inklusive 75 kg für den Fahrer). Wer einen stärkeren Motor, Allradantrieb oder Luftfederung ordert, muss dieses zusätzliche Gewicht obendrauf rechnen. Dasselbe gilt für montierte Sonderausstattung sowie Chassis- oder Komfortpakete. Daher gilt: Schon vor dem Kauf Augen auf und einen Blick ins Certificate of Conformity (kurz CoC) werfen, das eine genauere Auskunft über die tatsächliche Masse des Fahrzeugs gibt.

Ein weiteres Problem: Bei der Leermasse gesteht der Gesetzgeber den Herstellern bis zu fünf Prozent Abweichung zu, um Toleranzen in der Schichtstärke von Hölzern, der Dicke von Klebern und dem Raumgewicht der Wände auszugleichen. Ein Fahrzeug mit einer Leermasse von 3.000 Kilogramm darf also bis zu 150 Kilogramm mehr wiegen, ohne dass sich ein Sachmangel ergibt. Wer hier sichergehen will, rechnet diese fünf Prozent gleich mit ein, lässt das tatsächliche Gewicht im Kaufvertrag festhalten oder wiegt sein Fahrzeug.

Doch welche Zuladungsreserven benötigt ein 3,5-Tonner nun, damit er sich in der Praxis als solcher nutzen lässt? Grobe Faustregel: Wiegt das Fahrzeug samt Sonderausstattung mehr als 3.000 Kilogramm, taugt es als 3,5-Tonner maximal für zwei Personen. Wer mit mehr Personen auf Tour geht, benötigt ein leichteres Fahrzeug oder eins mit einer höheren zulässigen Gesamtmasse.



↗ DOMETIC

DOMETIC CAMPERVAN-KONZEPT



DOMETIC
PERFECTROOF PR 2000



DOMETIC
PERFECTVIEW CAM 35 NAV



DOMETIC
FRESHJET 2000

EINHEITLICHE DESIGNSPRACHE IN EDLEM DUNKELGRAU

Ergänzen Sie eine Dachklimaanlage für ein perfektes Urlaubsclima, eine maßgeschneiderte Dachmarkise als Schattenspender und eine Rückfahrkamera für souveränes Rangieren – allesamt in edlem Dunkelgrau gehalten, perfekt abgestimmt auf das Design Ihres Fahrzeugs.

UNSERE EMPFEHLUNG:

- PerfectRoof PR 2000 – die Kastenwagen-Dachmarkise
- FreshJet 2000 – Dachklimaanlage mit Licht- und Heizfunktion
- PerfectView CAM 35 NAV – Kamera für Bremslichtkonsole

Infos auf dometic.com

OHNE GEHT ES NICHT



Nicht nur das Freizeitfahrzeug an sich ist Voraussetzung für den Campingurlaub, sondern auch die richtige Ausrüstung.

Ein CEE-Kabel benötigt jeder Camper, sonst fließt kein Strom.



Wer sich für Urlaub mit einem Freizeitfahrzeug entscheidet, braucht so einiges an Ausstattung. Nicht nur zum täglichen Leben im mobilen Zuhause, sondern auch für den Betrieb des Campingbuses, Reisemobils oder Wohnwagens – egal ob das Fahrzeug auf einem Campingplatz, einem Wohnmobilstellplatz oder sogar frei steht. Also muss die richtige Campingausrüstung mit an Bord. Denn nichts ist ärgerlicher, als wenn man am Urlaubsziel ankommt und feststellen muss, dass etwas Wichtiges fehlt.

Die Auswahl der Ausrüstung hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab, etwa von der Art des gewählten Freizeitfahrzeugs (Campingbus, Wohnwagen oder Reisemobil), dem Urlaubsziel (Campingplatz, Wohnmobilstellplatz oder freies Stehen), der Anzahl und dem

„Alter der Reisenden (Alleinreisender, Paar Familie), der Dauer des Urlaubs (Kurztrip oder mehrwöchiger Campingurlaub) und natürlich den individuellen Bedürfnissen und Wünschen der Camper. So benötigen Minimalisten, die mit einem Campingbus unterwegs sind, viel weniger als zum Beispiel Familien mit kleinen Kindern, die ne-

ben einer umfangreichen Campingausrüstung auch noch eine Flut an Spielsachen mitnehmen, um den Nachwuchs bei Laune zu halten.

Generell gilt: Der Stauraum und die mögliche Zuladung bei Freizeitfahrzeugen ist begrenzt. Deshalb sollte die Packliste wohl durchdacht und auf unnötiges Gewicht verzichtet werden. Aber einige Dinge sind für den Campingurlaub einfach unerlässlich und müssen auf jeden Fall mit an Bord.

Wer beispielsweise die Auffahrkeile zu Hause liegen lässt oder die Kurbel zum Herunterdrehen der Caravanstützen vergisst, wird sein Fahrzeug nicht richtig aufstellen und ausrichten können. Folge: Das Fahrzeug hat keinen sicheren Stand, zudem kann es zum Beispiel Probleme beim Abfließen des Wassers oder Betrieb des Kühlschranks geben.

Ohne Campingkabelfrommel mit CEE-Stecker oder Kabelfrommel mit entsprechendem CEE-Adapterkabel - und damit ohne Landstrom - bleibt nicht nur abends das Innere des Fahrzeugs dunkel, es gibt dann auch kein fließendes Wasser (die Wasserpumpe läuft elektrisch), in kühlen Nächten keine Umluftheizung (deren Gebläse funktioniert ebenfalls mit Strom) und natürlich fällt am Abend auch die Lieblingsserie im Fernseher aus.



PACKLISTE

- Kabeltrommel (25 m)
- CEE-Adapterkabel
- Gasflasche(n)
- Auffahrkeile (Reisemobil)
- Kurbel/Unterlegplatten für Stützen (Caravan)
- Frischwasserschlauch/Abwasserschlauch
- Kanister/Gießkanne für Wassertransport
- Rolltank/Eimer für Grauwasser (Caravan)
- Campingstühle/Campingtisch/Campingküche
- Grill/Campingkocher
- Küchenutensilien/Geschirr/Lebensmittel/Gewürze
- Kühltasche/Kühlbox
- Bettdecken/Kopfkissen/Bettwäsche
- Campinglampe/Taschen- oder Stirnlampe
- Vorzelt/Markise/Sonnensegel/Vorzeltboden
- Heringe/Abspannbänder
- Spülgeschüssel/Spülmittel/Spülschwamm/Geschirrtücher/Putzmittel/-Lappen
- Hygieneartikel fürs Bad/Handtücher/Reiseapotheke
- Toilettenzusatz
- Besen/Kehrschaufel für Innenraum/Vorzelt
- Ersatzsicherungen/Ersatzglühlampen
- Klebeband/Kabelbinder/Silikonspray/Werkzeug
- Ladegeräte/Adapter
- Trittstufe/Fußabtreter
- Camping-/Stellplatzführer



Durch leichtes Melamin-Geschirr kann so einiges an Gewicht eingespart werden.

oder – noch besser – einen fahrbaren Rolltank für das Grauwasser dabei haben.

Wer keine Campingstühle und keinen Campingtisch in das Fahrzeug eingeladen hat, wird nicht in den Genuss eines Essens unter freiem Himmel kommen. Aber auch das Kochen im Freien an sich ist schon ein Erlebnis. Dafür muss natürlich ein geeigneter Grill und/oder ein Campingkocher mit dabei sein, ebenso wie die wichtigsten Küchenutensilien sowie Campinggeschirr und -Besteck.

Weitere wichtige Gegenstände, die man im Campingurlaub braucht, sind in der nebenstehenden Packliste ersichtlich. Diese erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und muss natürlich noch um persönliche Dinge wie etwa Kleidungsstücke, Schuhe, Reisedokumente, Ersatzbrille und Ähnliches ergänzt werden. Sie kann aber eine wertvolle Planungshilfe sein, damit nichts Wesentliches zu Hause liegen bleibt. Einfach die Liste Punkt für Punkt durchgehen und beim Packen die einzelnen Positionen abhaken. Und ganz wichtig: Keinesfalls "auf den letzten Drücker" packen, sondern eine ausreichende Zeitreserve einplanen – das ist wesentlich entspannter!



Campingmöbel sind für den Campingurlaub unverzichtbar.



Fotos: Mareen Schultz, Frankana, Movera

AUF DER ÜBERHOLSPUR? – Mit 100 km/h gen Süden





Reifendruck geprüft? Check. Wassertank maximal halb voll? Check. Alles sicher und rutschfest verstaut und die Mitfahrer auf den Sitzplätzen ordnungsgemäß angeschnallt? Check. Ein prüfender Blick auf den Führerschein bringt erneut die Gewissheit: Wir dürfen fahren. Konzentriert beginnt das Rangieren auf engem Raum, die Außenspiegel fest im Blick. Der Campingbus verhält sich auf der Straße im Grunde wie ein gewöhnlicher Pkw. Die ersten Kilometer im vollgepackten Reisemobil und Wohnwagen verlangen von den Campern da schon mehr Aufmerksamkeit. Nicht nur bei Kurvenfahrten oder beim Bremsen. Das Navi weist den Weg, doch Kopf hoch und Augen auf. So verlockend Feldwege manchmal wirken, Caravaning bedeutet auch, den eigenen Instinkten zu vertrauen.

DIE RICHTIGE KLASSE

Der Führerschein entscheidet darüber, welchen Campingbus und welches Reisemobil Camper fahren oder welchen Wohnwagen sie ziehen dürfen.

Wer seine Fahrerlaubnis vor 1999 erworben hat und somit Inhaber der alten Führerscheinklasse 3 ist, braucht sich wegen der Berechtigung zum Fahren von Freizeitfahrzeugen in der Regel keine Sorgen machen. Denn der alte Pkw-Führerschein der Klasse 3 berechtigt zum Fahren von Kraftfahrzeugen bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht beziehungsweise Gespannen bis maximal 18,75 Tonnen (mit Einschränkungen). Damit dürfen auch größere Reisemobile und schwere Wohnwagen-Gespanne bewegt werden. Wer aber einen großen Liner oder ein großes Expeditionsmobil fahren will, braucht natürlich einen Lkw-Führerschein. Seit 1999 gibt es die neuen Führerscheinklassen B, BE, B96, C1, C1E und C, die die Sache mit der Fahrerlaubnis etwas komplizierter machen.

Klasse B

Mit der Klasse B dürfen Inhaber nur Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen bewegen – also Pkws, Campingbusse, Kastenwagen und Reisemobile, deren zulässige Gesamtmasse dieses Gewicht nicht übersteigt. Zusätzlich darf ein Nutzanhänger bis 750 Kilogramm angehängt werden. Zusammen darf so ein Gespann also 4,25 Tonnen wiegen. Ausnahmen bilden neben Pferde- und Bootsanhängern auch Wohnwagen. Sie dürfen zwar schwerer als 750 Kilogramm sein, aber das Gespann darf das zulässige Zuggesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht mehr überschreiten. Mit dem B-Führerschein darf man also beispielsweise einen Pkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von zwei Tonnen fahren und einen Wohnwagen mit 1,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ziehen. Problem: Vans oder große SUV mit einem familientauglichen Caravan im Schlepptau sind meist schwerer und damit für Inhaber des B-Führerscheins tabu.



Klasse BE

Parallel zur Klasse B oder auch nachträglich kann man die Klasse BE – einen speziellen Anhängerführerschein – erwerben. Dann dürfen Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 Tonnen mit Anhängern bis maximal 3,5 Tonnen bewegt werden. Die Gesamtkosten für die Klasse BE liegen bei rund 800 bis 1.000 Euro, je nachdem, wie viele Übungsstunden der Fahrschüler zusätzlich zu den fünf Pflichtfahrstunden benötigt.

Klasse B96

Eine einfache, günstige, aber dafür auch eingeschränkte Alternative ist der B96-Führerschein, den es seit 2013 gibt. Nach einer siebenstündigen Schulung dürfen Inhaber Kombinationen bis 4,25 Tonnen zulässigem

Gesamtgewicht fahren – also 750 Kilogramm mehr als beim normalen B-Führerschein. Alles ganz ohne Prüfung. Die Kosten für die Klasse B96 liegen bei rund 300 bis 500 Euro.

Klassen C1, C1E und C

Wer ein Reisemobil mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 bis maximal 7,5 Tonnen bewegen möchte, benötigt eine Fahrerlaubnis der Klasse C1. Damit darf man zusätzlich noch einen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von maximal 750 Kilogramm anhängen – praktisch, wenn der Stauraum im Fahrzeug nicht ausreicht oder zum Beispiel noch ein Motorroller mit in den Urlaub soll. Wer sein Reisemobil über 3,5 Tonnen mit einem größeren Anhänger kombinieren will,



Im Praxisteil der B96-Schulung, die insgesamt sieben Stunden umfasst, absolvieren die Fahrschüler verschiedene Fahrübungen mit dem Wohnwagen-Gespann.

FÜHRERSCHEINKLASSEN

B

Kraftfahrzeuge mit max. 9 Sitzplätzen (inkl. Fahrer) mit einer zulässigen Gesamtmasse von max. 3,5 t. Gespanne: max. 4,25 t bei Nutzanhängern bis 750 kg, max. 3,5 t bei Pferde-, Boots- und Segelflugzeuganhängern sowie Wohnwagen.

BE

Kraftfahrzeuge der Klasse B (Gesamtmasse max. 3,5 t) mit Einachsanhänger, Drehschemelanhänger oder Sattelanhänger bis max. 3,5 t.

C1

Kraftfahrzeuge mit max. 9 Sitzplätzen (inkl. Fahrer) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis max. 7,5 t. Auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von max. 750 kg.

C1E

Kombination aus C1 mit Anhänger über 750 kg, aber max. Gesamtmasse von 12 t, oder B mit Anhänger über 3,5 t, aber max. Gesamtmasse von 12 t.

B96

Kombination aus Zugfahrzeug der Klasse B und Anhänger mit zulässiger Gesamtmasse über 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 4,25 t nicht übersteigt.

muss den Führerschein Klasse C1E machen. Dieser erlaubt Zugwagen über 3,5 Tonnen bis 7,5 Tonnen mit einem beliebigen Anhänger. Allerdings darf das Gespann zwölf Tonnen zulässige Gesamtmasse nicht übersteigen. Für ein großes Liner-Reisemobil oder ein Expeditionsmobil auf einem Lkw-Chassis wird der Lkw-Führerschein der Klasse C benötigt.

Geschwindigkeiten

Für Campingbusse und Wohnmobile unter 3,5 Tonnen gelten dieselben Geschwindigkeitsregeln wie für Pkw. Liegt die zulässige Gesamtmasse über 3,5 bis 7,5 Tonnen, gilt außerhalb von Ortschaften Tempo 80 und auf Autobahnen Tempo 100. Gespanne dürfen ohne Tempo-100-Zulassung maximal 80 km/h fahren.

Wer ein Reisemobil mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bewegen möchte, benötigt den C1-Führerschein.



› Innovation, Qualität, Sicherheit

Zubehör für Reisemobil, Wohnwagen, Van & Minivan



Thule Markisen



Thule Smart Blocker



Thule Markisenzelte



Thule Fahrradträger



Thule Leitern



Thule Einordnen



Thule Dachträgersystem



Thule Sportausrüstung



Thule Einstiegsstufen



Thule Schlösser

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf:
infoRV@thule.com

Bring your life
thule.com

URLAUB, ALLTAG, HOBBY

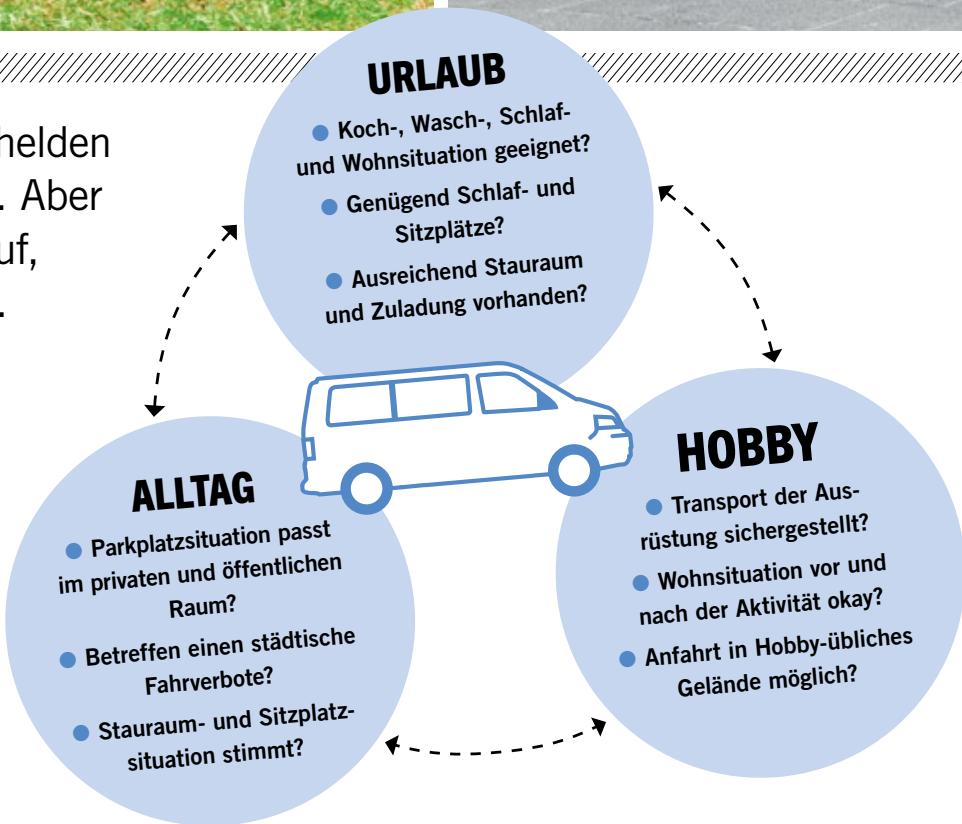


Campervans sind die Alltagshelden unter den Freizeitfahrzeugen. Aber auch hier gilt es vor dem Kauf, alle Eventualitäten zu prüfen.

Die Gewichtung ist individuell und abhängig von der Lebenssituation des Besitzers, trotzdem sind es mindestens drei Disziplinen, in denen besonders Campingbusse und Kastenwagen, seltener auch Wohnmobile glänzen müssen.

Urlaub, Hobby und Alltag. Mehrfachnutzen heißt das magische Stichwort, denn für die meisten ist der Traum vom eigenen Camper leichter zu realisieren, wenn dieser eben nicht nur Camping kann, sondern auch die restlichen Tage des Jahres sinnvoll einsetzbar ist. Das Modell des „Drittwaren Reisemobil“ ist überholt, Kastenwagen und vor allem Campingbusse sind Alltagshelfer und dann eben auch da, um aus dem Alltag auszubrechen. Doch wie? Wie möchte ich parken, fahren, transportieren oder campen? Muss ich die Kids zur Schule fahren oder auch öfter mal sperrige Gegenstände befördern?

Die Preise auf dem Gebrauchtmärkt zeigen deutlich: In Zeiten, in denen Autos nicht mehr



für die Ewigkeit gebaut werden, beantworten viele die Frage nach der idealen Camper-Basis nicht mehr mit frisch verbesserten Neuerscheinungen, sondern Modellen, die bereits seit 20 Jahren und mehr auf dem Markt sind. Sich gegen einen älteren Gebrauchten zu entscheiden, macht vor dem Hintergrund des Kli-

mawandels und der aktuellen Klimapolitik mit Fahrverboten Sinn. Wer seinen Camper über viele Jahre fahren möchte – und das war bisher die Regel – muss sich also der Frage stellen, ob einen Fahrverbote jetzt schon betreffen könnten oder ob diese in Zukunft noch verschärft werden. Ist der Wohnraum städtisch, das



Wunschfahrzeug aber sauber genug, bleibt die Parkplatzfrage. Mit zirka fünf Meter Länge zirkeln die meisten Campingbusse noch in jede Parklücke – schon mit dem langen Radstand gängiger Kleintransporter-Modelle wird es schwer. Campervans mit Hochdach sind geräumig und bieten dauerhafte Stehhöhe – Tiefgaragen sind dann aber definitiv keine Option mehr. Und was, wenn nicht nur die eigenen Kinder, sondern auch deren Freunde

mitgenommen werden wollen? Reichen die gurtgesicherten Sitzplätze für übliche Alltags-situationen?

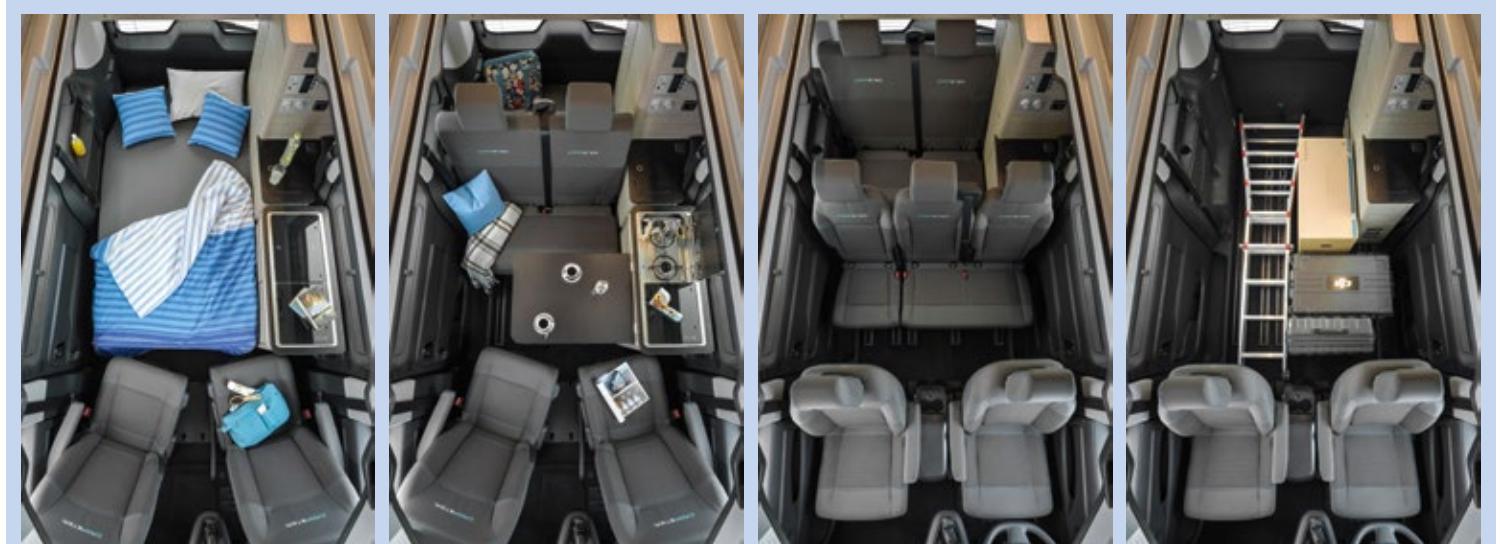
Gleichzeitig liegen ausgefallene Hobbys, meist Outdoor-Aktivitäten, voll im Trend. Die beanspruchen fast immer viel Ausrüstung oder ein sperriges Sportgerät. Kanus oder Mountainbikes zum Beispiel. Der Fokus liegt hier auf möglichst viel Stauraum und Zuladung. Zudem muss sichergestellt sein, dass der Camper für die Gegebenheiten am Aus-übungsort geeignet ist und dass die Wohnsituation vor und nach dem Betreiben des Hobbys passt. Skifahrer beispielsweise möchten sicherlich ein gut isoliertes Fahrzeug mit Standheizung, gegebenenfalls Allradantrieb und definitiv einen Ausbau, der das Durchladen der Powderlatten ermöglicht. In vielen Bussen helfen ausbaubare Möbel, das Ladevolumen zu erhöhen.

Dagegen steigt mit dem Möbelausbau der Wohnkomfort und die meisten möchten für

den Urlaub möglichst viel Ausbau an Bord haben. Zentrale Frage ist, ob die Koch-, Wasch-, Schlaf-, und Wohnsituation für die gewünschte Urlaubsform passt. Zugleich müssen selbstverständlich auch hier genügend Stauraum, Zuladung und Sitzplätze vorhanden sein.

Der Dreikampf um die Disziplinen Urlaub, Hobby und Alltag bleibt nach wie vor ein Balanceakt. Zum Glück aber bietet der Markt nahezu für jede Prioritäten das passende Campingfahrzeug. Und deren verschiedene Lösungsansätze erläutern wir im folgenden Praxisteil des CamperCoach.

Echter Alleskönner auf kompakten 4,95 Meter Fahrzeuglänge:
Von links nach rechts: Schlaf-,
Wohn-, Sitz- und Ladesituation
im „Einer für Alle(s)“-Campster.



Fotos: Hersteller

Im Idealfall ist er so varia-bel wie das Leben des Besitzers: Campingbusse sind oft Erstwagen und fast immer Alltags- und Urlaubsgefährt.



ZIEL ERREICHT – erste Schritte vor Ort

Foto: Zuckerkfabrik

Sie haben Ihr Ziel erreicht“, tönt es am späten Nachmittag plötzlich aus dem Navi. Die drei Camper stehen nun vor der Frage: Wo sollen wir übernachten? Auf dem unscheinbaren Waldparkplatz, dem offiziellen Wohnmobilstellplatz im Ort oder auf dem Campingplatz am See? Drei Camper, drei Möglichkeiten. Das Paar im Campingbus setzt bereits die Nudeln auf, während die

Reisemobilisten mit CEE-Stecker und Gießkanne in der Hand das Wohnmobil mit Strom und Wasser versorgen. Die Familie steht derweil am Check-in des Campingplatzes und ist kurz davor, sich auf seiner Parzelle einzurichten zu können. Nur noch wenige Handgriffe und der Urlaub beginnt.



STELLPLATZ ODER CAMPINGPLATZ?

Wer mit dem rollenden Zuhause unterwegs ist, muss früher oder später überlegen, wo er die Nacht verbringt. Camper haben drei Optionen, aber Obacht beim Freistehen.

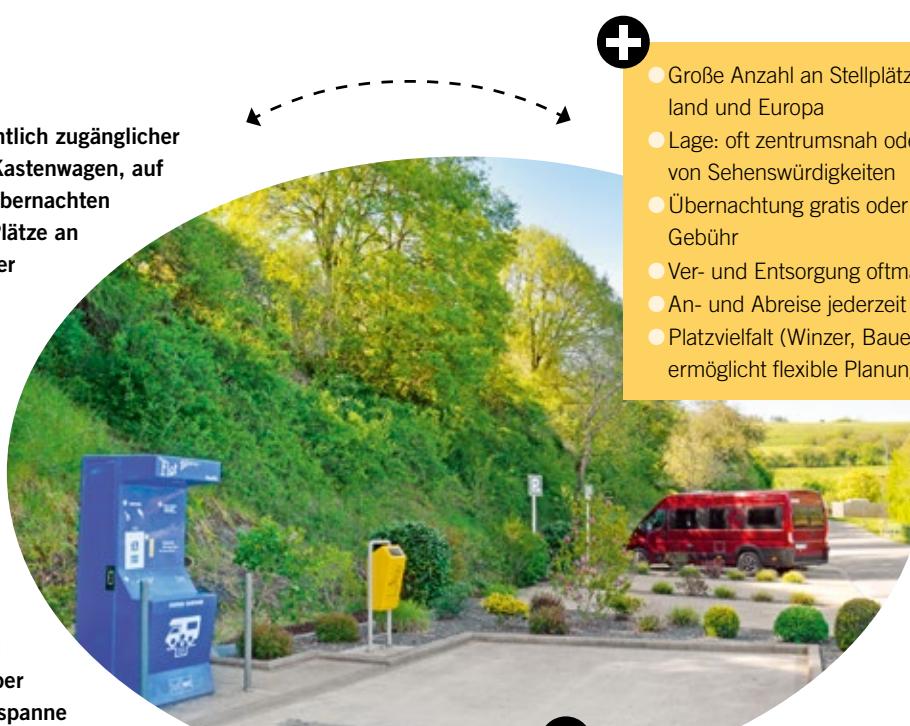
Nicht jeder schätzt den Trubel und die Atmosphäre eines Campingplatzes. Manch einer möchte die Nacht lieber ohne Nachbarn, fernab von Licht und Lärm verbringen. Wiederum andere zählen auf die Vorteile, die ihnen ein gut ausgestatteter Stellplatz bietet. Für die eine Familie bedeutet Camping, zwei Wochen auf demselben Platz zu verbringen, auf dem sie mit allem versorgt sind, was sie benötigen, für andere ist der Weg das Ziel. Die Entscheidung über den Über-

nachtungsort hängt von den eigenen Vorlieben und Bedürfnissen, dem Fahrzeugtyp aber auch dem Reiseland ab. Campingplätze gibt es in Europa wie Sand am Meer, von kleinsten Anlagen, die außer Sanitäranlagen nicht viel besitzen, bis hin zu ganzen Campingdörfern, die mit allerlei Attraktionen und Läden für den täglichen Bedarf den Komfort einer kleinen Stadt bieten. Während in Deutschland die Übernachtung fernab von Campingplatz und Stellplatz – so lange nicht durch Schilder un-

tersagt – zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit erlaubt ist, gelten in Europa teils strikte Verbote, die mit hohem Bußgeld geahndet werden. Stellplätze sind die legale Variante und das Netz an Übernachtungsmöglichkeiten europaweit sehr dicht. Sie besitzen oftmals nur minimale aber für Reisemobilisten ausreichende Ausstattung, die selten über einen Stromanschluss und Wasser hinausgeht. Ideal für kurze Aufenthalte, für Erkundungen oder zum Kraft tanken geeignet.

DER STELLPLATZ

☒ Ein Reisemobil-Stellplatz ist ein öffentlich zugänglicher Parkplatz explizit für Wohnmobile und Kastenwagen, auf dem der Reisende offiziell stehen und übernachten darf. Aber auch Privatpersonen bieten Plätze an – zum Beispiel auf einem Bauernhof oder Weingut. Der Aufenthalt ist auf wenige Tage, in der Regel zwei bis drei Nächte beschränkt. Die Ausstattung variiert dabei von einem einfachen Parkplatz ohne Infrastruktur über einen Stellplatz mit Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten bis hin zu einem Reisemobil-Hafen mit Sanitärbauten und Brötchenservice. Frischwasser oder Strom sind in der Regel kostenpflichtig. Gebühren werden an einem Parkscheinautomaten, manchmal mit Schranke versehen, oder seltener über den Platzwart entrichtet. Wohnwagengespanne sind auf diesen Stellplätzen in der Regel nicht zugelassen. Stellplatzsatzung vor Ort beachten.



- Große Anzahl an Stellplätzen in Deutschland und Europa
- Lage: oft zentrumsnah oder in der Nähe von Sehenswürdigkeiten
- Übernachtung gratis oder gegen geringe Gebühr
- Ver- und Entsorgung oftmals vorhanden
- An- und Abreise jederzeit möglich
- Platzvielfalt (Winzer, Bauernhöfe) ermöglicht flexible Planung der Reiseroute



- Keine Reservierung möglich
- Nicht für längere Aufenthalte geeignet (ein bis drei Nächte)
- „Campingähnliches“ Verhalten – Nutzung von Stühlen, Tischen, Vorzelten, Markise sowie das Grillen – in der Regel untersagt
- Atmosphäre: oft Parkplatzcharakter
- Ausstattung variiert: selten Sanitäranlagen



Die Ausweisung eines Stellplatzes erfolgt in Deutschland seit 2017 mit dem Zeichen 365-67 „Wohnmobilplatz“ (links). Die ältere Kombination ist weiterhin in Gebrauch und gültig. Gemäß StVO sind diese Parkflächen ausschließlich für Reisemobile reserviert.



- Volle Flexibilität, da Übernachtung spontan möglich
- Attraktiv durch freie Platzwahl, Schilder vor Ort beachten
- Kostenlos
- Oftmals keine Nachbarn



- In Deutschland offiziell nur zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit erlaubt
- In vielen Ländern Europas nicht gestattet
- Keine Infrastruktur
- Nur für autarke Camper geeignet

FREISTEHEN

✖ Das Übernachten in einer Seitenstraße eines Wohngebiets, auf einem Waldparkplatz oder direkt am Strand – die dritte Option für Camper, die Nacht zu verbringen, ist das Freistehen.

Die Möglichkeit, fast überall „wild“ anzuhalten, bietet größtmögliche Flexibilität während der Reise, wird aber nicht überall gern gesehen und ist vielerorts und in Teilen Europas sogar gänzlich untersagt. Ein Blick in das Gesetzbuch zeigt: In Deutschland ist das Übernachten in Fahrzeugen – auch in Reisemobilen und Campingbussen – auf öffentlichen Straßen und Parkplätzen nur dann zulässig und als Gemeingebräuch zu werten, wenn es zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit dient. Hierbei dürfen alle Einrichtungen innerhalb des Fahrzeugs benutzt werden. Freistehen ist daher insbesondere für autarke Freizeitfahrzeuge eine Option. „Campingartiges“ Verhalten außerhalb des Fahrzeugs ist untersagt.

Unbedingt die Parkvorschriften vor Ort und die rechtlichen Bedingungen im Reiseland beachten. Noch ein Wort zum

Schluss: Seinen Müll mitzunehmen und den Ort so zu hinterlassen, wie man ihn vorgefunden hat, sollte selbstverständlich sein.

CAMPINGPLATZ

✖ Bei einem Campingplatz handelt es sich um ein fest definiertes, oftmals umzäuntes Areal, speziell für Camper. So ist Unbefugten das Betreten des Platzes nicht erlaubt. Die Plätze bieten ein gewisses Maß an Ordnung und Sicherheit. Ein wichtiges Argument für den Urlaub mit Kindern, die sich frei bewegen können. Die Anlagen sind bis ins Detail geplant. Neben Rezeption gehören Sanitäranlagen mit Duschen und WCs sowie Strom- und Frischwasseranschlüsse zur Standardausstattung. Auf Parzellen können sich die Gäste nach Bedarf einrichten. Ausstattung und Standards können sich von Land zu Land stark unterscheiden. Es gibt sie von kleinen Anlagen mit Rezeption und Sanitäranlagen bis hin zu großen Plätzen mit umfangreichem Programm, Schwimmbädern, Restaurants, Einkaufsmöglichkeiten und vieles mehr. Die Preise sind entsprechend höher. Für Wohnwagen und Familien sind sie aber das Ziel schlechthin.



- Eigene Parzelle in der Natur
- Platz für Wohnmobil, Wohnwagen und Vorzelt und vielfältige Nutzung (Grillen & Co.)
- Sanitäranlagen (Dusche / WC / Waschräume für Geschirr und Wäsche)
- Ausstattung variiert (Pool, Einkaufsmöglichkeiten, Bäcker, etc.)
- Angebot von Freizeitaktivitäten bis Animation
- Hoher Komfort dank Infrastruktur (Strom, Wasser, Ver- und Entsorgung)
- Geschütztes Gelände und Kinder unter sich

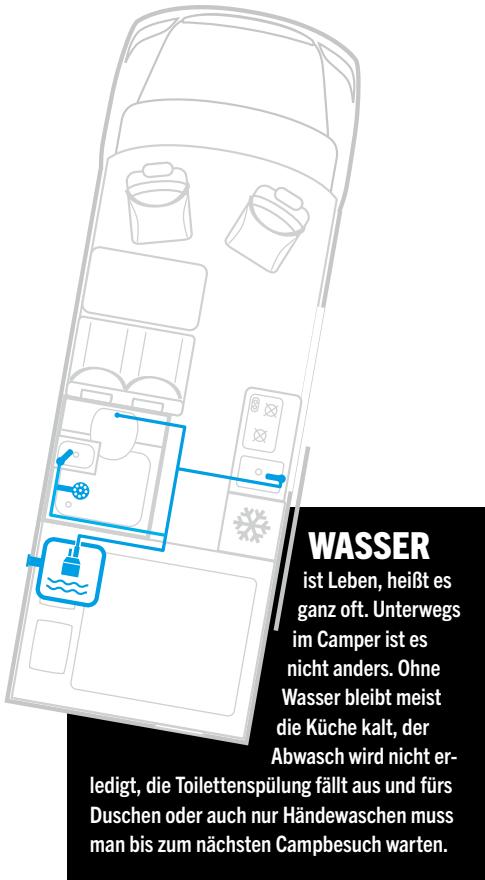
Fotos: J. Neumann, M. Schwarz, A. Güldenfür



- Regeln sind einzuhalten (Ruhezeiten)
- Für längere Aufenthalte geeignet (Aufwand Auf- & Abbau, An- & Abreise)
- Rezeption: An- und Abreise nur zu bestimmten Uhrzeiten, dafür persönlicher Kontakt
- Reservierung (v.a. in der Hochsaison) oftmals notwendig, dadurch weniger Flexibilität
- Höhere Übernachtungspreise

GUT GERÜSTET

Elektrik, Sanitär und Heizung – im Prinzip ist ein Camper aufgebaut wie ein Haus, nur mit dem Unterschied, dass es auch mobil und autark funktionieren sollte.



Wasser: Von zehn Litern im kleinen Campervan bis zu 130 Liter und mehr im großen Reisemobil oder Caravan. Oder: Die einen sagen, dass ein Kanister, den man flexibel an jeder Entnahmestelle wieder füllen kann, mehr als ausreichend ist. Bei anderen kann der Vorrat nicht groß genug sein. Wie oft und wie viel Wasser man im Alltag verbraucht, ist ohne seine Gewohnheiten genau zu kennen, schwer einzuschätzen. Ganz sicher ist aber, dass man mit ganz wenig Wasservorrat auch ganz wenig verbraucht, weil man das kostbare Nass sozusagen nur tropfchenweise verbraucht. Von Komfort kann man bei zehn Litern aber nur bedingt reden, dafür hat die flexible Kanister-Lösung, selbst wenn man zwei 20-Liter-Kanister verwendet, schon Vorteile.

Strom: Mit der Anzahl der Verbraucher steigt auch der benötigte Energievorrat. Rund

100 Ah sind meist Standard. Ein großer Verbraucher im Sommer ist der Kühlschrank. Wer einen Absorber (bis zu 200 Ah pro Tag) oder einen Kompressor-Kühlschrank (rund 20 Ah) mit 12-Volt aus der Bordbatterie betreibt, hat eine grobe Vorstellung davon, wie lange sein Vorrat reicht. Selbst mit ordentlich Solarzellen auf dem Dach muss die Sonne lange scheinen, um so ein Teil mit 12-Volt zu betreiben – und ordentlich Sonne bedeutet, dass der Kühlschrank viel arbeiten muss.

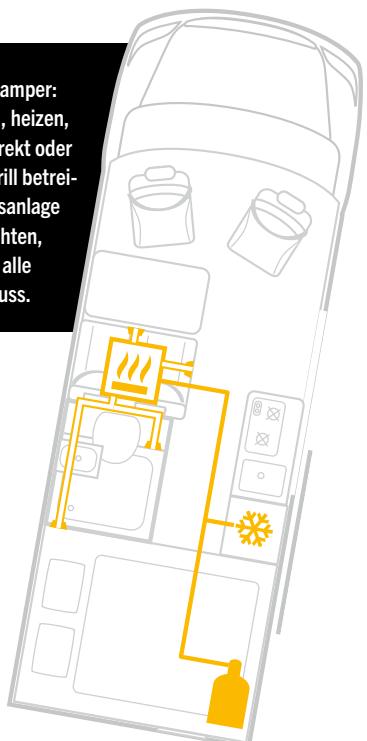
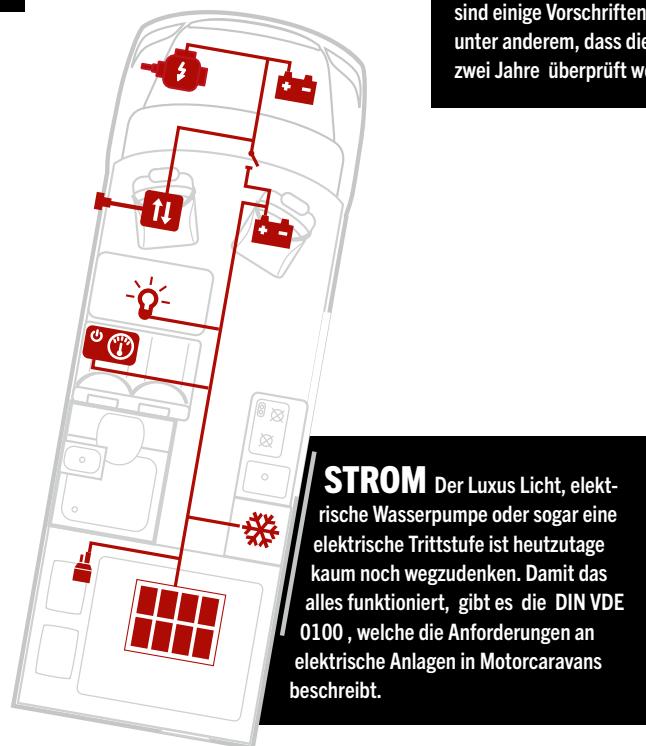
Effektiver, weil mit deutlich höherem Energiegehalt, ist der Betrieb mit Gas. Eine 11-Kilogramm-Gasflasche erzeugt ungefähr 12.500 Ah – also so viel wie 250 Batterien mit 100 Ah (maximale Entnahme 50 Prozent der Kapazität). Wer auf dem Campingplatz steht, ist fein raus und kann den Kühlschrank und andere Verbraucher (Licht, TV etc.) mit 230 Volt aus der Steckdose betreiben.

Gas: Das Multitalent. Zum Kochen, Heizen und Kühlen. Richtig kalkuliert – und dabei den Füllstand immer im Auge – gibt es nichts praktischeres. Außer, man will für Monate in der Pampa unterwegs sein, da könnte die Versorgung schwierig werden.



Smart home für Anfänger: Auf einen Blick kann man den Füllstand der Tanks sowie die Restkapazität der Bord- und Fahrzeugbatterie überwachen.

Fotos: Redaktion



Jetzt Berger entdecken
und 10 € sparen!



Berger



VORZELTE • OUTDOOR • MÖBEL • HAUSHALT • ELEKTRO • TECHNIK • BEKLEIDUNG



Ihr Kompletausstatter für's Camping-Vergnügen – von A wie Adapter bis Z wie Zelt:
Holen Sie sich das beste Campingzubehör! Nur von Berger!

10 €
FÜR
SIE
GESCHENKT!*

GLEICH GUTSCHEIN EINLÖSEN:
Aktionscode bei der Bestellung angeben oder Gutschein in einer der über 75 Filialen abgeben!

Aktionscode 999999BY



*Für Ihren Warenwert ab 50 €. Ausgenommen Gas, reduzierte Artikel, Bücher und beim Kauf von Geschenk-Gutscheinen. Je Kunde nur ein Gutschein einlösbar. Nicht mit anderen Aktionen oder Gutscheinen kombinierbar. Weitergabe an Dritte und Veröffentlichung des Gutscheincodes untersagt. Gültig bis 31.10.2020.

Ihr **CAMPING-SPEZIALIST**
mit über 75 Filialen und 15.000 Top-Artikeln! www.fritz-berger.de

MOBILES STROMNETZ

Wer auf Tour geht, muss auf Strom aus der Steckdose nicht verzichten. So funktioniert die Stromversorgung im mobilen Zuhause.

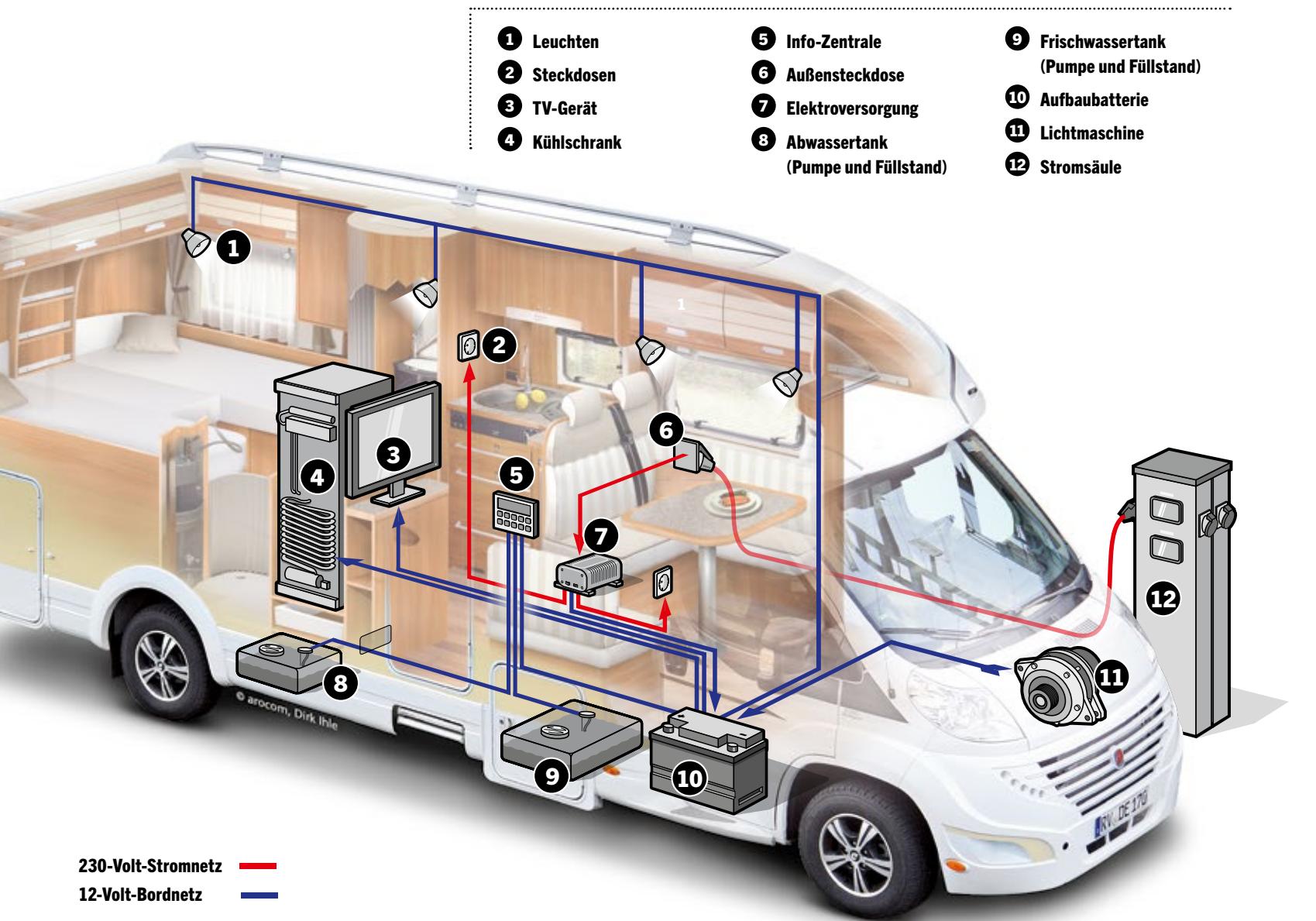
Ohne Strom geht in Reisemobil, Caravan und Campingbus nichts. Leuchten und Wasserpumpe benötigen Gleichstrom aus der Bordbatterie, ebenso der immer mehr in Mode kommende Wechselrichter, der die Gleichspannung der Bordbatterie in Wechselstrom für Fön und Kaffeemaschine wandelt. Damit die Energieversorgung jederzeit problemlos funktioniert, versteckt sich ein ausgeklügeltes Stromnetz hinter der Fassade. Genau genommen sogar zwei.

Das 230-Volt-Bordnetz

Im Freizeitfahrzeug bieten sich grundsätzlich zwei Möglichkeiten an, um Geräte mit 230-Volt-Wechselstrom zu betreiben. Die einfachste ist, das Reisemobil über ein spezielles

Kabel mit CEE-Stecker an der Außensteckdose an die Stromsäule eines Camping- oder Stellplatzes anzuschließen. Bei entsprechender Installation übernimmt dann das interne Ladegerät die Ladung der Bordbatterien. Parallel sind nun einige Schuko-Steckdosen im Reisemobil „aktiv“. Fön, Kaffeemaschine und Wasserkocher können in Betrieb gehen.

Auch ohne Landstrom können 230-Volt-Geräte zum Einsatz kommen. Dafür muss ein leistungsfähiges Elektrogerät an Bord: der Wechselrichter. Er wandelt Gleichstrom aus den Batterien in einen mehr oder weniger sinusförmig schwingenden Wechselstrom um. Der Wechselrichter kann ins Bordnetz integriert werden, er versorgt dann die ohnehin vorhandenen Schuko-Steckdosen. Oder er





LiFePO4-Batterien liefern bei geringerem Gewicht sehr viel mehr Energie als Gel- oder AGM-Akkus.

bietet am eigenen Gehäuse eine Steckdose – die günstigere Variante bei der Installation.

Da Wechselrichter, auch Inverter genannt, wahre Stromfresser sind, empfiehlt sich ihr Einsatz nur, wenn das Fahrzeug über entsprechend große Energiereserven in Form gewaltiger Bordbatterien verfügt. Also ein potentes 12-Volt-Bordnetz installiert ist.

Wechselrichter bietet der Handel in zog Ausführungen an. Zum einen aufgeteilt nach Leistungsklassen, zum anderen mit qualitativ doch recht unterschiedlichem Output.

Die Leistungsklasse bestimmt, wie leistungshungrig der Verbraucher sein darf. Schon kleine 300-Watt-Inverter erzeugen genug Power für Ladegeräte oder einen Laptop. Für eine Kapsel-Kaffee-Maschine sollte der Wechselrichter schon 1.200 bis 1.400 Watt leisten können. Für den Fön oder eine Induktionskochplatte sollten es noch ein paar Hundert Watt mehr sein.

Ein 600-Watt-Inverter mit Sinuskurve kostet schnell einmal 500 Euro, ein 1.600-Watt-Inverter auch mal 1.000 Euro. Im Gegenzug finden sich im Handel 600-Watt-Wechselrichter mit modifizierter Sinuskurve für schlappe 60 Euro, 1.500-Watt-Geräte für etwas mehr als 100 Euro. Doch Vorsicht: Für anspruchslose Verbraucher wie eine Filterkaffeemaschine oder ein simples Ladegerät mag diese Spannungsart ausreichen. Auch so manche robuste Elektro-Kochplatte gibt sich damit zufrieden. Doch schon das Ladegerät einer elektrischen Zahnbürste streikt ebenso wie die Induktionskochplatte. Durch einen Inverter fließen enorme Ströme, die Geräte sollten hohe Sicherheitsstandards erfüllen.

Das 12-Volt-Bordnetz

Bordbatterien halten die Energieversorgung mit 12-Volt-Gleichstrom aufrecht: Leuchten, Wasserpumpen, TV, Sat-Anlage, Receiver und manchmal auch ein Kompressorkühlschrank hängen direkt von ihnen ab. Ferner saugen mobile Verbraucher wie Ladegeräte für Notebook oder Fotoapparat ihren Ladestrom aus

SOLARZELLEN

- ⊕ • Relativ günstige Anschaffung
- ⊕ • Leichte Installation
- ⊕ • Wartungsfrei
- ⊕ • Absolut lautlos
- ⊕ • Arbeitet völlig eigenständig
- ⊕ • Batterieüberwachung auch bei langen Standzeiten (Winter)
- ⊕ • Keine Betriebskosten

- ⊖ • Begrenzte Energieausbeute
- ⊖ • Hoher Platzbedarf auf dem Dach
- ⊖ • Bei Bewölkung fast wirkungslos



Einbauen und vergessen: Die Solaranlage ist ein völlig unproblematisches Produkt. Sie arbeitet dank intelligentem Laderegler absolut selbstständig und hält, solange ausreichend Sonneneinstrahlung verfügbar ist, die Batterien in Schuss. Die relativ geringe Leistung und die Abhängigkeit vom Wetter sind ihre Schwächen. Tipp der Redaktion: nur Solarpanels von renommierten Herstellern in der Caravaningbranche kaufen. Panels für den Hausgebrauch sind häufig zwar günstig, aber für den mobilen Einsatz völlig ungeeignet.

diesen Energieträgern. Auch Heizungen benötigen für ihre elektrischen Gebläse eine ordentliche Menge Strom.

Solange das Fahrzeug über die Außensteckdose mit Landstrom versorgt wird, wandelt ein Ladegerät 230-Volt-Wechselstrom in einen Ladestrom für die Bordbatterien um und sorgt permanent für Nachschub in die Batterien.

Ist man mit dem Reisemobil oder Campingbus unterwegs, werden während der Fahrt Bord- und Starterbatterie von der Lichtmaschine geladen.

Wer hingegen häufig autark stehen möchte, muss sein 12-Volt-Bordnetz kritisch überprüfen. In der Serienausstattung sind selten Batterien mit ausreichend großem „Inhalt“ verbaut. Reicht der Saft für längere Standzeiten nicht aus, müssen Energiequellen wie Solaranlagen, Ladebooster, Generatoren oder Brennstoffzellen für Nachschub sorgen. Sonst heißt es nach wenigen Tagen: Nichts geht mehr.

Welche der Energiequellen am besten zu den individuellen Ansprüchen passt, hängt maßgeblich vom persönlichen Energiebedarf und vom verfügbaren Budget ab.

Der Klassiker: ein oder mehrere Solarpanels. Sie sind einfach zu installieren, liefern bei gutem Wetter kostenfrei Strom und sind absolut wartungsfrei. Idealerweise kombiniert man ein Panel mit einem vergleichsweise günstigen Ladebooster, der auch bei schlechtem Wetter als Energiequelle zur Verfügung steht.

Auch Brennstoffzellen liefern unabhängig von Wetter und Tageszeit Strom. Geräte des Herstellers Efoy haben sich in den vergangenen Jahren etabliert. Sie arbeiten mit Methanol, das in Tankpatronen mit fünf oder zehn Litern geliefert wird. Bei einem täglichen Bedarf von 33 Amperestunden würde eine Zehn-Liter-Patrone circa vier Wochen lang den Energiebedarf abdecken. Nachteil: Brennstoffzellen sind sehr teuer.

Als eine weitere Möglichkeit bieten sich noch mobile Stromerzeuger an. Kleine, kompakte Stromerzeuger laden mit rund acht Ampere die Stunde und verbrauchen stündlich vielleicht einen halben Liter Benzin. Bei 40 Ampere kommt man so also auf rund 2,5 Liter, das Aggregat selbst kostet ab etwa 1.000 Euro. ▶



KOMFORTQUELLE

Duschen, abspülen, Hände waschen. Der Wasser-gebrauch ist in einem Mobil Standard. Ein kurzer Einblick in die Installation.

Wasser sprudelt im Reisemobil, Campingbus oder Caravan, solange der Frischwassertank gefüllt und die Bordbatterien geladen sind – oder das Fahrzeug eben am 230-Volt-Netz angeschlossen ist. Dann ist zumindest elektrische Energie ausreichend vorhanden. Was die Wasserversorgung mit Strom zu tun hat? Nun: Beim Öffnen eines Hahns wird eine elektrische Pumpe aktiviert, die Wasser aus dem Tank fördert (Unterschiede zwischen Druck- und Tauchpumpen siehe Kästen rechts). Wassertanks mit 100 Liter

Fassungsvermögen sind guter Durchschnitt, Campingbusse bieten meist nur 40 oder 50 Liter Frischwasser, große Fahrzeuge hingegen auch mal 200 Liter und mehr. Befüllt werden die Tanks per Schlauch, den man im Fahrzeug mit sich führt und mit einem Adapter am Wasserhahn der Füllstation auf dem Camping- oder Stellplatz anschließt – meist kostenfrei, hin und wieder erheben die Betreiber eine kleine Gebühr.

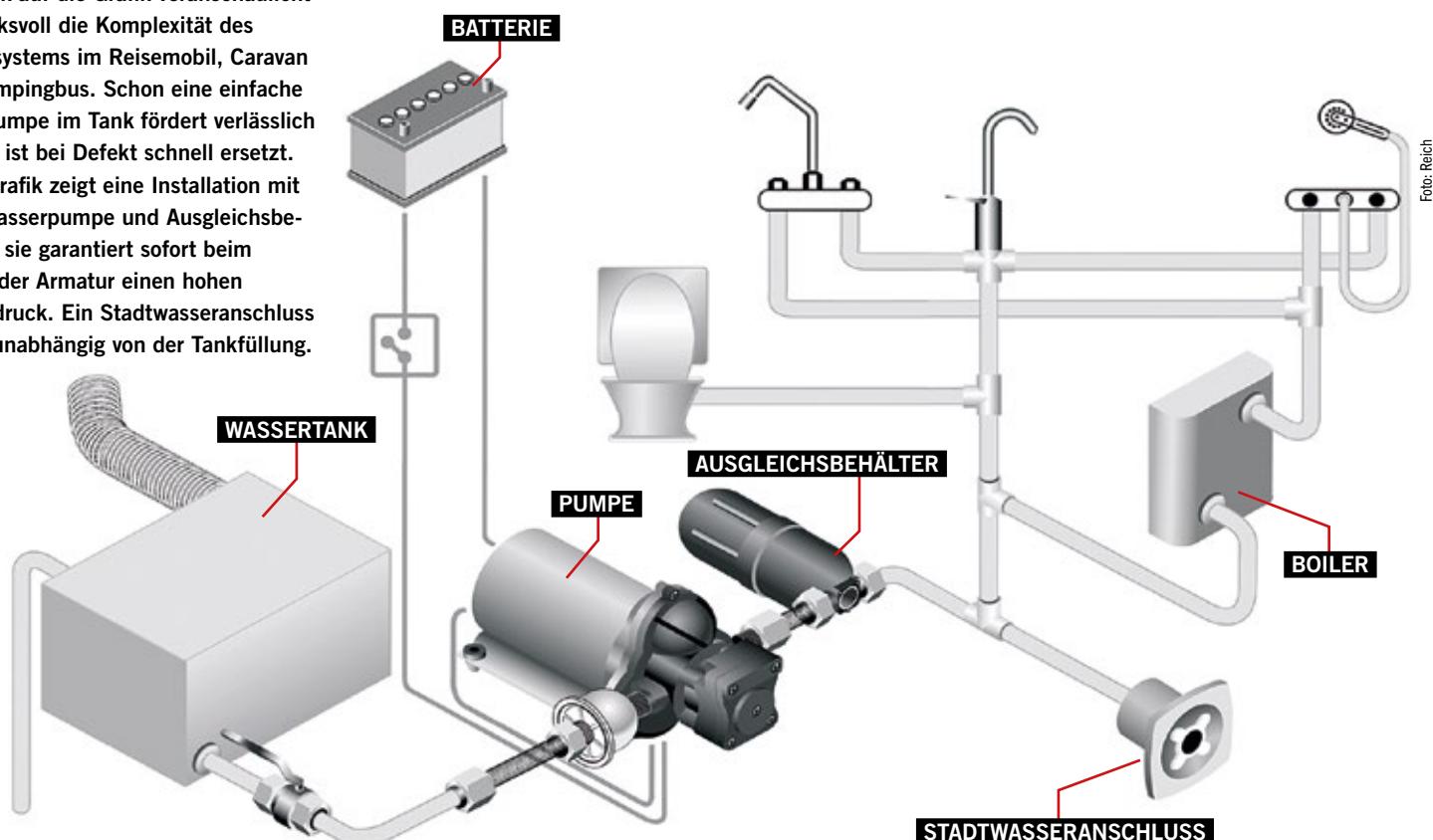
Warmwasser produziert ein Boiler, der entweder separat installiert oder Teil der Standheizung ist (siehe Kapitel Heizung). Fast alle Boiler nutzen als Energiequelle Gas, manche bieten zusätzlich die Option, Wasser über einen stromversorgten Heizstab zu erwärmen.

Sehr Angenehm: Die Wassererwärmung kann zeitgesteuert programmiert werden. So legt der Boiler erst kurz vor dem Duschen los – das spart wertvolle Energieressourcen.

Das Wassersystem im Reisemobil zeigt einen nicht zu unterschätzenden Nachteil – es ist stets feucht, da Leitungen, Pumpen und

DIE WASSERVERSORGUNG

Ein Blick auf die Grafik veranschaulicht eindrucksvoll die Komplexität des Wassersystems im Reisemobil, Caravan und Campingbus. Schon eine einfache Tauchpumpe im Tank fördert verlässlich Wasser, ist bei Defekt schnell ersetzt. Diese Grafik zeigt eine Installation mit Druckwasserpumpe und Ausgleichsbehälter – sie garantiert sofort beim Öffnen der Armatur einen hohen Wasserdruck. Ein Stadtwasseranschluss macht unabhängig von der Tankfüllung.



WASSER

Tanks nicht komplett durchtrocknen können. Daher muss das System vom Betreiber regelmäßig desinfiziert werden - von Vermietern sogar vor jedem Kunden. Nur so ist garantiert, dass keine Keime heranwachsen. Für das eigene Reisemobil, den Wohnwagen oder den Campingbus gibt es im Fachhandel zahlreiche Möglichkeiten, das Wassersystem sauber zu halten oder zu reinigen. Spezielle Reiniger können Verkalkungen oder andere Verunreinigungen problemlos lösen. Dann haben Camper im Urlaub dauerhaft Freude am Wassersystem ihres Fahrzeugs.



DRUCKPUMPEN

- +**
 - Sehr hoher Betriebsdruck und Fördermenge möglich
 - Konstanter Durchfluss, insbesondere mit Druckausgleichsbehälter
 - Sinnvolle Alternative für große Fahrzeuge
- - Im Falle eines Lecks schaltet die Pumpe an, wenn kein Trennschalter vorhanden ist
 - Aufwendige Installation
 - Teuer und teils laut



TAUCHPUMPEN

- +**
 - Leichte Installation
 - Günstig, leicht zu tauschen
 - Für kleinere Fahrzeuge ausreichend, als Tandempumpe (Reich) auch für größere Fahrzeuge
 - Bei Leck im System fördert Pumpe nicht
- - Anfällig für Schmutz im Wasser (Vorfilter sinnvoll)
 - Geringere Förderleistung als Druckpumpe



DIE NEUEN MALIBU VANS!

EINZIGARTIGE VIELFALT BEI IHREM HANDELSPARTNER.

malibu
a company of carthago

www.malibu-vans.com

KEINE GEFAHR

Gas ist der Energie- lieferant im Fahrzeug, der Autarkie ermöglicht, aber immer wieder mit etwas Skepsis beäugt wird.

Ohne Flüssiggas geht in Reisemobil, Caravan und Campingbus wenig: Mit Gas wird gekocht, geheizt, das Wasser erwärmt und moderne Absorberkühlschränke schalten sogar automatisch auf Gasbetrieb um, wenn mal kein Strom zur Verfügung steht. Mit der Gasinstillation zieht also viel Komfort ein. In den meisten Freizeitfahrzeugen fahren zwei Elf-Kilogramm-Flaschen im separaten Gaskasten mit. Kleinere Fahrzeuge kommen manchmal auch nur mit einer Flasche aus.

Gasflaschen gibt es aus Stahl und Aluminium in Größen von elf oder fünf Kilogramm (Stahl) beziehungsweise elf oder sechs Kilogramm (Alu). Aluflaschen sind deutlich leichter, aber auch teurer: Rund 110 Euro kostet eine Elf-Kilogramm-Flasche, eine Stahlflasche etwa die Hälfte.

Flüssiggas verlässt über das Ventil und den Druckminderer die Flasche im gasförmigen Zustand und gelangt über Rohrleitungen zu



Foto: Hobby

den Absperrventilen. Welcher Hahn zu welchem Abnehmer gehört, ist durch Symbole gekennzeichnet: durch einen Kochtopf (Gaskocher), ein Eiskristall (Kühlschrank) und einen Boiler (Heizung und Warmwasser). Sind die Hähne geöffnet, ist der Rest ein Kinderspiel.

Im Sommer reicht der Inhalt einer Elf-Kilogramm-Flasche rund fünf bis sechs Wochen, um zu kochen. Im Winter läuft die Gasheizung

konstant durch und meist muss nach zwei bis drei Tagen Ersatz für die leeren Flaschen her. Den gibt es direkt am Campingplatz im Tauschverfahren leer gegen voll. Zu Hause geht man zum Caravaning-Fachhändler, in den Baumarkt oder zu einem speziellen Gasbetrieb.

Mit der richtigen Ausstattung im Gaskasten darf auch während der Fahrt geheizt oder

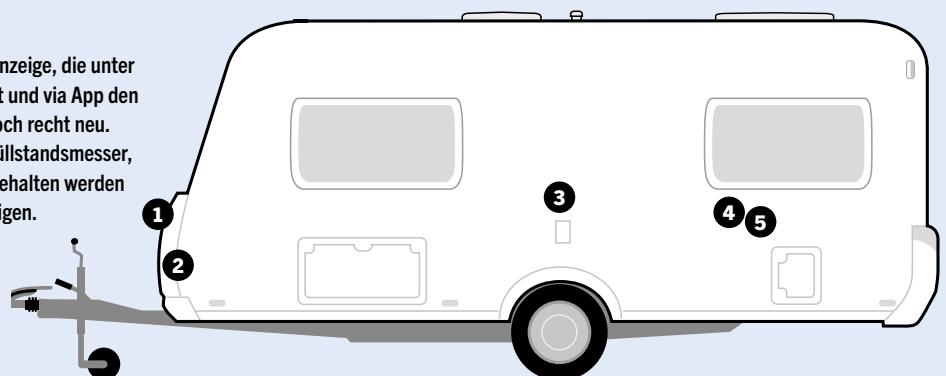
1 Die Gasregelanlage mit Druckminderer ist im Gaskasten untergebracht und verbindet die Gasflasche mit dem Leitungssystem. Sie reduziert den Flaschendruck auf 30 mbar.



3 Die Gasaußensteckdose bietet die Möglichkeit, Gas an externe Geräte abzugeben. Allerdings müssen die Geräte mit 30 mbar betrieben werden können, was etwa bei Gartengrills meist nicht der Fall ist. Diese laufen mit 50 mbar.



2 Eine Gasfüllstandsanzeige, die unter der Flasche montiert ist und via App den Füllstand anzeigt, ist noch recht neu. Gängiger sind mobile Füllstandsmesser, die gegen die Flasche gehalten werden und den Füllstand anzeigen.





Fotos: Hersteller, Redaktion

FLÜSSIGGAS (LPG) besteht aus Propan, Butan und deren Gemischen und wird unter geringem Druck verflüssigt. Der Energieträger verbrennt CO₂-reduziert und nahezu schadstofffrei und wird als Kraftstoff, für Heiz- und Kühlzwecke, als Prozesswärme in der Industrie und im Freizeitbereich eingesetzt.

gekühlt werden. Die Gasregelanlage benötigt dann einen Crash-Sensor, der bei plötzlichem Druckabfall im System selbsttätig die Gaszufuhr von der Flasche her unterbricht. Außerdem gibt es Gasregelanlagen für zwei Flaschen, die automatisch umschalten, wenn eine Flasche leer ist.

Die Sicherheit von Flüssiggasanlagen muss alle zwei Jahre durch einen anerkannten Sachkundigen überprüft werden. Nur sie können eine gültige Prüfplakette und eine Prüfbescheinigung ausstellen. Man sollte bei der Auswahl des Sachkundigen auf die Anerkennung durch den Deutschen Verband Flüssiggas (DVFG) achten. Sachkundige erhalten die Anerkennung des DVFG nur, wenn sie an einem sogenannten G 607-Sachkunde-Grundlehrgang teilgenommen haben.

Wer dies beachtet und nicht selbst an der Gasanlage bastelt, ist auf der sicheren Seite. Gas ist ein bewährter Energieträger im Reisefahrzeug – und das seit mehr als 70 Jahren. ▶

4 Die Verbraucher für Gas in Caravan und Co. sind heutzutage Kocher, Kühlschrank und Heizung. Früher wurde auch Licht mit Gas erzeugt.



5 Die Absperrventile für die einzelnen Verbraucher sind im Innenraum untergebracht. Zumeist befinden sie sich oberhalb in der Besteckschublade, manchmal auch in einem Fach.

WINZERATLAS - EIN STELPLATZFÜHRER FÜR GENIESSEN



Foto: Fotolia, LianeM

Das Buch WINZERATLAS lässt Sie **Weinkultur hautnah** erleben und stellt über 200 Winzer und Winzergenossenschaften vor. Mit der beiliegenden Vignette* **über-nachten Sie kostenlos** auf idyllischen Winzerhöfen direkt am Weinberg. Genießen Sie abends eine Weinprobe und schlendern anschließend nur wenige Schritte zum Reisemobil zurück. *gültig von März 2020 bis März 2021



Jetzt für 24,90 € bestellen unter:
shop.doldemedien.de

autarker.de

Individuelle, bedarfsgerechte Lösungen
rund um Ihr autarkes Campingfahrzeug
**SOLAR | STROM | INTERNET
GAS | TV | ALARMSYSTEME**



BERATUNG | PRODUKTE | MONTAGE

Robert-Bosch-Str. 2
85435 Erding

info@autarker.de
08122 / 9578800

www.autarker.de





Flüssiggas ist in den meisten Reisemobilen und Campervans die wichtigste Energiequelle. Doch nicht in jedem Urlaubsland gelingt es problemlos, Nachschub zu besorgen. Unsere Tipps helfen Ihnen dabei.

Es geht nicht ohne. Zwischen 2,8 und 22 Kilogramm hat fast jeder Camper davon an Bord: Die Rede ist vom Flüssiggas, das im Freizeitfahrzeug den Gasherd, die Gasheizung oder den im Gasmodus betriebenen Kühl schrank mit Energie versorgt. Gut gesichert geht es im Gasflaschenkasten mit auf jede Urlaubsreise im In- oder ins Ausland.

Doch auch Gasvorräte sind endlich. Geht der Vorrat des Energieträgers zur Neige, so ist das im Inland kein großes Problem. Ob graue Kaufflasche, rote Mietflasche, silberne Alugas flasche oder blaue Campinggazflasche; Ersatz zum Tauschen oder eine Füllstation findet sich im nächsten Gasfachhandel, Camping- oder Baumarkt. Und die sind meist nicht weit. Auch in einigen Nachbarländern, etwa in Polen oder in Österreich, ist die Gasversorgung unproblematisch, weil die dortigen Gasflaschen tech-

nisch den deutschen Modellen entsprechen. In anderen Staaten, etwa in Spanien, sieht es hingegen ganz anders aus. Hier kann es schwierig werden, sollte der Inhalt der Gasflaschen zur Neige gehen. Grund genug, Reisen in solche Länder immer mit möglichst vollen Gasflaschen anzutreten.

Zudem immer sinnvoll: die Mitnahme eines sogenannten Europa-Füll-Sets und eines Europa-Entnahmegeräts. Beide kosten im Camping-Fachhandel jeweils etwa 15 bis 20 Euro. Zuweilen sind sie aber auch als Kombi set erhältlich.

Das Europa-Füll-Set enthält verschiedene Adapter, mit denen sich eine Gasflasche mit deutschem Ventil an ausländischen Füllstationen befüllen lässt. Hierbei ist es aber ungewöhnlich, dass der Betrieb gravimetrisch, also nach Gewicht und nicht etwa nach Litern

füllt, um eine lebensgefährliche Überbefüllung auszuschließen. Das Europa-Entnahmegerät ermöglicht, den deutschen Gasregler des Reisemobils auf das Ventil einer ausländischen Gasflasche zu schrauben und diese dann wie die gewöhnte deutsche Flasche zu nutzen.

In der Regel enthalten Gasflaschen für Camping ein Propan-Butan-Gemisch in veränderlichen Anteilen. Gerade im wärmeren Südeuropa enthält dieses Gas meist überwiegend das etwas günstigere Butan, das bei Minus-Temperaturen allerdings nicht verdampft und somit im Winter Probleme bereiten kann. Die kleinen blauen, europaweit und in weiten Teilen der Erde erhältlichen Kaufflaschen von Campinggaz, die der Urlauber mittels eines Einschraubventils ebenfalls am Gasregler des Reisemobils betreiben kann, enthalten sogar ausschließlich Butan und sind für Camping unter null Grad Celsius gänzlich ungeeignet.

In welches Land die Reise auch immer gehen soll: Sie sollten sich stets gut vorbereiten, denn ohne diese Vorplanung bleibt schon mal das Nudelwasser, schlimmer die Standheizung ihres Campingfahrzeugs kalt.

Die folgende Aufstellung zeigt, wie sich für den Camper der Nachschub an Gas in den gängigsten Reiseländern gestaltet:

BELGIEN:

Belgische Gasflaschen entsprechen technisch den deutschen. Ein Befüllen ist daher problemlos möglich. Zudem lassen sich die deutschen grauen Kaufflaschen häufig sogar einfach tauschen.

DÄNEMARK:

Guter Service: Viele dänische Campingplätze sowie einige BP-Gas-Stationen tauschen leere deutsche graue Kaufflaschen um.

ESTLAND:

Mit dem Europa-Füll-Set lassen sich deutsche Gasflaschen in der Regel befüllen.

FINNLAND:

Finnische Füllbetriebe dürfen deutsche Gasflaschen nicht befüllen. Der Camper muss finnische Gasflaschen von Aga-Gas oder von Linde oder Leichtflaschen von BP kaufen. Alternative: Tehokaasu-Gasflaschen der Neste-Tankstellen.

FRANKREICH:

Französische Füllbetriebe dürfen deutsche Gasflaschen nicht befüllen. Mit dem Europa-Entnahme-Set oder einem Adapter, den viele Campingplätze gegen Gebühr bereitstellen, lassen sich französische Gasflaschen an deutschen Gasreglern betreiben.

GRIECHENLAND:

Griechische Gasflaschen lassen sich mittels Europa-Entnahme-Set an deutsche Gasregler anschließen. Zudem gibt es zuweilen Betriebe, die deutsche Gasflaschen befüllen. Daher empfiehlt sich das Europa-Füll-Set.

GROSSBRITANNIEN:

Füllbetriebe dürfen deutsche Gasflaschen füllen. Flächendeckend erhältlich sind aber die 6- und 13-kg-Propanflaschen von Calor Gas, die sich mit dem Adaptern an deutschen Gasreglern betreiben lassen.

IRLAND:

In Irland sind 6-kg-Propangas- sowie 4,5-kg-Butangasflaschen von Calor Gas erhältlich, die sich mit Adaptern an deutschen Gasreglern betreiben lassen.

ISLAND:

Die Esso-Station am Sundahöfn in Reykjavik befüllt deutsche Gasflaschen. Einige N1-Tankstellen tauschen die graue Kaufflasche und bieten heimische Flaschen an.

ITALIEN:

Mit dem Europa-Füll-Set befüllen italienische Betriebe auch deutsche Gasflaschen. Mit dem Europa-Entnahme-Set lassen sich zudem italienische Gasflaschen an deutschen Gasreglern betreiben. Einige oberitalienische Campingplätze tauschen zudem die deutsche graue Kaufflasche.

KROATIEN:

Viele Campingplätze füllen deutsche Gasflaschen, sofern deren letzte Überprüfung nicht länger als fünf Jahre zurückliegt. Ebenfalls befüllen viele INA-Tankstellen deutsche Gasflaschen.

LETTLAND:

Mit dem Europa-Füll-Set füllen lettische Betriebe deutsche Gasflaschen in aller Regel problemlos.

LITAUEN:

Mit dem Europa-Füll-Set lassen sich in Litauen deutsche Gasflaschen befüllen.

LUXEMBURG:

Die deutsche graue Kaufflasche ist auch in Luxemburg gebräuchlich und etwa in Baumärkten verfügbar. Zudem bieten mehrere Campingplätze deren Tausch an. Auch ist der Weg bis zur deutschen Grenze nie länger als rund 60 Kilometer.

NIEDERLANDE:

Niederländische Betriebe füllen deutsche Gasflaschen und tauschen

Kaufflaschen zuweilen auch.

Entsprechende Fülladapter sind in der Regel vor Ort vorhanden. Niederländische Gasflaschen lassen sich mit dem Europa-Entnahme-Set betreiben.

NORWEGEN:

Der norwegische Anbieter LPG Norge befüllt deutsche Gasflaschen. Alternativ sind Gasflaschen des Anbieters AGA nebst Adapter erhältlich. Die AGA-Flaschen lassen sich auch in Finnland und Schweden füllen.

ÖSTERREICH:

Die Gasflaschen in Österreich entsprechen den deutschen grauen Kaufflaschen. Somit lassen sich diese ohne Weiteres tauschen.

POLEN:

Polnische Gasflaschen entsprechen den deutschen. Tausch der grauen Kaufflasche und Befüllen deutscher Gasflaschen allgemein problemlos möglich.

PORTUGAL:

Deutsche Gasflaschen werden nicht getauscht und in aller Regel nicht befüllt. Manche Repsol- und Cespa-Tankstellen bieten Leihgasflaschen an. Empfohlen: die Mitnahme des Europa-Entnahme- und des Europa-Füll-Sets.

SCHWEDEN:

Der Anbieter AGA bietet Gasflaschen an, die sich auch in Finnland und Norwegen befüllen lassen. Mitnahme des Europa-Entnahme-Sets empfohlen.

SCHWEIZ:

Schweizer Gasflaschen sind, abgesehen davon, dass diese in manchen Fällen über kein Überdruckventil verfügen, den deutschen Flaschenventilen ähnlich. Die Gewinde sind identisch. Deutsche Gasflaschen kann der Camper nur selten tauschen, dafür aber Schweizer Gasflaschen mieten.

SLOWENIEN:

Flüssiggasanbieter in Slowenien befüllen in aller Regel auch die Gasflaschen deutscher Urlauber. Ein Adapter ist hierzu in den meisten Fällen nicht notwendig.

SPANIEN:

Die Versorgung mit Campinggas ist in Spanien problematisch. Ausländische Gasflaschen dürfen in Spanien allerdings nicht befüllt werden. Vereinzelt bieten Tankstellen ihre Gasflaschen zum Mieten an. Diese sind dort auch wieder zurückzugeben. Technische Voraussetzung wegen des umlaufenden Flaschenkragens spanischer Flaschen: Der Camper muss mit einem spanischen Gasregler mit Schlauchtülle sowie Schlauch mit Verbindungsstück mit Stutzen ausgestattet sein, die man im Campingbedarf erhält.

TSCHECHIEN:

Hier füllt der Gashandel auch deutsche Gasflaschen problemlos auf.

TÜRKEI:

In der Türkei bietet die Firma Ipragas Flüssiggasflaschen zum Kauf an. Ebenfalls im Angebot des selben Herstellers: der entsprechende Adapter für den Anschluss an den deutschen Gasregler.

UNGARN:

In Ungarn sind die gleichen grauen Gasflaschen gebräuchlich wie in Deutschland. Zwar lassen sich deutsche Flaschen in aller Regel nicht tauschen, dafür aber problemlos und ohne Adapter wieder befüllen.

PERFEKT STEHEN



Fotos: Brennenstuhl, E&P Hydraulics, Eriba, Milenco, Tuma, Isabella Stalmann

Bevor der Campingurlaub beginnen kann, muss das Fahrzeug eingeparkt und ausgerichtet werden.

Wer auf einem Campingplatz Urlaub machen möchte, muss nach der Ankunft zunächst in die Rezeption zur Anmeldung. Hier wird eine Parzelle – der Standplatz für die Zeit des Urlaubs – zugewiesen. In Schrittgeschwindigkeit geht es dann in Richtung Stellplatz. Dort angelangt, muss das Fahrzeug eingeparkt und ausgerichtet werden. Achtung: Auf manchen Campingplätzen darf der Zugwagen eines Wohnwagen-Gespanns mit auf die Parzelle, manchmal muss er aber auch außerhalb des Geländes geparkt werden. Verfügt der Wohnwagen über eine elektrische Rangierhilfe, lässt er sich mittels Fernbedienung bequem und einfach auf die Parzelle bugsieren. Hierzu werden die Walzen des Antriebs gegen die Reifen des Caravans gepresst und schon kann es losgehen. Ohne Rangierhilfe empfiehlt es sich, fürs Einparken andere Camper um Hilfe zu bitten. Steht der Caravan an der richtigen Stelle, muss er noch waagerecht ausgerichtet werden. Dies geschieht mittels der Kurbelstützen, die sich an jeder Ecke

des Caravans befinden. Als Hilfsmittel dient eine Wasserwaage, alternativ können aber auch spezielle Apps für Smartphones und Tablets verwendet werden. Anschließend wird die Ver- und Entsorgung aufgebaut. Dabei wird der Wohnwagen mittels Kabeltrommel an die Stromversorgung des Campingplatzes angeschlossen. Verfügt der Platz über kein Abwassersystem, an das der Caravan per Schlauch angeschlossen werden kann, muss unter den Abwasserablauf ein Eimer oder noch besser ein rollbarer Tank gestellt werden. Das Grauwasser kann dann bequem zur nächsten Entsorgungsstelle gerollt werden.

Natürlich kann man auch mit einem Reisemobil, Kastenwagen oder Campingbus Urlaub auf dem Campingplatz machen. Hier erfolgt der Aufbau ähnlich – geht aber aufgrund des eigenen Antriebs des Fahrzeugs schneller vonstatten. Zudem haben Reisemobile und Kastenwagen in der Regel einen fest eingebauten Tank für das Grauwasser und es müssen auch keine Stützen heruntergekurbelt werden.



1 Da Caravans im Gegensatz zu Reisemobilen meist keinen Tank für Grauwasser haben, muss unter den Abwasserablauf ein Rolltank oder Eimer.



2 Für den bequemen Ein-/Ausstieg gibt es Trittstufen – als einfacher Tritt, zum Herausziehen unter dem Fahrzeug oder in der Karosserie integriert.

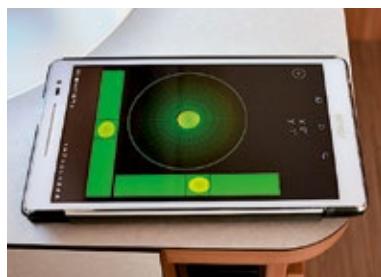


3 Die Camping-Kabeltrommel muss eine gummierte, dreidrige Leitung mit $2,5 \text{ mm}^2$ Querschnitt haben. Das Kabel darf maximal 25 Meter lang sein.

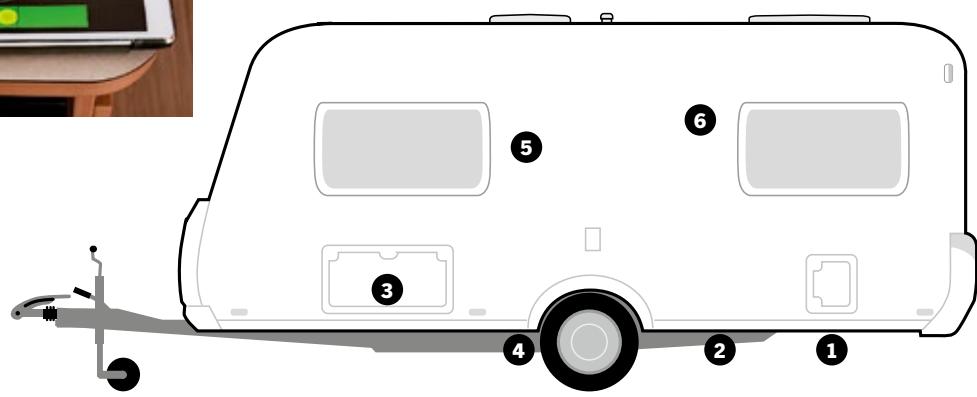


4 Auf den letzten Metern schlägt bei Caravans die Stunde des Rangierantriebs. Ordentliche Rangierhilfen gibt es ab 900 Euro zuzüglich Einbau. Komfortsysteme gibt es ab Werk ab 2.500 Euro.

5 Steht das Fahrzeug auf der Campingplatz-Parzelle bzw. auf dem Stellplatz, muss es waagerecht ausgerichtet werden. Dabei leisten spezielle Apps für das Smartphone oder Tablet gute Dienste.



6 Hydraulische Nivelliersysteme bieten viel Komfort, denn sie stellen das Fahrzeug automatisch waagerecht. Die Bedienung erfolgt per Touchpad.



VORZELTE Das Campingleben spielt sich gewöhnlicherweise draußen ab, denn bei schönem Wetter halten sich Camper die meiste Zeit des Tages im Freien auf. Ziehen aber dunkle Regenwolken über dem Campingplatz auf und entleeren sich, stößt man im Fahrzeug rasch an Grenzen, denn dann herrscht dort häufig räumliche Enge. Besonders für Familien mit kleinen Kindern kann der Campingurlaub dann schnell zur Geduldsprobe werden, weil der Nachwuchs Platz zum Spielen braucht. Abhilfe schafft hier ein Vorzelt. Es vergrößert nicht nur den Wohnraum, sondern schützt auch vor Witterungseinflüssen. Den Vorbau fürs Freizeitfahrzeug gibt es in verschiedenen Ausführungen und Preisklassen. Achten Sie beim Kauf unbedingt auf das Umlaufmaß Ihres Fahrzeugs und das Gewicht des Zelts. Vorzelte wiegen je nach Größe und Material bis zu 50 Kilogramm, das muss bei der Zuladung mit eingerechnet werden.

NIVELLIEREN



Egal ob Reisemobil, Campingbus oder Wohnwagen – ist das Fahrzeug nicht richtig ausgerichtet, kann es Probleme geben: Das Wasser in Dusche und Spülbecken läuft nicht mehr ab, Gläser rutschen vom Tisch und im schlimmsten Fall

funktioniert der Absorberkühl- schrank nicht mehr. Camping- busse und Reisemobile haben im Gegensatz zu Caravans keine Kurbelstützen. Aber auch sie müssen bei unebenem Untergrund nivelliert, also horizontal ausgerichtet wer-

den. Dafür gibt es Auffahrkeile (auch Stufen- oder Ausgleichs- keile genannt) und andere Nivellierhilfen. Ganz komfortabel gelingt die Ausrichtung mit hydraulischen Nivelliersyste- men, die automatisch für den richtigen Stand sorgen.

Camping- und Wohnmobilstellplätze sind in den wenigsten Fällen komplett eben. Die einfachste und günstigste Methode, Unebenheiten des Bodens auszugleichen, sind Auffahrkeile in Form von Stufen- oder Schrägkeilen. Achtung: Auffahrkeile nicht mit Unterleg- oder Sicherungskeilen verwechseln! Diese dienen nur zum Schutz gegen Wegrollen, bei Wohnmobilen über 3,5 Tonnen sind sie Pflicht.

Vor dem Kauf sollte zunächst das Gewicht geprüft werden. Es kommen nur Keile und Systeme in Frage, die das Gewicht des Fahrzeugs problemlos tragen können. Die Breite der Reifen spielt ebenfalls eine Rolle, diese sollte die Breite der Auffahrkeile nicht überschreiten, sonst drohen Reifenschäden.

Die klassischen Keile bestehen meist aus UV-beständigem Hart-Polyethylen. Dieses ist so robust, dass selbst leichte Keile hohe Lasten tragen können. Ein Set besteht immer aus zwei Keilen, um sowohl die Längs-, wie auch die Querachse nivellieren zu können. Die Höhe

ist in Form von zwei bis vier Stufen festgelegt. Je nach Hersteller gibt es Unterschiede in der Länge und der Ausprägung der jeweiligen Stufe – und das hat Auswirkungen auf die Befahrbarkeit. Ist die Fläche zu kurz, ist das Auffahren schwieriger, da schwer einzuschätzen ist, wann man komplett drauf steht. Zudem gibt es Varianten mit einer geraden Fläche oder muldenartigen „Taschen“, die den Reifen vorne und hinten einfassen und das Abrollen der Reifen verhindern sollen. Diese Mulden erleichtern es dem Fahrer, die Reifen in die richtige Position zu bringen, sind jedoch etwas schwieriger zu befahren, da die Erhöhungen zu Beginn und am Ende einer Mulde erst überwunden werden müssen.

Seit geraumer Zeit etablieren sich auch Luftkissen als Alternative zu herkömmlichen Keilen. Der Reifen wird auf dem noch luftleeren Beutel platziert und mittels Luftdruck auf die gewünschte Höhe angehoben. Vorteile: Die Höhe ist stufenlos einstellbar, die Kupplung

KURBELSTÜTZEN BEIM CARAVAN



Für einen stabilen Stand auf der Campingplatz-Parzelle sorgen Kurbelstützen, die sich an allen vier Ecken des Wohnwagens befinden. Bevor man aber den Aufbau aus der Federung hebt, stellt man die Räder besser auf spezielle Auffahrkeile, die den Caravan grob ausrichten. Die Feinjustierung übernehmen dann die Kurbelstützen. Stützsteller verhelfen hier zu einem sicheren Stand. Auf Sand oder Matsch sind sie unerlässlich, aber auch auf Schotter oder Rasen zu empfehlen. Als Brettchen oder Kunststoffplatten verteilen sie die Kräfte des Caravans gleichmäßig auf den Boden und verhindern, dass die Stützen einsinken. Wer die Stützsteller schon häufiger auf dem Campingplatz vergessen hat, wählt am besten fest montierte Platten, die beim Herabkurbeln automatisch runterklappen. Preis im Set: rund 100 Euro.

wird gesucht, die hohe Aufstandsfläche passt sich jedem Reifentyp an und führt zu gleichmäßiger Druckverteilung, womit Standplatten am Reifen vermieden werden. Zudem ist man nicht auf die Hilfe einer zweiten Person angewiesen. Nachteile: Es wird zusätzlich eine Pumpe – oder, um sich das schweißtreibende Prozedere zu ersparen, ein Kompressor benötigt. Zudem schwankt das Fahrzeug im Inneren spürbar – zumindest wenn zwei Kissen unter den Rädern liegen. Bei Gefälle sind Luftkissen nur bedingt nutzbar.

Vor Ablage des Auffahrkeils sollte der Boden von Steinen und Ästen befreit werden. Anschließend den Keil vor dem tieferliegenden Rad platzieren. Werden beide Keile benutzt, darauf achten, den gleichen Abstand zwischen Keil und Reifen einzuhalten. Ersten Gang einlegen, vorsichtig die Kupplung kommen lassen und mit wohl dosiertem Gas die Keile erklimmen. Hier ist punktgenaues Bremsen gefragt – am Schluss die Handbremse aktivieren.

CARAVAN RANGIEREN



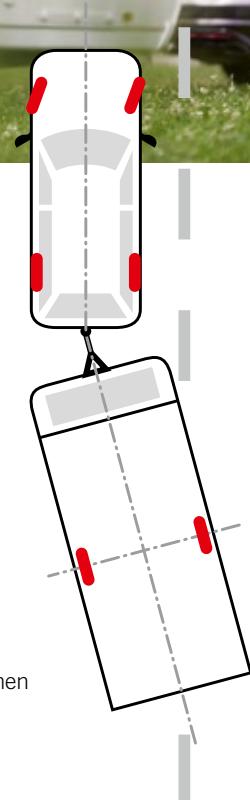
⚠️ Gerade zurückfahren

Orientieren Sie sich bei dieser Übung an einer Parklinie. Zunächst richten Sie das Gespann im Vorwärtsfahren parallel zu dieser Linie aus. Dann Rückwärtsgang einlegen und das Gespann langsam und vorsichtig rückwärts rollen lassen. Drehen Sie zuerst nicht am Lenkrad und richten Sie Ihren Blick abwechselnd in die beiden Außenspiegel. Weicht der Hänger von der Linie ab, gibt es einen Trick: Wird der Wohnwagen im rechten Außenspiegel größer, drehen Sie das Lenkrad einfach nach rechts. Das Gespann



Fotos: Klaus Tabbert, Maren Schultz, Volker Stollmann

richtet sich wieder gerade aus. Dann drehen Sie auch das Steuer wieder in die Geradeausposition. Taucht der Wohnwagen im linken Außenspiegel auf, lenkt man nach links. Wichtig: Lenken Sie wirklich erst gegen, wenn der Hänger im Außenspiegel zu sehen ist.



⚠️ Rückwärts in eine Parklücke rangieren

Wollen Sie nach rechts einbiegen, schieben Sie den Caravan durch einen Lenkeinschlag nach links aus dem linken Spiegelsichtfeld und somit in eine Rechtskurve. Stimmt die Richtung, lenken Sie gegen, fahren die Kurve aus und beobachten, ob der Caravan sauber in die Lücke fährt. Verhindern Sie, dass das Gespann zu stark einknickt.

Wohnwagen beginnt, vom Radius abzuweichen, leiten Sie die Lenkkorrektur ein. Abweichung im linken Spiegel: Lenkung weiter nach links, Abweichung im rechten Spiegel: Lenkung weiter nach rechts.

⚠️ Rückwärts mit dem Gespann um eine Kurve fahren

Fahren Sie zunächst vorwärts in einem weiten Bogen und halten Sie an, ohne den Lenkeinschlag zu ändern. Jetzt langsam rückwärtsfahren. Zunächst passiert nichts, das Gespann folgt dem durchs Vorwärtsfahren vorgegebenen Bogen. Erst wenn der



ESSENSZEIT – Campingküche auf Rädern

Der Wohnwagen steht in seiner Parzelle, das Reisemobil ist mit Auffahrkeilen waagerecht ausgerichtet und die Camper genießen den Moment der Ruhe mit einer frischen Tasse Kaffee. Ein voller Magen steigert die Urlaubslaune, also ein Blick in den Kühlzschrank, Dachluke auf, Gashahn aufdrehen und Topf aufsetzen – unterwegs Mahlzeiten zubereiten zu können,

ist einer der wichtigsten Vorteile von Freizeitfahrzeugen und macht die Reisenden ein Stück weit unabhängig. Trotz begrenzter Fläche lassen sich in den verschiedenen Küchenmodellen neben One-Pot-Gerichten auch etwas größere Speisen problemlos zubereiten. Die Nahrungsversorgung ist also gesichert. Vorausgesetzt, die Camper behalten den Gasvorrat im Blick.



KOCHEN AUF REISEN

Im Urlaub ist leckeres Essen der Garant für gute Laune. Für dessen Zubereitung gibt es verschiedene Küchenmodelle.

Ein vollwertiges Reisemobil, aber auch Campingbusse und Wohnwagen, kommen ohne Küche nicht aus. Die Hersteller halten je nach Fahrzeuggröße verschiedene Kombüsenarten bereit. Die klassische Längsküche steht in der Wagenmitte, kompakt oder in langer Version. Wichtig ist die Größe der Arbeits- und Ablageflächen – eben je nach Kochlust der Reisenden. Ähnlich verhält es sich mit dem Stauraum: Wer mehr brutzeln möchte, der braucht auch mehr Platz für Kochgeschirr und Vorräte. Logisch.

Als weniger wichtig gilt, ob der Herd zwei oder drei Flammen hat. Entscheidender, um mit Töpfen und Pfannen hantieren zu können, ist der Abstand dazwischen. Hier empfiehlt sich der Praxistest beim potenziellen Händler, um dort die eigenen Utensilien zu probieren.

Die Hersteller bauen gern voluminöse Kühl- schränke ein. Zu denen gehört meist ein separates Frostfach – prima, um etwa heimisches Brot mit auf Reisen zu nehmen.

Eine Dunstabzugshaube befindet sich meist nur in teureren Modellen. Ein offenes Küchenfenster tut seinen Dienst aber fast genauso



effektiv. In Wohnwagen, die praktisch immer auf Campingplätzen und damit am Landstrom stehen, gibt es meist auch einen Backofen, der mit 230 Volt betrieben wird. Die abgespecktere Variante ist eine Mikrowelle, die häufig auch bei Wohnmobilen oder Kastenwagen als Extra geordert werden kann.

Wer kocht, braucht dazu Bewegungsfreiheit. Da empfehlen sich Küchen in L-Form, am besten im Heck: Sie sparen Platz und bieten Stehfläche davor. Hier kann der Koch in Ruhe

seine Rezepte verwirklichen, ohne im Weg zu stehen, während die restlichen Mitreisenden vorne in der Sitzgruppe anderen Aktivitäten nachgehen können.

Im kompakten Campingbus bleibt dagegen am wenigsten Raum: Hier muss der Platz der Küche meist auch für andere Zwecke dienen, weshalb häufiger, etwa nach dem Essen und vor dem Schlafen, umgebaut werden muss. Doch auch bei den Campingbussen gibt es Modelle mit kochfreundlicherem Grundriss.



CAMPINGBUS-KÜCHE

INTEGRIERT IN FAHRERSEITIGEN SCHRANK

- +** Durch die kompakte Bauweise und Längsausrichtung bleibt, im Verhältnis zur Fahrzeuggröße gesehen, viel Wohnraum.
- Bietet wenig Arbeitsfläche und wenig Stauraum für Vorräte.



LÄNGSKÜCHE

STEHT LÄNGS IN DER WAGENMITTE

- ⊕ Ragt nicht in den Mittelgang hinein und beeinträchtigt somit nicht den Durchgang. Dieser Küchentyp ist sehr verbreitet.
- ⊖ In kompakter Ausführung bietet sie eher wenig Arbeits- und Ablagefläche.



HECKKÜCHE

SEPARATER BEREICH IM HECK

- ⊕ Große Ablagefläche. Viel Bewegungsfreiheit für den Koch.
- ⊖ Der Einbau einer Heckgarage im Wohnmobil ist bei diesem Grundriss nicht möglich.



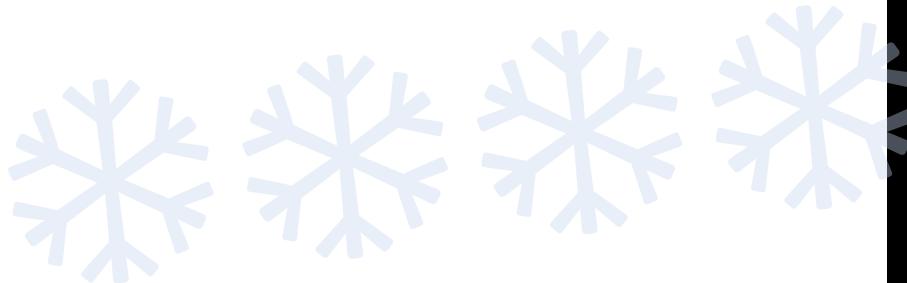
L-KÜCHE

RAGT IN DEN MITTELGANG

- ⊕ Bietet viel Arbeits- und Ablagefläche. Raumsparender Einbau.
- ⊖ Küchenplatte oftmals teilweise in den Mittelgang.

IMMER SCHÖN COOL

Auch unterwegs gibt es genügend Lebensmittel oder wichtige Medikamente, die gekühlt werden müssen. Dabei gibt es einiges zu beachten.



Kollege Schlickes aus Kalifornien importierter 71er VW T2 Westfalia Campmobile hat einen Kühlschrank. Er wusste auf Anhieb jedoch nicht, wie er ohne Zuleitungen, dafür mit einer offensichtlichen Ableitung, funktionieren sollte. Doch er säße nicht hier, wenn er es sich nicht innerhalb weniger Sekunden hergeleitet hätte: Der klassische Eisschrank, die Ableitung ist für das Tauwasser, darüber ist ein Extrafach für einen großen Eisblock. Fertig ist der Kühlschrank anno 1971. Ganz so spartanisch geht es heute zwar nicht mehr zu, doch noch immer gibt es passive Kühlboxen, allerdings werben diese jetzt mit Materialien aus der Raumfahrt und arbeiten mit speziellen Kühlelementen.

In den meisten Reisemobilen und Wohnwagen werden sogenannte Absorberkühlschränke, die wahlweise – am besten gleich mit einer automatic energie selection AES ausgestattet – mit Gas, 12 oder 230 Volt betrieben werden. In einem, je nach Betriebsart, mit Strom oder einer Gasflamme beheizten Kocher verdampft Salmiak. Daraus entstehen Wasserdampf und Ammoniak, die sich im Kondensator getrennt verflüssigen. Das Ammoniak entzieht auf dem Weg durch den Verdampfer Wärme aus dem Kühlschrank. Auf dem Rückweg vermischen sich das Ammoniak und das Wasser im Absorber wieder zu Salmiak. Die Funktion ist reine Physik. Viel wichtiger ist aber der physikalische Grundsatz, dass ein Absorberkühlschrank nur rund 25 Grad unter die jeweilige Umgebungstemperatur kühlen kann.

Mit einem Kompressorkühlschrank gibt es diese Probleme nicht. So lange genügend Strom fließt – und darin liegt die Krux – kühlt der Kompressor auf fast jede erdenkliche, eingestellte Temperatur. Zugunsten von weniger Gasverbrauch und einfacherer Installation werden sie immer häufiger in Campern, besonders in Kastenwagen und Campingbussen eingebaut. Ein gasförmiges Kältemittel wird durch den Kompressor verdichtet und dabei erwärmt. Im Verflüssiger wird die entstehende Wärme an die Umgebung abgegeben. Anschließend fließt das Kühlmittel zur Druckabsenkung durch eine Drossel oder Kapillare

und weiter in den Verdampfer im Innern des Kühlschranks. Dort entzieht das „verdampfende“ Kühlmittel dem Innenraum wie beim Absorber-Prinzip die Wärme, um dann als Gas wieder zum Kompressor zurückzustromen. Wichtig ist dabei genau über den Energiebedarf des Kühlschranks Bescheid zu wissen.

Wer wie mit dem Wohnwagen praktisch nur auf dem Campingplatz mit 230-Volt-Netz steht, fährt mit einem Absorber immer günstiger. Mit dem Kompressorkühlschrank wird es dafür kälter, auch bei drückend heißen Temperaturen. Passiv kühlen klappt ebenfalls, zumindest für eine gewisse Dauer.



KOMPRESSOR-KÜHLSCHRANK

- +**
 - Funktioniert, wenn Fahrzeug schräg steht
 - Einfache Installation
 - Wartungsfrei
 - Sehr gute Kühlleistung
- - Etwas teurer in der Anschaffung
 - Teils laute Kompressoren

Kompressorkühlschränke, -kühlboxen oder -kühltruhen gibt es in allen erdenklichen Größen. Kompressor und Kühlabteil müssen nicht zwingend am gleichen Ort stehen.



Foto: Kaufmann, Hersteller

ABSORBER-KÜHLSCHRANK

- +**
 - Günstige Anschaffung
 - Absolut lautlos
 - Arbeitet als AES-Version völlig eigenständig
- - Kamin für Abwärme notwendig
 - Hoher Stromverbrauch
 - Großer Platzbedarf
 - Fahrzeug muss gerade stehen



Der Klassiker unter den Kühlschränken: Ganz praktisch, während der Fahrt läuft er auf 12 Volt von der Lichtmaschine, auf dem Campingplatz mit 230 Volt und autark auf Gas.



Gibt es als Kompressor oder Absorber. Kann überall individuell eingesetzt werden. Strom kommt aus dem Zigarettenanzünder, Gas aus der Kartusche.

PASSIV-KÜHLBOX

- +**
 - Relativ günstige Anschaffung
 - Absolut lautlos
 - Arbeitet völlig eigenständig
- - Begrenzte Nutzungsdauer
 - Braucht einen Gefrierschrank oder Eis zum Reaktivieren



Die gute alte Kühltasche gibt es auch in Hightech: Mit speziellen Kühlelementen halten die Boxen bis zu vier Tage Temperaturen bis zu minus 25 Grad – je nach Kühlelement.

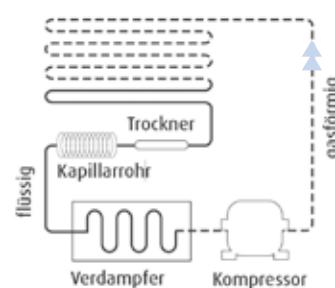
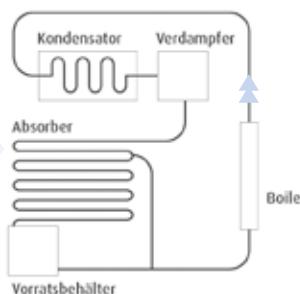
KÜHLBOX

- +**
 - Mobil einsetzbar
 - Keine Installation notwendig
 - Meist sehr gute Kühlleistung lautlos
- - Teils hoher Energieverbrauch
 - Unübersichtlich einzuräumen
 - Steht oft im Weg
 - Bei Bewölkung fast wirkungslos

ABSORBER- VS. KOMPRESSORKÜHLSCHRANK

Ein Kompressorkühlschrank ist vergleichsweise unproblematisch nachgerüstet – wenn er dieselben Einbaumaße wie der Absorber hat. Sein verhältnismäßig hoher Stromverbrauch muss allerdings, zumindest bei Autark-Campern, durch adäquate Batteriekapazitäten und/oder weitere Energiequellen aufgefangen werden.

Beim Absorberprinzip entsteht sehr viel Abwärme, die aus dem Fahrzeug nach draußen geleitet werden muss – beim Kompressor nur vergleichsweise wenig Abwärme.



ABSORBER		KOMPRESSOR	
Lautstärke	sehr leise	ungefähr 30 dB	
Energiequelle	12 V / 230 V / Gas (eine 11-kg-Flasche hat ausreichend Energie für vier bis sechs Wochen Betrieb)	12 Volt – erfordert größere Bordbatterien und/oder Energienachschub	
Kühlleistung	normal / limitiert – langsame Abkühlung, eingeschränkte Kühlleistung bei sehr hohen Temperaturen im Fahrzeug	sehr hoch, schnelle Abkühlung, hohe Kühlleistung auch bei hohen Temperaturen im Fahrzeug	
Aufwand	regelmäßiger Service nötig	kein Service nötig	
Bedienung	Energiequelle muss ausgewählt werden, manuell oder automatisch – Gasvorrat muss überprüft werden	einfach: Kühlstufe justieren, Nachtmodus aktivieren, Energienachschub muss kontrolliert werden	
Fahrzeug-Standort	Fahrzeug sollte perfekt ausnivelliert sein	toleriert mäßige Schräglage des Fahrzeugs	
Bauart	größerer Platzbedarf	bei gleichem Platzbedarf mehr Volumen	

UNTERWEGS ZUHAUSE – das Leben an Bord

Manche mögen es etwas luxuriöser, andere eher einfach, manche bevorzugen es gemütlich, andere eher praktisch – die Wohnqualität an Bord hängt von vielen Faktoren ab. Die Familie ist froh über die Kochmöglichkeiten und den großzügigen Platz im „Wohnzimmer“. Es regnet? Mit Kindern längere Zeit im Wohnwagen zu verbringen, ist so kein Problem. Das Reisemobil-Pärchen freut sich über das WC und Bad an Bord und macht es sich in der Sitzgruppe bequem. Braucht es mehr? Auch das Pärchen im Campingbus legt die Füße hoch, das Leben spielt sich aber fast durchgehend draußen ab.





SCHÖNER WOHNEN

Eine komfortable Sitzgruppe macht den Aufenthalt an Bord zum Vergnügen. Welche Möglichkeiten jeder Fahrzeugtyp bietet.



Fotos: Redaktion, Hardy Mutschler

Zum Essen oder zur gemütlichen Runde nimmt der Camper im Wohnmobil, Kastenwagen oder Wohnwagen an seiner Sitzgruppe Platz. Sie heißt Dinette und ist das Zentrum des geselligen Camperlebens.

Im Wohnmobil oder Campingbus ist die gängigste und platzsparende Variante die Halbdinette. Zur Sitzbank in Fahrtrichtung, oft auch als L-Sitzbank ausgeformt, und dem dazugehörigen Tisch gehören drehbare Front-

sitze. Größere Mobile sind zusätzlich mit einer Längsbank auf der Beifahrerseite bestückt.

Der Klassiker ist, obwohl aktuell wenig im Angebot, die familienfreundliche Vierer- oder Volldinette. Bei der stehen sich zwei vollwertige Sitzbänke quer zur Fahrtrichtung gegenüber. Zu finden ist diese Aufteilung häufig in Alkovenmobilen, aber auch in Wohnwagen. Optimiert wird auch diese Variante, durch eine zusätzliche Längsbank oder eine kleinere Zweierdinette auf

der Beifahrerseite. Derzeit angesagt sind Längs-sitzgruppen, auch Face-to-Face-Sitzgruppe genannt. Hier stehen sich zwei Längsbänke oder Sofas längs zur Fahrtrichtung gegenüber. Da zwischen steht der Tisch. Dessen Platte lässt sich zur Seite schieben oder teilweise wegklappen.

Eine weitere, wenn auch noch seltener verbaute Dinette ist die Bar-Sitzgruppe. Sie befindet sich in aller Regel in Integrierten und Linnern. Zum Längssofa auf der Fahrerseite gibt es einen Pilotensitz gegenüber.

Die Rund- oder U-Sitzgruppe im Heck ist ebenfalls selten am Markt anzutreffen, obwohl sie sehr groß und extrem gemütlich ist und so mit viel Komfort für mehrere Personen bieten kann. Sie erlebt derzeit eine Renaissance und findet sich sowohl in Wohnmobilen vom Alkoven bis zum Integrierten sowie im Caravan.



MITTELSITZGRUPPE

ZWEI SITZBÄNKE STEHEN SICH GEGENÜBER

- +** • Wie die Doppeldinette für Eltern mit Kindern sehr gut geeignet. Die Familie sitzt am Tisch fast wie zu Hause.
- • Die vollwertige Mittelsitzgruppe braucht viel Platz. Sie kommt fast nur in familienfreundlichen Alkovenmobilen und Caravans vor.





LÄNGSSITZGRUPPE

TISCH STEHT IM MITTELGANG

- +** • Die Längssitzgruppe besitzt einen extrem hohen Gemütlichkeitsfaktor, da sich die Urlauber auf zwei bequemen Längsbänken oder Sofas gegenübersetzen.
- • Die Längssitzgruppe steht mitten im Weg und versperrt den Zugang ins Cockpit. Selbst wenn die Tischplatte weggeklappt ist, bleibt der Durchgang schmal. Für Sitzplätze mit Gurt Umbau nötig.



DOPPELDINETTE

MIT VIERER- UND ZWEIERSITZGRUPPE

- +** • Für Eltern mit Kindern optimal. Der Nachwuchs hat seine eigene kleine Sitzgruppe und kann wurschteln, wie er möchte.
- • Die Doppelkabine benötigt viel Platz und ist selten. Vorwiegend wird sie in familienfreundlichen Alkoven-mobilen verbaut.



HALBDINETTE

SITZBANK UND FRONTSITZE STEHEN SICH GEGENÜBER

- +** • Platzsparende Lösung mit ansprechendem Komfort. Ergänzt die Halbdinette eine zusätzliche Längsbank, wird es noch gemütlicher.
- • Um die Halbdinette zu nutzen, müssen Camper die Vordersitze drehen. Das ist oft mühselig und nervt dann.

U-SITZGRUPPE

IM HECK MIT VIEL PLATZ

- +** • Die Rundsitzgruppe oder U-Sitzgruppe im Heck von Reisemobil oder Caravan ist sehr bequem und bietet Platz zum Entspannen.
- • Die großzügigen Platzverhältnisse können auf Kosten von Küche oder Bad gehen. Zudem ist unter der Sitzgruppe meist keine Fahrradgarage möglich.

SANITÄR GANZ GROSS

Auch auf Tour darf die Körperhygiene nicht zu kurz kommen. Welche Lösungen die Hersteller dafür bereithalten.

Badkomfort wie zu Hause ist im Reisemobil und Wohnwagen nicht selbstverständlich – im Campingbus erst recht nicht. Die Bandbreite bewegt sich je nach Fahrzeugkategorie und Größe zwischen einer kompakten Sanitärcelle und einem großen Raumbad mit separater Duschkabine. Kleine Campingbusse müssen ganz ohne Bad auskommen, bieten meist aber Platz für eine mobile Toilette. Manche Hersteller machen aus dem knappen Raumangebot eine Tugend und lassen sich kreative Raumlösungen einfallen.

So kommen beispielsweise verschiebbare Waschbecken oder ganze Klappwände zum Einsatz, bei denen die Rückwand des Waschtisches Teil der Duschkabine wird. Größere Modelle sind mit einer separaten Duschkabine bestückt, bei denen kein Umbau nötig ist, um sie zu nutzen. Die Bäder werden in aller Regel in Wagenmitte gegenüber der Küche eingebaut. Teurere Reisemobile mit großem Heckschlafzimmer gönnen sich den Luxus, den Sanitärtteil mit ins Schlafgemach zu integrieren und zu splitten. Auf der Beifahrerseite steht das Bad, gegenüber die Duschkabine. Rastet man die Badezimmertür auf der anderen Sei-



Fotos: Redaktion, Zuckerfotanik, Fotodesign

te des Mittelgangs ein, erhält der Camper ein großes und komfortables Raumbad, das obendrein ein hohes Maß an Privatsphäre bietet.

Ähnlich viel Platz und Komfort kann ein Heckbad bieten, das über die gesamte Fahrzeugebreite verläuft. Hier hat der Camper ganz seine Ruhe. In aller Regel baut die Industrie

auch einen Kleiderschrank mit ins Heckbad ein, sodass sich der Nutzer komplett im Bad umziehen kann. Zusammen mit einer geräumigen separaten Duschkabine und einem Fenster für den Abzug des Badedunstes kommt diese Badezimmerlösung an den Komfort zu Hause fast heran.



RAUMBAD

MITTELGANG WIRD TEIL DES SANITÄRRAUMS

- +** • Großes Raumangebot, viel Privatsphäre.
- • Benötigt viel Platz im Fahrzeug.



HECKBAD

GEHT ÜBER DIE GANZE FAHRZEUGBREITE

- + • Mit separater Duschkabine großes Raumangebot.
- • Darunter kein Stauraum oder Garage realisierbar.



LÄNGSBAD

EINGANG ERFOLGT ÜBER DIE BREITSEITE DES BADES

- + • Mit separater Duschkabine komfortabel. Ohne separate Duschkabine kompakt und platzsparend.
- • Teilweise versperrt die Kassettentoilette den Durchgang zur separaten Duschkabine.



KOMPAKTES LÄNGSBAD

IN DER WAGENMITTE AUF DER FAHRERSEITE

- + • Platzsparend durch verschiebbare Möbelemente.
- • Umbau nötig, um entweder Toilette oder Dusche zu nutzen.

WIE MAN SICH BETTET

Ohne erholsamen Schlaf ist der Campingurlaub nur halb so viel wert. Welche Möglichkeiten das mobile Zuhause dafür bereithält.

Das Bett gehört zum wichtigsten Möbel im Reisemobil, Caravan und Campingbus. Das luxuriöseste ist das Queensbett. Es steht wie zu Hause mitten im Raum (siehe Foto rechts). So kann das Paar bequem von drei Seiten das Bett besteigen. Im quer eingebauten Heckbett ist das zum Beispiel nicht möglich. Hier muss einer, falls er nachts mal raus muss, über den anderen klettern. Das könnte den Partner aufwecken. Ebenso verhält es sich im sogenannten französischen Bett, das an der Seitenwand seinen Platz findet und vorwiegend in Teilintegrierten verbaut wird.

Äußerst beliebt sind längs eingebaute Einzelbetten. In aller Regel lassen sie sich mit wenigen Handgriffen aber auch zur großen Liegewiese ausbauen. Familien greifen gerne auf Alkovenmobile oder Caravans mit Etagen-



betten im Heck zurück. Das untere lässt sich in aller Regel abklappen, um das Ladevolumen im Stauraum darunter zu erhöhen.

Weitere Schlafplätze bieten manuell oder elektrisch absenkbare Hubbetten. In Campingbussen kommt häufig ein Aufstelldach-

bett dazu. Meist lassen sich auch Sitzgruppen zu zusätzlichen Schlafplätzen umbauen.

Die Bettenbreite bei Doppelbetten sollte mindestens 140 Zentimeter betragen, bei Einzelbetten 80 Zentimeter. Lattenroste erhöhen den Liegekomfort und schonen den Rücken.



EINZELBETTEN

LASSEN SICH MEIST ZUM GROSSEN DOPPELBETT ERWEITERN UND BIETEN BEQUEMEN ZUGANG

- +** • Keine Belästigung des Partners beim Aufstehen. Zum Doppelbett ausbaubar. Stauraum und Garage darunter möglich.
- • Einzelbetten benötigen viel Platz im Fahrzeug.

HUBBETT

**ABSENKBARES BETT (VORN ODER IN RAUMMITTE)
ERMÖGLICHT ZWEI WEITERE SCHLAFPLÄTZE**

- +** • Zwei zusätzliche Schlafplätze über der Sitzgruppe oder dem Cockpit. Platzsparender Einbau.
- • Oft keine Kopffreiheit an der Sitzgruppe bei abgelassenem Hubbett.





QUERBETT

ALS DOPPELBETT IM HECK ANGEORDNET

- + Die Queranordnung spart in Grundrissen Länge, ein kürzeres Fahrzeug ist möglich.
- Der Partner muss über den anderen steigen, um aus dem Bett zu kommen. Im Kastenwagen oft recht kurz.



ALKOVENBETT

ERMÖGLICHT ZWEI WEITERE SCHLAFPLÄTZE ÜBER DEM COCKPIT

- + Alkovenbetten sparen viel Platz im Wohnraum. Es ist kein Bettenumbau nötig.
- Das Alkovenbett findet in einem klobig aussehenden Alkoven seinen Platz, der einen höheren Spritverbrauch zur Folge hat.



LÄNGSBETT

FRANZÖSISCHES BETT STEHT LÄNGS IM HECK, ETWAS SCHMÄLER AM FUSSENDE

- + Sanitärraum befindet sich praktischerweise direkt daneben, Stauraum direkt darunter.
- Die Liegefläche ist in aller Regel knapp bemessen. Darunter findet keine Garage Platz.



AUFSTELLDACHBETT

DAS SCHLAFDACH EINES CAMPINGBUSSES HAT UNTER DER SCHALE EIN BETT

- + Großartiges Zeitfeeling im Sommer. Vermittelt klassisches Campergefühl. Bett kann tagsüber einfach hochgeklappt werden.
- Je nach Bauart nicht sonderlich bequem. Das Bett ist nur durch Klettern zu erreichen.



STOCKBETTEN

MEIST QUER IM HECK PLATZIERT FÜR ZWEI ODER DREI ZUSÄTZLICHE SCHLAFPLÄTZE

- + Stockbetten benötigen nur wenig Platz im Fahrzeug und sind bei Kindern beliebt.
- Für Erwachsene weniger geeignet. Oft enger Zugang und wenig Kopffreiheit.

Auch erholsamer Schlaf ist essenziell für einen gelungenen Urlaub, doch jeder Schläfer ist anders. Worauf es bei der idealen Matratze ankommt, und was es schon beim Camper-Kauf zu beachten gilt, verrät unser Ratgeber.



Fotos: Laroma, AGR e.V.

Schultern und Hüfte müssen in Seitenlage einsinken können, damit die Wirbelsäule gerade bleibt.

Kaum zu glauben, aber das Thema Schlafen ist noch immer nicht in jedem Reisemobil, Wohnwagen und Campervan an gekommen. Es mag wie ein Vorurteil klingen doch Männer achten bei einem neuen Campingfahrzeug vor allem auf das Basisfahrzeug, die Technik und Ausstattung, während Frauen eher auf Küche, Sitzgruppe und Bad achten. Aufs Bett legt so gut wie niemand großen Wert, weder Hersteller noch Kunden. Wenn, dann kommt es höchstens noch auf die Abmessungen an.

In 90 Prozent aller Reisemobile und Wohnwagen befinden sich daher ab Werk Matratzen, die sich nach dem Urtel von Stefan Bolz, Geschäftsführer der Matratzenmanufaktur Laroma, bestenfalls „Unterlage“ nennen dürfen – „zum Schlafen sind sie definitiv nicht geeignet.“ Meist handelt es sich um Matratzen aus einfachem PU-Schaum – derselbe, der auch bei Polstern von Sitzen und Sitzbänken verwendet wird. Er ist günstig, schnell verarbeitet und leicht – nur eben nicht geeignet, um sechs bis acht Stunden gut darauf zu schlafen.

Auch Detlef Detjen, Geschäftsführer der Aktion Gesunder Rücken (AGR) e.V., sagt: „Was in vielen Reisemobilen ab Werk an Betten drin ist, ist diesen teuren Fahrzeugen einfach nicht würdig. Ein gutes Bett sollte zur Grundausstattung jedes Reisemobils gehören – schließlich ist guter Schlaf essenziell für die Erholung.“

Der PU-Schaum, der in den meisten Wohn-

mobilmatratzen verarbeitet ist, ist in verschiedenen Druckhärten und Raumgewichten (siehe Schlaf-Lexikon) erhältlich. Daher gibt es bei den günstigen Schaumstoffmatratzen mehrere „Problemfälle“: Entweder sie sind zu weich – dann bilden sich Kuhlen, der Körper hängt durch und drückt sich im Extremfall bis auf die Unterlage durch. Oder sie sind zu hart – dann kann der Körper gar nicht einsinken und auch das bereitet Schmerzen und Verspannungen im Rücken, Schulter- und/oder Hüftbereich.

Wer die Schaumstoffmatratze jetzt durch eine qualitativ hochwertigere Kaltschaummatratze austauscht, denkt zwar in die richtige Richtung. Doch wenn diese von Kopf- bis Fußende durchgehend gleich hart oder weich ist, bereitet sie die gleichen Probleme. „Nur mit einem besseren Material ist noch nichts gewonnen“, erklärt Bolz. Wichtig ist, dass die Matratze aus unterschiedlichen Zonen besteht. Dort, wo „schwere und breite“ Körperteile wie Schultern und Hüfte liegen, muss sie weicher sein, damit diese etwas einsinken können. Im Taillen- und Beinbereich muss der Schaum dagegen härter sein, und diese Körperpartien unterstützen.

Hersteller wie Fanello, Calypso, Gisatex, Grosana, BB Walder, Otts Traumwelt und G+S Die Polstermacher bieten daher 5- oder gar 7-Zonen-Kaltschaummatratzen an und fertigen diese passgenau auf die im Reisemobil benötigten Maße an. Ein guter Weg. Doch diese

Zonen passen nicht zwangsläufig auch ideal zum individuellen Körpergewicht und zur Körperform des jeweiligen Kunden. Daher gilt: unbedingt Probe liegen. Denn je nach Größe kommen die einzelnen Körperpartien möglicherweise gar nicht in der vorgesehenen Zone zum Ruhen. Einige der Hersteller und Laroma gehen deshalb noch einen Schritt weiter und fertigen die Matratzen nicht nur individuell auf das Bettenmaß im Wohnmobil, sondern vor allem auch auf den Körper des Reisemobilisten an. „Männer haben in der Regel breitere Schultern und eine schmale Hüfte, da muss die Matratze im Schulterbereich weicher sein, damit dieser einsinken kann, der Hüftbereich benötigt lediglich eine leichte Unterstützung“, sagt Bolz. Bei Frauen ist dagegen die Hüfte breiter und muss tiefer einsinken, die Schultern sind schmäler. Auch Größe und Gewicht des Kunden, bisherige Schlafgewohnheiten und Vorerkrankungen wie Bandscheibenvorfälle oder Wirbelversteifungen berücksichtigen die Experten bei der Produktion.

Jeder Schläfer ist anders

Grundsätzlich geht es bei der optimalen Matratze immer darum, den Körper und vor allem die Wirbelsäule möglichst gut zu unterstützen. Insbesondere auf der linken Seite liegend, bekommt der Mensch im Schlaf am besten Luft, daher ist dies auch die von vielen Kardiologen und Schlafmedizinern empfohlene Schlafpo-

sition. Essenziell für den Rücken ist dabei, dass die Wirbelsäule möglichst gerade gelagert wird – was tatsächlich durch unterschiedliche Zonen erreicht wird.

Aus orthopädischer Sicht ist zudem die Rückenlage für die Erholung der Wirbelsäule und Bandscheiben über Nacht ideal. Auf dem Rücken neigen aber vor allem Männer zum Schnarchen – und wer schnarcht, kriegt schlechter Luft, hat im Extremfall sogar Atemaussetzer, schläft unruhiger, hat eine erhöhte Herzfrequenz, schwitzt mehr, neigt zu höherem Blutdruck. Alles nicht gesund.

Wer glaubt, von Natur aus Rücken- oder Bauchschläfer zu sein, habe vermutlich einfach nur die falsche Matratze, die ihm zum Beispiel in Seitenlage Schmerzen bereite und in die andere Lage „zwinge“, erklärt Stefan Bolz. Grundsätzlich könnte sich nämlich jeder an eine andere Schlafposition gewöhnen – mit zunehmendem Alter werde das jedoch schwieriger. Unter 30-Jährige benötigen für die Umgewöhnung oft nur wenige Tage, Menschen bis 60 schon zwei bis drei Wochen. Und wer schon mehr als 60 oder 70 Jahre auf dem Rücken oder Bauch geschlafen hat, fühlt sich womöglich auch nach mehreren Monaten in Seitenlage noch nicht wohl. „Der Mensch ist ein Gewohnheitstier“, so Bolz.

Besondere Herausforderungen

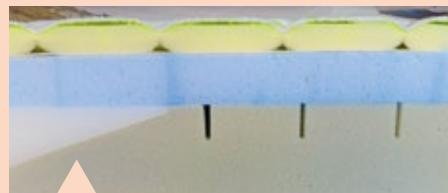
Neben Schlafposition und Matratzenqualität stellt ein Campingfahrzeug Hersteller und Kunden beim Thema Schlaf zusätzlich vor weitere Herausforderungen. Denn kaum ein Camper-Bett bietet Platz für eine Matratze mit klassischen Maßen. Egal, ob Einzelbetten, Querbett, Queensbett oder Hubbett – die meisten Betten haben abgerundete Fußenden, verjüngen sich, haben Ecken oder Aussparungen. All das müssen die Hersteller von speziellen Reisemobil-Matratten berücksichtigen. Deswegen ist es häufig nötig, dass der Kunde der jeweiligen Firma mit seinem Fahrzeug einen Besuch abstattet. Einige Firmen bieten aber auch Schablonensets an, mit denen der Kunde die benötigten Maße an den Hersteller übermitteln kann.

Dem von zu Hause gewohnten Schlafkomfort am nächsten zu kommen, ist bei Queens- oder Querbetten am einfachsten, wenn diese eine durchgehende Liegefläche bieten, deren Matratze nicht aus mehreren Teilen zusammengestückelt wurde. Hier kann mit einer passenden Matratze und Unterfederung einiges erreicht werden. Auch Hubbetten verfügen in der Regel über eine durchgehende

ARTEN VON MATRATZEN

KLASSISCHE SCHÄUME

PU-Schaum: Einfachster und günstigster Schaumstoff, in verschiedenen Raumgewichten und Härtegraden erhältlich. Die Polyurethan-Flüssigkeit reagiert mit einem Gas, breitet sich schnell aus und lässt sich sehr schnell verarbeiten. Zudem ist PU-Schaum günstig und leicht. Allerdings liegen sich Matratzen aus einfachem PU-Schaum schnell durch bzw. bilden Kuhlen im Schulter- und Hüftbereich.



Kaltschaum: Ebenfalls ein PU-Schaum, der aus Isocyanaten und mehrfunktionalen Alkoholen (Polyolen) hergestellt wird. Entwickelt sich langsamer, bei der Herstellung kommen weder Gase noch Hitze (zum Aushärten) zum Einsatz. Qualitativ hochwertiger als einfacher PU-Schaum, aber auch teurer.

SPEZIALSCHÄUME

Latex: Schaum aus natürlichem (oder synthetischem) Kautschuk. Sehr hohes Raumgewicht (z.T. mehr als 70 kg/m³), dadurch qualitativ hochwertig und langlebig, aber auch schwer.

Visco: Dauerelastisches Material mit hohem Raumgewicht, das zeitverzögert und unter Einfluss von Wärme auf Druck reagiert. Wird bei Hitze sehr weich, bei Kälte sehr hart, und ist daher für den Einsatz in Reisemobilen, die häufig schwankenden Temperaturen ausgesetzt sind, eher ungeeignet.

EvoPore: Spezieller PU-Schaumstoff des Schweizer Herstellers Foam Partner mit niedrigem Gewicht. Hochelastisch mit hoher Materialstabilität und langlebig.

Gel: Gelartige Rohstoffe integriert in einer Polyurethanmatrix. Gelschaum vereint Eigenschaften von Kaltschaum (hohe Rückstellkraft) und Viscoschaum (sehr punktelastisch).

FEDERKERN

Federkern: (Metall- oder Komfortschaum- (s. Bild)) Federn zwischen zwei Schaumschichten, die bestimmte Härtegrade simulieren. Gute Luftzirkulation, aber keine gute Punktelastizität, was das Einsinken verhindert. Zudem ist häufig ein Widerlager (in Form eines harten Bodens und Toppings) nötig, damit die Federn sich nicht durchdrücken.



Taschenfederkern: Hunderte Stahlfedern sind von kleinen Stofftaschen umhüllt, die miteinander verbunden sind und sich immer in Abhängigkeit voneinander bewegen. Bessere Punktelastizität als bei herkömmlichen Federkernmatratzen.

Tonnentaschenfederkern: Unterscheidet sich von der Taschenfederkernmatratze vor allem durch die Bauart der Federn (Taschenfederkern: zylinderförmig, Tonnentaschenfederkern: tonnenförmig). Sehr hohe Punktelastizität und Einteilung in verschiedene Schlafzonen möglich.

Matratze. Hier bereitet jedoch die Höhe häufig ein Problem. Damit sich das Hubbett tagsüber möglichst dicht unter die Decke hängen lässt, sparen die Hersteller oft an der Unterfederung und legen eine dünne Schaumstoffmatratze direkt auf ein Holzbrett. Zwar kann der Kunde diese durch eine bessere und womöglich dickere Matratze austauschen – er riskiert aber, tagsüber einige Zentimeter Stehhöhe zu verlieren. Einzelbetten verfügen in der Regel über zwei getrennte, jedoch durchgehende Matratzen. Viele Hersteller bieten den Kunden jedoch die Möglichkeit, diese über zusätzliche Matratzenteile in der Mitte zu einer großen

Liegefläche zu verbinden. Das ist meist nicht sonderlich störend, solange jeder auf seiner Matratze nächtigt.

Eine zweite Besonderheit bei Reisemobil- und Wohnwagenbetten ist das Gewicht, das – anders als zu Hause – eine große Rolle spielt. Denn gerade bei der 3,5-Tonnen-Begrenzung zählt am Ende jedes Gramm – und die Matratze ist dabei kein unwesentlicher Faktor. Aus diesem Grund spielen auch Latexmatratzen, im Hausbereich häufig und gerne verwendet, im Camper kaum eine Rolle. Sie sind einfach zu schwer. Stattdessen setzen fast alle Hersteller auf Kaltschaum, der die beste Kombinati-



Besonders wenn die Bauart des Bettes konstruktionsbedingt nur dünne Matratzen zulässt, beispielsweise im Aufstelldach, muss auf eine möglichst wertige Matratze geachtet werden.

on aus hoher Qualität und geringem Gewicht bietet. Ein dritter Punkt ist die Unterlüftung, die im Reisemobil eine noch wichtigere Rolle spielt, als beim Bett zu Hause. Der Grund: In den meisten Fällen befinden sich die Reisemobilbetten direkt über der Heckgarage und bilden so Kältebrücken.

Ober- vs. Unterseite

Während der Nacht erwärmt der Körper die Matratze auf 37 Grad Celsius – mit einer dicken Decke darüber führt das auf der Matratzenoberseite zu Temperaturen von rund 40 Grad. Auch auf ihrer Unterseite ist die Matratze noch rund 25 Grad warm. Aus Heckstauraum oder Garage trifft jedoch meist deutlich kühlere Luft auf die Matratzenunterseite – diese kondensiert und bildet Feuchtigkeit. Kann diese nicht entweichen, weil die Matratze auf einer ebenen Fläche aufliegt, bilden sich Stockflecken und langfristig auch Schimmel.

Sowohl Lattenroste als auch Federteller und Gewebe aus Mesh ermöglichen es der Luft, unter der Matratze zu zirkulieren und sind zu diesem Zweck gleichermaßen geeignet. Federteller schaffen zudem Lagerungs- und Federwege und geben dort am stärksten nach, wo die schwersten Körperteile liegen. Bei einer schlechten Matratze kann dies den Liegekomfort zumindest schon ein wenig verbessern. Hersteller wie Laroma, die die Matratzen ge-

nau auf den Körper des Kunden anpassen, benötigen diese Unterfederung nach eigener Aussage jedoch nicht. Denn ihre Matratzen sind bereits so geformt, dass sie das nötige Einsinken auch ohne federnde Unterlage ermöglichen. Um dennoch eine vernünftige Unterlüftung zu garantieren, nähen Laroma und auch andere Hersteller ein Gewebe aus Mesh an der Unterseite der Matratze an.

Zu guter Letzt spielt auch das Kopfkissen eine nicht unbedeutende Rolle für einen erholsamen Schlaf. Auch das ist sehr individuell, muss zum Schläfer, zu dessen Schlafgewohnheiten und Körper passen. Grundsätzlich empfiehlt AGR-Geschäftsführer Detlef Detjen ein orthopädisch geformtes Kissen, das Nacken und Halswirbelsäule bestmöglich stützt. Es sollte nur so groß sein, dass die Schulter nicht mit drauf liegt. „40 mal 80 Zentimeter sind ein guter Richtwert.“ Das optimale Kissen lässt sich zudem in der Höhe individuell einstellen – zum Beispiel durch eine herausnehm- und zusammenrollbare Nackenrolle.

Übrigens: Ebenso wie beim Kopfkissen sollten auch bei der Matratze die Bezüge abnehmbar und waschbar sein. Rund einen halben Liter Schweiß verliert der Mensch pro Nacht – deshalb müssen die Bezüge regelmäßig gewaschen werden. Wer das beachtet, kann eine gute Matratze (Richtwert: Raumgewicht über 45 kg/m³) problemlos zehn Jahre lang nutzen.

SCHLAF-LEXIKON

Härtegrad: Man unterscheidet zwischen fünf Härtegraden:

H1: sehr weich, bis 60 kg Körpergewicht

H2: weich, bis 80 kg Körpergewicht

H3: mittelfest, bis 100 kg Körpergewicht

H4: hart, bis 130 kg Körpergewicht

H5: sehr hart, ab 130 kg Körpergewicht

Da der Härtegrad nicht genormt ist, kann von Hersteller zu Hersteller abweichen und dient lediglich als Orientierungshilfe.

Punktelastizität: Eines der wichtigsten Gütekriterien für die Komforteigenschaften. Eine punktelastische Matratze gibt genau an der Stelle nach, wo beispielsweise Schulter und Hüfte sie belasten – und zwar nur dort. Je punktelastischer eine Matratze ist, desto kleiner ist der Kegel, der bei Belastung entsteht. Die Punktelastizität hängt vor allem vom Material, Aufbau und Raumgewicht ab.

Raumgewicht: Das Raumgewicht (RG) gibt Auskunft darüber, wieviel Kilogramm Rohstoff in einem Kubikmeter Schaumstoff aufgeschäumt wurde und ist entscheidend für die Elastizität und Haltbarkeit der Matratze. Je höher das Raumgewicht, desto elastischer der Schaumstoff und desto langlebiger die Matratze. Als Minimum gelten 30 kg/m³, ein guter Wert liegt über 45 kg/m³.

Schlafzonen: Matratzen mit mehreren Schlafzonen sind in den verschiedenen Zonen im Idealfall unterschiedlich aufgebaut und haben je nach Zone (Kopf/Nacken, Schultern, Taille, Hüfte, Beine) einen anderen Härtegrad. So ermöglichen sie ein bestmögliches Einsinken der schweren Körperteile und stützen Körperpartien wie Nacken, Taille und Lendenwirbel.

Stauchhärte: Steht in direktem Zusammenhang mit dem Härtegrad. Als Stauchhärte bezeichnet man die Kraft, die benötigt wird, um den Kern einer Matratze um bis zu 40 Prozent zusammenzudrücken. Umgekehrt beschreibt die Stauchhärte einer Matratze die Kraft, die das Material einem bestimmten Druck entgegengesetzt.

HERSTELLER VON REISEMOBILMATRATZEN

- | | | | |
|---|--|--|--|
| ✖ BB Walder , Koblenz, 0261/9634055, www.bb-walder.de | ✖ Calypso , Wadersloh, 02523/953341, www.calypso-schlafsysteme.de | ✖ Gisa Tex , Reutlingen, 07121/9090390, www.gisatex.de | ✖ Laroma Travel , Schleswig, 04621/304173, www.laroma-travel.de |
| ✖ Betten Anthon , Berlin, 030/7821382, www.betten-anthon.de | ✖ Fanello , Fahrwangen/Schweiz, +41-566766363, www.fanello.ch | ✖ Grosana , Reutlingen, 07121/16410, www.grosana.de | ✖ Otts Traumwelt , Welzheim, 07182/6510, www.mobilmatratzen.de |
| ✖ Bettenkontor Hages , Mannheim, 0621/12282758, www.bettenkontor-hages.de | ✖ Froli , Schloß Holte-Stukenbrock, 05207/95000, www.froli.com | ✖ G+S Die Polstermacher , Enkenbach-Alsenborn, 06701/205260, www.diepolstermacher.de | ✖ Schaico , Ditzingen, 07156/8321, www.schaico.de |

Band 4 ist da!

Der vierte Band der erfolgreichen Serie!

Jutta Neumann, Redakteurin und Stellplatz-Expertin der Fachzeitschrift REISEMOBIL INTERNATIONAL, hat für diese neue Ausgabe wieder abwechslungsreiche Reisemobil-Routen in Deutschland und Top-Ziele im Ausland zusammengestellt. Alle Orte wurden selbst mit dem Reisemobil angefahren, Stell- und Campingplätze vor Ort in Augenschein genommen und alle Daten für das Tourenbuch aktuell recherchiert und aufbereitet.



Alle Routen und Übernachtungsplätze haben unsere Experten persönlich, aufwendig und aktuell recherchiert. Sie haben jede Tour selbst mit dem Reisemobil erfahren und dabei die Stell- und Campingplätze auf Herz und Nieren geprüft.



Jetzt für 19,90 € bestellen unter:

www.shop.doldemedien.de

DER WINTER KOMMT

Mit richtiger Ausrüstung und Know-how avanciert der Winter zur attraktiven Reisezeit. Oder lieber einmotten? Tipps für optimales Raumklima und den Winterschlaf.

Diesel-, Gas-, Wasser- oder Luftheizung – alle Systeme heizen ein Reisemobil oder Wohnwagen, jedes mit spezifischen und überaus attraktiven Stärken. Darüber hinaus lassen sich einige Heizungen zudem hervorragend kombinieren, um ein raffiniert ausgeklügeltes Heizungssystem zu generieren. Wer dann noch weiß, wie er die Leistung seiner Heizung optimal ausnutzt, generiert ein angenehmes Wohlfühlklima in seinem Fahrzeug.

Doch manchmal reicht die Optimierung einer installierten Heizung nicht aus. Grund hierfür ist nicht selten eine nicht optimale Montage des Heizgerätes und der Warmluftleitungen sowie die Platzierung der Ausströmer. Truma bietet seinen Kunden daher die Überprüfung installierter Heizungen an. Womöglich lassen sich der Temperatursensor oder Ausströmer cleverer positionieren. Im Extremfall, etwa bei einer dauerhaft frostigen Sitzgruppe, hilft meist nur die Installation einer zweiten Heizung.

Wer hingegen den Gasverbrauch seiner Heizung nicht weiter erhöhen, sondern womöglich sogar senken möchte, greift zu einer Dieselluftheizung. Sie lässt sich meist mit vertretbarem Aufwand installieren, problemlos auch unterflur. Mit Heizleistungen von zwei bis acht Kilowatt wärmt sie schnell das ganze



Fahrzeug auf. Wer länger autark stehen möchte, hat somit ein leistungsfähiges System an Bord, das ihn zudem unabhängig vom Inhalt seiner Gasflaschen macht. Kleines Manko: Dieselheizungen brauchen mehr Strom als Gasheizungen, rund 0,8 bis 0,9 Ampere pro

1.000 Watt Heizleistung. Bordbatterien sollten diesen Extrabedarf also puffern können.

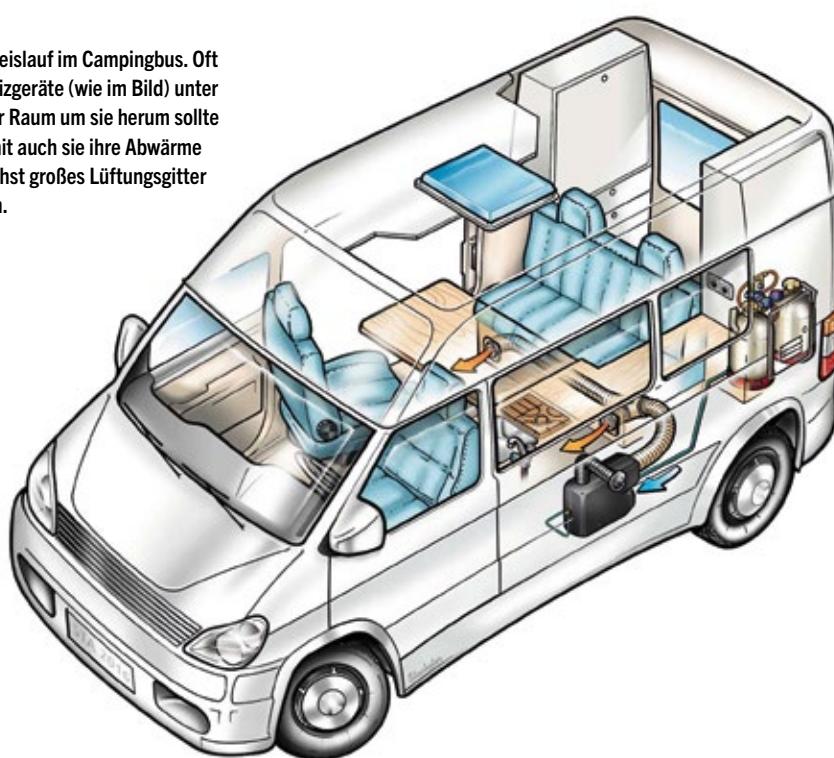
Über lautstark klickende Dieselpumpen und fauchende Auspuffanlagen brauchen sich Kunden dagegen keine Sorgen mehr machen: Moderne Dieselheizungen mit Oxi-Kat und Schalldämpfern sind deutlich leiser geworden, einmal im Regelbetrieb, arbeiten sie nahezu geruchlos.

Alle, die sowohl in der Übergangszeit als auch im tiefsten Winter unterwegs sind, kombinieren zwei 2-kW-Luftheizungen. Die Kunst dabei ist die Dosierung, denn bei halber Last arbeiten die Brenner nicht optimal. Tigerexped hat die passende Schaltung dafür, damit beide Brenner optimal ausgelastet werden und das Fahrzeug behaglich warm wird.

Winterfest oder wintertauglich?

Auch wenn beide Begriffe die Möglichkeit des unbeschwerten Wintercampings suggerieren, gibt es Unterschiede. Ob ein Fahrzeug oder Caravan wintertauglich oder winterfest ist, ist genau definiert (DIN EN1646-1). Die Norm „wintertauglich“ ist erfüllt, wenn das Fahrzeug folgenden Test besteht: Reisemobil oder Wohnwagen werden mit offenen Fenstern und Türen für zehn Stunden auf 0 Grad Celsius heruntergekühlt. Anschließend muss

Gas-/Heißluft-Kreislauf im Campingbus. Oft sitzen Kombi-Heizgeräte (wie im Bild) unter der Sitzbank. Der Raum um sie herum sollte frei bleiben, damit auch sie ihre Abwärme durch ein möglichst großes Lüftungsgitter abführen können.



KOMBIHEIZUNGEN

Gleich mehrere Aufgaben im Fahrzeug übernehmen – nennen wir das Kombiheizungen. Sie erhitzen nicht nur die Heizluft, sondern auf Wunsch auch gleich noch das Brauchwasser. Für (Selbst-)Ausbauer sind sie eine attraktive Lösung, da ein kompaktes Gerät zwei wichtige Komfortfunktionen im Campingfahrzeug abdeckt.

- ✗ **Funktion:** direkte Erwärmung von Heizluft und/oder indirekte Erwärmung des Brauchwassers im integrierten Boiler (wird über Wärmetauscher in Heißluft erwärmt).
- ✗ **Erwärmung Innenraum:** über Heizungsgebläse, das die Warmluft über verteilte Ausströmer der Heizung in den Innenraum bläst.
- ✗ **Stromversorgung:** Bordbatterie



- ✗ **Heizen während der Fahrt:** bei Gasheizungen nur in Kombination mit Sicherheitsabsperrung/ Crashsensor, die Dieselheizungen Webasto Dual Top und Truma Combi D jederzeit.

ALDE WASSERHEIZUNG

Die Alde Compact 3020 HE nimmt eine exklusive Sonderstellung unter allen Heizungen ein. Die Gasheizung mit integrierten Elektroheizstäben gibt ihre Wärme nicht über Luftrohre in den Innenraum ab, sondern über Wasser-/Luftwärmetauscher, also Konvektoren – ganz wie im heimischen Wohnzimmer. So stört kein Gebläsemotor, die Heizungen arbeiten, optimale Installation vorausgesetzt, völlig geräuschlos. Zudem lässt sich der Warmwasserkreislauf an Bodenheizplatten, Handtuchhalter oder den Fahrzeugmotor anketten. Im letzteren Fall erwärmt die Alde dann nicht nur den Motor, sondern kann über den Wärmetauscher und das Gebläse der Fahrzeugheizung auch die Frontscheiben direkt abtauern.



- ✗ **Funktion:** Erwärmung von Heizwasser und Brauchwasser sowie (optional) Motorkühlwasser.
- ✗ **Erwärmung des Innenraums:** Erwärmtes Heizwasser gibt über Konvektoren, Plattenheizkörper (Fußboden) oder einen Wasser-Luft-Wärmetauscher (Elektrogebläse) Wärme ab.
- ✗ **Stromversorgung:** Bordbatterie
- ✗ **Heizen während der Fahrt:** in Kombination mit einer Sicherheitsabsperrung/ Crashsensor möglich.

LUFTHEIZUNGEN

Luftheizungen sind leicht, sehr kompakt und finden selbst in kleinen Fahrzeugen einen Einbauort. Während Trumas VarioHeat im Innenraum oder Zwischenboden montiert werden muss, können die Luftheizungen von Eberspächer und Webasto auch unterflur installiert werden. Je nach Leistungsklasse heizen sie ein Fahrzeug völlig eigenständig, eignen sich aber auch perfekt, um als Zusatzheizung schon installierte Systeme zu unterstützen. Was sie nicht können: Brauchwasser erwärmen. Webasto bietet für solche Ansprüche eine Hybridlösung in Kombination einer AirTop mit einem gasbetriebenen Warmwasserboiler von Whale an.

- ✗ **Funktion:** direkte Erwärmung der Heizluft, eignen sich als Stand-alone-Lösung oder als Ergänzung von Combi- oder Wasserheizungen.



- ✗ **Erwärmung Innenraum:** Gebläse der Heizung bringt Warmluft direkt am Heizgerät oder über verteilte Ausströmer der Heizung in den Innenraum.

- ✗ **Stromversorgung:** Bordbatterie

- ✗ **Heizen während der Fahrt:** Truma VarioHeat nur in Kombination mit Crashsensor, Webasto AirTop und Eberspächer Airtronic jederzeit.

der Innenraum innerhalb von zwei Stunden auf 20 Grad erwärmt werden. Die Temperatur darf dabei im Wohnbereich maximal sieben Grad abweichen. Ob das Frischwasser frostfrei bleibt oder nicht, ist hier nicht von Bedeutung. Um die Norm „winterfest“ zu erfüllen, muss binnen vier Stunden ausgehend von Minus 15 Grad eine Raumtemperatur von 20 Grad erreicht werden. Nach einer Stunde bei 20 Grad werden die Wassertanks befüllt und wiederum nach einer Stunde die Funktionstüchtigkeit der Wasseranlage getestet. Winterfeste Fahrzeuge sind oftmals mit einem beheizten Doppelboden und einer besseren Wärmedämmung ausgestattet, die gleichzeitig den Gasverbrauch reduzieren.

Richtiges Heizen und Lüften

Das A und O im Winter: regelmäßiges Lüften. Und das hat physikalische, nicht zuletzt hygienische Gründe. Regelmäßiges Lüften ist notwendig, um die Schadstoff- und Geruchsbelastung der Raumluft möglichst niedrig zu halten und Feuchtigkeitsansammlung an Frontscheibe und Co. zu vermeiden. Je wärmer die Luft, desto mehr Feuchtigkeit kann sie binden, die über die Atemluft, beim Duschen, Waschen oder Kochen freigesetzt wird.

Der Aufbau sollte ausreichend und möglichst kontinuierlich, am besten auf kleinstmöglicher Stufe, beheizt werden – auch nachts. Das verhindert das Auskühlen des Fahrzeugs und schont den Gas- oder Dieselverbrauch. Die Luftzirkulation sollte nicht unterbunden werden. Das ist besonders an den Außenwänden der Schränke wichtig. Auch die Luftschlitzte sollten nicht verdeckt werden,



Batterie und Wasser: Für den unbeschadeten Winterschlaf gibt es einiges zu beachten.

WASSERHEIZUNGEN (MOTOR)

Die Funktion von Wasserheizungen ist vielen Nutzern aus ihrem Pkw bekannt. Als programmierbare oder funkgesteuerte Version startet sie der Besitzer zur kalten Jahreszeit etwa 15 bis 30 Minuten vor dem Fahrtantritt. Der Innenraum ist nun vorgewärmt, die Frontscheibe frei von Kondenswasser oder Frost. Wasserheizungen werden stets mit Kraftstoff betrieben, also mit Benzin oder mit Diesel.

Eine abgespeckte Version einer vollwertigen Wasser-Standheizung ist der Zuheizer. Er kommt in vielen Fahrzeugen mit modernen Dieselmotoren zum Einsatz, da diese nach dem Kaltstart nur langsam Abwärme entwickeln und der Innenraum nur sehr langsam warm wird. Zuheizer schalten sich bei Temperaturen unter vier Grad beim Motorstart automatisch ein, um für schnellere Heizkraft zu sorgen. Sie erwärmen über das Kühlwasser den Wärmetauscher der Fahrzeugheizung, das aktivierte Fahrzeuggebläse bringt die Warmluft an die Windschutzscheibe und/oder in den Innenraum. Durch einen speziellen Aufrüst-Kit lassen sich diese Zuheizer zu einer vollwertigen Standheizung aufrüsten und somit manuell (zeit-)steuern. Ihr Nachteil: Da sie über die Starterbatterie mit Strom versorgt werden und sich zu ihrem Stromverbrauch auch noch der Strombedarf des Fahrzeuggebläses addiert (3 bis 4 A), sollte nach ihrem Betrieb die Starterbatterie unbedingt wieder geladen werden, beispielsweise durch eine kürzere Fahrstrecke. Für Dauerbetrieb eignen sie sich nur, wenn die Starterbatterie parallel geladen wird, also bei Landstrom-Versorgung auf dem Campingplatz.



✖ **Funktion:** direkte Erwärmung des Motor-Kühlwassers und indirekte Erwärmung der Heizluft. Abtauen von vereisten Scheiben, senkt Spritverbrauch und Schadstoffausstoß des Motors durch Vorwärmung des Motors. Kann bei entsprechender Installation und der Kombination mit einem Boiler Brauchwasser erwärmen (Eberspächer Hydronic). Dauerbetrieb beim Campen möglich, wenn Batterieladung (Starterbatterie) gesichert ist.

✖ **Erwärmung Innenraum:** Erwärmtes Motorkühlwasser gibt Wärme über Wärmetauscher der Heizung des Basisfahrzeugs ab. Das Fahrzeuggebläse transportiert Heißluft über die Fahrzeugausströmer im Armaturenbrett an die Windschutzscheibe und in den Innenraum.

✖ **Stromversorgung:** meist Starterbatterie

✖ **Heizen während der Fahrt:** Bei den meisten Installationen eher unsinnig, da Heizung über Wärmetauscher des Motors Wärme nach innen abgibt. Wenn Kühlwasser heiß ist, übernimmt es diese Funktion. Bei Installationen, bei denen die Wasserheizung weitere Wasser-/Luftwärmetauscher erwärmt, durchaus möglich.

um Hitzestau zu vermeiden. Der Aufbau- und Fahrerhauslüftung sollte besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Sie dient der Abführung von Wasserdampf. Zudem erwärmt sich frische Luft leichter.

Überwintern und einmotten

Wer nicht plant, im Winter zu verreisen, sollte Wohnwagen und Reisemobil auf den Winterschlaf vorbereiten. Zunächst sollte nach Winterabstellplätzen gesucht werden. Die eigene Garage ist für gewöhnlich zu klein und nicht jeder ist im Besitz einer Scheune. Ist das Fahrzeug für das ganze Jahr angemeldet, dürfte es auch auf einem öffentlichen Parkplatz oder

am Straßenrand parken. Ist der passende Ort gefunden: Aufbau und Unterboden gründlich reinigen und die Wasseranlage vollständig leeren. Den Reifendruck zur Entlastung der Reifen um ein halbes Bar erhöhen und falls vorhanden Stützen ausfahren. Regelmäßig versetzen verteilt die Belastung. Erster Gang einlegen und Handbremse lösen. Keile verhindern ein Wegrollen. Die Bordbatterie an das 230-Volt-Netz anschließen oder aufgeladen und abgeklemmt frostfrei lagern, das verhindert eine Entladung. Alle Schränke öffnen für eine ausreichende Luftzirkulation. Gasflaschen zudrehen, Fahrzeug gegen Schmutz abdecken und der Winter kann kommen.



WISSENSWERTES

- ☒ Bei gewissen Strecken oder Witterungsbedingungen sogar Vorschrift: Schneeketten. Sie werden grundsätzlich an der Antriebsachse montiert. Bei steilen Abfahrten kann ein Wechsel auf die Hinterräder sinnvoll sein, damit das Heck nicht ausbricht. Winterreifen mit einer Mindestprofiltiefe von vier Millimeter sollten selbstverständlich sein.

✗ Trotz hilfreicher Technik wie ABS oder ESP sollten Sie Vorsicht walten lassen und starke Lenk- und Bremsbewegungen vermeiden: Schnee und Eis verändern die Fahrbedingungen.

☒ Anbauten, Klappen, Öffnungen oder Dichtungen können gefrieren: regelmäßig Funktionalität überprüfen.

- ✖ Im Winter ist der Gasverbrauch erhöht. Faustregel: drei kg Propangas pro Tag. Füllstandanzeiger und automatische Gasflaschenumschaltung sind sinnvoll.

Das kleine blaue Frostwächter-Sicherheitsventil bewahrt den

Das Minus braucht funktionierendes Wasser. Beim Erreichen des Gefrierpunkts öffnet sich der Boiler der Truma Combi-Heizung vor Frostschäden. Nähert sich die Temperatur dem Gefrierpunkt, öffnet es sich automatisch und lässt das Boiler-Wasser ab.

☒ Rutscht Schnee während der Fahrt vom Dach, kann das für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer gefährlich werden. Schnee daher vor Fahrtantritt unbedingt vom Fahrzeugdach entfernen.



MALIBU GENERATION M!

JETZT NEU BEI IHREM HANDELSPARTNER.



www.malibu-reisemobile.com



SAISONENDE – das Mobil richtig abstellen

Jede Urlaubsreise geht irgendwann zu Ende. Auch unsere drei Camper sind wieder zuhause angekommen. Nun stellt sich die Frage: Wohin mit dem Fahrzeug bis zur nächsten Tour? Diese stellt sich beim Paar mit dem Campingbus nicht. Ausgeräumt und besenrein geputzt übergeben sie ihr Fahrzeug dem Vermieter. Das Reisemobil-Pärchen will sich direkt an den Winter wagen, nachdem sie nun über

die Themen Heizen, winterfest und wintertauglich informiert sind. Bis dahin parken sie das Fahrzeug legal am Straßenrand einer wenig befahrenen Straße. Urlaub im Schnee? Daran wagt sich die Familie im Caravan noch nicht. Sie haben sich einen Platz in der Scheune beim benachbarten Bauern gemietet und motten den Wohnwagen ein.



DAS BASISFAHRZEUG



Der Fiat Ducato ist das beliebteste Basisfahrzeug für Reisemobile. Doch die Konkurrenz schläft nicht.

Der Fiat Ducato verteidigt seit vielen Jahren die Spitzensposition als Basisfahrzeug von Reisemobilen. Rund die Hälfte aller Wohnmobile auf deutschen Straßen bauen laut amtlicher Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) auf dem Italiener auf. Das liegt zum einen daran, dass der Ducato im Vergleich zu vielen Konkurrenten ein relativ günstiges Basisfahrzeug ist. Es liegt aber auch daran, dass Fiat den Ducato für die Aufbauhersteller

optimiert und zahlreiche Varianten anbietet, aus denen sich die Wohnmobil-Spezialisten bedienen können. Doch alternativlos ist das Ducato-Chassis nicht: Die Ducato-Zwillinge Citroën Jumper und Peugeot Boxer gehören ebenso dazu wie der jüngst überarbeitete Ford Transit. Im höherpreisigen Segment fällt die Wahl häufig auf den Sprinter von Mercedes-Benz. Und schließlich wären da noch Renault Master, VW Crafter und Iveco Daily. Nicht zu vergessen sind zudem eine ganze Reihe

kleinerer Transporter, die als Basis für Campingbusse dienen.

Fast allen Basisfahrzeugen gemein: Sie erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP, die seit September 2019 für neu typgeprüfte leichte Nutzfahrzeuge verpflichtend ist. Um Stickoxid-Grenzwerte einzuhalten, sind die Motoren deshalb mit SCR-Technik

(Selective Catalytic Reduction/Selektive Katalytische Reduktion) ausgestattet. Dabei wird künstlicher Harnstoff – AdBlue genannt – in den Abgasstrom eingespritzt. So werden schädliche Stickoxide in ihre harmlosen Bestandteile zerlegt. Neben einem Dieseltank findet sich bei allen Fahrzeugen deshalb auch ein AdBlue-Vorrat, der regelmäßig aufgefüllt werden muss.

Was die typischen Basisfahrzeuge unterscheidet, zeigt der folgende Überblick:

Ducato – der Spitzenreiter

Der Transporter aus Turin ist bereits ab Werk perfekt auf den Reisemobilmarkt zugeschnitten, da er mit einem Leiterrahmen mit Doppelrahmenprofil oder einem halbierten Leiterrahmen lieferbar ist – eine wichtige Voraussetzung für leichte und niedrige Reisemobile. Dieses Tiefrahmenchassis ist denn auch die am häufigsten genutzte Basis. Typisch für solche Reisemobile sind die recht hart gefederten Achsen. Säntenartigen Fahrkomfort dürfen Urlauber nicht erwarten. Als komfortabler gilt das Chassis von Fahrwerk-Spezialist

Aus diesem Fahrgestell samt Fahrerhaus wird einmal ein teilintegriertes Reisemobil von Carthago.





Der Mercedes-Benz Sprinter fährt weiterhin mit der früheren Motoren-Generation nach Abgasstufe Euro 6c. Die Umstellung dürfte aber nur eine Frage der Zeit sein.



Foto: Hersteller

Al-Ko, das vor allem bei Wohnmobilen im oberen Preissegment zum Einsatz kommt.

Damit der Ducato neben der Konkurrenz aus Stuttgart, Hannover oder Köln nicht ins Hintertreffen gerät, erfolgte zum Modelljahr 2020 ein umfassendes Facelift. Die überarbeiteten 2,3-Liter-Motoren erfüllen Euro 6d-TEMP, es gibt sie in den Leistungsstufen 120, 140, 160 und 178 PS. Das Drehmoment hat je nach Variante zum Teil deutlich zugelegt. Neben dem Sechsgang-Schaltgetriebe ist seit Neuestem auch eine moderne Neungang-Wandlerautomatik erhältlich, die das bisherige, oft bemängelte automatisierte Sechsganggetriebe ersetzt. Der Wandler hebt das Fahren in dem Italiener auf einen neuen, bislang nicht gekanntes Niveau. Der Automatik-Aufpreis von mehr als 3.000 Euro ist allerdings happig.

Zudem hielten mit dem Facelift moderne Assistenzsysteme Einzug im Ducato. So sind beispielsweise ein Totwinkelassistent, eine Querbewegungserkennung, die beim Rückwärtsausparken hilft, ein Notbremsystem, ein Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung, eine Fernlicht- und Abblendlicht-

automatik, ein Regensensor sowie ein Reifendruck-Überwachungssystem erhältlich.

Die französischen Ducato-Schwestermodelle Citroën Jumper und Peugeot Boxer erfüllen auch die Abgasnorm Euro 6d-TEMP, ihre 2,2-Liter-Turbodiesel leisten 120, 140 oder 165 PS. Sie sind ebenfalls mit modernen Assistenz- und Sicherheitssystemen zu haben. Die Option auf ein Automatikgetriebe fehlt allerdings.

Eine direkte Wahl zwischen Ducato oder Jumper/Boxer haben Wohnmobilkäufer häufig nicht, meist sind die etwas günstigeren Peugeot/Citroën an bestimmte Modelle gebunden. Einige Kastenwagenhersteller bieten aber wahlweise Ducato oder Jumper als Basis an – etwa Marktführer Pössl.

Sprinter – der Komfortable

Seit Mitte 2018 ist der neue Mercedes Sprinter auf dem Markt. Es gibt ihn mit Front-, Heck-

und Allradantrieb. Durch den zusätzlich angebotenen Triebkopf wird der Bau von Reisemobilen wesentlich vereinfacht – der Ducato hat ernste Konkurrenz bekommen. Den Sprinter gibt es in vier Längen und mit drei Dachhöhen, das zulässige Gesamtgewicht liegt zwischen 3,0 und 5,5 Tonnen. Die Vierzylinder-Motoren leisten 114, 143 oder 163 PS. Alleinstellungsmerkmal des Sprinters ist die Option auf einen bulligen 3,0-Liter-Siebenzylinder-Diesel mit 190 PS. Dazu stehen Automatikgetriebe mit sieben oder neun Fahrstufen zur Verfügung. Der Mercedes-Benz Sprinter gilt nicht nur deshalb als komfortable Wohnmobilbasis – allerdings auch als relativ teure.

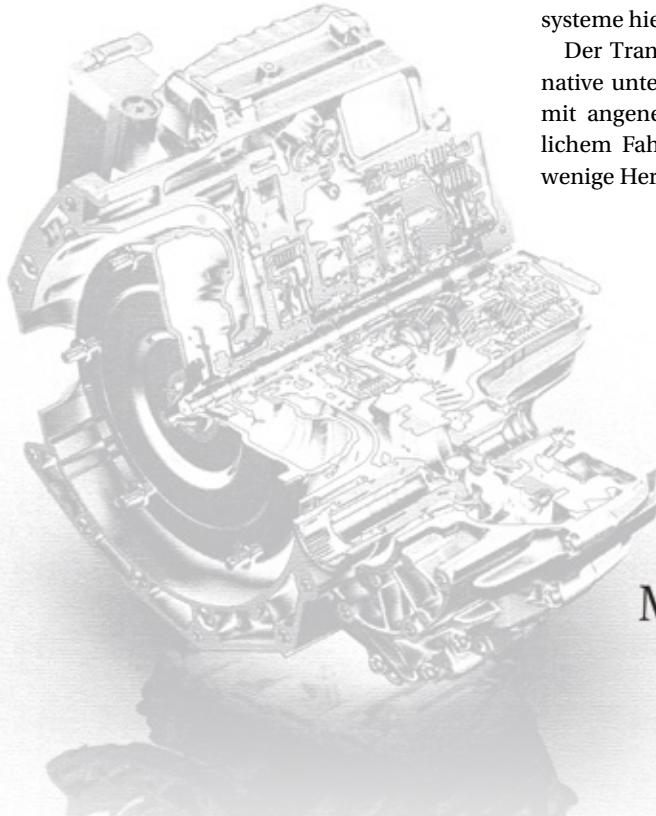
VW Crafter – der Zwilling

Mit dem VW Crafter und dem MAN TGE deckt der VW-Konzern zulässige Gesamtgewichte zwischen 3,0 und 5,5 Tonnen ab. Die Zwi-



lingsbrüder gibt es mit Front-, Heck- und Allradantrieb, die 2,0-Liter-TDI-Motoren leisten zwischen 102 und 177 PS. Optional ist eine komfortable Achtgang-Automatik zu haben.

Nachteil von Crafter und TGE: Ein Tiefrahmenchassis ist nach wie vor nicht verfügbar. Trotzdem rücken die Zwillinge verstärkt ins Blickfeld der Reisemobilhersteller, insbesondere im Kastenwagenbereich. Ob VW mit dem Grand California auf Crafter oder Westfalia mit dem Sven Hedin auf TGE – das Angebot attraktiver Fahrzeuge wird größer. Im Reisemobilbereich setzt zum Beispiel Knaus auf den MAN TGE. Der Van Ti Plus bietet Front-, Heck- oder Allradantrieb sowie beliebte Grundrisse mit Einzelbetten oder einem seitlichen Doppelbett. Eine interessante Alternative für Camper, die eine Alternative zum Ducato suchen.



Links: Renault hat den Master deutlich aufgefrischt. Rechts: Der IVECO Daily fährt jetzt durchweg mit SCR-Technik.

Ford Transit – der Dauerläufer

Der Ford Transit, den es weiterhin mit Front-, Heck- und Allradantrieb gibt, hat Mitte 2019 ein Facelift erhalten. Die vier 2,0-Liter-TDCI-Motoren leisten 105, 130, 170 oder – als neue Topmotorisierung – 185 PS. Das Spitzentriebwerk kommt auf 415 Nm Drehmoment. Alle erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Im Zuge des Facelifts hat der Transit einen größeren Kühlergrill mit drei markanten Querstreben bekommen. Zudem wurde das Leergewicht reduziert, was für bis zu 80 Kilogramm mehr Nutzlast sorgt. Auch neue, moderne Assistenzsysteme hielten Einzug ins Transit-Programm.

Der Transit ist eine oft unterschätzte Alternative unter den Basisfahrzeugen. Er punktet mit angenehmer Sitzposition und Pkw-ähnlichem Fahrverhalten. Allerdings führen nur wenige Hersteller Wohnmobile auf Ford Tran-

sit im Programm. Die französischen Hersteller Chausson und Challenger bieten viele Modelle sogar wahlweise auf Fiat Ducato oder Ford Transit an.

Interessant vor allem für im Alltag genutzte Campingbusse: Mit dem Facelift zieht ein 48-Volt-Mild-Hybrid-System in den Transit ein. Dabei ersetzt ein riemengetriebener Startergenerator die Lichtmaschine. Beim Rollen und Bremsen gewinnt dieser Strom und speichert ihn in einer Lithium-Ionen-Batterie. Diese Energie übernimmt beim Beschleunigen den Antrieb von Nebenaggregaten – das hilft, Sprit zu sparen.

Renault Master – der Vielseitige

Der französische Hersteller hat seinen großen Transporter jüngst überarbeitet. Er blickt nun aus neuen Scheinwerfern in die Welt und fällt mit seinem bulligen Kühlergrill auf. Renault bietet Varianten mit Front- oder Heckantrieb, bei verschiedenen Radständen können die Aufbauhersteller zudem zwischen Leiterrahmen und Flachbodenchassis wählen. Unter





Fotos: Hersteller

VW hat den T6 zum T6.1 befördert: Dazu gehört unter anderem ein neues Cockpit und eine elektromechanische Servolenkung.

Der neue Opel Zafira Life ist ein Konzernmodell von PSA Peugeot/ Citroën. Einen Campingbus auf dieser Basis bietet Crosscamp.

der Haube kommt durchweg ein 2,3-Liter-Turbodiesel zum Einsatz, jedoch in unterschiedlichen Leistungsstufen von 130 bis 180 PS.

Nachteil des Master: Es gibt keine Wandlerautomatik, lediglich das automatisierte Getriebe Quickshift für die Variante mit Vorderradantrieb. Das Cockpit wirkt modern.

Als einziger Serienhersteller setzt derzeit Ahorn Camp aus Speyer auf die Master-Basis. Auch deshalb sind die Teilintegrierten, Alkovenvan und Kastenwagen eine Alternative.

Iveco Daily – der Große

Auch der Iveco Daily hat ein neues Gesicht erhalten. Der Kühlergrill hat eine andere Form, ebenso wie die Scheinwerfer, die es jetzt optional auch mit LED-Technik gibt. Der 2,3-Liter-Motor leistet 116, 136 oder 156 PS, das größere Aggregat mit 3,0-Litern Hubraum 160, 180 oder 210 PS. Alle Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Neben modernen Assistenz- und Sicherheitssystemen gibt es im neuen Daily erstmals auch eine elektrische Feststellbremse – praktisch und platzsparend



Die Mercedes-Benz-V-Klasse (unten) ist die edle, aber auch teure Alternative im Bereich der Campingbus-Basisfahrzeuge. Etwas schlichter: der Vito.

Dezent überarbeitet startet die nächste Generation des Renault Trafic sowie seiner Ableger bei Fiat und Nissan. Neu: die größeren Diesels.

für Reisemobilgrundrisse. Den Daily gibt es in drei Radständen mit zulässigen Gesamtmassen zwischen 3,3 und sieben Tonnen.

Campervans – die Trendigen

Voll im Trend – weil alltagstauglich – sind kompakte Freizeitfahrzeuge wie der VW T6 oder die Mercedes V-Klasse. Der T6 kam im Herbst 2019 als Facelift „T6.1“ mit 2,0-Liter-Turbodiesel-Motoren, die 90, 110, 150 und 199 PS leisten, auf den Markt. Alle Motoren erfüllen Euro 6d-TEMP, den Allradantrieb 4Motion gibt es optional für die beiden Topmotorisierungen. Auch die V-Klasse gibt es seit Mitte 2019 mit neuem Frontdesign und neuen Zweiliter-Dieseln mit 163, 190 oder 239 PS – alle mit Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Der Allradantrieb 4Matic ist für alle Leistungsstufen der neuen V-Klasse zu haben.

Neben diesen beiden Platzhirschen buhlen aber noch zahlreiche weitere Hersteller um Campingbus-Kunden. Genannt seien an dieser Stelle beispielsweise der Renault Trafic oder die Konzernbrüder Citroën Spacetourer und Opel Zafira Life, von denen es auch Derivate von Peugeot und Toyota gibt.



DAS ZUGFAHRZEUG

Wer einen Caravan ziehen möchte, braucht ein geeignetes Zugfahrzeug. Doch welche Autos eignen sich dafür am besten?



Foto: Redaktion, Volkswagen AG

Der Dieselmotor ist für die meisten Caravaner nach wie vor das Maß aller Dinge: Er hat mehr Drehmoment als ein Benziner und verbraucht im Gespannbetrieb deutlich weniger Treibstoff. Fahrzeuge mit Erdgas- (CNG) oder Flüssiggas-Antrieb (LPG) sind auch keine echte Alternative, denn sie haben oft geringere Reichweiten und auch das Tankstellennetz ist sehr lückig. Moderne Elektro- und Hybridfahrzeuge sind (noch) relativ teuer, haben ebenfalls nur eine eingeschränkte Reichweite und verfügen zudem über meist geringe Anhängelasten. Häufig sind sie auch gar nicht mit einer Anhängerkupplung erhältlich. Doch welchen Motor soll ein Camper nun kaufen? Einfache Antwort: Entweder einen modernen Diesel, der die Schadstoffnorm Euro 6d-TEMP oder besser noch Euro 6d (Pflicht für alle neu zugelassenen Pkw ab 1. Januar 2021) erfüllt oder einen leistungsstarken Benziner mit Partikelfilter und einem satten Drehmoment. So bleiben Caravaner – wenigstens für die nächsten paar

Jahre – einigermaßen zuverlässig vor drohenden Diesel-Fahrverboten verschont.

Assistenzsysteme

Das Fahren mit einem Wohnwagen-Gespann erfordert viel Aufmerksamkeit. Früher kam es häufig zu gefährlichen Situationen, wenn Gespanne, meist wegen nicht angepasster Geschwindigkeit, ins Schlingern gerieten. Heute sorgen moderne elektronische Assistenzsysteme wie ein Anti-Schleuder-System im Caravan oder ein Anhänger-ESP im Zugwagen für mehr Sicherheit. Die Elektronik hält auch unausgewogene Gespanne recht lange in der Spur. Kritisch wird es aber, wenn die physikalischen Grenzen überschritten werden. Der Zugwagen muss den Caravan nicht nur beschleunigen und in Fahrt halten, sondern auch abbremsen und stabilisieren.

Anhängelasten

In der Zulassungsbescheinigung Teil I steht in Zeile O.1, welche Anhängelast ein Pkw ziehen

darf. Während sich der hier genannte Wert auf Anhänger mit eigener Bremse bezieht, gilt der in Zeile O.2 genannte für ungebremste Anhänger. Beide Zahlen verstehen sich als Grenzwerte für Steigungen bis zwölf Prozent. Manche Autohersteller geben ihr Fahrzeug bei geringeren Steigungen für höhere Anhängelasten frei. Dies steht dann in Zeile 22. Hier kann auch das zulässige Zuggesamtgewicht angegeben sein. Ist es niedriger als die Summe der zulässigen Gesamtmasse des Zugfahrzeugs und der zulässigen Anhängelast, ist bei voller Zuladung des Pkw die Anhängelast entsprechend zu reduzieren oder das Auto bei voller Anhängelast weniger zu beladen. Steht hierüber nichts in Zeile 22, darf die Anhängelast auch bei voll beladenem Zugfahrzeug voll ausgenutzt werden.

Gespanntauglichkeit

Eine Automatik ist besonders beim Rangieren deutlich angenehmer als eine schleifende Kupplung bei einem Schaltgetriebe. Für bessere Traktion auf rutschigem Untergrund wie ei-



1



2

ner nassen Wiese sorgt ein Allradantrieb. Auch die Abmessungen eines Pkw beeinflussen dessen Gespanntauglichkeit. So wirken sich Vorder- und Hinterachse mit breiter Spur und ein langer Radstand positiv auf die Fahrdynamik aus. Auch ein kurzer Hecküberhang verringert die Einflüsse durch den Caravan, weil der an der Hinterachse des Pkw ansetzende Hebel kleiner ist. Elektronische Systeme, ABS, ESP und Anhänger-ESP, das einen schlingernden Caravan erkennt und per Bremseingriff am Pkw wieder stabilisiert, entscheiden mit über die Qualität eines Zugwagens. Achtung: Fahrten mit Anhänger belasten Karosserie, Fahrwerk, Motor, Getriebe, Kupplung und Bremsen stärker als eine Solofahrt. Deshalb sollte man vor der Fahrt in den Urlaub unbedingt die Bremsen und die Kupplung überprüfen.

Tempo-100-Regelung

Gemäß StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw mit Anhänger 80 km/h. Laut der 9. Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung dürfen Wohnwagen-Gespanne auf Kraftfahr-

straßen und Autobahnen 100 km/h fahren, wenn sie folgende Punkte erfüllen:

- Das Zugfahrzeug ist mit ABS ausgestattet.
 - Die zulässige Gesamtmasse des Zugfahrzeugs beträgt nicht mehr als 3,5 Tonnen.
 - Die zulässige Gesamtmasse des Caravans ist gleich oder kleiner der Leermasse des ziehenden Pkw.
 - Die Achse des Caravans ist mit hydraulischen Schwingungsdämpfern ausgestattet.
 - Der Wohnwagen ist mit einer Anti-Schlinger-Kupplung oder einer fahrdynamischen Stabilisierungseinrichtung (ATC, LEAS, ETS plus) ausgestattet. Alternativ kann auch der Zugwagen ein Anhänger-ESP haben.
 - Die Reifen des Wohnwagens sind zum Zeitpunkt der Fahrt nicht älter als sechs Jahre und verfügen mindestens über den Geschwindigkeitsindex L für 120 km/h.
 - Am Caravan ist eine gesiegelte 100-km/h-Plakette angebracht. Diese gibt es bei der zuständigen Zulassungsstelle.
- Aber Achtung:** Die Tempo-100-Zulassung gilt nur in Deutschland! Im Ausland gelten grundsätzlich die nationalen Regelungen.



1 Kombi Der Klassiker für Familien bietet viel Platz für die Insassen und das Gepäck. Mit leistungsstarkem Motor und Allradantrieb sind Anhängelasten von 2.000 Kilogramm und mehr möglich. **2 Klein- und Kompaktwagen**

Während sich mit Kleinwagen nur Mini- und Zeltcaravans ziehen lassen, eignen sich Kompaktwagen oft auch für mittelgroße Wohnwagen.

3 Pick-up Für Caravaner, die gerne größere Sportgeräte wie zum Beispiel Surfboogie mit in den Urlaub nehmen, könnte ein Pick-up mit großer Ladefläche das richtige Zugfahrzeug sein.

4 SUV und Geländewagen Wer einen großen Tandemachser ziehen möchte, kommt an einem großen SUV oder Geländewagen mit Allradantrieb nicht vorbei. Diese können viel anhängen, haben kurze Hecküberhänge und bieten ausreichend Platz. **5 Van/Hochdachkombi** Perfektes Zugfahrzeug für größere Familien. Damit können – je nach Modell – bis zu neun Camper gemeinsam in den Urlaub fahren. Meist gute Zugwageneigenschaften und Komfort wie in einem modernen Pkw.



3



4



5

Basiswissen FAHRZEUG

Motor, Getriebe, Antrieb: Wichtige Punkte bei der Wahl des Fahrzeugs im Detail, denn die Unterschiede sind gravierend.

Die Erfolgsgeschichte begann vor knapp 70 Jahren. Auf Basis des aus der Not geborenen Plattenwagens der Nachkriegszeit im VW Werk Wolfsburg wurde der erste VW Bus. Da die Technik größtenteils vom Käfer übernommen wurde, hatte auch der erste Bulli einen Heckmotor und Heckantrieb, was im Verhältnis zur Gesamtlänge für viel Platz im Fahrzeug und durch das Gewicht von Motor und Getriebe auf der Hinterachse für eine hervorragende Traktion sorgte. Diese Konstruktion wurde bis zum VW T3, gebaut bis 1990, beibehalten. Erst mit dem T4 wurde der Bulli zugunsten einer durchgängigen Ladefläche komplett überarbeitet. Seit August 1990 fahren die T-Modelle mit einem quer eingebauten Reihenmotor und Frontantrieb.

Das italienische Erfolgsmodell, der Fiat Ducato, konnte schon 1982 mit einem durchgängigen Laderraum punkten – okay, wenn man es genau nimmt, konnte das schon der Fiat 238 mit Frontantrieb und der 241er mit Heckantrieb, aber es geht ja um das Antriebskonzept, das sich durchgesetzt hat. Und da bei einem Transporter der Laderraum an erster Stelle steht, wird der Motor aus Selbigem verbannt. Der Antrieb zwischen oder unter den Sitzen war wegen Geräusch und Abwärme eine zweitklassige Lösung. Eine Kardanwelle zur Hinterachse kostet zusätzlich Geld, Platz und Gewicht. Letztendlich waren es die frontgetriebenen Fahrzeuge, die sich im Nutzfahrzeugbereich durchgesetzt haben.

Die Vorteile des Frontantriebs, besonders in Bezug auf den Laderraum, waren für die meisten Kunden lange Zeit akzeptabel – zumindest

in der Fahrzeugklasse bis drei Tonnen. Für diejenigen, die schwere Lasten zu transportieren oder schwere Anhänger zu ziehen hatten, gab es ja noch weiterhin ein paar Modelle mit Heckantrieb wie die MB Sprinter, VW Crafter, Ford Transit, Nissan NV 400, Renault Master und Opel Movano. Viele der Modelle wurden oder werden wahlweise als Heck- oder Frontantrieb angeboten. Daraus resultierend, dass hauptsächlich große und schwere Fahrzeuge mit Heckantrieb ausgestattet sind, gehört diese Gattung auch zu den hochpreisigen Campervans und Reisemobilen. Auch bei den klassischen Ausbauern der heckangetriebenen Chassis stieß die wahlweise Einführung der Antriebsachse auf wenig Interesse. Durch die veränderte Innenhöhe beim Frontantrieb hätte man einen komplett neuen Ausbau entwickeln müssen – und sich damit die Option Heck oder Allrad verbaut. Also wird weiterhin,

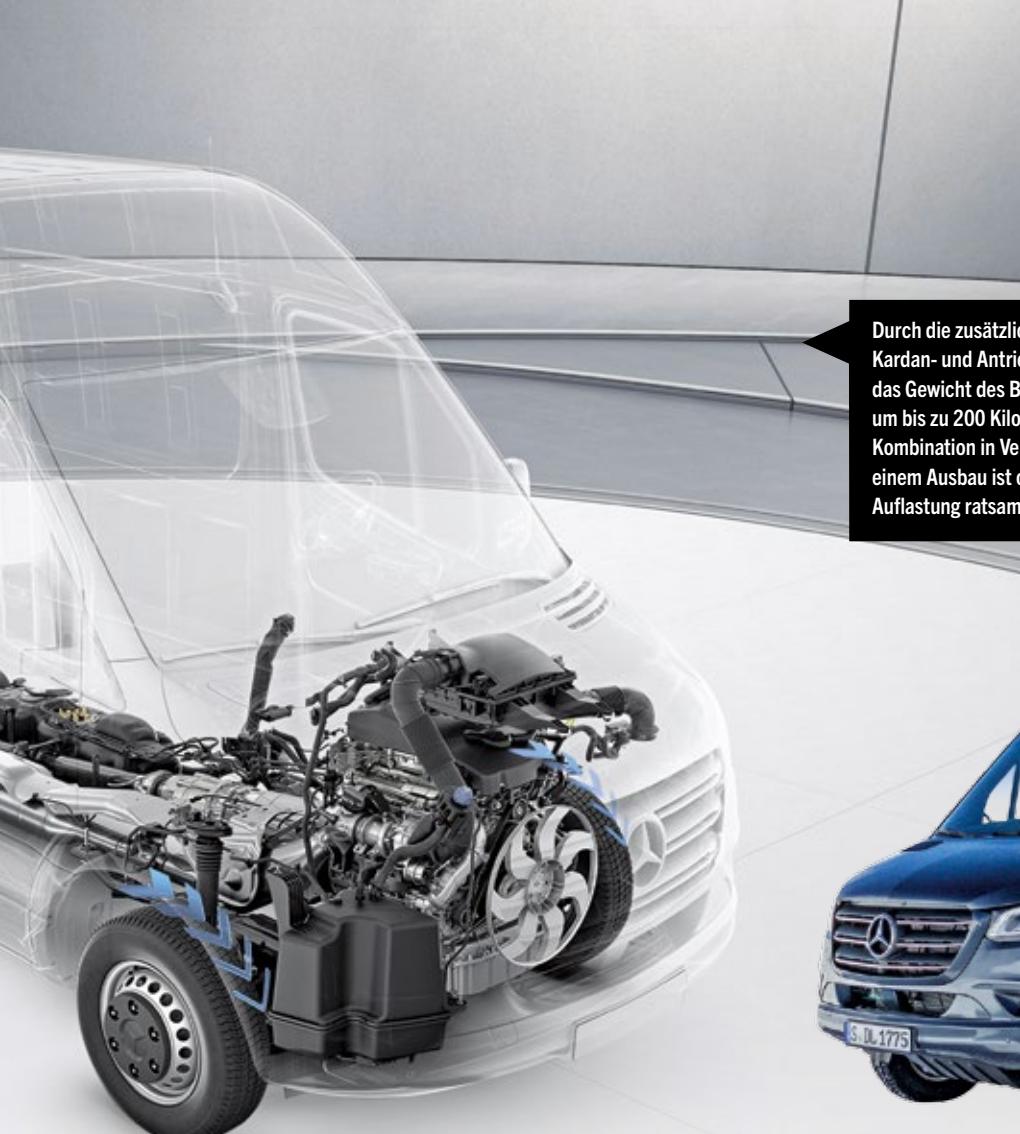


VORDERRADANTRIEB

☒ Vorderrad- oder Frontantrieb wird heute als automobiler Standard bezeichnet. Die Vorteile des Antriebs sind die Fahrstabilität beim Beschleunigen sowie auf rutschiger Fahrbahn, auch durch das Motorengewicht auf der Achse.

☒ Durch die Bauweise kann der Boden tiefer liegen: mehr Innenhöhe. Günstiger, leichter und sparsamer, da kein Getriebe und keine Kardanwelle an der Hinterachse.

☒ Ausgebaute Fahrzeuge mit kräftigem Motor benötigen oft den Eingriff von Regelelektronik, um auf rutschigem Untergrund Traktion zu bekommen. Besonders an Steigungen oder bei zusätzlichem Gewicht, wie Fahrradträger am Heck.



Durch die zusätzlichen Aggregate, Kardan- und Antriebswellen steigt das Gewicht des Basisfahrzeugs um bis zu 200 Kilogramm. Die Kombination in Verbindung mit einem Ausbau ist oft nur mit einer Auflastung ratsam.



Foto: Werk



HINTERRADANTRIEB

✖ Der Hinterrad- oder Heckantrieb ist teurer als der gängige Frontantrieb. Er wird meist von den Herstellern angeboten, die das gleiche Fahrgestell auch mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht, zum Beispiel 5.500 Kilogramm beim VW Crafter oder Mercedes Sprinter anbieten.

✖ Bei ausgebauten Fahrzeugen mit ausreichend Gewicht und Wassertank oder

Batterien auf der Hinterachse deutlich bessere Traktion abseits der Straße und an Steigungen. Neutraleres Lenkverhalten, weniger Einfluss auf Lenkung und Dämpfer.

✖ Teurer in der Produktion und Anschaffung. Oft verringerte Innenhöhe und eine höhere Ladekante. Mehr Gewicht, dadurch weniger Zuladung und höherer Verbrauch.

ALLRADANTRIEB

✖ Der Allrad- oder Vierradantrieb wird bei Freizeitfahrzeugen immer beliebter. Ähnlich wie beim SUV oder Geländewagen, will der Besitzer sich damit die Möglichkeit offenhalten. Dafür spielt es keine Rolle mehr, wie viel Leistung und Drehmoment das Basisfahrzeug hat.

✖ Richtige Allradantriebe mit Untersetzung und Sperren gibt es nur wenige. Der Vierradantrieb beim Camper ist meist nur eine deutlich verbesserte Schlechtwettergängigkeit - und oft ein cooleres Aussehen.

✖ Beim VW Bus und Mercedes V-Klasse hält sich der Aufpreis noch im Rahmen, in der Klasse über 2,8 Tonnen werden aber mindestens 10.000 Euro Aufpreis fällig. Allerdings zehrt der Antrieb ganz schön an der Zuladung, die bei vielen ausgebauten Campervans und Reisemobilen eh schon am Limit ist.

Der Diesel-Motor ist noch immer die verbreitetste Antriebsart im Camper-Business. Die Alternativen sind bis jetzt noch nicht genug gereift – aber alle arbeiten daran.



bis auf wenige Ausnahmen auf Heck, mit Opti-on Allrad gebaut.

In diesem Preissegment ist der Sprung in die nächsthöhere Klasse, nämlich Allradfahrzeuge, meist nicht mehr so groß. Allradmobile sind schon seit einiger Zeit ultramodern und angesagt. Die Gründe dafür sind zum einen, dass das Geld auf der Bank wenig Zinsen bringt und genauso wenig Zinsen kostet. Außerdem, so argumentieren manche Hersteller auf Anfragen, haben wir gerade eine Erbengeneration, die sich teilweise ganz leichttut, 100.000 Euro und mehr für ein Fahrzeug auszugeben. Der Allradantrieb hat aber auch bei kleineren



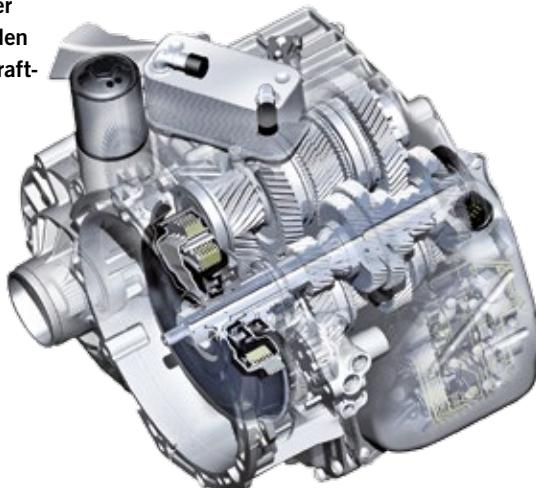
Der zusätzliche AdBlue-Tank ist der neue Standard für alle Euro 6d-TEMP-Dieselmotoren mit SCR-Katalysator. Dafür schrumpft oft der normale Kraftstofftank.



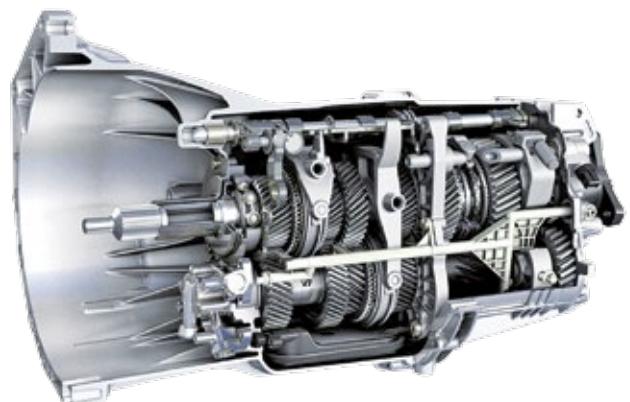
DSG-GETRIEBE

☒ Das Doppelkupplungsgetriebe ist eine Weiterentwicklung des automatisierten Schaltgetriebes, wie wir es beispielsweise vom alten Fiat Ducato kennen.

☒ Die spezielle Konstruktion ermöglicht vollautomatische Gangwechsel ohne Unterbrechung der Zugkraft. Das DSG kommt ohne hydraulischen Drehmomentwandler aus. Die Kraftübertragung erfolgt über zwei Kupplungen, die mit zwei Teilgetrieben mit dem Antrieb verbunden sind. Durch das parallele Öffnen und Schließen der beiden Kupplungen werden Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung durchgeführt.



☒ Teuer und aufwendig zu produzieren. Teilweise etwas ruppig, nicht so einfach zu dosieren wie eine manuell betätigtes Kupplung oder eine Wandlerrautomatik. In bestimmten Situationen, beispielsweise Offroad oder beim Rangieren mit schweren Anhängern, kann die Kupplung überhitzen. Wird nur bei kleinen Fahrzeugen verbaut.



SCHALTGETRIEBE

☒ Das klassische Schaltgetriebe ist die verbreitetste und günstigste Antriebsart bei Campervan und Reisemobil. Da die Basis im Ursprung als Nutzfahrzeug konzipiert und deshalb Nutzen, also volle Beladung und Anhängerbetrieb einkalkuliert wurden, ist zumindest der erste Gang oft relativ kurz übersetzt.

☒ Dennoch muss man mit gewissen Abstrichen bei Komfort und Schaltbarkeit gegenüber normalen Pkw rechnen – es bleibt einfach ein Nutzfahrzeug.

☒ In der Kategorie über sechs Meter, also bei den Fahrzeugen mit teils eingeschränktem Alltagsnutzen, spricht nichts dagegen, da sie ja hauptsächlich für längere Fahrten in der Freizeit oder den Urlaub benutzt werden.



Foto: Fiat Werk

Blick in den überarbeiteten Fiat Ducato: Neu sind der Schalter für die Start-Stopp-Automatik (oben links) und das Automatikgetriebe mit neun Gängen, das das eher behäbig schaltende automatisierte Getriebe ersetzt.

Fahrzeugen seine Vorteile. Die Traktion der frontgetriebenen Modelle auf nasser Straße oder Wiesen hat scheinbar seit Jahren nachgelassen. Die teilweise Bi-Turbo aufgeladenen Motoren zerren so kräftig am Untergrund, dass ESP und ASR im Dauereinsatz sind. Allerdings darf man Allradantrieb nicht pauschal mit Geländetauglichkeit übersetzen. Der Vierradantrieb bei Campern ist mehr eine verbesserte Schlechtwettertauglichkeit. Radstand, Bodenfreiheit und Anbauten unterflur verhindern allzu motivierte Ausflüge in die Pampa. Zudem kommt oft noch die fehlende Untersetzung bei vielen Fahrzeugen neuerer Generation. Ohne Untersetzung bleibt einem im Gelände oft nur die Wahl zwischen mit viel Schwung den Unterboden zu beschädigen oder mit qualmender Kupplung vorsichtig vorwärts zu krabbeln. Eine Ausnahme ist der Mercedes-Benz Sprinter, den es ab Werk mit Untersetzung und einer brauchbaren Höherlegung gibt. Außerdem ist der Werksallrad des Sprinters auch eine gute Basis für Umbauten echter Allrad-Spezialisten, die noch mehr aus dem Fahrzeug holen.

Aber wie so oft bestätigen Ausnahmen die Regel: Der Grand California auf dem 177 PS starken VW Crafter erklimmt dank Achttgang-Wandlerautomatik Wege und Steigungen, an denen jeder Dangel 4x4 umgerüstete Ducato mit qualmender Kupplung stehen bleibt - trockener Boden mit Traktion vorausgesetzt.

So schön sauber und sparsam die modernen Dieselmotoren auch sind, die alten Motoren mit 2,5 Litern Hubraum und Wirbelkammereinspritzung waren in Sachen Leistungsentfaltung und Traktion einfacher zu fahren. Weniger war einfach mehr, nasse Wiesen oder schlammige Pfade endeten nicht zwangsläufig in einem Fiasko. Den Schiffsdiesel, der zwar keine 200 Newtonmeter Drehmoment zustande brachte, dafür im Standgas im ersten Gang jeden Berg erklimm, gibt es heute nur noch oder bald mit H-Kennzeichen. Benziner-, Gas- oder Elektro-Antriebe gibt es so gut wie nicht oder sehr selten. Auch wenn Anfang jüngst einige kleine Campervans auf VW T6-Benziner als Umweltzonen-tauglicher Camper auf der CMT standen, gibt es momentan nicht einmal das Basisfahrzeug zu kaufen. Fiat will künftig einen E-Ducato, gedrosselt auf 100 km/h und einer Reichweite von bis zu 360 Kilometer auf den Markt bringen. Eine Erdgasversion des Italiener gibt es bereits.

In diesem Jahr wurde aber auch das Getriebe-Thema komplett neu aufgerollt. Klassisch sind die meisten Reisemobile und Kastenwagen über 2,8 Tonnen auf Fiat oder Citroën und mit einem manuellen Sechsganggetriebe ausgestattet. Wer ein komfortables Automatikgetriebe in dieser Gewichtsklasse wollte, musste sich bei Mercedes oder VW umsehen - das automatisierte Fiat-Schaltgetriebe hatte nur wenige Fans. Jetzt hat Fiat aber nachgelegt und bringt den Ducato mit einer längst in anderen Fahrzeugen bewährten Neungang-Wandlerautomatik auf den Markt, ein Schritt, der gemeinsam mit den neuen Euro 6d-TEMP-Motoren, den Markt ganz schön aufmischen könnte. Das Gleiche könnte auch in der Klasse bis fünf Meter passieren, da legt gerade Renault mit dem Trafic in Sachen Komfort, Ausstattung, Motorisierung und auch Getriebe ordentlich nach und macht den Platzhirschen VW und Mercedes Konkurrenz.

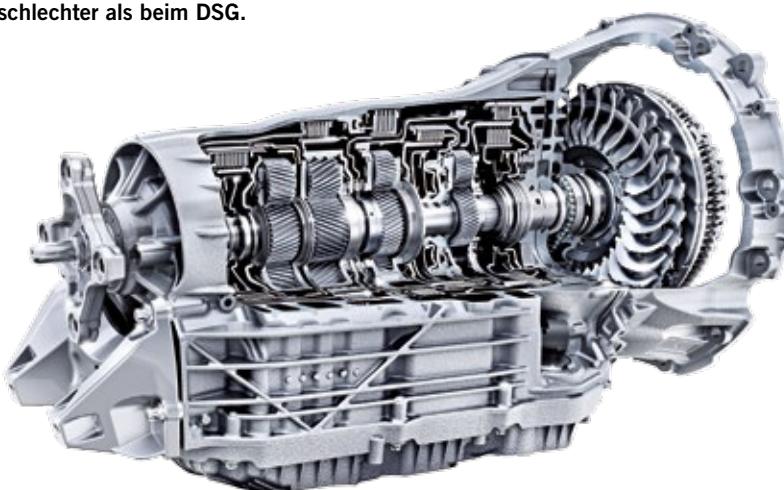
Ob mit dem kleinen Campervan im Alltag oder dem großen Kastenwagen oder Reisemobil in den Alpen, es gibt genügend Situationen, in denen ein Automatikgetriebe hilfreich oder zumindest angenehmer ist. Genauso beim Thema Assistenzsysteme. Auf einen Tempomat will heutzutage niemand mehr verzichten - und da man es leider schon gewohnt ist, gehört ein Notbrems- und Spurhalteassistent inzwischen auch schon fast zum Standard. Wie viel der neuen Technik es letztendlich in die preissensiblen Einsteigerbaureihen schafft, ist fraglich - vermutlich ändert sich am Anfang der Preisliste nicht viel. Spannend ist aber, dass es jetzt wenigstens die Optionen und die Auswahl gibt, und wer weiß, vielleicht kommt der Tag, an dem man alle Extras in der Liste anklicken kann.

WANDLERAUTOMATIK

Die Wandlerautomatik ist die klassische Automatik. Eine Flüssigkeitskupplung – der Drehmomentwandler – verbindet den Motor mit dem aus Planetenradsätzen bestehenden Getriebe. Bei Leerlaufdrehzahl wirkt der Wandler wie eine getrennte Kupplung.

Langsames Rangieren klappt mit der Wandlerautomatik bestens. Der Wirkungsgrad ist etwas schlechter als beim DSG.

Tritt man aufs Gas, dreht der Motor zunächst schneller als das Getriebe und der Wandler arbeitet in diesem Moment wie ein stufenloses Getriebe. Desto höher der Drehzahlunterschied zwischen Motor und Getriebe, desto größer ist die Drehmomentüberhöhung. Dadurch wird das Drehmoment des Motors beim Anfahren mindestens verdoppelt.



SCHICHT FÜR SCHICHT



Wie entsteht ein Freizeitfahrzeug? Einblicke in Konstruktion und Materialien von Wohnmobil-, -wagen und Campingbus – und wie sie die Eigenschaften des Mobils prägen.

Grundsätzlich gilt: Der Bau eines Wohnmobils mit aufs Fahrgestell gesetzter Kabine unterscheidet sich deutlich vom Ausbau eines Kastenwagens mit Blechhülle. Zudem gibt es noch die ein oder andere Spezialform. Fangen wir mit dem klassischen Wohnmobil an:

Boden, Dach und Wände werden als sogenannter Sandwich gefertigt. Das heißt, diese Teile bestehen aus mehreren Schichten. Eine Isolierschicht und ggf. Verstärkungen im Inneren werden auf beiden Seiten mit einem Außenbelag beplankt. Je nach verwendeten Materialien ergeben sich unterschiedliche Eigenschaften. Auch Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit von Wänden, Dach und Boden werden dadurch entscheidend mitbestimmt.

Wände und Dach: Standard im preisgünstigen Segment ist die Fertigung mit einem Holzfachwerk. Diese längs und quer angeordneten Holzleisten im Inneren der Wand liefern die nötige Stabilität. Der Raum zwischen den Leisten wird mit Platten aus EPS-Schaum (Expandiertes Polystyrol) gefüllt, besser bekannt unter dem Markennamen Styropor. Die Au-

ßenseite der Wand wird in der Regel mit Aluminium beplankt, auf der Innenseite kommt meist eine dünne Sperrholzschicht zum Einsatz. Der Sandwich wird unter Zugabe von Kleber gepresst und erhält so seine Stabilität.

Das Problem: Sollte die Wand beschädigt werden und Wasser eindringen, nimmt EPS das Wasser auf und quillt auf, da es sich um offenporigen Schaum handelt. Auch die Holzleisten im Inneren der Wand können dann durch eingedrungenes Wasser aufquellen – zu erkennen an einer unebenen, leicht wellenförmigen Außenwand. Bleibt die Wand dicht, hält auch diese einfache Konstruktion viele Jahre.

Für die Außenhaut des Daches verwenden viele Hersteller glasfaserverstärkten Kunststoff (GfK) statt Aluminium. Vorteil ist die bessere Hagelbeständigkeit dieses Materials. Ein Alu-Dach würde schneller Beulen bekommen, wenn es hagelt. Manche Hersteller fertigen auch die Wände als GfK-Sandwich. Ein Nachteil von GfK an der Außenwand ist, dass das Material im Gegensatz zu Aluminium schneller verwittert, auskreidet und unansehnlich wird, wenn es nicht regelmäßig gepflegt wird.

Auch Wohnwagen entstehen aus solchen Sandwich-Platten. Meist handelt es sich um Alu-Sandwich für die Wände und GfK-Sandwich für das Dach. Statt Glattblech wird häufig Hammerschlagblech verwendet.

Im höherpreisigen Wohnmobil-Segment verzichten die Hersteller auf Holz in den Wänden. Für die Isolierung kommt wasserabweisender XPS-Schaum (Extrudiertes Polystyrol) zum Einsatz. Dieses Material nimmt bei einer Beschädigung der Außenhaut kein Wasser auf. Statt Holzleisten werden an besonders belasteten Stellen des Aufbaus, etwa für Verschraubungen, Leisten aus hochfestem PU-Schaum verbaut. Manchmal kommt in ansonsten holzfreien Wänden an den Kanten noch Holz zum Einsatz – Schrauben halten dort sehr gut.

Möglich ist beim Dach auch eine GfK-Außen- sowie eine Aluminium-Innenseite. Wände bestehen im gehobenen Segment häufig beidseitig der Isolierschicht aus Aluminiumblechen. Im Innenraum sichtbare Flächen werden meist mit Stoff oder Filz verkleidet.

Boden: Auch für den auf das Chassis geschraubten Boden eines Wohnmobils kom-



Blick in die Produktionshalle des Premiumherstellers Carthago: Die Fertigung von Wohnmobilen ist zu einem großen Teil Handarbeit. Oben rechts: Blau, weiß oder gelb ist der Isolierschaum von Sandwich-Wänden.

Sandwich-Wände eines Alkoven-Mobils stapeln sich in der Produktion des Reisemobilherstellers Carado. Im preisgünstigen Segment wird meist mit einfacher Styropor isoliert. Hochwertiger ist XPS-Schaum.



men Sandwich-Platten zum Einsatz. Einfache Konstruktionen setzen auf Sperrholzplatten mit EPS-Isolierung. Ein Schutzanstrich an der Unterseite soll den Boden vor Wasser und Schmutz bewahren. Hochwertiger sind Böden, bei denen eine wasserabweisende XPS-Isolierung sowie eine GfK-Schicht an der Unterseite zum Einsatz kommen.

Recht häufig findet sich auch eine Kombination der Techniken und Materialien. So kann zum Beispiel für Dach und Boden hochwertiger und wasserabweisender XPS-Schaum zum Einsatz kommen, in den Wänden hingegen einfaches EPS verbaut sein. Entscheidend für die Haltbarkeit ist letztlich auch die akkurate Durchführung des Baus.

Verbindung von Dach, Wänden und Boden: Wände, Dach und Boden werden in der Regel mit Schrauben fixiert und verklebt. So werden im Gegensatz zu einer festen Verschraubung Durchbrüche und damit Einfallsmöglichkeiten für Feuchtigkeit vermieden. Auch Kältebrücken sollen dadurch ausbleiben. Wie genau die Verklebung funktioniert, verraten die Hersteller zum Schutz vor der

Konkurrenz nicht so gern. Zum Einsatz kommen beispielsweise innen liegende Tragholme, entlang dieser die Verklebung erfolgt. Im hochpreisigen Segment kommen zudem aufwendigere Methoden zur Verbindung von Dach und Wänden zum Einsatz, etwa in dem die Wände zum Dach hingebogen und dann verklebt werden - oder auch umgekehrt. Verwendet werden moderne Industrieklebstoffe und Klebetechniken aus der Luftfahrt.

Sonderfall Kastenwagen: Die Isolierung der Blechhülle eines Kastenwagens stellt die Hersteller vor besondere Herausforderungen. Als Material kommt meist PE-Schaum (Polyethylen) zum Einsatz, sogenannter Extremisolator. Matten aus diesem elastischen Schaum gibt es in verschiedenen Stärken, sie meistern auch starke Rundungen. Die Matten werden in der Blechhülle des Kastenwagens festgeklebt oder geklemmt. Weil die Karosserie eines Kastenwagens viele Versteifungen aufweist, ist eine durchgehende Isolierung ohne Kältebrücken aber kaum möglich - Camping im Winter ist also gerade mit den sehr beliebten, wendigen Bussen nicht ohne Weiteres möglich.

WANDAUFBAU

Fachwerk-Sandwich

- +** • Preisgünstige Konstruktion, seit Jahrzehnten bewährt
 - Hohe Stabilität möglich
 - Gute Isolationswerte
- • Oftmals leicht wellige Oberflächen durch eingelegtes Fachwerk
 - Styropor-Isolierung nimmt bei Beschädigung der Oberfläche Wasser auf

Sandwich ohne Holz

- +** • Sehr glatte Oberflächen möglich
 - Sehr gute Isolation
 - Material nimmt kein Wasser auf
- • Hoher Preis des Materials

Monocoque

- +** • Absolut dicht, nimmt kein Wasser auf
 - Sehr leicht
 - Sehr stabil
- • Vergleichsweise teuer

Sonderfall Monocoque: Diese aufwendig zu fertigende Karosseriestruktur verwenden nur wenige Hersteller. Bei einem Monocoque wird der gesamte Aufbau - Seitenwände, Heckwand und Dach - als ein Teil in einer Form gefertigt. In diese Form wird zunächst eine GfK-Schicht eingebracht. Sie bildet später die Außenhaut. Dann wird PU-Schaum als Isoliermaterial eingelegt, bevor eine weitere GfK-Schicht den Abschluss bildet. So entsteht ein steifer und leichter, aber teurer Aufbau.

DIE INNEREN WERTE

Wohin die Reise gehen soll, entscheidet auch, aus welchem Holz das zukünftige Freizeitfahrzeug geschnitten ist.



Obes ein Reisemobil, Wohnwagen oder Campervan in die engere Kaufauswahl schafft, entscheidet nicht selten auch das Möbeldekor des entsprechenden Fahrzeugs. Schließlich prägt es den ersten Eindruck des Kaufinteressenten ganz entscheidend. Hier reicht das breite Angebot vom eher streng-konservativen Rosenholz-Dekor bis hin zu modernen, weißen oder anthrazitfarbenen Oberflächen.

Das Material unter der zierenden Deckenschicht gerät dabei leicht in Vergessenheit, große Unterschiede gibt es aber auch dort. Die Ausbauart eines Campers ist sogar ganz entscheidend dafür, für welche Art von Reisen sich das Fahrzeug später einmal eignet. Denn worauf im heimischen Wohnzimmer zuverlässig das geerbte Porzellan drapiert wird, muss

im Wohnwagen und Wohnmobil noch lange nicht von dauerhafter Haltbarkeit sein. Der Möbelbau in Fahrzeugen ist ständig in Bewegung und dadurch Reibung, wechselnder Luftfeuchtigkeit und schwankenden Temperaturen ausgesetzt. Die Karosserie des Fahrzeugs braucht also Platz zum Arbeiten, genauso wie der Möbelbau.

Ganz typisch ist dieser bei Freizeitfahrzeugen aus Sperrholz gefertigt. Der mehrlagige Werkstoff, für den meist Pappel- aber auch Birkenholz verwendet wird, ist besonders leicht, zäh, günstig und einfach zu bearbeiten. Zudem ist die Pappel ein einheimischer Baum, der zu den am schnellsten nachwachsenden Arten hierzulande gehört – also auch aus ökologischer Sicht empfehlenswert. Die Verbundplatten, die für jeden Verwendungs-

zweck in der richtigen Stärke erhältlich sind, werden mit einer Deckschicht aus beschichtetem Papier versehen, die für die nötige Optik und Widerstandsfähigkeit, zum Beispiel gegen Feuchtigkeit, sorgt. Das spart weiteres Gewicht gegenüber Echtholz-Furnier, denn diese wiegt meist unter 100 Gramm je Quadratmeter. Weil das Sperrholz dann aber immer noch rund 400 Kilo pro Kubikmeter auf die Waage bringt, wird häufig mit Pappeinsätzen oder gefrästen Aussparungen gearbeitet.

Einen anderen Materialmix verwendet man zum Beispiel bei Expeditionsmobilen, wo häufig robustere Aluminium- oder Kunststoff-Verbundplatten zum Einsatz kommen. Mittlerweile hat man die Vorteile aber auch in der Großserie erkannt. Prominentes Beispiel: VW California. Hier stecken hinter der



Links: Für den Selbstausbau eines Transporters sind Sperrholzplatten bestens geeignet. Sie lassen sich leicht verarbeiten. Unten: auf die Funktion reduziert, dafür besonders robuster Möbelbau aus Aluprofilen und Verbundplatten.



Folie in Holzoptik Aluminiumplatten, die im Querschnitt eine Wellenstruktur zeigen. So wird das Gewicht gering gehalten, die meist knappe Zuladung erhöht, gleichzeitig ist der Werkstoff robust und vor allem weniger temperatur- und nicht feuchtigkeitsempfindlich. Gleiches gilt für einen noch recht neuen Trend im Möbelbau: HPL-Verbundplatten mit einem Kern aus geschäumtem EPS oder PET. Kastenwagen-Hersteller Robeta zeigte kürzlich zwei optisch identische Oberschränke, die es auf der Waage auf 3,9 beziehungsweise 7,6 Kilogramm brachten. Einer aus üblichem Pappelspannholz, der andere aus HPL-PET-Verbundplatten. Hier kann der Kunde wählen, wie das Fahrzeug ausgebaut werden

soll. Möglich sind so rund 300 Kilogramm mehr Zuladung. Genau das, was sonst oft fehlt.

Entscheidend ist aber nicht nur das verwendete Material, sondern auch wie es verarbeitet wird. Einfache Schraubverbindungen sind deutlich kurzlebiger als ein verzapfter Möbelbau, der zusätzlich verklebt und verschraubt wird. Meist werben Hersteller im Katalog oder auf



Verbundplatten kommen aus dem Bau von Expeditionsmobilen. Sie sind besonders robust. In Wabenform punkten sie zudem durch ihr relativ geringes Gewicht.

der Website, falls eine aufwendigere Ausbautechnik angewendet wird. Bei Reisemobilen und Wohnwagen ist das einfacher, da einzelne Elemente, etwa der Küchenblock oder die Nasszelle, vormontiert werden können, bevor Wände und Dach den Ausbau umschließen. Doch auch im Kastenwagen-Bereich gibt es einige Hersteller, die sich einen besonders robusten Ausbau auf die Fahne schreiben.



Sperrholzplatten sind leicht, günstig und in vielen verschiedenen Stärken zu haben. Der lange, astarme Stamm lässt sich zudem einfach verarbeiten.



Foto: Hersteller

Wichtig ist nicht nur der Werkstoff, sondern auch, wie dieser verarbeitet wird. Im Reisemobil- und Wohnwagen-Bereich können einzelne Elemente bestens vormontiert werden, bevor das Puzzle auf Chassis und Bodenplatte komplettiert wird.

DIE AUSRÜSTUNG

Wer mit einem Freizeitfahrzeug Campingurlaub macht, braucht eine Grundausstattung. Was gehört alles dazu?



CAMPINGMÖBEL

☒ Beim Camping findet viel im Freien statt – deshalb sind Campingmöbel ein Muss. Campingstühle sollten leicht und robust, witterfest und klappbar sein. Sie werden meist aus Aluminium und Kunststoff gefertigt. Ein guter Campingtisch hat einzeln verstellbare Füße, um Bodenunebenheiten auszugleichen. Außerdem lässt er sich so in der Höhe an die Stühle anpassen. Viele Campingtische haben eine Kunststoffplatte, andere eine aus Bambusholz. Sets mit vier Stühlen und Tisch gibt es ab 200 Euro, soviel kostet manchmal auch ein einzelner Stuhl.



Fotos: Fritz Berger



Foto: Alugas

GASFLASCHE

☒ Die Gasflasche ist ein wichtiges Zubehör im Reisemobil, Wohnwagen oder Campingbus. Standard: 5- und 11-Kilogramm-Varianten. Stahlflaschen sind schwer, wiegen rund 13 Kilogramm. Aluflaschen sind mit sechs Kilogramm deutlich leichter. Die Flaschen müssen gekauft werden und sind dann im Tausch nachfüllbar (Preis bei einer 11-kg-Flasche: rund 20 Euro). 11-Kilogramm-Stahlflaschen kosten zwischen 40 und 55 Euro, Aluflaschen zwischen 130 und 155 Euro.

CAMPINGKÜCHE

☒ Wer beim Camping nicht im Fahrzeug, sondern lieber im Vorzelt oder davor kochen möchte, braucht eine Campingküche. Die mobilen Outdoorküchen verfügen über einen Klapp- oder Faltmechanismus und sind meist schnell aufgebaut. Auf der Arbeitsplatte kann häufig ein Windschutz montiert werden, in den der Gasgrill kommt. Ablagefächer bieten Platz für Kochutensilien, Geschirr und Vorräte. Einfache Campingküchen gibt es bereits ab 50 Euro, Luxusausführungen sind deutlich teurer.



Foto: Crespo



KABELTROMMEL UND CEE-ADAPTER

✗ Eigentlich sind Kabeltrommeln mit CEE-Stecker auf dem Campingplatz Pflicht, aber sehr oft kommen auch herkömmliche Kabeltrommeln zum Einsatz. Dann sind Adapter für CEE erforderlich. Mit je eineinhalb Metern Kabel kosten Kupplung wie Stecker im Fachhandel um die zwölf Euro. Eine brauchbare Camping-Kabeltrommel mit CEE-Stecker gibt es ab rund 70 Euro.



ZUSATZSPIEGEL FÜR DAS ZUGFAHRZEUG

✗ Zusatzspiegel am Zugwagen sind bei einem Caravan-Gespann nicht immer Pflicht, in den meisten Fällen aber nötig. Laut Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) muss die Sicht nach hinten so beschaffen sein, dass der Fahrer alle wesentlichen Vorgänge beobachten kann. Wenn das Zugfahrzeug breit und der Caravan schmal ist, geht es also auch ohne Zusatzspiegel. Ansonsten gilt: Zusatzspiegel anbringen. Vorgaben zu Größe und Form gibt es nicht, die Preisspanne im Handel liegt zwischen 20 und 250 Euro.



GASFASCHEN-FÜLLSTANDSANZEIGER

✗ Es ist sehr hilfreich, wenn der Füllstand der Gasflaschen bekannt ist. Dafür gibt es verschiedene Systeme, die den Füllstand über Echolot, das Gewicht oder Temperaturunterschiede ermitteln. Pfiffig sind die erstgenannten Füllstandsmesser, die es mobil oder fest eingebaut gibt. Je nach Ausführung zeigen sie sogar die Verbrauchswerte über eine App an. Ihr Nachteil: Sie funktionieren nicht bei Kunststoffflaschen. Anders die Waagen. Hier muss das System mittels App kalibriert werden, dann wird der Füllstand ermittelt. Die Preise der Geräte liegen zwischen 50 und 150 Euro.

GIESSKANNE/ WASSERSCHLAUCH

✗ Wenn es keinen Wasseranschluss in der Nähe gibt und man nicht ständig Kanister oder Gießkannen mit Wasser schleppen möchte, benötigt man einen Wasserschlauch. Am besten mit 1/2-Zoll- und 3/4-Zoll-Anschluss. Ein normaler Gartenschlauch tut es zwar auch, komfortabler sind aber Flex-Schläuche. Sie sind leicht und benötigen kaum Stauraum. Erst der Wasserdruck streckt den thermo-elastischen Kern in der Polyester-Gewebehülle auf 20 Meter Länge. So einen Schlauch gibt es ab 20 Euro, das abgebildete System vom Markenhersteller liegt bei etwa 70 Euro.



ZUSATZ FÜR DEN TOILETTENTANK

✗ Damit die Kassettentoilette im Fahrzeug sinnvoll betrieben werden kann, muss ein Zusatzmittel verwendet werden, das die Fäkalien an der Zersetzung hindert und damit den Geruch mildert. Das kann chemisch oder biologisch erfolgen, wobei letztere Produkte derzeit populärer sind. Toilettenzusatz ist flüssig oder als Pulver erhältlich und benötigt eine Dosierhilfe, denn viel hilft hier nicht immer viel. Sehr praktisch sind daher die Pulver in Beuteln oder spezielle Tabs. Die Preise für den Toilettenzusatz schwanken zwischen zehn und 20 Euro. Grob kalkuliert, kann man einen Euro pro Füllung des Fäkalientanks rechnen.



MARKISE/VORZELT

✗ Camping im Sommer ist toll, oft aber auch sehr warm. Ohne einen Schattenplatz vor dem Fahrzeug wird es dann unmöglich, sich draußen aufzuhalten. Reisemobilfahrer und Caravaner entscheiden sich zwischen Markise und Vorzelt, für Campingbusfahrer mit Kederschiene kommt auch ein Sonnensegel infrage. Den Markisenmarkt teilen sich Thule, Dometic und Fiamma untereinander auf, passende Modelle gibt es für alle Fahrzeuge in verschiedenen Breiten und Auszugsängen. Ein Vorzelt schützt nicht nur vor Sonne, sondern erweitert auch den Wohnraum – vor allem bei kleineren Fahrzeugen. Beliebt sind Air Tents, die statt eines Gestänges über aufblasbare Luftsäcke verfügen.



Foto: Maren Schultz



WERKZEUG

✗ Beim Campen sollte man immer etwas Werkzeug dabei haben. Wer Heringe zum Abspannen in den Boden schlagen will, braucht einen Hammer, zum Entfernen ist ein Heringauszieher sehr praktisch. Für kleinere Reparaturen am Fahrzeug ist eine Basisausstattung an Werkzeug sinnvoll, auch sogenanntes Panzertape, Kabelbinder und ein Silikonspray können sehr nützlich sein. Wer aus Gewichts-/Platzgründen nicht viel mitnehmen kann, sollte über die Anschaffung eines Multifunktionswerkzeugs nachdenken.

SICHERN/ABSPANNEN

✗ Wenn sich Vorzelt oder Sonnensegel nicht bei der ersten Windböe verabschieden sollen, müssen sie abgespannt und gesichert werden. Vielen Zelten und Segeln liegen zwar einige Heringe bei, um sie im Boden zu befestigen, doch oft reicht die Anzahl nicht aus oder sie sind für den jeweiligen Untergrund nicht geeignet. Darum ist ein zusätzliches Heringsset empfehlenswert. Praktisch: Es gibt auch Heringe aus phosphoreszierendem Material (Bild), die im Dunkeln leuchten und so die Stolpergefahr verringern.



Foto: Fritz Berger



Foto: Raymond Eckl



Foto: Coleman

CAMPINGLAMPE

✗ Wer am Fahrzeug keine Vorzeltleuchte hat und abends nicht im Dunkeln sitzen möchte, sollte sich eine Campinglampe anschaffen. Diese gibt es in vielen verschiedenen Ausführungen – von der gasbetriebenen Campinglaterne bis zur modernen LED-Campingleuchte – zu Preisen ab zehn Euro. Auch eine Taschenlampe kann beim Camping hilfreich sein. Beispielsweise wenn in der Nacht die Gasflasche gewechselt werden muss oder für den nächtlichen Gang zum Sanitärbau. Passende Batterien nicht vergessen!

GRILL

✗ Grillen gehört zum Campen einfach mit dazu. Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten: Grillen mit Gas, Strom oder Holzkohle – wobei Letzteres auf einigen Campingplätzen nicht gestattet ist. Der Fachhandel bietet eine riesige Auswahl an Grills an, diese reicht vom einfachen Holzkohlegrill für 20 Euro über Tischgrills für die mobile Campingküche (mit Gas, Strom oder Holzkohle betrieben) bis hin zum Luxusmodell für mehrere Hundert Euro. Zudem gibt es reichlich Zubehör fürs perfekte Grillen.



Foto: Campingaz

CAMPINGKOKHER

✖ Kochen im Freien ist immer ein Erlebnis. Nützlicher Nebeneffekt: Das Reisemobil, der Wohnwagen oder Campingbus bleibt frei von Gerüchen und Dünsten, die bei der Zubereitung von warmen Mahlzeiten entstehen. Wer nur sehr einfache Gerichte zubereiten oder Kaffee kochen will, für den reicht ein simpler Kartuschen-Gaskocher mit einer Flamme (ab 15 Euro) oft aus. Soll der Campingkocher mehr können, muss er schon zwei- oder dreiflammig sein. Wie beim Grill, gibt es auch für den Kocher viel nützliches Zubehör. Zum Beispiel den Omnia-Backofen, der direkt auf die Gasflamme gestellt wird und mit dem Brot, Kuchen oder Aufläufe gebacken werden können.



Foto: Marien Schultz

AUFFAHRKEILE

✖ Auffahrkeile balancieren das Reisemobil auf unebenem Untergrund aus. Das ist nicht nur wichtig fürs Wohlbefinden. Absorberkühlschränke stellen ab einer gewissen Fahrzeugneigung ihren Dienst ein. Zwei Auffahrkeile sollten daher immer mitfahren. Eine Alternative zu festen Keilen sind aufblasbare, zum Beispiel von Flat-Jack oder EMUK. Sie sind leichter zu verstauen, weil sie sich klein zusammenfalten lassen und so weniger Platz in der Heckgarage wegnehmen. Die Handhabung ist simpel: vor die Räder legen, drauffahren und aufpumpen. Funktioniert in der Praxis genau so einfach, wie es sich anhört, allerdings bewegt sich das Fahrzeug bei jeder Bewegung im Innern spürbar auf den Kissen.

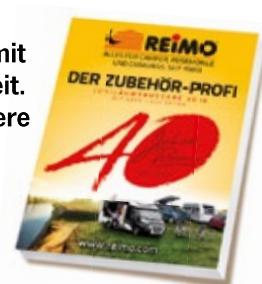
REIMO®

ALLES FÜR CAMPER, REISEMOBILE UND CARAVANS. SEIT 1980.

Große Markenauswahl für große Campingfreuden



Unser Zubehör-Profi ist vollgepackt mit starken Marken für die mobile Freizeit. Auf über 1000 Seiten finden Sie unsere besten Produkte in hochwertiger Qualität, modernem Design und zu einem fairen Preis.



www.reimo.com

Land-Erlebnis mit Wohnmobil und Caravan



Ob Kühe melken oder Stall ausmisten – dieser neue Stellplatzführer nennt Bauernhöfe in ganz Deutschland, die ihren Hof für Besucher öffnen und Aktivitäten bieten. Dabei werden nur Bauernhöfe aufgeführt, die direkt vor Ort oder in unmittelbarer Nähe einen Stellplatz für Wohnmobil und Wohnwagen haben. Das jeweilige Freizeitangebot reicht vom Entspannen über die Hilfe im Stall bis zum Brotbackkurs. Mit detaillierten Informationen zu den ca. 150 Stellplätzen. Für einen idyllischen Familienurlaub!

Jetzt bestellen unter:

shop.doldemedien.de



MELAMINGESCHIRR

Das farbenfrohe Geschirr-Set "Colours" von Flamefield besteht aus 16 Teilen und kostet bei Fritz Berger 39,99 Euro.



SPÜLSCHÜSSEL

Der Berger Mehrzweckeimer aus Kunststoff hat ein Volumen von 14 Litern und eignet sich auch als Spülschüssel. Zudem gibt es einen passenden Deckel. Preis des Eimers: 5,99 Euro.



Foto: Fritz Berger

KUNSTSTOFF-GLÄSER

Die Trinkgläser Multicolor von Brunner fassen jeweils 300 Milliliter und haben einen praktischen Anti-Slip-Ring. Zudem sind sie stapelbar. Bei Camping Wagner kostet das 4er-Set 19,95 Euro.



TOPFSET

Das zehnteilige Topfset Mandarina 9+1 von Brunner besteht aus Aluminium und kostet bei Frankana 87,60 Euro.

Foto: Frankana

KOCHSET

Das Kochset Bugaboo Camper von GSI besteht aus zwei Töpfen mit Deckel, einer Bratpfanne, vier Tellern und vier Bechern. Es wiegt nur 1,7 Kilogramm und kostet bei Movera 132,95 Euro.



Foto: Movera



Foto: Bialetti

KAFFEEKOCHER

Während im Reisemobil oder Caravan meist genug Platz für eine Kaffeemaschine vorhanden ist, fehlt dieser im Campingbus. Hier sind kompakte und leichte Kaffeekocher ideal, die es ab 20 Euro im Handel gibt.

MESSERSET

Das Messerset Santoku von GSI Outdoors bietet drei verschiedene Messer sowie Schneidebrett, Spülzettel und Spülmittel, sauber verstaut in einer praktischen Tasche. Die Messer sind 10 bzw. 15 Zentimeter lang und mit glatter Klinge oder als Brotmesser geriffelt. Sie liegen so gut in der Hand, dass man sie auch nach dem Urlaub gerne zu Hause weiterverwendet. Und auch preislich muss sich das Set für 42,50 Euro nicht verstecken.



Foto: Andreas Gündelß



BESTECK

Das Edelstahlbesteck-Set Lime von Gimex ist 16-teilig und bei Fritz Berger für 27,99 Euro zu haben.

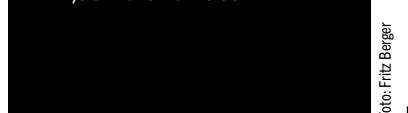


Foto: Fritz Berger

CYTRAC®DX PREMIUMSYSTEM

EINFACHE STEUERUNG VON SAT-ANLAGE UND TV MIT NUR EINER FERNBEDIENUNG.



Das Herzstück der Cytrac® DX ist die patentierte Antennentechnologie, die für eine gigantische Empfangsreichweite sorgt. Sie besteht aus 1.016 gekoppelten Einzelantennen, die wabenförmig angeordnet sind.

Alles aus einer Hand: in Verbindung mit unserem brillanten „Oyster® TV“ und der Systemfernbedienung bieten wir ein perfektes Premiumsystem mit einfachster Bedienung – ein Knopfdruck genügt.

Weitere Informationen unter:
www.ten-haft.com

Made in Germany



05.09. - 13.09.2020
Besuchen Sie
unser Team in
Halle 13 / 13B63



Bier-Erlebnis mit dem Wohnmobil

170 ÜBERNACHTUNGSPLÄTZE MIT ZISCH



Der neue Stellplatzführer ermöglicht es das deutsche Kulturgut Bier und seine individuellen Brauereien ganz neu und einzigartig zu entdecken. Herausgegeben von der Fachzeitschrift REISEMOBIL INTERNATIONAL.



Jetzt für
19,90 €
im Buchhandel
oder direkt
online bestellen:
shop.dolde-medien.de

RATGEBER Zubehör

REMIS & THERMOMATTEN

✖ Remis & Thermomatten verdunkeln das Fahrerhaus von Reisemobilen und Campingbussen und schützen zuverlässig vor neugierigen Blicken. Wer öfters den Stellplatz wechselt, freut sich über den Komfort von Remisverdunkelungen, die in wenigen Sekunden in Position gebracht sind. Die besseren temperatur- und geräuschisolierenden Eigenschaften haben aber mehrlagige Thermomatten. Sie werden meist mit Saugnäpfen an den Scheiben befestigt, schöner sind Magnete im Fensterrahmen. Preis für das Fahrerhaus: 50 bis 350 Euro.

Foto: Reimo



Foto: Sawiko

FAHRRADTRÄGER

✖ Campingurlaub ohne Fahrrad oder E-Bike? Für viele kaum vorstellbar. Bei vielen Reisemobilen lassen sich Räder in der Heckgarage verstauen, dort nehmen sie jedoch einen Großteil des Stauraums in Anspruch. Komfortabler reisen Fahrräder auf einem Heckträger mit. Einfache Modelle beginnen bei rund 250 Euro, komfortabler, aber teurer sind manuell oder elektrisch absenkbare Träger. Hier lassen sich auch schwere E-Bikes problemlos auf- und abladen. Für größere Gefährte wie Roller oder Motorräder gibt es Heckträger mit Plattformen, die am Rahmenheck montiert werden. Für Caravans eignen sich spezielle Fahrradträger für die Deichsel.

DIEBSTAHLSCHUTZ

✖ Seit 1998 müssen alle Kfz unter 3,5 Tonnen eine elektronische Wegfahrsperre haben. Das gilt natürlich nicht für Wohnwagen, die über keinen eigenen Antrieb verfügen. Für zusätzlichen Diebstahlschutz bietet der Zubehörhandel beispielsweise Schlosser für die Caravandeichsel, Radkrallen, Lenkradkrallen oder auch Zusatzschlosser für Aufbautüren und -Klappen an. Zudem gibt es verschiedene Alarmanlagen. Mittels verdeckt eingebautem GPS-Tracker lässt sich ein gestohlenes Fahrzeug eventuell wieder aufspüren.



Foto: Al-Ko, Milenco

ROADSHOW STATT CARAVAN SALON



Infos, Beratung und Entertainment in ganz Deutschland – Termine unter: www.dekalin.de



CAMPINGLIEGE

✖ Campingliegen sind nicht nur für das Familienzelt, die Campingplatz-Parzelle oder den Strand geeignet, sie können auch als Gästebetten im Vorzelt dienen, wenn sich im Urlaub unerwarteter Übernachtungsbesuch ankündigt und der Platz im Fahrzeug nicht ausreicht. Die Auswahl im Zubehörhandel reicht von superleichten und kompakten Backpacker-Liegen über Sonnen- und Klappliegen bis hin zu komfortablen Feldbetten, die sich auch prima als Gästebett für zu Hause eignen. Einfache Sonnen- und Klappliegen starten bei rund 50 Euro. Wer es bequemer haben möchte, kann aber auch 200 Euro und mehr für ein Luxusmodell ausgeben.

KÜHLBOX

✖ Freizeitfahrzeuge haben in der Regel einen fest installierten Absorber- oder Kompressor-Kühlschrank an Bord. Trotzdem kann eine zusätzliche mobile Kühlbox sinnvoll sein – sei es für das Vorzelt oder für Ausflüge. Passiv-Kühlboxen und -Taschen, die nicht mit Strom, sondern mit Kühlakkus betrieben werden, gibt es bereits ab 15 Euro. AC/DC-Elektro-Kühlboxen für den 12- oder 230-Volt-Betrieb starten bei 50 Euro, Absorber-Kühlboxen bei 200 Euro. Wer die hohe Kühlleistung einer Kompressor-Kühlbox haben möchte, muss für die mobile Variante mindestens 300 Euro ausgeben. Markengeräte mit guter Kühl- und Tiefkühlleistung sowie einem ausreichenden Volumen gibt es meist nicht unter 500 Euro.



Foto: Dometic



TV-EMPFANG

✖ Nachrichten oder der Tatort am Sonntagabend dürfen im Urlaub nicht fehlen? Dann muss ein Fernseher her. Mit einer DVB-T2-Antenne empfangen Camper terrestrische TV-Signale des jeweiligen Landes – in Frankreich flimmen daher nur französische, in Italien nur italienische Programme über den Bildschirm. Wer das nicht will, greift zur Sat-Anlage. Ob Schüssel oder Flachantenne, auf dem Dach montiert oder tragbar: Das richtet sich nach den jeweiligen Bedürfnissen. Mit einem 50 Zentimeter großen Spiegel ist der Empfang bis nach Südeuropa und Südkandinavien gesichert.

Foto: Colibri

Highspeed-Kleben mit DEKASYL 240 – härtet

80 %

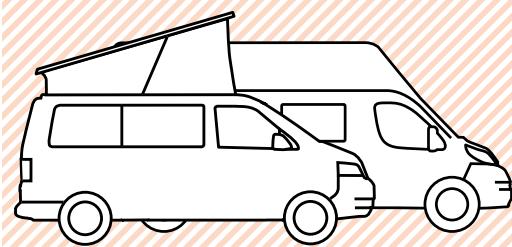
schneller aus als Klebstoffe des Wettbewerbs.



Jetzt kostenloses Muster anfordern!*
Per Mail unter: support@dekalin.de

* Nur solange der Vorrat reicht

DEKALIN
Profiprodukte mit PROFIWISSEN



ALLE CAMPERVANS AUF EINEN BLICK

ADRIA

www.adria-mobil.de

Das Kastenwagen-Programm des slowenischen Herstellers Adria unterteilt sich in drei Varianten. Die Twin Supreme-Modelle auf Fiat Ducato zeichnet eine hochwertige Ausstattung aus, beispielsweise sind das Panoramadach oder das elektrisch höhenverstellbare Bett im 640 SGX Serie. Die Twin Axess-Reihe stellt dagegen den günstigeren Einstieg dar und baut auf Citroën Jumper. Dazwischen sind die Plus-Modelle angesiedelt. Seit 2017 hat Adria auch einen markentypisch komplett ausgestatteten kompakten Camper im Programm: den Adria Active auf Renault Trafic, der sich im Grundriss kaum von den Mitbewerbern unterscheidet.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
Twin Supreme	5	599 bis 636	Ab 46.399
Twin Plus	6	541 bis 636	Ab 42.899
Twin Axess	2	541 bis 636	Ab 38.399
Active	1	499	Ab 47.299

AFFINITY

www.affinity-rv.de

Relativ neu auf dem Markt ist der Kastenwagen von Affinity. Die Camper sind nicht nur bestens ausgestattet, sie verfügen auch über einen Grundriss, den man eher in einem ausgewachsenen Reisemobil vermuten würde: Hinter der Sitzgruppe gibt es eine L-Küche, im Heck ein französisches Bett und daneben ein Längsbett. Dieses Layout verspricht besonders viel Wohnkomfort, dafür fehlt dann aber die große Heckgarage.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Camper Van	1	636	Ab 69.990

AHORN CAMP

www.ahorn-camp.de

Ahorn setzt beim Van 550 und Van 620 nicht nur auf eine untypische Basis – den Renault Trafic – sondern auch auf eine andere Ausstattungs-Philosophie: Es gibt ein Polster, ein Furnier, einen Längsbetten- und einen Querbetten-Grundriss. Außerdem sind die Fahrzeuge bereits ab Werk gut ausgestattet, und was es an Extras gibt, lässt sich nachrüsten. Dadurch schafft es Ahorn, die Vans verhältnismäßig schnell auszuliefern. Die für 2020 neu aufgesetzten Kastenwagen sind optisch sehr modern gehalten. Im kommenden Jahr soll dann auch eine Neuauflage des Van City folgen, den Ahorn bei den Campingbussen im Programm hat. Dieser ist typisch ausgestattet, mit elektrischem Aufstelldach, Schlafsitzbank und fahrerseitiger Möbelzeile mit kleiner Küche.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Van 550	1	619	Ab 37.200
Van 620	1	548	Ab 39.500
Van City	1	499	Ab 39.900

ALMO CAMPERVANS

www.almo-campervans.de

Almo aus Würzburg bietet auf Basis des Toyota Proace ein ganz ähnliches Konzept wie die Mitbewerber, die ebenfalls auf der PSA-Basis bauen, allerdings mit der Möglichkeit, auf viel mehr Sonderwünsche einzugehen. Bei Bedarf kann im Modell Firenze beispielsweise eine tragbare Toilette untergebracht werden, es sind Teilausbauten in verschiedenen Stadien möglich und man kann bei Almo



Foto: Hersteller

auch gebrauchte Basisfahrzeuge entsprechend veredeln lassen. Zudem bietet Almo eine Auflastung auf 3,3 Tonnen. Für die Qualität des Ausbaus steht die Firma Volkland, die für den Möbelbau verantwortlich ist.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Firenze Light	1	495	Ab 49.890

BENIMAR

www.benimar.de

Der Marktführer auf dem spanischen Markt debütiert für die kommende Saison in Deutschland. Ambitioniertes Ziel sind zunächst 1.000 Fahrzeuge jährlich. Im Segment der Kastenwagen gibt es den Benivan in sechs verschiedenen Grundrissen auf Fiat Ducato. Vom Stockbetten-Layout für Familien bis hin zum komfortablen Längsbetten-Camper soll jede Zielgruppe bedient werden. Zur Zeit stehen die Preise für den deutschen Markt allerdings noch nicht fest.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Benivan	6	541 bis 599	k.A.

BRESLER MOBILE

www.bresler-mobile.de

Im Familienbetrieb Bresler werden seit über 30 Jahren Kastenwagen in Kleinserie zum Reisemobil ausgebaut. Das kürzeste Modell misst knapp unter fünf Meter und fällt damit genau in die Kategorie alltagstauglicher



Campingbusse, dank markantem Hochdach ist der Wohnraum dennoch sehr geräumig. Nach oben hin gibt es auf langem Sprinter, Ducato oder Jumper kaum Grenzen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Junior	5	496 bis 593	56.200
Horizont	6	541 bis 636	52.650

BÜRSTNER

www.buerstner.com

Mit nun 13 verschiedenen Kastenwagen auf Fiat Ducato haben Kunden bei Bürstner die Qual der Wahl. Top-Baureihe ist das City Car, das es auch ohne Sitzbank im Wohnraum, also streng für zwei Reisende mit viel Bewegungsfreiheit, gibt. Einsteiger-



Van ist der neue Eliseo, dazwischen sind die Campeo-Modelle angesiedelt. Eliseo und Campeo können mit Aufstelldach bestellt werden, wodurch sie zum Familien-Camper werden.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
City Car	6	541 bis 636	Ab 44.200
Campeo	3	541 bis 636	Ab 38.590
Eliseo	4	541 bis 636	Ab 42.790

CAMPMOBIL SCHWERIN

www.campmobil-schwerin.de



Klassischer VW Bus-Ausbauer: Campmobil Schwerin wurde 1995 von zwei Brüdern gegründet, die als Windsurfer lange auf der Suche nach einem Fahrzeug waren, in dem sich sowohl das Equipment verstauen lässt, man aber auch bequem kochen und schlafen kann. So entstand der Grundriss mit Heckküche und doppeltem Boden, der in stetig weiterentwickelter Form auch heuer noch verwendet wird. Den kompakten Camper gibt es als HK 4.9 auf Bulli mit kurzem Randstand und als HK 5.3 auch in der langen Version. Außerdem kann zwischen einem Hoch- und Aufstelldach gewählt werden.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
HK 4.9	1	490	Ab 56.850
HK 5.3	1	530	Ab 60.400

CAMPSTER

www.campster.de

Mit echten PKW-Abmessungen gehört der Campster zu den Helden in der Stadt. Der Grundriss folgt dem klassischen Design von Westfalia und Co. Die Küche ist seitlich angebracht, die zur Liegefläche umbaubare Sitzbank ist auf einem Schienensystem angebracht. Der Clou am Campster sind die beiden Schiebetüren und die Option, das autarke Küchenmodul komplett herauszunehmen. Für die nächste Saison hat Pössl angekündigt, den Campster neben dem Citroën SpaceTourer auch auf der Mercedes V-Klasse anbieten zu wollen.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Campster	1	495 bis 514	Ab 39.699

CARADO

Eine weitere Tochtermarke der großen Erwin Hymer Group. Seit 2006 am Markt wurden die Carado-Kastenwagen eher im preiswerten Einsteiger-Segment positioniert. Die Aufteilung der vier Grundrisse ist klassisch, das Design des Wohnraums sachlich. Statt endlos vieler Optionen, zwischen denen der Kunde wählen kann, fertigt man hohe Stückzahlen und kann die Kastenwagen auf Fiat Ducato so zu einem fast unschlagbaren Preis anbieten.



www.carado.com

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
CV	4	541 bis 636	Ab 34.990

CHALLENGER

www.reisemobile-challenger.de

Die, zumindest was die Zulassungszahlen angeht, in Deutschland bisher erfolgreichste Marke aus dem Hause Trigano heißt Challenger und baut Kas-



tenwagen mit klassischem Grundriss. Als Highlight für die aktuelle Saison wurden die Topmodelle mit einem offenen Wohnraumkonzept inklusive Panoramadach ausgestattet. Interessant dabei: Beim Kauf muss eins der beiden Optionspakete „VIP“ oder „Elegance“ geordert werden. Auf den Basispreis kommen also mindestens noch 4.000, beziehungsweise 9.000 Euro, aber auch viel Mehrausstattung.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Vany	4	541 bis 636	Ab 36.990

CHAUSSON

www.chausson-reisemobile.de

Chausson sowie Challenger gehören zur französischen Gruppe Trigano, die Kastenwagen der beiden Marken unterscheiden sich lediglich bezüglich ihres Namens. Auch preislich gibt



es keine Unterschiede. Wem allerdings die Außenbeklebung, das Möbelfurnier oder der Polsterbezug des Challengers nicht gefällt, der könnte eventuell auch bei Chausson fündig werden.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Twist	4	541 bis 636	Ab 36.990

CLEVER VANS

www.clevervans.de

Die Clever Vans auf Citroën Jumper sollen laut Hersteller besonders durch ihre Variabilität überzeugen. Dafür hält der Kastenwagen-Bauer, der zur Pössl Group gehört, viele verschiedene Grundrisse bereit. Highlights sind die teilweise erstaunlich gute Serienausstattung, die zum Beispiel Rahmenfenster aufweist.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Celebration	1	599	Ab 39.990
Cleverly	1	541	Ab 33.990
Move	2	599	Ab 39.990
Runner	1	636	Ab 41.990
Tour	1	541	Ab 39.990
Family	1	599	Ab 46.090
Flex	1	636	Ab 41.990
Roomer	1	599	Ab 37.990
For 2	1	541	Ab 39.990

CROSSCAMP

www.crosscamp.com

Die Erwin Hymer Group will ebenfalls wieder mitmischen, auf dem Markt der kompakten Camper, und hat dafür extra eine neue Marke aufgebaut. Sie soll das Lebensgefühl der Zielgruppe aufgreifen: 80 Prozent Alltagsnutzen, dann aber raus aus der Stadt und rein ins Abenteuer. Für den Crosscamp selbst wurde das Rad nicht neu erfunden, es sind eher Detailverbesserungen, die den bewährten Grundriss ausmachen. Den Crosscamp gibt es auf Toyota Proace Verso und Opel Zafira Life. Letzterer ist dank günstigerer Basis schon für ein paar Euro weniger zu haben.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Crosscamp	1	495	Ab 41.999

Freizeit, Freiheit, Leidenschaft

Camping, Cars &
caravans



IN JEDER AUSGABE:

- neutrale Fahrzeugtests und detaillierte Service-Checks
- spannende Reise-Reportagen und umfassende Campingplatz-Berichte
- praxisnahe Tipps rund um den Caravan

Fordern Sie hier Ihre GRATIS-AUSGABE an:

www.camping-cars-caravans.de/campercoach

CS REISEMOBILE

www.cs-reisemobile.de

Allrad-Kastenwagen als Camperbasis liegen voll im Trend. Bei CS Reisemobile aus Schleswig-Holstein fährt man diese Schiene schon lange – gleich zwei Modelle kommen serienmäßig mit 4x4-Antrieb und auch der Ausbau ist pistauglich, bei den restlichen Modellen gibt es ihn auf Kundenwunsch.



Alle CS-Reisemobile nutzen den Mercedes-Benz Sprinter als Basis und unterscheiden sich hauptsächlich in der Fahrzeulgänge und der Bettenkonfiguration. Gemeinsam haben die Ausbauten ihren Expeditionsmobil-Charakter.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
CS	9	593 bis 696	Ab 71.100

CUSTOM-BUS

www.custom-bus.de

Seit der Firmengründung in 2006 hat sich Custom-Bus einen Namen mit kreativen und besonders schicken Bulli-Ausbauten gemacht. Rund um die eigene Schlafsitzbank gibt es drei vollwertige Camper-Modelle für unterschiedliche Ansprüche. Von besonders alltagstauglich durch die wohl schmalste Küchenzeile am Markt bis zum Hochdach-Bus mit Fernreiseeigenschaften ist alles dabei.



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Camper	2	490	Ab 49.150
Holzklasse	1	490	Ab 79.800
Purist	1	490	Ab 44.950

DETHEFFS

www.dethleffs.de

Der Traditionshersteller aus Isny im Allgäu hat seit letztem Jahr den ersten serientauglichen Elektro-Hybrid-Camper in seinem Programm. Typisch für einen Hybrid werden auch beim Globevan auf Ford Transit Custom die Antriebsräder stufenlos ohne Getriebe über den Elektromotor, der 92 kW (126 PS) leistet und über ein maximales Drehmo-



ment von 355 Newtonmeter verfügt, angetrieben. Der Benzimotor fungiert dabei wie ein Range-Extender. Der Ausbau des Globevan ist typisch Campingbus mit fahrerseitiger Möbelzeile und je zwei Schlafplätzen im Aufstelldach sowie auf der umgeklappten Sitzbank im Wohnraum.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Globevan	1	497	Ab 75.990

DIPA

www.dipa-reisemobilbau.de

Wer auch unterwegs nicht auf das heimische Queensize-Bett verzichten möchte, sollte sich den Dipa Falke auf VW T6.1 einmal näher ansehen. Basis des Innenausbaus ist ein klassischer Grundriss mit Küchenblock hinter dem Fahrersitz, der übliche Kleiderschrank im Fond ist allerdings nur noch halbhoch.



Als Kom promiss für den verlorenen Stauraum werden Halbhoch-, Hochdächer und Bullis mit langem Radstand angeboten. Wem auch das zu wenig Wohnraum ist, der findet bei Dipa auch einen Kastenwagen-Ausbau mit Heck sitzgruppe auf VW Crafter.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Falke	2	497 bis 530	Ab 45.000
Merlin	2	497 bis 530	Ab 45.000
Bussard	3	524 bis 696	Ab 66.900

DISCARVERY

www.discarvery.de

Hinter Discarvery stehen zwei Jungunternehmer, die als passionierte Camper und Wassersportler einen Bulli nach ihren Anforderungen entwickelt haben. Basis für die VW T6.1-Ausbauten ist die Schlafsitzbank von Summermobil,



die ohne Querstreiben auskommt und sich so ideal zum Durchladen langer Gegenstände wie Surfboards eignet. Besonders für Einsteiger interessant: der in Kooperation mit Summermobil

entstandene Edition-Camper, voll ausgestattet mit einem funktionalem, etwas einfacheren und daher preislich besonders attraktivem Ausbau.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Wohnbus	1	490	Ab 45.390
Vanbus	1	490	Ab 44.950
Schlafbus	1	490	Ab 41.990
Summermobil Edition	1	490	Ab 42.899

Freizeit, Freiheit, Leidenschaft



IN JEDER AUSGABE:

- neutrale Fahrzeugtests und detaillierte Service-Checks
- spannende Reisereportagen und umfassende Stellplatzberichte
- praxisnahe Tipps in allen Reisemobil-Lagen

Fordern Sie hier Ihre GRATIS-AUSGABE an:

www.reisemobil-international.de/campercoach

DREAMER

www.dreamer-van.de



Neben der einfacheren „Fun“-Serie mit klassischen Grundrissen steht Dreamer vor allem für kreative Kastenwagen mit vielen gelungenen Details. Statt der üblichen Längs- und Querbetten gibt es Hubbetten, Stockbetten und Queensbetten, wie man sie von den größeren Reisemobilen kennt. Daraus ergeben sich ebenso einzigartige Küchen, Nasszellen und Sitzgruppen. Hier werden sogar fünfköpfige Familien fündig: eine Seltenheit.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Fun	5	541 bis 636	Ab 42.100
Select	7	534 bis 636	Ab 46.400

EASY CAMPER

www.easy-camper-germany.de



Der Easy Camper setzt auf einen Grundriss, bei dem der Küchenblock hinter der Schiebetür verbaut ist. Gekocht werden kann also bequem von außen oder im Inneren des Bullis. Mit der herausnehmbaren Sitzbank, die zwei Personen Platz bietet und deren Liegefläche 1,95 mal 1,27 Meter misst, ist man auch für größere Transportaufgaben bestens gerüstet.

Zudem liegt das Grundmodell Classic zum Teil deutlich unter dem Preis seiner Mittbewerber, ohne dabei billig zu wirken.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Classic	1	490	Ab 39.990

ETRUSCO

www.etrusco.com

Etrusco stand bisher für teil- und vollintegrierte Reisemobile in der mittleren Preiskategorie. Seit dieser Saison stellt der Her-



steller aus Italien, der zur Erwin Hymer Group gehört, auch Kastenwagen her. Die sind recht klassisch, auf Fiat Ducato und mit gewohntem Grundriss. Die Vanolo genannte Van-Serie wird in fünf Grundrissen angeboten, die sich hauptsächlich im Layout der Betten unterscheiden.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Vanolo	5	541 bis 636	Ab 41.000

FLOWCAMPER

www.flowcamper.de



Ursprünglich lag der Schwerpunkt von Martin Hemp auf dem Bau von Expeditionsmobilen. Jetzt möchte er sich mit seiner Vanufaktur voll auf den Flowcamper konzentrieren: Hier geht es mehr um Gemütlichkeit, natürliche Werkstoffe und Flexibilität. Zur Auswahl stehen auf VW T6.1 und Crafter sowie Mercedes Vito und Sprinter verschiedene Designs, Grundrisse, Aufstelldächer und feste Hochdächer. Hemp bleibt aber natürlich Spezialist, wenn es um das Thema Offroadtauglichkeit, Allrad und Höherlegung geht.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Frida	3	490 bis 514	Ab 44.900
Max	4	593 bis 696	Ab 75.000

FORD

www.ford.de

Die Westfalia-Lösung für Ford, einmal mit Aufstelldach und einmal mit Hochdach und als „Plus“ auf langem Radstand. Tausendfach bewährt und ausgereift. Der Grundriss mit der Heckküche hat viele Fans, besonders jene, die viel und gerne im Fahrzeug kochen. Mit dem Stauraum wird es beim kurzen Modell mit Aufstelldach etwas knapp, wobei sich Nugget-Fans mit Stauboxen gut zu helfen wissen. Neben der großzügigen Küche hat der Grundriss einen weiteren Vorteil: zwei große, bequeme Betten.



Foto: Hersteller

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Nugget	1	497	Ab 52.576
Nugget Plus	1	534	Ab 63.544

FORSTER

www.forster-reisemobile.de



120- PS-Motor, effizienter Isolierung, 4-KW-Heizung, Außenbeleuchtung, Küche mit Zweiflamm-Kocher und Kühlschrank, Waschraum mit integrierter Dusche und Toilette sowie klappbaren Heckbetten mit Verzurrösen im Stauraum praxisgerecht ausgelegt. Bei den Grundrisse stehen Varianten mit Doppel- oder Stockbett im Heck zur Verfügung. Zielgruppe: ganz klar junge Familien. Deshalb wurden die Vans für die kommende Saison mit der Sonderedition „Livin'-up“ nochmals im Preis gesenkt.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
FV	4	541 bis 636	Ab 33.000

FRANKIA

www.frankia.com



Bei Frankia werden die Kastenwagen Micro-Liner genannt, was zeigen soll, wie mobiler Luxus auch in diesem Segment umgesetzt werden kann. Der Luxus beginnt bei der Basis, dem Mercedes Sprinter. In der langen, extrahohen Version punktet der Yukon mit einem längs eingebauten Wandschrank inklusive TV-Gerät. Die Sitzgruppe mit freistehendem Tisch im Heck lässt sich leicht zu einem großen Längsbett bauen. Auf viel Raum, maximalen Komfort und ausgezeichnete Verarbeitungsqualität setzen auch die Küche und das Bad mit vollwertiger Dusche und Echtstein-Oberflächen. Dank modernem Materialmix bleibt trotzdem genügend Zuladung. Rund einen Meter kürzer gibt es den Yukon auch mit einem klassischeren Grundriss als recht kompakten Längsschläfer-Kastenwagen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Yukon	2	593 bis 696	Ab 52.576

-Camper on tour-
EDITION 1980



CampingBox M
in VW Caddy

Vom Alltagsfahrzeug zum Camping-Mobil mit den multifunktionalen CampingBoxen

Ideale Reisebegleiter für Kurztrips, Zwischenstopps oder spontane Übernachtungen.

Mit 1 Flammen-Gaskartuschenkocher, Faltspüle, Wasserkanister, Stauboxen und Platz für Kühlbox. Bettmodul als Option.

CampingBox M -
Art.-Nr. 13252
für VW Caddy, Renault Kangoo, Citroën Berlingo.

CampingBox L -
Art.-Nr. 13250
für VW T6/T5, Renault Trafic, Ford Custom und baugleiche Modelle.



CampingBox L
in VW T6

Bike&Surf
Campingbus-Austattung zum Knüllerpreis
für den VW T6/T5



Ein komfortables Bettmodul ist auch für die Mercedes V-Klasse erhältlich: Art.Nr.: 93023

- Schlafen, kochen, stauen
- Einfacher und schneller Einbau in das Fahrzeug (ca. 15 Min.)
- Super bequemes Maxi-Bett: Liegefläche 130 x 198 cm
- Lattenrost mit 10 cm dicker Komfortmatratze
- Riesiger Stauraum durch verstellbare Bett Höhe

Alle Infos zu Ausbau und Ausstattung gibt es in unseren Katalogen und bei unseren Reimo Fachhändlern in 56 Ländern. Oder auf:



GLOBECAR

Die Globecar-Kastenwagen stehen am oberen Ende des Portfolios bei der Pössl Group. Mit der Modellpflege für die kommende Saison legen diese ihr bisher eher konservatives Interieur-Design ab, erhalten stattdessen einen schicken, neuen Look in Anthrazit und hellem Holz. Die Grundrisse sind für zwei Personen ausgelegt, ein großzügiges Zusatzbett ist aber bestellbar. Außerdem steht Globecar für Raumbad-Fahrzeuge. Alle Grundrisse sind auf Citroën Jumper oder Fiat Ducato erhältlich.


www.globecar.de

te, dieser ist das Einstiegsmodell, der „De Luxe“ das obere Ende der Hobby-Modellreihe. So soll es keine Ausstattungs-Pflichtpakete geben, die noch zum Basispreis kommen. Neu für 2021: Das Panoramadach beim De Luxe.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Vantana OnTour	2	599 bis 636	Ab 40.522
Vantana De Luxe	2	599 bis 636	Ab 47.745

HRZ

www.hrz-reisemobile.de

Die Produktpalette von HRZ aus dem schwäbischen Bretzfeld soll die verschiedensten Ansprüche erfüllen. Vom kompakten Kasten für Städtereisen, über ausgebauten Motorradtransporter bis hin zum ausgewachsenen Expeditionsmobil ist alles dabei. Neben verschiedenen Radständen und Dächern ermöglichen vor allem viele clevere Details die Flexibilität des Basisfahrzeugs. Auch individuelle Kundenwünsche werden hier erfüllt.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
HRZ	17	593 bis 696	Ab 80.000

HYMER

www.hymer.com

Der Hersteller aus Bad Waldsee ist vor allem in Übersee der Inbegriff für Wohnmobile. Im Segment der Kastenwagen hat Hymer viele verschiedene Ideen umgesetzt und fest im Programm, vom kurzen Fiat Ducato mit Campingbus-Grundriss bis zum Oberklasse-Kastenwagen auf Allrad-Sprinter ist alles dabei. Alle Grundrisse sind für zwei Reisende ausgelegt, können aber mittels Aufstelldach um zwei weitere Schlafplätze erweitert werden.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Ayers Rock	1	541	Ab 49.290
Grand Canyon	1	599	Ab 50.290
Yosemite	1	599	Ab 50.290
Yellowstone	1	599	Ab 53.390
Sydney	1	496	Ab 49.790
Free	1	541	Ab 43.590
Free S	1	593	Ab 49.990
Grand Canyon S	1	593	Ab 60.990

GLOBE-TRAVELLER

www.globe-traveller.de

Der polnische Hersteller fertigt Kastenwagen im Erscheinungsbild und mit der Aufteilung eines integrierten Reisemobils. Besonders deutlich wird das



bei den Modellen mit eigens entwickelter GfK-Heck/Dach-Kombination, dessen geschlossener Fond ein Doppelbett auf der Fahrer- und ein großzügiges Bad auf der Beifahrerseite zu bieten hat. Globe-Traveller hat aber auch einfachere Fahrzeuge mit

originalem Fiat Ducato-Dach im Angebot, die dann besonders durch den hochwertigen Ausbau überzeugen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Voyager	4	599 bis 636	Ab 56.535
Pathfinder	3	599 bis 636	Ab 53.496
Explorer	3	599 bis 636	Ab 51.119
Active	1	599	Ab 52.440
Challenge	3	599 bis 363	Ab 50.128

HOBBY

www.hobby-caravan.de

Zwei Reisende haben fast endlos Stauraum und Arbeitsfläche im Vantana OnTour K65 ET auf langem Fiat Ducato. Mehrmals getestet überzeugten Design, Verarbeitungsqualität und Grundriss, wobei wir im maximal 185 Zentimeter kurzen Längsbett im Heck meist quer schliefen. Das Zusatzbett in der Dinette ist maximal 145 Zentimeter lang, der Vantana somit fast ausschließlich für zwei. Die Bezeichnung „OnTour“ beschreibt die Ausstattungsvarian-

Camper Vans

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse

www.campervans.de/campercoach



#vanlife

KABE

Der schwedische Hersteller ist vor allem für hochwertige Wohnwagen bekannt, baut nun aber auch einen Kastenwagen. Der Grundriss ist klassisch mit großen Längsbetten im Heck, Halbdinette vorne und Küchenblock sowie Schwenkbad dazwischen. Die Vans sollen besonders wintertauglich und hochwertig sein, was sich allerdings auch auf der Preisliste bemerkbar macht. Und: Kabe baut, anders als die Konkurrenz, auf dem Sprinter mit einer höheren zulässigen Gesamtmasse (4,1 Tonnen), als es Führerscheinklasse B erlaubt. Wer den Kabe fahren darf, freut sich dafür über eine realistische Zuladung.

www.kabe.se



apartment trifft“ ist alles dabei. Dank eigenem GfK-Hochdach sind im Boxstar XL sogar bis zu sieben Schlafplätze möglich. Ein genauerer Blick auf die solide verarbeiteten und gut ausgestatteten Camper lohnt also für Familien und Paare gleichermaßen.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Boxstar	4	541 bis 636	Ab 42.990
Boxlife	3	684	Ab 63.490
Boxdrive	1	541 bis 636	Ab 44.990

KÖHLER

www.koehler-wohnmobile.de

Auf VW T6.1-Basis gibt es den Sunvan vom Minimalausbau mit Schlafbank und Spülschrank, bei dem vor allem viel Platz für die tägliche Nutzung bleibt, bis zum vollwertigen Camper mit Fokus auf Reise- und Schlafkomfort. Die gleichbleibende Grundausstattung zeichnet sich durch Aufsteldach, Schlafsitzbank und Möbelzeile hinter dem Fahrersitz aus – viele verschiedene Upgrade-Versionen decken jedoch fast alle Optionen, Wünsche und Ideen ab. Und auch bei der Wahl des Basisfahrzeugs bleiben von verschiedenen Radständen bis Mercedes V-Klasse oder Sprinter kaum Wünsche offen.



KARMANN

www.karmann-mobil.de

Traditionsreicher Kastenwagen-Hersteller: Die Eura Mobil-Tochter Karmann bietet in zwei Baureihen ein sehr vielfältiges Angebot, das ungewöhnliche Konzepte wie Heckküchen und -Bäder aber auch ganz klassische Grundrisse aufweist. Karmann

bietet außerdem die Möglichkeit, einen Allrad-Kastenwagen für relativ kleines Geld zu besitzen. Dieser baut auf dem Ford Transit, die meisten anderen Modelle auf Fiat Ducato.



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Sunvan	18	490 bis 593	Ab 48.500

KOMPANJA

www.kompanja.de

Die junge Firma Kompanja baut Campervans mit ehrlicher Leidenschaft und Liebe. Vor rund zwei Jahren haben Uli und Christoph damit angefangen, ein Fahrzeug für Alltag und Freizeit mit hohem Nutzwert zu konzipieren und zu bauen. Das Ergebnis scheint auf den ersten Blick zwar etwas ungewöhnlich, in der Praxis ist aber alles am richtigen Platz. Viele pfiffige Ideen und große, bequeme Schlafmöglichkeiten zeichnen den Van auf Renault Trafic aus.



KNAUS

www.knaus.de

Seit nun 60 Jahren baut Knaus Wohnwagen, und fast genauso lange auch schon Kastenwagen aus. Vom kompakten 5,41-Meter-Ducato bis hin zur „Oberklasselimousine, die auf Stadt-



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Van	1	499	Ab 41.950

Foto: Hersteller

LA STRADA

www.lastrada-mobile.de

In 30 Jahren Firmengeschichte sammelte die Manufaktur La Strada Erfahrungen auf nahezu allen gängigen Transportern. Heute laufen in Kleinserie rund 350 hochwertig ausgebauten Fiat Ducato und Mercedes-Benz Sprinter vom Band in Echzell. Kunden können zwischen mehreren Grundrissen und richtig vielen Polsterstoffen und Möbeldekoren wählen.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Avanti	8	541 bis 363	Ab 50.081
Regent	1	593	Ab 68.375

LAIKA

www.laika.it

Auch bei Laika erkennt man, dass Camper auf Kastenwagen boomen. Die Italiener erweitern ihre Produktpalette großer Reisemobile um Kosmo- und Ecovip-



Campervans in Fiat Ducato-Blechkleid. Typisch Laika: das mediterrane Wohnflair im Innenraum – ansonsten unterscheiden sich die Kastenwagen mit typischem Grundriss kaum von der Konkurrenz.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Kosmo	3	541 bis 363	Ab 40.990
Ecovip	3	541 bis 363	k. A.

MALIBU

www.malibu-carthago.com

Das Designerstück: Carthago fertigt heute große Teilintegrierte und Integrierte, den Anfang machte vor rund 40 Jahren aber ein Malibu auf VW T3. Heute ist die Basis auf Fiat Ducato gewachsen, der Anspruch, besonders hochwertige Camper zu bauen, gilt aber noch immer. Zwar erfindet der deutsche Hersteller mit Fertigung in Slowenien den Grundriss nicht neu, hebt sich durch clevere Details wie etwa die verschiebbare Kassetten-toilette jedoch klar von einfacheren Kastenwagenmodellen am Markt ab. Typisch Malibu: die Bullaugen am Heck.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Van	5	541 bis 363	Ab 45.990

MERCEDES-BENZ

www.mercedes-benz.de

Erst vor Kurzem legten die Stuttgarter auf dem hart umkämpften Markt der kompakten Camper kräftig nach – wobei sich kräftig hauptsächlich auf den neuen Motor bezieht: Wählt man die Top-Motorisierung, geht es mit 239 PS, satten 500 (+30) Nm und 215 km/h Höchstgeschwindigkeit zum Campingplatz. Der Grundriss ist dagegen klassisch mit fahrerseitiger Möbelzeile. Das Design erinnert an Business-Klasse, so ziemlich alles funktioniert per Schalter oder Smartphone elektrisch. Wem das noch nicht luxuriös genug ist, findet im MB-Konfigurator zahlreiche Extras.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Marco Polo	1	514	Ab 63.605

MOOVEO

www.mooveo-wohnmobile.de

Klassischer Kastenwagen-Ausbau mit recht guten Detaillösungen, wie dem Klappwaschbecken im Bad, das sich hinter dem Wandspiegel versteckt. Die Camper sind ab Werk abfahrbereit ausgestattet, mit Sat-Anlage, Markise, einer 120-Volt-Photovoltaikanlage, 16-Zoll-Alufelgen, Klimaanlage für das Fahrerhaus und vielem mehr. So kommen kaum noch weitere Kosten zum zudem fairen Grundpreis der Mooveo-Vans.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Van	5	541 bis 636	Ab 50.990

MULTICAMPER

www.multicamper.com

Seit gut 10 Jahren hat sich das Konzept MultiCamper nun am Markt bewährt. Die Ausbauten des VW Bus sind schick und funktional zugleich, es gibt drei Modelle für drei verschiedene Einsatzgebiete und Geschmäcker, die vom Kunden nochmals individualisiert werden können. Dank eigens entwickelter Schlafsitzbank mit drei gurtgesicherten Plätzen ist der kompakte Camper auch für fünfköpfige Familien interessant.



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Adventure	1	490 bis 530	Ab 69.900
Nature	1	490 bis 530	Ab 69.900
Signature	1	490 bis 530	Ab 65.000
Buskind	1	490 bis 530	Ab 60.000

NISSAN

www.westfalia-mobil.de


Noch eine Kreation aus Rheda-Wiedenbrück: In klassischer Westfalia-Manier wurde das bewährte – und von vielen Mitbewerbern schon unzählige Male kopierte – Raumkonzept in den Nissan NV300

implantiert. Das Ergebnis ist ein auf Anhieb ausgereiftes Freizeitfahrzeug mit hohem Nutzwert und schicker Ausstattung. Ein Vorteil des Nissans ist seine Fünf-Jahres-Garantie bis 160.000 Kilometer Laufleistung.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Michelangelo	1	499	Ab 61.382

NORDVAN

www.nordvan.de


Kompakte Camper liegen voll im Trend. Entsprechend hoch sind die Lieferzeiten bei vielen Herstellern. Bei Nordvan ist das anders. Geschäftsführer Patric Helk hat die Anzahl seiner Mitarbeiter zum Start in die Saison 2020 verdoppelt, heute verlässt täglich

ein ausgebauter Campingbus auf VW T6.1 die Werkstatt in Neumünster. Neben den Bullis bietet Nordvan auch Camper auf Mercedes Vito, Toyota Proace und anderen Kleinbussen sowie viele verschiedene Möbelmodule an. Nordvan geht außerdem gerne auf individuelle Kundenwünsche ein.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
HS	2	490 bis 530	Ab 49.900

PIOLET

www.wohnmobil-pilote.de

Die Kastenwagen von Pilote sind ein gutes Beispiel dafür, dass die kompakteren Vans nicht gleichzeitig einen Verlust an Komfort bedeuten. Wer zum Beispiel mit einem kompakteren Querbett im Heck leben kann, erhält im Modell V 360 G eine besonders geräumige L-Sitzgruppe mit



zusätzlichem Seitensitz hinter dem Beifahrer. Damit hat der Franzose auf 6,36-Meter-Fiat Ducato mit Sicherheit eine der größten Sitzgruppen im Kastenwagen-Segment an Bord. Kunden entscheiden zwischen einer Standard- und einer Premium-Version, die sich in der Ausstattung unterscheiden.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
V	6	541 bis 636	Ab 45.600

PÖSSL

www.poessl-mobile.de

Vor 30 Jahren hatte Peter Pössl eine einfache wie geniale Idee, heute steht sein Name wie kein anderer als Inbegriff für das Produkt Kastenwagen. Der



Weg dorthin führte nicht nur über innovative Produkte, sondern auch über die Geschäftsstrategie: Produktionskapazitäten günstig einkaufen und

den Rabatt an den Kunden weitergeben. Im Pössl-Katalog finden sowohl preisorientierte Einsteiger als auch anspruchsvollere Zweit- oder Drittkaufüer ein passendes Fahrzeug. Seit 2017 mischt Pössl mit dem Campster auch den Markt der kompakten Camper ordentlich auf.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Roadcamp	2	541	Ab 37.999
Roadstar	2	599 bis 636	Ab 41.399
Roadcruiser	5	636	Ab 42.999
Vario	4	499 bis 599	Ab 44.499
Summit	7	541 bis 636	Ab 35.999
Trenta	2	599 bis 636	Ab 43.599
2Win	4	599	Ab 38.999
P2	1	599	Ab 42.999

REISE
MOBIL
INTERNATIONAL

Der **BORD ATLAS**

für Ihre Hosentasche!

BORDATLAS WebApp –
für Smartphone, Tablet und PC

- Auf Knopfdruck Stellplätze in Ihrer Umgebung anzeigen
- Stellplätze nach Ort, PLZ, Namen oder sogar Stichwort suchen
- Nach Wunscheigenschaften filtern (Preis, Fahrzeuglänge, Entsorgung u.v.m.)
- Detaillierte Karten auf google maps-Basis
- Merklisten erstellen
- Bewertungen anderer Wohnmobilisten sehen

**IMMER &
ÜBERALL**

die aktuelle BORDATLAS-
Stellplatzdatenbank nutzen:

- Mit 6.400 Stellplatz-Einträgen, überprüft und vollständig
- **PLUS 5.000 Campingplatzdaten des ADAC**



Alle Infos, alle Preise auf:

www.bordatlas.de/registrieren

RAPIDO

Aus mehr als 55 Jahren Know-how beim Bau von großen Reisemobilen sind zahlreiche Details in den Bau von zeitgemäßen Vans geflossen, so Rapido. Sie sollen die Ansprüche moderner Kunden erfüllen und weiter den Charme der Wohnwelten größerer Modelle versprühen. Dafür gibt es viel Ambiente-Beleuchtung und ein helles, freundliches Möbeldesign. Ansonsten erfindet auch Rapido das Kastenwagen-Rad nicht neu und baut klassische, aber bewährte Grundrisse.

www.rapido-reisemobile.de

Modell
Grundrisse
Gesamtlänge cm
Preis €

V	3	599 bis 636	Ab 49.700
---	---	-------------	-----------

REIMO

www.reimo.com

Eine vollwertige Campingausstattung, Stehhöhe und bis zu vier Schlafplätze – das fängt bei Reimo nicht erst ab dem Bulli, sondern schon beim Caddy an. Durch das Aufstelldach wird aus dem Minicamper ein vollwertiger Campervan. Eine Nummer größer bietet Reimo Campingbusse auf VW T6.1, lang oder kurz, Renault Trafic, Mercedes Vito oder Ford Transit. In Sachen Extraausstattung bleiben beim Zubehör-Spezialisten von Basic bis Edel kaum Wünsche unerfüllt.


Modell
Grundrisse
Gesamtlänge cm
Preis €

VW T6.1	14	490 bis 530	Ab 32.690
VW Caddy	2	488	Ab 33.990
VW Crafter	1	596	Ab 79.990
Mercedes Vito	3	514	Ab 40.990
Renault Trafic	4	499 bis 539	Ab 36.900
Ford Transit	1	499	Ab 49.890

RIMOR

www.rimor.it

Erst amerikanisch, dann französisch und jetzt zurück ins heimische Italien – nach etwas hin und her mit verschiedenen Basisfahrzeu-



gen wechselte auch Rimor vor einiger Zeit auf die meistgenutzte Camper-Basis: den Fiat Ducato. Mit Isofix-Halterungen, einer modularen Bettelösung, dem hellen und freundlichen Design und dem recht günstigen Einstiegspreis soll der Kastenwagen besonders junge Familien ansprechen. Die zwei Grundrisse unterscheiden sich dabei nur bei den Betten: Doppelbett im Horus 38, Doppelstockbett im Horus 45.

Modell
Grundrisse
Gesamtlänge cm
Preis €

Horus	2	599	Ab 39.256
-------	---	-----	-----------

ROADCAR

www.roadcar-mobile.de

Roadcar ist 2015 als Tochtermarke der Pössl Group entstanden, um das Einstiegersegment besser bedienen zu



können. Kastenwagen, made in Germany – und das zum äußerst attraktiven Preis, so könnte der Claim des Unternehmens lauten. Die Modelle sind fast unschlagbar günstig und dabei vollwertig ausgebaut, also mit Heckbett, Nasszelle, Küchenzeile und Sitzgruppe. Für einige wenige unverzichtbare Extras wie die Standheizung muss der Käufer allerdings noch etwas Geld einplanen. Den Grundriss erfindet Roadcar, wie die meisten anderen, nicht neu.

Modell
Grundrisse
Gesamtlänge cm
Preis €

R	4	541 bis 636	Ab 33.999
---	---	-------------	-----------

ROBETA

www.robetawohnmobil.de

Die kleine Manufaktur Robeta wurde 2011 in Slowenien gegründet und baute in den ersten



Jahren Fahrzeuge im Auftrag anderer Hersteller. Irgendwann kam dann die Erkenntnis, dass man einen besseren Camper bauen könnte, wenn man hier und da ein bisschen von den Vorgaben abweicht. Seit dieser Saison sind die Kastenwagen auf Citroën Jumper oder Fiat Ducato in einer Air-Version mit richtig viel Zuladung zu bekommen, was an einem neuen Ausbaumaterial liegt. Aber auch den Standard-Modellen merkt man, was die Qualität angeht, die Manufaktur-Herkunft an.

Modell
Grundrisse
Gesamtlänge cm
Preis €

Dionysus	1	541	Ab 45.590
Ares	2	541	Ab 45.990
Helios	2	599	Ab 47.590
Kronus	1	599	Ab 47.990
Apollo	2	636	Ab 49.790

ROCKET CAMPER

www.rocket-camper.de

Die Basis für dieses Konzept waren Hunderte Kundengespräche und natürlich auch eigene Erfahrungen der branchenkundigen Entwickler in der Nutzung von Camper-vans. Auf diese Weise ist ein Fahrzeug entstanden, welches erstaunliche Alternativen zu bisherigen Kastenwagen-Ausbauten bietet. Dafür musste aber auch ein komplett neuer Grundriss erdacht werden. Nun hat eine fünfköpfige Familie genügend Platz zum Reisen. Dank modularer Bauweise steht der Kastenwagen im Alltag aber für viele weitere Aufgaben bereit.



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Rocket One	1	599	Ab 57.650

ROLLER TEAM

www.rollersteam.de



Eine weitere Marke aus dem Trigano Haus, die im Reisemobil-Sektor und vor allem in Südeuropa große Marktanteile hält. Die Kastenwagen auf Fiat Ducato kommen in den Varianten Sport für das Einsteigersegment und Prestige als höherwertig positionierte Ausführung, aber auch als Linea Bianco, die das Premiumsegment bedienen will.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Livingstone	6	541 bis 636	Ab 42.305

SPACECAMPER

www.spacecamper.de

Die sympathische Bussle-Manufaktur aus Darmstadt ist mittlerweile schon rund 14 Jahre im Geschäft. Ein Grundstein des Erfolgs war die Entwicklung einer superleichten (rund 17 kg) und – schnell zum bequemen 2,10 x 1,30 Meter großen Bett – umbaubarer Sitzbank. Der restliche Bulli-Ausbau hat sich durch ständiges Testen, Probieren und Weiterentwickeln gefunden. Neben klassischen, qualitativ sehr hochwertigen Campingbus-Grundrissen hat Spacecamper auch ziemlich alternative, aber stets vollständig durchdachte Modelle im Programm und spezielle Grundrisse für Kunden, die eine zweite Schiebetür wählen. Durch spezielle Einzelsitze sind die Spacecamper seit letzter Saison auch für bis zu siebenköpfige Familien interessant.



per auch ziemlich alternative, aber stets vollständig durchdachte Modelle im Programm und spezielle Grundrisse für Kunden, die eine zweite Schiebetür wählen. Durch spezielle Einzelsitze sind die Spacecamper seit letzter Saison auch für bis zu siebenköpfige Familien interessant.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Classic	2	490 bis 530	Ab 57.105
Light	2	490 bis 530	Ab 55.275
Limited	1	490	Ab 59.900

SUMMERMOBIL

www.summermobil.de

Summermobil hat nicht nur eine clevere Schlaf-sitzbank im Programm, auf die auch andere Ausbauer gerne zurückgreifen und mit der der Laderaum von VW T6.1 und Mercedes Vito optimal genutzt werden kann, es werden auch Komplett-fahrzeuge mit mehreren verschiedenen Grundrissen angeboten. Vom Modell „Einsteiger“ mit minimalistischem Küchenblock bis zur Komfortvariante mit festem Hochdach, Toilettensaum und Heckküche findet jeder ein passendes Fahrzeug in Campingbus-Größe.



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
VW T6.1	7	490 bis 530	Ab 43.590
Mercedes Vito	1	514	Ab 46.990

SUN LIVING

www.sun-living.com



Die Tochtermarke der großen Wohnmobil-Marke Adria aus Slowenien. Sun Living-Kastenwagen werden eher im preiswerteren Einsteiger-Segment positioniert. Dementsprechend sind das moderne Design ohne schwere Holzoptik und auch die Grundrisse mit patentiertem Einhängebett für Kinder familienorientiert. On top gibt es viel Stauraum für alles, was mit auf Reise muss.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
V-Serie	2	599 bis 636	Ab 37.999

SUNLIGHT

www.sunlight.de



Durch den Zukauf des Traditionsherstellers Dethleffs ist auch die Marke Sunlight heute eine Tochter der Erwin Hymer Group. Dadurch machen auch diese Kastenwagen keine Ausnahme, was den Grundriss angeht. Trotzdem hat es das Team von Sunlight vor allem durch ihre Markenbotschafter geschafft, wie keine andere Marke für Outdoor-Sport in Verbindung mit dem Campervan zu stehen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Cliff	4	540 bis 636	Ab 34.117

TERRACAMPER

www.terracamper.de



Das Ausbaukonzept entstand über 15 Jahre aus den Erfahrungen vieler Tausend Pistenkilometer auf Reisen um die ganze Welt. Jetzt leiten Kanitha und Lars Cramer die Firma, die noch vor vier Jahren selbst als Kunden zu Terracamper gekommen sind. Seit 2015 fließen die Erfahrungen der beiden Ingenieure also bereits in den eigenen Terock. Zur

Wahl stehen neben dem ziemlich einzigartigen Raumkonzept viele Offroad-Umbauten, verschiedene Aufstelldächer und mehr.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Terock	1	490 bis 514	Ab 75.000
Tecamp	1	490 bis 514	Ab 72.000

TOURNE MOBIL

www.tourne-mobil.com

Nordisches Design und nordische Ansprüche sind zwei Aspekte, die den noch relativ neuen Kastenwagen auf Peugeot Boxer ausmachen. Der slowenische Ausbauer isoliert



seine Fahrzeuge besonders stark, hier hatten von Anfang an norwegische Vermieter ihre Finger im Spiel, die den Tourne ganzjährig einsetzen wollen. Zudem ist die Verarbeitungsqualität auf hohem Niveau. Dank patentiertem Bettensystem für die Sitzgruppe bietet der Tourne vier vollwertige Schlafgelegenheiten auf relativ kompakten Abmessungen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
425	1	599	Ab 59.389

TW & FISCHER

www.fischerwohnmobile.de

Erst Ende 2019 hat die Firma TW Reisemobile den traditionsreichen VW-Bus-Ausbauer Fischer Wohnmobile aus Reutlingen inklusive Mitarbeiter, Produktionsstätte, allen Kunden und natürlich auch den bewährten Grundrissen übernommen. Zu Beginn der Firmenerweiterung ließ man ein paar Detailverbesserungen in den Möbelbau einfließen, denn TW hatte selbst schon rund 30 Jahre Erfahrung im Aus- und Umbau von Campervans. Dass hier viele Kompetenzen aufeinandergetroffen sind, merkt man den kompakten Campern auf jeden Fall an.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Octo-bus	1	490 bis 530	Ab 54.900
Bonito	1	490 bis 530	Ab 53.300

VANTOURER

www.vantourer.de



in bewährter Form. Der Hersteller, der zur Handelskette EuroCaravaning gehört, bietet spannende Sondermodelle an, wie den Sport mit besonders viel Stauraum für sperriges Gepäck, den Black and White in extrem moderner Optik oder, für diese Saison, den sehr gut ausgestatteten Edition Twenty20.

Foto: Hersteller

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
540	1	541	Ab 44.790
600	2	599	Ab 45.990
630	1	636	Ab 48.490

VOLKSWAGEN

www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de



Der Coast ist der preiswerteste Einstieg in die nach oben offene Liste der Ausstattungen und Konfigurationen beim VW California 6.1 mit Möbeln. Obwohl das seit diesem Jahr fast der Beach sein müsste, den es nun mit klappbarem Kocher gibt. Seit über 30 Jahren ist der Camper auf VW-Bus-Basis das Synonym für Freiheit, Vanlife und Abenteuer. Doch so designt und gestylt der Innenraum auch ist, es gibt praktischere Lösungen, besonders wenn man das Fahrzeug mit mehreren Personen bewohnen möchte. Dafür hat VW dann seit Kurzem den Grand California auf Crafter im Programm.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
California	4	490	Ab 48.708
Grand California	2	593 bis 696	Ab 56.318

WEINSBERG

www.weinsberg.com



Der Traditionshersteller gehört heute zur nicht weniger traditionsreichen Marke Knaus Tabbert mit Sitz in Jandelsbrunn. Deutlich geringpreisiger als die Muttermarke zielt Weinsberg vor allem auf Einsteiger und junge Familien ab. Dazu wurde der Fiat Ducato bereits vor einiger Zeit mit einem passenden Hochdach ausgestattet, das zusammen mit einem Hubbett familientauglichere Grundrisse ermöglicht.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Carabus	7	541 bis 636	Ab 38.650
CaraTour	7	541 bis 636	Ab 38.650
Outlaw	1	636	Ab 44.870

WERZ

www.werz-wohnmobile.de



Gleich elf verschiedene Ausbauvarianten des VW T6.1 bietet die Firma Werz in zwei Modellen an. Alle Modelle erhalten eine Komplettisolation und die gewünschten Möbel, die in eigener CNC-Fertigung entstehen. Die Grundrisse mit Küchenblock hinter dem Fahrersitz sind klassisch, aber nicht eintönig. So stehen beispielsweise auch L-Sitzgruppen zur Wahl.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Piccolo	6	490	Ab 57.800
Magnum	5	530	Ab 61.300

WESTFALIA

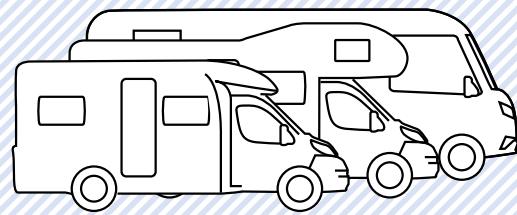
www.westfalia-mobil.com

Nichts weniger als die Erfindung des Campingbusses in den 1950ern kann sich Westfalia auf die Fahne schreiben. Heute, nun unter französischer Führung, baut der Herstel-



ler aus Rheda-Wiedenbrück noch immer Campingbusse und Kastenwagen, die teils über Westfalia selbst, teils über die großen Automarken, die das Basisfahrzeug stellen, vertrieben werden. Sowohl preisorientierte Einsteiger als auch Kunden, die mehr Geld ausgeben wollen, finden hier ein passendes Fahrzeug. Genau so vielseitig wie die Zielgruppe: die Grundrisse der Camper, von klassischem Querbett-Kastenwagen bis Heck-Slide-out ist alles dabei.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
James Cook	3	593	Ab 74.900
Sven Hedin	1	598	Ab 57.990
Columbus	5	541 bis 636	Ab 48.470
Amundsen	3	541 bis 599	Ab 39.890
Club Joker	2	490 bis 530	Ab 60.840
Jules Verne	1	514	Ab 53.990
Kepler	4	530	Ab 53.490



ALLE REISEMOBILE AUF EINEN BLICK

ADRIA MOBIL

Der slowenische Hersteller Adria hat Teilintegrierte, Integrierte und Alkoven im Programm. Das Angebot gliedert sich in drei Ausstattungsniveaus vom einfachen Axess über die höherwertige Plus-Variante bis zum Supreme. Die Einsteiger-Modelle rollen dabei meist auf dem Citroën Jumper, Plus und Supreme auf dem Fiat Ducato. Allen Modellen gemein ist

www.adria-mobil.de



Aus den Mikrofaserspolstern lassen sich Tierhaare besonders leicht entfernen. Spezielle Halterungen sorgen für die Sicherung des Hundes, Kameras überwachen die Boxen im Heck. Im Angebot sind Teilintegrierte und Integrierte (VI).



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
T	3	Diverse	Ab 65.995
VI	1	Diverse	Auf Anfrage

AHORN

www.ahorn-camp.de



Der Hersteller aus Speyer in Rheinland-Pfalz lässt seine Mobile in der Toskana nahe Siena bauen. Die Marke ist bekannt für günstige Grundpreise und eine

besondere Basis: Ahorn nutzt den Renault Master statt des allgemein gebräuchlichen Fiat Ducato. Im Reisemobil-Bereich gliedert sich das Angebot in Teilintegrierte und Alkoven in drei Linien: der Einsteiger-Reihe Ahorn Camp sowie den beiden höherwertigen Linien Alaska und Canada.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Ahorn Camp	4	599 bis 699	Ab 41.900
Canada	5	732 bis 748	Ab 44.700
Alaska	3	748	Ab 47.900

4PFOTEN MOBILE

www.4pfoten-mobile.de

Bei 4Pfoten ist der Name Programm, denn der Hersteller baut Reisemobile für Vierbeiner, die mit ihrer Familie in den Campingurlaub fahren wollen. Die speziellen Lösungen betreffen nicht nur den Grundriss, sondern auch die Ausstattung der Fahrzeuge.



AUTO-SLEEPERS

www.auto-sleepers.com



Für die Engländer ist das Vereinigte Königreich der größte Absatzmarkt. Bei den sogenannten Coach-builds auf Peugeot handelt es sich um Teilintegrierte und Alkoven mit interessanten Grundrissen, die sich von deutschen Reisemobilen

deutlich unterscheiden. Wer den Peugeot mit dem AL-KO-Chassis kombinieren möchte, hat die Wahl zwischen zwei Teilintegrierten. Den Spitzenplatz nehmen die sechs Teilintegrierten auf Mercedes-Benz Sprinter ein. Trotz Brexit wird Auto-Sleepers auch zukünftig auf dem deutschen Markt vertreten sein.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Coachbuild (Cb)	6	575 bis 720	k.A.
Al-Ko Cb	2	776	k.A.
Mercedes Cb	6	598 bis 792	k.A.

BENIMAR

www.benimar.de



Mit Benimar bringt die französische Trigano-Gruppe eine weitere Marke auf den deutschen Markt. Bereits vor einigen Jahren waren die Spanier auf dem deutschen Markt aktiv. Jetzt erfolgt ein Neustart. Zum Modelljahr 2021 wird Benimar in Deutschland 37 Modelle in fünf Baureihen anbieten – vier Reisemobil-Baureihen und eine Kastenwagen-Serie. Angeboten werden Alkoven (Sport), Teilintegrierte (Mileo und Tessoro) und Vollintegrierte.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Sport	4	676 bis 743	k.A.
Mileo	5	696 bis 739	k.A.
Tessoro	12	599 bis 748	k.A.
Perseo	3	739	k.A.
Amphitryon	3	742	k.A.

BIMOBIL

www.bimobil.com

Wer im Urlaub auch abseits befestigter Straßen weit kommen möchte, ist bei Bimobil richtig. Die Bayern bieten ein umfangreiches Programm, das von absetzbaren Kabinen für Pick-ups, über Teilintegrierte und Alkoven auf Mercedes-Benz Sprinter 4x4 und Iveco Daily 4x4 bis zu Expeditionsmobilen



auf Lkw- und Unimog-Basis reicht. Solidität und Qualität stehen an erster Stelle. Das hat aber natürlich seinen Preis. Angeboten werden bei Bimobil aber auch Modelle ohne Allradantrieb.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Reisemobile	16	608 bis 755	Ab 115.389

BÜRSTNER

www.bürstner.com



Der Hersteller aus dem badischen Kehl gehört zur Hymer-Gruppe und bietet Reisemobile der Mittelklasse an. Zu haben sind Alkoven, Teilintegrierte und Integrierte. Als Basis nutzt Bürstner meist den Fiat Ducato. Bei den Teilintegrierten basiert nur der Lyseo M Harmony Line auf dem Mercedes-Benz Sprinter. Neu

aufgelegt wurde jüngst die Baureihe Travel Van, bei der es sich um schmale Teilintegrierte handelt. Am oberen Ende des Modellprogramms kam der Elegance hinzu, ein großer Integriertes (Doppelachser) auf Mercedes-Benz Sprinter mit AL-KO-Chassis.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Lyseo Time	14	693 bis 743	Ab 52.990
Lyseo TD	10	599 bis 764	Ab 56.290
Ixeo	13	699 bis 763	Ab 66.890
Lyseo M	2	699	Ab 66.990
Travel Van	2	599 bis 660	Ab 56.890
Argos	1	886	Ab 105.990
Elegance	2	891	Ab 116.900

CARADO

Carado ist eine Tochtermarke von Hymer und richtet sich mit preisgünstigen Reisemobilen vor allem an Camping-Einsteiger.

Das Angebot der im sächsischen Neustadt gebauten Fahrzeuge ist umfangreich: Teilintegrierte, Alkoven und Integrierte von kompakt bis ausgewachsen gehören dazu, auch zwei schmale teilintegrierte Vans. Bei den Grundrissen werden alle gängigen Varianten mit Einzelbetten, Querbett, Längsbett und Queensbett abgedeckt.


www.carado.de

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
c-compactline	5	641 bis 699	Ab 80.750
c-tourer	17	665 bis 752	Ab 72.190
Chic c-line	25	685 bis 865	Ab 81.990
Chic e-line	6	805 bis 899	Ab 130.500
Chic s-plus	4	791 bis 886	Ab 140.600
Liner for two	4	783 bis 855	Ab 132.990

CHALLENGER



Die französische Marke gehört zum Trigano-Konzern. Ein besonderes Merkmal des Herstellers ist seine Grundrissvielfalt. Neben der üblichen Layouts mit Einzelbetten oder Queensbett finden sich übers ganze Modellprogramm viele

ungeübliche Aufteilungen, etwa mit Einzelhubbetten, die sich in Längsrichtung über der Sitzgruppe absenken lassen. Es sind aber auch konventionellere Aufteilungen verfügbar. Häufig können Kunden bei Challenger zwischen Fiat Ducato und Ford Transit als Basisfahrzeug wählen. Challenger bietet Teilintegrierte, Alkoven und Integrierte an.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Teilintegriert	17	596 bis 749	Ab 47.690
Alkoven	4	599 bis 746	Ab 47.490
Integriert	3	709 bis 747	Ab 66.490

CHAUSSON

www.chausson-reisemobile.de


Der Name Carthago steht für hochwertige Reisemobile, elegant eingerichtet und sehr gut verarbeitet. Der Hersteller aus dem schwäbischen Aulendorf ist vor allem für große Integrierte bekannt, im Modellprogramm finden sich aber auch kompaktere Fahrzeuge sowie teilintegrierte Reisemobile. Ein Beispiel für kompaktere Fahrzeuge ist die Baureihe c-compactline. Die Modelle sind nur 2,12 Meter breit, das erleichtert das Rangieren. Neu im Angebot ist der Teilintegrierte c-tourer T auf Basis des Mercedes-Benz Sprinter (Foto oben). Luxus pur bietet der Liner for two, ein großer Integriert, der mit Hubbett vorne und Rundsitzgruppe hinten explizit auf Paare ausgelegt ist (Foto unten).



Was auf Challenger zutrifft, gilt auch für die Schwesternmarke Chausson. Das Angebot an Teilintegrierten, Alkoven und Integrierten gleicht dem Programm der Schwesternmarke, nur in der Optik zeigen sich außen wie innen Unterschiede. Auch preislich liegen die beiden Trigano-Marken auf dem gleichen Niveau. Wer nach einem spezielleren Grundriss sucht, dürfte also auch bei Chausson fündig werden.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Teilintegriert	17	596 bis 749	Ab 47.690
Alkoven	4	599 bis 746	Ab 47.490
Integriert	3	709 bis 747	Ab 66.490



ren Baureihen wie Charisma und Carver sind auch riesige Luxus-Mobile auf Lkw-Chassis verfügbar, die mehr als zehn Meter Länge messen. Bei vielen Fahrzeugen ist auch eine Pkw-Garage im Heck für Smart und Co. möglich.



CONCORDE

www.concorde.eu

Wer Luxus auf Rädern sucht, ist bei Concorde richtig. Der Hersteller aus Franken bietet große, vollintegrierte Liner und Alkoven, die bereits ab Werk mit jeder Menge komfortabler Ausstattungsfeatures aufwarten. Selbstverständlich wird auch auf höchste Bauqualität Wert gelegt. Concorde-Kunden sind dafür gern bereit, etwas tiefer in die Tasche zu greifen. Neben kompakte-

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Credo	4	799 bis 849	Ab 152.993
Carver	3	809 bis 909	Ab 186.770
Charisma	7	799 bis 945	Ab 214.210
Cruiser	8	799 bis 943	Ab 161.230
Liner Plus	10	912 bis 1153	Ab 300.674
Centurion	13	877 bis 1200	Ab 319.244

CaraSuite

GÖNN DIR DEINEN EIGENEN SUITE MIT HUBBETT.



Der neue CaraSuite, die **KOMFORTABLE GRÖSSE** mit bis zu 6 Schlafplätzen.



Mit **genialer Raumhöhe** und dem **praktischen Hubbett** bietet der familienfreundliche CaraSuite jede Menge Platz für großartige Urlauberlebnisse. Eine komfortable Größe.

Mehr Informationen: www.weinsberg.com/der-neue-carasuite
Neu: Jetzt CaraSuite konfigurieren unter: configurator.weinsberg.com



215 cm
durchgehende
RAUM
HÖHE

WEINSBERG
Dein Urlaub!

DETHLEFFS

dethleffs.de

Der Traditionshersteller aus Isny im Allgäu wird 90 Jahre alt und ist damit eine der ältesten Marken der Caravaning-Branche. Inzwischen ist Dethleffs Teil der Hymer-Gruppe. Das Angebot an Teilintegrierten, Alkoven und Integrierten deckt eine große Spanne von einfach und preisgünstig bis edel und



teuer ab. Zum Geburtstag hat der Hersteller einige Sondermodelle mit umfangreicher Ausstattung aufgelegt und auf die Namen Just 90 (Foto oben) und Pulse Classic 90 getauft. Ebenfalls neu: der Integrierte Esprit.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Trend	26	651 bis 860	Ab 48.999
Pulse	16	699 bis 741	Ab 56.999
Globus	6	599 bis 698	Ab 51.499
Globeline	1	696	Ab 64.499
Esprit	4	781	Ab 84.899
Alpa	4	733 bis 886	Ab 80.749
Globetrotter	4	872 bis 886	Ab 108.990

DOPFER

www.dopfer-reisemobilbau.de


Der Kleinserienhersteller Dopfer bietet viel Raum für die individuellen Wünsche seiner Kunden. Neben komplett nach Kundenwunsch entstehenden Fahrzeugen sind auch Serienfahrzeuge im Angebot, vor allem Alkoven. Sie basieren auf Mercedes-Benz Sprinter oder Iveco Daily. Wer auch abseits der Straße unterwegs sein will, ordert die Dopfer-Mobile mit Allradantrieb.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Dopfer A	7	570 bis 780	Ab 151.800

ETRUSCO

www.etrusco.com


Die italienische Marke Etrusco ist Teil der Hymer-Gruppe und will mit günstigen Preisen ebenso punkten wie mit einem eleganten Einrichtungsstil. Das Angebot an Teilintegrierten, Alkoven und Integrierten orientiert sich in Längen und Grundrissen stark an den Konzernschwestern Carado und Sunlight. Alle gängigen Grundrisse von Querbett bis Einzelbetten werden angeboten. Gefertigt werden die Etrusco-Mobile bei der Hymer-Tochter Laika in der Toskana.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
V	2	595 bis 665	Ab 36.499
T	9	595 bis 740	Ab 41.199
A	2	670 bis 725	Ab 44.299
I	4	698 bis 741	Ab 53.599

Foto: Hersteller

EURA MOBIL

www.euramobil.de



Der Hersteller aus dem rheinland-pfälzischen Sprenzlingen gehört zum französischen Trigano-Konzern. Die Mobile der Mittel- und Oberklasse bieten eine Außenhaut rundum aus GfK. Typisch für Eura Mobil ist zudem ein durchgehender Doppelboden, der Tanks und Leitungen frostsicher aufnimmt und zusätzlichen Stauraum bietet. Das Modellprogramm gliedert sich in Teilintegrierte (Profila, Contura), Alkoven (Activa One) und Integrierte (Integra) in diversen Längen und Grundrissen.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Activa One	6	589 bis 699	Ab 54.490
Profila T / RS	15	699 bis 741	Ab 62.490
Contura	4	715 bis 784	Ab 76.990
Integra / Int. Line	17	650 bis 899	Ab 74.490

FLEURETTE

www.fleurette.fr

Die Franzosen haben in ihrem Werk eine hohe Fertigungstiefe. Das bedeutet, dass nahezu alle Bauteile selbst gefertigt werden. Nach der Werkserweiterung sind Kundenservice und Marketing weiter ausgebaut worden. Neben den Fleurette-Modellen mit eher konservativ-elegantem Innen-Design gehören auch die Mobile der Marke Florium zum Programm, die sich mit einem moderneren Stil von ihren Schwestern unterscheiden.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Fleurette	15	599 bis 795	Ab 57.490
Florium	15	599 bis 795	Ab 57.490

Rocket ONE

the **ONE**
and
ONLY

5 Sitzplätze

einzigartiges
RAUMGEFÜHL

hochwertige
MATERIALIEN



rocket-camper.de



WOHNMobil-ABC

Euer **KOSTENLOSER** Online Ratgeber
Von Wohnmobilisten für Wohnmobilisten
AKTUELL • KOMPETENT • UNABHÄNGIG

Besucht uns auf

WWW.WOHNMOBIL-ABC.DE

IHR KOMPETENTER PARTNER IN SACHEN PROFESSIONELLE CAMPER.

Umbau und Ausbau von Vans, Transportern, Bussen



Sie lieben die Freiheit,
die ein Camping-Fahrzeug mitbringt
und möchten nicht auf
Komfort verzichten?

Bei uns sind Sie an
der richtigen Adresse!!



NordVan

Stoverweg 65 • 24537 Neumünster,
Tel.: 04321/968300 • www.NordVan.de

FORSTER

www.forster-reisemobile.de



Forster ist die Einstieger-Marke von Eura Mobil. Die Modelle punkten mit einem Kabinenaufbau rundum mit GfK-Außenhaut. Besonders Familien sind als Zielgruppe im Fokus, erkennbar nicht nur an zahlreichen familienfreundlichen

Grundrisse zum Beispiel mit Stockbetten, sondern auch an Ausstattungsdetails wie Isofix-Befestigungen für Kindersitze. Kunden haben bei Forster die Wahl zwischen Teilintegrierten, Alkoven und Integrierten.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
T	9	599 bis 741	Ab 45.990
A	4	699 bis 741	Ab 48.490
I	3	699 bis 741	Ab 59.990



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
M-Line	10	698 bis 858	Ab 74.900
F-Line	20	645 bis 890	Ab 83.900
Titan	10	786 bis 890	Ab 127.500
Platin	6	804 bis 858	Ab 157.500

GIOTTILINE

www.giottiline.com



Der Hersteller aus Oberfranken bedient gehobene Ansprüche. Die Integrierten, Teilintegrierten und Alkoven von Frankia bieten Qualität und Luxus zu gehobenen Preisen. Als Basisfahrzeug kommen Fiat Ducato sowie Mercedes-Benz Sprinter zum Einsatz. Zum 60. Geburtstag legt der Hersteller ein Sondermodell auf, das nur 60-mal produziert wird. Basis dafür ist der acht Meter lange Vollintegrierte F-Line 790 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 5,5 Tonnen. Das Modell wartet mit hochwertiger Elektronik auf. Früher war Giottiline eine unabhängige Marke aus der Toskana, dem Herzen der italienischen Reisemobilindustrie. Nach der Übernahme durch P.L.A. gehört die Marke mittlerweile zur französischen Rapido-Gruppe. In Deutschland wird sie durch Uwe Gante aus dem nordhessischen Wolfhagen-Niederelsungen vertreten. Kennzeichen der Fahrzeuge ist eine gehobene Ausstattung zum günstigen Preis. Angeboten werden Teil- und Vollintegrierte sowie ein Alkovenmodell.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Therry	6	699 bis 739	k.A.
Giottiline	2	744	k.A.

FRANKIA

www.frankia.com



Der Hersteller aus Oberfranken bedient gehobene Ansprüche. Die Integrierten, Teilintegrierten und Alkoven von Frankia bieten Qualität und Luxus zu gehobenen Preisen. Als Basisfahrzeug kommen Fiat Ducato sowie Mercedes-Benz Sprinter zum Einsatz. Zum 60. Geburtstag legt der Hersteller ein Sondermodell auf, das nur 60-mal produziert wird. Basis dafür ist der acht Meter lange Vollintegrierte F-Line 790 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 5,5 Tonnen. Das Modell wartet mit hochwertiger Elektronik auf.



Foto: Hersteller

HOBBY

www.hobby-caravan.de/reisemobile

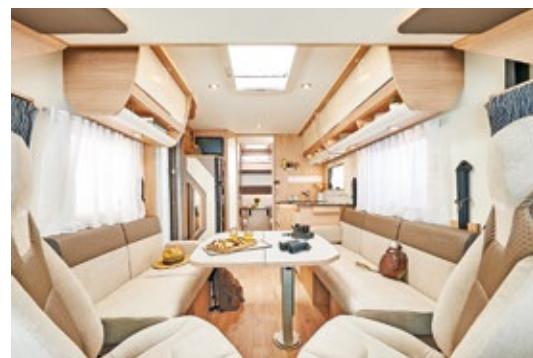
Hobby aus Fockbek in Schleswig-Holstein ist einer der größten Wohnwagenproduzenten, bietet aber auch Reisemobile an. Sie zeichnen sich durch eine überaus komplette Ausstattung aus, bei der kaum noch Extras dazu gebucht werden müssen. Optima Ontour nennen sich die Modelle, die es als Teilintegrierte und neu auch als Alkoven gibt. Hinzu kommen die höherwertigen Teilintegrierten Optima De Luxe sowie die schmalen teilintegrierten Vans der Baureihe Optima Ontour Edition.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Optima Ontour	6	699 bis 742	Ab 48.850
Optima De Luxe	3	699 bis 742	Ab 64.965
Optima Ontour Edition	3	678	Ab 51.600
Optima Ontour Alkoven	3	624 bis 699	Ab 49.850

ITINEO

www.itineo-reisemobile.de



Der französische Hersteller aus der Rapido-Gruppe tritt zum Modelljahr 2021 mit zehn Vollintegrierten an. Zur neuen Saison sind die zwischen 6,5 und 7,5 Meter langen Fahrzeuge äußerlich optisch aufgewertet worden. Die Itineo-Modelle kennzeichnen ein für Integrierte günstiger Einstiegspreis, ein modernes, helles Innenraumdesign und eine auffallende Grundrissvielfalt. Einen Integrierten mit quer angeordnetem Queensbett oder eine Variante mit Stockbetten gibt es sonst fast nirgendwo.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Integrierte	10	655 bis 743	Ab 58.800

HYMER

www.hymer.com

Der Name Hymer ist für viele der Inbegriff eines integrierten Reisemobils. Der Traditionshersteller aus Bad Waldsee in Oberschwaben steht für gehobenen Reisemobilbau. Ausdruck dessen ist zum Beispiel die über viele Jahre perfektionierte Fertigungsweise mit hochwertigem Isolierschaum und einem Dach aus Aluminium und GfK. Hymer setzt meist auf den Mercedes-Benz Sprinter als Basis, aber auch Fiat Ducato und Citroën Jumper sind vertreten. Das Angebot umfasst Teil- und Vollintegrierte. Neu: der MasterLine T (Foto).



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Exsis T/I	7	599 bis 744	Ab 58.390
B MC T/I	10	699 bis 739	Ab 71.390
Tramp S	3	739	Ab 65.290
ML-T	4	674 bis 764	Ab 68.990
B SupremeLine	2	779	Ab 100.990
B MasterLine T/I	5	789 bis 899	Ab 86.990

KNAUS

www.knaus.com



Seit Jahren eine feste Größe in der Branche ist der Hersteller Knaus aus dem niederbayerischen Jandelsbrunn. Das Angebot ist entsprechend umfangreich. Teilintegrierte, Alkoven und Integrierte von Mittel- bis Oberklasse gehören dazu. Aufgefrischt wird zum neuen Modelljahr der große Integrierte Sun I, der mit noch mehr Luxus überzeugen soll. Aber auch die Einsteiger-Modelle der Live-Serie (Live I, TI und Wave) haben ein Update bekommen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Van TI / I	7	596 bis 747	Ab 58.170
Live TI / I / Wave	11	644 bis 753	Ab 51.990
Sun TI / I	7	699 bis 882	Ab 68.660
Sky TI / Wave	9	643 bis 752	Ab 60.740
Live Traveller	3	596 bis 698	Ab 51.990

KABE

www.kabe.se



Der schwedische Hersteller ist Spezialist für winterfeste Camper – typisch für Fahrzeuge aus dem Norden. Dementsprechend viel Wert legt Kabe auf eine Isolierung, die auch bei zweistelligen Minusgraden draußen für einen behaglichen Innenraum sorgt. Dazu gehören dann auch hochwertige Warmwasserheizungen von Alde. Das Angebot der Schweden, zu dem Teil- und Vollintegrierte gehören, gliedert sich in die Baureihen Travel Master, Royal, Crown und Imperial.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Travel Master	7	740 bis 747	Ab 85.785
Royal	24	771 bis 878	Ab 114.795
Crown	13	782 bis 882	Ab 151.170
Imperial	9	832 bis 932	Ab 183.215

LMC

www.lmc-caravan.de



LMC aus dem Münsterland ist ein weiterer Hersteller der Hymer-Gruppe. Die Teil- und Vollintegrierten sind im mittleren Marktsegment angesiedelt. Zum neuen Modelljahr hat der Hersteller die Cruiser-Baureihe

neu aufgelegt. Besonderes Merkmal: Es gibt als Option ein Aufstelldach für den Teilintegrierten. Die Einsteiger-Baureihe von LMC hört auf den Namen Element und wurde für 2021 um einen fünften Grundriss erweitert.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Element	5	698 bis 741	Ab 54.790
Cruiser	3	676 bis 755	Ab 56.900
Comfort TI / I	10	699 bis 753	Ab 63.990



LAIKA

www.laika.it

Der Hersteller aus der Toskana gehört zur Hymer-Gruppe und betont bei seinen Mobilen vor allem das italienische Design. Im Innenraum eines Laika soll sich der Urlauber gleich wohlfühlen. Zur Wahl stehen Teilintegrierte, Integrierte und Alkoven, die preislich von der Mittelklasse bis ins gehobene Segment reichen. Neu aufgelegt wurde jüngst die Baureihe Ecovip, die als Teil- und Vollintegriert vorfährt und nun über einen Doppelboden verfügt.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis €
Kosmo	10	596 bis 741	Ab 43.590
Ecovip	18	659 bis 740	Ab 55.990
Kreos	7	769 bis 829	Ab 76.990



MALIBU

www.malibu-carthago.com

Unter dem Malibu-Label hat Premiumhersteller Carthago aus Oberschwaben eine Tochtermarke etabliert, die ein etwas jüngeres Publikum ansprechen soll. Nach dem Produktionseinstieg mit Kastenwagen, gehören schon seit einigen Jahren auch Teil- und Vollintegrierte zum Programm. Hochwertiger Möbelbau und ein durchgehender Doppelboden kennzeichnen die Modelle.

Foto: Hersteller



Preislich sind die Malibu zwar unter den Carthago-Modellen platziert, gehören aber trotzdem zur gehobenen Mittelklasse.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
T	7	660 bis 745	Ab 65.100
I	8	665 bis 750	Ab 74.950

MILLER

www.uwegante.de

Die Marke Miller gehörte zur italienischen SEAGruppe, die wiederum vom französischen Trigano-Konzern übernommen wurde. Mittlerweile wird sie exklusiv über Uwe Gante aus dem hessischen Wolfhagen-Niederelsungen vertrieben. Nachdem die Marke zum Modelljahr 2020 komplett überarbeitet wurde, bleibt zum anstehenden Modellwechsel nahezu alles beim Alten – das Modellprogramm umfasst neben einem Alkoven vor allem Teilintegrierte und Integrierte. Den Spitzenplatz im Modellprogramm nehmen die beiden Integrierten M-Liner 1 und M-Liner 4 ein, die beide mit Einzelbetten ausgestattet sind.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Teilintegrierte	5	699 bis 741	Ab 39.999
Integrierte	2	741	Ab 54.990
Alkoven	1	699	Ab 39.990

WWW.SUNLIGHT.DE
ERSPARNIS
10.141
EURO
MADE IN GERMANY

SUNLIGHT 15 YEARS EDITION

XV

ECHTLEDER ALCANTARA WOHNWELT
FAHRERHAUS SCHWARZ METALLIC
MIT LACKIERTEM STOßFÄNGER
AUFBAU TITAN-SILBER-METALLIC
16" ALUFELGEN
MARKISE UND
FAHRRADTRÄGER IN SCHWARZ
RAHMENFENSTER
VOLLAUTOMATISCHE SAT-ANLAGE
INKL. 22" LED-TV
MULTIMEDIAPAKET
INKL. TWIN-RÜCKFAHRKAMERA
GROSSER KÜHLSCHRANK
UND VIELES MEHR

Abbildung ähnlich. Irrtümer und Änderungen bleiben vorbehalten.

Der Drang neues zu entdecken und neues zu schaffen war unser Antrieb, als wir vor 15 Jahren die Sunlight-Reise antraten. Wir wählten eine besondere Route – und haben es nie bereut. Jetzt feiern wir unseren Weg mit einem besonderen Gefährt: Unser Sondermodell XV – mit vielen Ausstattungshighlights und unglaublichem Preisvorteil.

Ein Unternehmen der ERWIN HYMER GROUP

Sunlight

MOBILVETTA

www.mobilvetta.it/de



Elegantes, auffälliges Design ist das Hauptmerkmal der Mobile von Mobilvetta aus Italien. Innen wie außen setzt der Hersteller auf geschwungene Linien, die gefallen. Wer dem Charme der Italiener erlegen ist, kann zwischen Teil- und Vollintegrierten in mehreren Modellreihen wählen. Neu im Angebot: die neue Generation des KEA, der als Teil- oder Vollintegriert er angeboten wird.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Krosser	3	747	Ab 66.990
K-Yacht	9	699 bis 754	Ab 78.550
K Silver I	3	740	Ab 70.990
Kea	6	699 bis 738	Ab 63.990

MORELO

www.morelo-reisemobile.de



Der Luxus-Reisemobilhersteller Morelo gehört zu Knaus und hat jüngst ein neues Flaggschiff angekündigt: den Morelo Grand Empire. Er wird das größte und luxuriöseste Modell, das Morelo bis heute gebaut hat. Das Fahrzeug verfügt über eine Garage für einen Mini Cooper sowie einen Slide-out im

Wohnbereich und der Küche. Basis ist der großrahmige Mercedes-Benz Actros 1853. Aber auch für die kleineren luxuriösen Bedürfnisse hat Morelo das passende Reisemobil im Angebot.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Home	5	745 bis 825	Ab 155.869
Loft / Liner	13	774 bis 904	Ab 182.188
Palace / Liner	25	869 bis 1148	Ab 221.667
Empire / Liner	18	914 bis 1199	Ab 309.398

NIESMANN+BISCHOFF

www.niesmann-bischoff.com



Ebenfalls auf das Luxussegment zielt Niesmann+Bischoff aus Polch. Der Einstieg beginnt mit dem Smove, einem eleganten Teilintegrierten, der durch sein besonderes Design auffällt. Alles Weitere im Programm der Luxus-Schmiede ist vollintegriert und bietet höchsten Komfort und beste Qualität – das nötige Kleingeld vorausgesetzt. Für die neue Saison hat der Hersteller einen kompakten Integrierten der 3,5-Tonnen-Klasse angekündigt.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Smove	2	693 bis 743	Ab 84.490
Arto	11	768 bis 876	Ab 103.480
Flair	8	830 bis 927	Ab 174.900

PALMOWSKI

www.palmo.de

Der Händler mit Standorten bei Bielefeld und Magdeburg vertreibt neben Fahrzeugen anderer Hersteller auch die Eigenmarke X-Go. Ihr Kennzeichen



Foto: Hersteller

ist ein besonders niedriger Grundpreis, teils deutlich unter 40.000 Euro. Teilintegrierte und Alkoven werden in diversen Längen und Grundrissen angeboten, dazu kommen Kastenwagen.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
X-Go	13	Diverse	Ab 36.999

PHOENIX

www.phoenix-reisemobile.de



Mobilen Luxus hat sich der Hersteller Phoenix aus Aschbach auf die Fahnen geschrieben. Spezialität der Manufaktur sind große Alkoven-Mobile, teils auf Lkw-Fahrgestellen. Aber auch große Liner (Integrierte) gehören zum Angebot. Als Basis kommen Fahrzeuge von Mercedes-Benz, MAN oder Iveco zum Einsatz. Der Preisklasse entsprechend gibt es kaum einen Wunsch, den Phoenix seinen Kunden nicht erfüllen kann.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Liner	43	765 bis 1195	Ab 199.400
Alkoven	36	790 bis 1170	Ab 162.000

PILOTE

www.wohnmobil-pilote.de

Die Franzosen bieten eine große Vielfalt an Reisemobilen. Dabei sind auch Varianten, die nicht so häufig am Markt zu finden sind, etwa ein nur 6,5 Meter langer Teilintegriertes mit Einzelbetten im Heck. Wem also die fast überall erhältlichen Standard-Grundrisse nicht passen, könnte eventuell bei Pilote fündig werden. Im Reisemobilbereich bieten die Franzosen vor allem teil- und vollintegrierte Modelle an, aber auch zwei Alkoven. Ein weiterer interessanter Grundriss: der nur 6,2 Meter lange Teilintegrierte Pacific P626D mit Heckbad und Hubbett über der Face-to-Face-Sitzgruppe.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Pacific	21	596 bis 745	Ab 50.250
Galaxy	18	599 bis 789	Ab 63.950
Familie	2	699	Ab 52.750

PLA

www.placamper.it



Einst vom Altmeister des italienischen Reisemobilbaus, Pierluigi Alinari, gegründet, gehört PLA inzwischen zum französischen Rapido-Konzern. Die Teilintegrierten und Alkovenmobile des Herstellers sind preisgünstig und stehen in Konkurrenz zu Marken wie Carado und Sunlight. Die Grundrisse mit Einzelbetten, Queensbett oder seitlichem Längsbett decken die üblichen Ansprüche ab. Kompakt und trotzdem geräumig: das 5,99 Meter messende Alkoven-Modell 422, das mit Heckdoppelbett und Alkoven vier feste Schlafplätze bietet.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Teilintegrierte	5	599 bis 740	k.A.
Alkoven	4	599 bis 699	k.A.

RAPIDO

www.rapido-reisemobile.de



Mit mehr als 20 Modellen geht es bei der französischen Marke Rapido in die neue Saison. Neu ist die Serie C. Die kompakten Teilintegrierten auf Fiat Ducato gibt es in Längen von 5,99 bis 6,99 Meter. Die Fahrzeuge sind speziell auf Paare zugeschnitten und mit Einzelbetten, französischem Bett oder Zentralbett im Heck erhältlich. Rapido bietet auch Integrierte an.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
C	Diverse	599 bis 699	k.A.
6F	5	679 bis 749	Ab 56.600
8F	18	694 bis 879	Ab 68.900
M	2	754	Ab 93.400

RIMOR

www.rimor.it



Die italienische Marke führt im Reisemobilbereich drei Modellreihen: Seal, Evo und Super Brig. Alle drei Modellreihen sind als Teilintegrierte oder Altkoven verfügbar. Während die Evo-Modelle auf den Ford Transit setzen, bauen die anderen Mobile auf dem Fiat Ducato auf. Bei den Grundrissen besteht eine breite Auswahl an gängigen Layouts.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Seal	12	648 bis 744	k.A.
Evo	7	697 bis 734	k.A.
Super Brig	6	717 bis 737	k.A.

ROBEL

www.robel.de



Beim Kleinserienhersteller Robel stehen individuelle Kundenwünsche an erster Stelle. Nicht umsonst wird auf der Homepage mit dem Slogan „Jedes Wohnmobil ein Unikat“ geworben. Basis eines Robel-Wohnmobils ist meist ein Mercedes-Benz Sprinter, aber auch der Volkswagen Transporter kommt zum Einsatz. Viele Modelle sind mit Allradantrieb erhältlich.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Diverse	Diverse	Diverse	Auf Anfrage

ROLLER TEAM

www.rollersteam.de

Die Italiener aus dem französischen Trigano-Konzern bieten ein breites Angebot an Reisemobilen der Mittelklasse. Häufig können Kunden zwischen Ford Transit oder Fiat Ducato als Basis wählen. Teilintegrierte und Integrierte werden angeboten. Mit zwei neuen Modellen bis sechs Meter Gesamtlänge zielt Roller Team in der neuen Saison auf Einsteiger und Freunde handlicher Reisemobile. Der 271 M bietet sechs Betten auf nur sechs Meter Länge.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Kronos	27	620 bis 745	Ab 42.490
Zefiro	27	620 bis 745	Ab 44.990
Granduca	3	745	Ab 56.790

STAUBER

www.stauber-motorhomes.com

Wenn es etwas Besonderes sein soll, ist die Firma Stauber Motorhomes aus Goddert im Westerwald vielleicht genau die richtige Adresse. Gefertigt wer-

den große Alkoven, Integrierte und Liner, zum Beispiel auf Iveco-Basis. Für mehr Raum im Inneren sorgen diverse Slide-outs. Bei der individuellen Gestaltung kann der Kunde natürlich mitreden.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Diverse	Diverse	Diverse	Ab ca. 140.000

SUNLIGHT

www.sunlight.de



Sunlight ist die Schwestermarken von Carado und bildet damit den Einstieg in die Welt der Hymer-Gruppe. Wie bei der Schwester liegt auch bei Sunlight der Fokus auf einfachen, aber solide gefertigten Mobilen zu günstigen Preisen. Das Angebot gleicht dem von Carado in Grundrissen und Modellreihen. Eine andere Außenbeklebung und andere Oberflächen im Innenraum unterscheiden die Marken. Die Teilintegrierten, Alkoven und Integrierten decken in Länge und Grundrissen die übliche Bandbreite ab. Ebenfalls zu haben: zwei schmale teilintegrierte Vans.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
V	2	595 bis 665	Ab 36.499
T	10	595 bis 740	Ab 40.399
A	3	660 bis 725	Ab 43.399
I	4	698 bis 741	Ab 52.999

SUN LIVING

Sun Living nennt sich die Einsteiger-Marke von Adria aus Slowenien. Die Modelle punkten mit frischem Design, günstigen Grundpreisen und einer GfK-Außenhaut. Das Angebot im Reisemobilbereich gliedert sich in Teilintegrierte und Alkovenmodelle.

Zur neuen Saison hat Sun Living die Modelle optisch und funktional überarbeitet – zum Beispiel gibt es neue Badezimmertüren und Oberschrankgriffe.



www.sun-living.com



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Pick-up-Kabinen	9	555 bis 645	Ab 24.418

VARIO MOBIL

www.vario-mobil.com



Bei den Fahrzeugbauern aus Bohmte gibt es nur zu 100 Prozent nach Kundenwunsch gefertigte Reisemobile. Dabei sind XXL-Pkw-Garagen für Fahrzeuge wie einen Porsche 911 oder Mercedes-Benz SL realisierbar. Die Niedersachsen erweitern für das Modelljahr 2021 vor allem die Angebotspalette beim Vollintegrierten Vario Perfect. Das Flaggschiff aus Bohmte ist acht bis zwölf Meter lang und tritt in der Gewichtsklasse von siebenhalb bis 26 Tonnen an. Ausstattung und Verarbeitung sind ebenso exklusiv wie der Preis.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Star	9	750 bis 850	Ab 374.560
Perfect	22	800 bis 1200	Ab 421.860
Alkoven	16	800 bis 1200	Ab 344.220
Signature	2	1050 bis 1200	Ab 630.740

TISCHER

www.tischer-pickup.com



Der Herbst 2020 wird abenteuerlich: Der Absetzkabinen-Hersteller Tischer startet unter dem Motto adventure2go zu einer Roadshow quer durch Deutschland. Verschiedene Stationen laden Caravaning-Interessenten dazu ein, die Absetzkabinen des Kreuzwertheimer Unternehmens näher kennenzulernen. Mit auf Tour nimmt Tischer die beliebtesten Kabinenmodelle und Pick-ups. Hauptakteur: der PS-starke Ford Ranger mit der Trail 260S. Die Tischer-Kabinen bieten reichlich Wohnkomfort: Küchenzeile, Essbereich, Schlafplätze für bis zu vier Reisende und ein Bad mit großem, ausklappbarem Waschbecken bedeuten komfortables Reisen.



WANNER

www.wanner-reisemobile.de

Die Manufaktur aus dem schwäbischen Dettingen fertigt Reisemobile mit GfK-Monocoque-Kabine – eine aufwendige Fertigungsmethode, die nur selten angewendet wird. Lohn der Mühe sind sehr stabile und langlebige Kabinen. Die Silverdream genannten Modelle gibt es von kompakt bis ausladend und in diversen Grundrissen, zum Beispiel auch einen mit Rundsitzgruppe im Heck. Optional gibt es Allradantrieb für die Mercedes-Benz-Sprinter-Basis.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Silverdream	10	599 bis 750	Ab 107.900

WEINSBERG

www.weinsberg.com



Weinsberg gehört zum Knaus Tabbert-Konzern und stellt dort mit preisgünstigen Fahrzeugen den Einstieg für viele Kunden dar. Im Reisemobilbereich deckt die Marke eine große Bandbreite ab – vom wendigen Teilintegrierten (CaraCompact, CaraLoft, CaraSuite) über den familienfreundlichen Alkoven (CaraHome) bis zum Integrierten (CaraCore). Der beliebte, weil bereits ab Werk umfangreich ausgestattete Teilintegrierte Edition Pepper rollt zur neuen Saison auf Fiat Ducato statt wie bislang Peugeot Boxer.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
CaraCompact	2	675	Ab 51.990
Edition Pepper	2	675	Ab 53.800
CaraLoft	4	597 bis 699	Ab 46.790
CaraSuite	4	699 bis 751	Ab 51.370
CaraHome	3	597 bis 741	Ab 47.500
CaraCore	3	699 bis 741	Ab 55.990

WOELCKE

www.woelcke.de

Woelcke aus dem schwäbischen Heimsheim ist eine gute Adresse, wenn es um einen geländetauglichen Camper geht. Im Fokus stehen die Modelle Autark Crosser auf VW T6.1 und Autark Runner auf Mercedes-Benz Sprinter. Zahlreiche weitere Modelle und Individualisierungen sind möglich, zum Beispiel auch Kabinen für Pick-ups. Auch Modelle ohne Allradantrieb hat der Kleinserienhersteller im Programm.



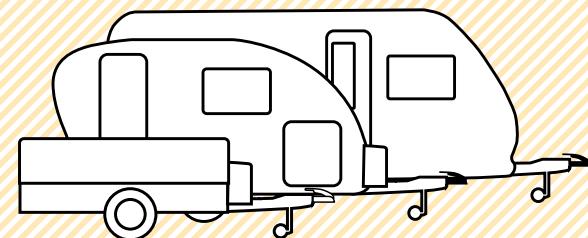
Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Diverse	Diverse	Diverse	Ab ca. 70.000

**Mit wenigen Klicks zum
Wunschmobil** 

MODELLSUCHE ONLINE

Die Plattform [heycamp.de](http://www.heycamp.de) listet mehr als 5.000 aktuelle Camper-Modelle auf – Wohnmobile, Campingbusse und Wohnwagen. Mit wenigen Klicks lassen sich die Modelle nach persönlichen Vorlieben filtern – der erste Schritt zu dem Modell, das genau zu den eigenen Vorstellungen passt.

www.heycamp.de



ALLE CARAVANS AUF EINEN BLICK

ADRIA

www.adria-mobil.com

Die slowenische Marke in französischem Besitz ist die Importmarke Nummer 1. In einigen europäischen Ländern ist Adria seit Langem Marktführer, in Deutschland geben sie derzeit Gas. Dafür bringen sie 2021 den neuen Adora in der Mittelklasse und werten den Ganzjahrescaravan Alpina auf. Darunter bleibt das Programm um Aviva und Altea unverändert, bis auf etliche kleine Detailänderungen wie das Außendekor. Eine Adria-Spezialität bleibt der Action.



Charakteristisch für viele Adria-Modelle ist die bis ins Dach gezogene Frontscheibe.

Der neue Adora ist optisch und technisch aufgewertet worden und zeigt das derzeit so erfolgreiche Interieur auf dem neusten Stand.



Mit dem Astella bieten die Slowenen seit 2019 einen Crossover zwischen Mobilheim und Caravan.

AIRSTREAM

www.airstream-germany.de

Die silbern glänzenden Wohnwagen aus den USA sind die Ikonen des Caravanings. Für die Saison 2021 haben die US-Amerikaner nicht nur ein neues Werk gebaut, sondern dem europäischen Modell International auch ein Facelift spendiert, was aber nur der geneigte Kenner erkennt. Legende bleibt eben Legende und Airstream Deutschland bietet nur drei Grundrisse an.



Die legendären Airstream Caravans gibt es in einer Europa-Version, welche die Fahrzeugsbreite und die Technik an die hiesige Situation anpasst. Innen bestimmen nun grau und blau den recht modernen Möbelbau.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
International	3	680 bis 825	75.449 bis 95.724

BÜRSTNER CARAVANS

www.buerstner.com

Die Caravans aus dem badischen Kehl haben eine lange Historie, auch wenn sie heute aus der Produktion im westfälischen Sassenberg kommen. Bürstner gilt als Erfinder der Hubbetten in Wohnwagen, was ganz besondere Grundrisse insbesondere für Familien ermöglicht. Für 2021 wurde die Baureihe Averso Plus an die anderen Modelle angepasst und es wurden weitere Grundrisse mit Hubbett, Bugküche und Heckbad aufgelegt.

Die Badener sind mit verschiedenen Hubbettvarianten sehr erfolgreich unterwegs.



Der neue Premio Plus 420 TS belebt den Hubbettcaravan der ersten Generation aufs Neue.

Die Harmony Line wertet den Averso mächtig auf.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €* 19 % MwSt
Premio Life	4	617 bis 716	12.940 bis 14.840
Premio	11	644 bis 803	15.500 bis 20.990
Premio Plus	4	613 bis 752	16.990 bis 20.390
Averso	12	717 bis 954	23.590 bis 31.990
Averso Harmony Line	12	717 bis 954	26.760 bis 34.690
Averso Plus	3	727 bis 752	22.160 bis 22.590

CARAVELAIR

www.caravelair-wohnwagen.de

Die Franzosen mit dem berühmten Namen wollen auch in Deutschland zurück zu ihrer früheren Bedeutung. Neue Modelle mit neuer Optik sollen das unterstützen und so werden Artica und Alba für die Saison 2021 runderneuert. Grundsätzlich bleibt Caravelair der Maxime treu: leicht und preiswert.



Der Alba kommt mit neuem Design, neuem Heckleuchtenträger und einem speziellen Grundriss im kompakten 350. Die neue Baureihe Antares Titanium tritt mit grauen Gfk-Wänden und umfangreicher Serienausstattung an.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis € (16 % MwSt)
Alba	9	520 bis 670	11.551 bis 14.807
Antares Style	6	590 bis 670	14.905 bis 18.667
Antares Titanium	3	570 bis 640	16.074 bis 18.511
Artica	4	675 bis 695	20.714 bis 21.728
Allegra Optima	3	720 bis 780	31.476 bis 32.158

DETHLEFFS

www.dethleffs.de

Dethleffs nennt sich den Erfinder des Caravans. Der Traditionshersteller aus Isny wird 90 Jahre alt und ist damit Deutschlands älteste Caravanmarke. Das wird 2021 mit dem Sondermodell Aero gefeiert. Außerdem wurden in der gehobenen Mittelklasse der Camper aufgefrischt und in der Oberklasse der Beduin Scandinavia neu aufgestellt. Bei den Einsteigern machen die Allgäuer konsequent auf jugendlich modern und bescheiden sich 2021 mit Feinschliff.



Mit dem Camper erneuert Dethleffs 2021 auch den Bestseller. Der neue Beduin Scandinavia fasst die Oberklasse bei Dethleffs neu zusammen.

Der Aero wird zum Geburtstag als Sondermodell neu ins Programm genommen und soll dann eine komplette, moderne Baureihe werden.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €* 19 % MwSt
Coco	1	586	18.899
C'joy	4	614 bis 716	11.899 bis 13.899
C'go	9	631 bis 803	13.499 bis 19.299
C'go up	2	682 bis 756	17.199 bis 18.599
Aero	5	634 bis 751	18.499 bis 20.499
Camper	12	691 bis 942	19.299 bis 29.299
Nomad	12	691 bis 942	21.299 bis 33.199
Beduin Scandinavia	7	768 bis 942	29.999 bis 38.999

ERIBA

www.eriba.com

Eriba ist die Caravanmarke von Hymer und steht mehr denn je für den besonderen Caravan. Dies unterstreicht die auffällige Baureihe Touring, die quasi von Anbeginn der Marke im Programm ist. Der Nova steht für Oberklasse, die 2019 neu gestaltet wurde. Dazwischen geben sich Feeling und Nova Light als eigenwillige Modelle. Von den Mittelklasse-Baureihen Living und Exciting im Mainstream-Look hat sich Eriba für 2021 verabschiedet. Der Schwerpunkt der Bad Waldseer bleibt das Besondere.



Der Eriba Nova bestreitet die Oberklasse mit neun Modellen in zwei Ausführungen.



Mit dem Touring bedient Eriba seit mehr als 50 Jahren die Kultschiene, die Emotion und Lebensgefühl ausdrückt.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €*
Touring	17	483 bis 579	18.250 bis 25.990
Touring 820	1	848	75.990
Feeling	3	607 bis 647	19.350 bis 20.350
Nova Light	4	607 bis 647	19.990 bis 21.250
Nova	9	685 bis 835	22.890 bis 38.990



Mit einer aufsehenerregenden Heckpartie rückt Fendt seinen Diamant in die Luxusklasse der Caravans.

Das neue Mobiliar im Diamant folgt dem klassischen Material-Mix in modernen Tönen.



Der Einsteiger Saphir deckt eine große Bandbreite an Grundrissen ab.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Saphir	6	705 bis 774	20.617 bis 25.101
Bianco Selection	4	705 bis 753	21.104 bis 22.517
Bianco Aktiv	7	605 bis 820	18.813 bis 35.384
Tendenza	4	705 bis 864	23.589 bis 36.944
Opal	6	705 bis 774	23.385 bis 29.048
Diamant	3	656 bis 746	34.800 bis 38.602

HOBBY CARAVANS

www.hobby-caravan.de

Der europäische Marktführer aus Schleswig-Holstein bietet ein umfangreiches Programm vom Einsteiger bis in die Luxusklasse. Er gilt als Preis-Leistungs-Meister im Markt. Auch 2021 bleibt er seiner Linie treu und fährt lange Lebenszyklen bei seinen Produkten. So wird für 2021 zwar das Außendekor aufgefrischt und eine Baureihe bekommt innen eine Farbkur, aber nur der Prestige wartet mit einer neuen Möbelkonstruktion auf.



Fotos: Hersteller

Ein neues Dekor ziert alle Hobby-Baureihen vom Einsteiger bis in die Luxusklasse.

FENDT CARAVAN

www.fendt-caravan.de

Jeder denkt an Traktoren, doch Fendt kann auch Wohnwagen. Mit den Landmaschinen hat die Marke seit über 20 Jahren nichts mehr am Hut und begeht mit dem neuen Diamant ihren 50. Geburtstag. Marktführer in Sachen Qualität ist Fendt seit vielen Jahren und mit sechs Baureihen ein Vollsortimenter im gehobenen Preissegment. Der Diamant zeigt mit der neuen Karosserie das Besondere. Alle anderen Baureihen ähneln sich äußerlich, variieren aber die Innenräume. Neu gestaltet wurde für 2021 auch der gehobene Einsteiger Bianco. Für 2021 wurde die Modellanzahl deutlich reduziert, was der Auswahl aber wenig schadet.



Mit dem Premium hat Hobby vor über fünf Jahren einen ganz besonderen Caravan aufgelegt, der immer noch Aufsehen erregt.

Hobby steht für komplett ausgestattet und innen schlüssig im Design bei einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
OnTour	4	578 bis 671	15.489 bis 18.199
De Luxe	18	597 bis 838	17.595 bis 26.105
De Luxe Edition	6	663 bis 833	19.447 bis 24.711
Excellent	14	663 bis 833	20.451 bis 25.325
Prestige	12	713 bis 904	21.114 bis 31.622
Premium	5	763 bis 887	24.847 bis 32.724



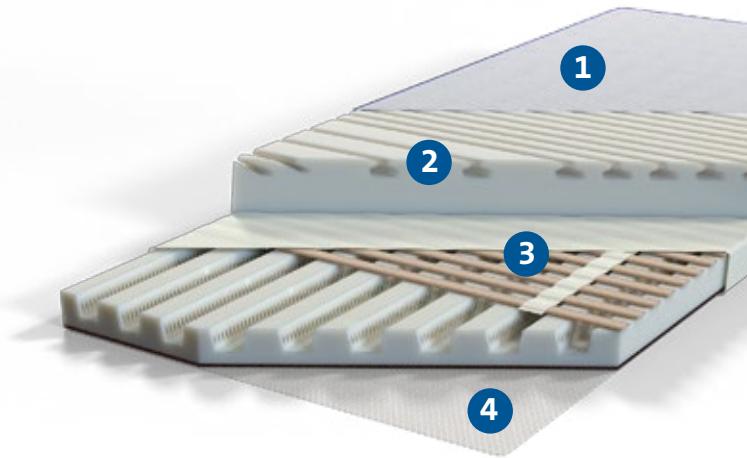
Kabe steht 2021 mehr denn je für Exklusivität und Wintertauglichkeit. Die Ausstattung ist hochwertig, das Interieur wurde überarbeitet.

KABE

www.kabe.se

Die Schweden verstärken ihr Engagement vor allem im Ausland. Kabe setzt jetzt auf absolute Oberklasse mit einer hundertprozentigen Ganzjahrestauglichkeit. Selbst die Einsteiger in die schwedische Kabe-Welt haben Warmwasserheizung und wie immer eine Top-Isolierung. Der Einsteiger Classic bekommt nun die identische Karosserie wie die größeren Brüder und er soll das Programm nach unten hin abrunden.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
Classic	14	684 bis 931	32.250 bis 54.220
Edelsteine	14	690 bis 817	35.860 bis 47.815
Royal/Hacienda	25	767 bis 1.157	45.690 bis 95.610
Imperial/Hacienda	16	767 bis 937	55.550 bis 108.795



Schlafsystem »LIGHT«
mit dem 4-lagigen Aufbau

- 1 Außenhülle (inkl. Aero-Dry-Matte)
- 2 Matratze »LIGHT« oder »PURE«
- 3 Hüsler Travel Federelement
- 4 Aero-Dry-Matte

Camping
Neuheit!

Beratung und Aufmaß beim
Partner in Ihrer Region!
www.huesler-travel.com



KNAUS

In Jandelsbrunn wird gefeiert: 60 Jahre Knaus führt zu einem Sondermodell des Bestsellers Südwind, der schon fast 50 Jahre zum Programm gehört. Die neue Baureihe CaraCito rundet das Angebot unter dem Sport nun nach unten ab. Dazu hat der Hersteller ein feines Angebot an speziellen Modellen, wobei der Deseo die neue Produktionslinie vorwegnimmt.

Mit dem Südwind 60 bietet Knaus ein gut ausgestattetes Jubiläumsmodell zum guten Preis.



Der Sport ist weiterhin die preisliche Kampfansage an die Branche.

Sport&Fun sowie der Deseo sind besondere Modelle, die Knaus schon immer gern im Programm hatte.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
Deseo	1	599	22.898
Sport&Fun	1	625	17.390
Sport	15	599 bis 861	15.197 bis 25.627
Südwind	15	444 bis 947	18.502 bis 30.850
Südwind 60 Years	15	444 bis 947	20.470 bis 30.900

LMC

www.lmc-caravan.de

Auch die Münsterländer feiern und zeigen sich 2021 in Einsteiger- und Mittelklasse gut aufgestellt. Zum 65. Geburtstag erweitern sie ihr Programm um den Style 493 K. Besonderheit bei LMC ist das Hubdach, dass zwei weitere Schlafplätze auf dem Dach ermöglicht.



Der Musica stellt die Mittelklasse dar.



Mit dem neuen Style 493 K macht LMC ein Jubiläumsgeschenk für Familien. Er kostet komplett 19.999 Euro.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
Sassino	2	676 bis 718	13.850 bis 15.350
Style	6	685 bis 805	16.990 bis 20.950
Style Lift	2	683 bis 758	19.290 bis 20.890
Vivo	7	710 bis 844	22.890 bis 25.990
Musica	7	709 bis 779	22.990 bis 25.990

SILVER

www.silver.camp/de/

Die kompakten Hubdachcaravans von Trigano bleiben in 2020 unverändert. Durch das aufstellbare Dach sind sie garagentauglich und recht windschnittig. Die Baureihe Mini ist in erster Linie als Transportfahrzeug für Bikes gedacht.



Die kleinen Silver sollen alle Transportprobleme lösen und die klassischen Modelle bestechen durch einen gefälligen Innenraum.

Silver kann mit dem Klapp-/Hubdach-System eine niedrige Gesamthöhe beim Fahren und Parken bieten.



Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
Mini Freestyle	4	395 bis 518	9.990 bis 13.199
Evasion	4	537 bis 598	22.490 bis 24.990

SPRITE CARAVANS

www.caravantradingeurope.nl

Die Briten haben einen niederländischen Importeur, der sehr kontinental denkt. Viele Sprite-Modelle sind daher gut für Deutschland geeignet, bergen aber trotzdem den typisch britischen Touch – und wenn es nur die dreigeteilten Bugfenster sind.



Die Briten bieten den klassischen Englandgrundriss mit Einzelbänken im Bug, aber auch typisch europäische Varianten.

Die Karosserie ist komplett aus Kunststoff und holzfrei.



Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis in €
Alpine Sport	5	537 bis 665	19.795 bis 23.295
Mondial SE	4	543 bis 700	22.795 bis 24.995
Cruzer SR	7	694 bis 754	25.895 bis 31.995
Basecamp	2	510 bis 559	ab 24.495

STERCKEMAN

www.sterckeman.de

Sterckeman ist die starke französische Marke in Frankreich, trotz niederländisch klingendem Namen. Jahrelang waren leichte und preiswerte Caravans das Hauptaugenmerk, aber mit der gehobenen Mittelklasse Alizé zeigen die Franzosen auch hier, was sie können. Ansonsten steht Sterckeman für leicht und preiswert, was die Baureihen Easy und Starlett auch perfekt machen.

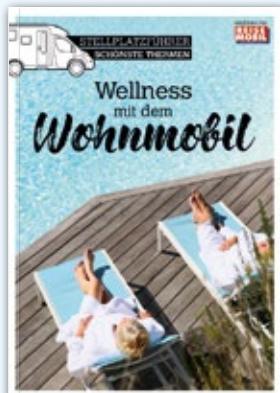


Der Easy besticht auch aufgewertet durch Gewicht und Preis.

Modell	Grundriss	Gesamtlänge cm	Preis € (16 % MwSt)
Easy	9	520 bis 670	11.551 bis 14.807
Starlett Comfort	6	590 bis 670	14.905 bis 18.667
Graphite	3	570 bis 640	16.074 bis 18.511
Evolution	4	675 bis 695	20.714 bis 21.728
Alizé Evasion	3	720 bis 780	31.476 bis 32.158

Wellness mit dem Wohnmobil

STELLPLATZFÜHRER
SCHÖNSTE THERMEN



Herrlich: Im warmen Wasser entspannen, den Stress des Alltags hinter sich lassen – und dann im gewohnten Bett des eigenen Wohnmobil übernachten. Damit dieser Verwöhn-Urlaub funktioniert, widmet sich Reisemobil International mit seinem neuen Stellplatzführer jenen Thermen in Deutschland, die über einen Übernachtungssplatz für Wohnmobile vor der Tür oder im Umkreis bis zu fünf Kilometern verfügen.

JETZT FÜR 19,90 € IM BUCHHANDEL
ODER DIREKT ONLINE BESTELLEN:
SHOP.DOLDEMEDIEN.DE

Besucht uns:
1. Flowcamper
Hausmesse
04-06.09.2020

DIE Vanlife Camper auf T6.1, Vito und Sprinter. Oder auf gebrauchten Basisfahrzeugen T5, T6, Sprinter oder Crafter



VANYOURLIFE

- gewachsene Echtholzmöbel
- innovative Trocken-Trenntoiletten
- Komfort-Betten
- Familientauglich
- Flow-Color System

FLOWCAMPER
Eine Marke der
Vanufaktur GmbH & Co KG
Lange Eck 9
58099 Hagen
Tel 02331 900804
www.flowcamper.de

TABBERT

Die Traditionsmarke Tabbert steht für Luxus und Komfort für Paare. Allerdings kann Tabbert auch Familie und bietet in den unteren Baureihen einige Etagenbetten an. Mit dem neuen Da Vinci wird hier 2021 nachgelegt. Die Rossinis als Finest Edition sorgen für ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.



Tabbert hat auch ein Herz für Familien und bietet in den unteren Baureihen Etagenbetten.



Mit dem neuen Da Vinci rüstet Tabbert in der unteren Mittelklasse auf und bietet ein modernes Ambiente.

Mit dem Puccini bietet Tabbert absolute Oberklasse.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
Rossini	7	669 bis 831	19.866 bis 26.894
Da Vinci	8	604 bis 719	20.071 bis 33.133
Vivaldi	9	691 bis 891	25.306 bis 33.884
Puccini	6	787 bis 945	33.133 bis 42.774
Cellini	2	891 bis 936	61.607 bis 79.533

T@B

Wer Kult sucht, wird hier fündig. T@b ist und bleibt außergewöhnlich und ist eigentlich ein Exote. Da er aber zur Marke Tabbert gehört, gebührt ihm auch hier ein Platz. Auch 2021 wird der T@b in zwei Größen und drei Dekoren angeboten.



Der T@B ist in den Varianten 320 und 400 erhältlich und wie immer hip.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis €
320	1	517	10.713 bis 13.930
400	1	597	18.969

WEINSBERG

www.weinsberg.com

Weinsberg ist die Einsteigermarke in die Knaus-Tabbert-Welt. Ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bei guter Qualität zeichnet die Modellreihen CaraOne und CaraTwo aus.



Der neue CaraCito wird unter dem Label Gaslos die Branche etwas aufrütteln.

Die Karosserie ist in traditioneller Bauweise gefertigt.

Modell	Grundrisse	Gesamtlänge cm	Preis in €
CaraOne	13	591 bis 937	11.590 bis 34.790
CaraCito	5	591 bis 712	10.713 bis 14.222

*Der ausgewiesene Bruttoverkaufspreis in den Preislisten enthält 19 % MwSt. Der Kunde erhält dann beim Kauf bis 31. Dezember 2020 direkt die Mehrwertsteuer-Reduzierung auf den Gesamtpreis.

DAS SALZ IN DER SUPPE

Was wäre die Campingszene ohne die Exoten und die Sportcaravans? Sie bieten besondere Formen und Farben, aber auch Funktionen. Sie sind oft sehr leicht und für jeden Zugwagen geeignet oder besonders stark für spezielle Aufgaben oder besondere Funktionen.

BAREFOOT

www.go-barefoot.co.uk



Der kleine Engländer wird nur auf Bestellung gefertigt, ist komplett aus Kunststoff in Monocoque-Bauweise gefertigt und folgt dem so erfolgreichen Retro-Look. Er misst 520 Zentimeter in der Länge und kostet ab 19.000 Euro.

Foto: Hersteller

BASOGLU



www.carettacaravan.eu

Die türkischen Teardrop-Wohnwagen von Basoglu Karavan aus Sakarya sind seit vielen Jahren in Deutschland zu haben. Es gibt drei verschiedene Varianten in Längen um vier Meter zu Preisen ab 9.000 Euro.

BEAUFER

Die pfiffigen Caravans aus Frankreich sind während der Fahrt kompakt und werden auf dem Campingplatz ganz groß. Das Prinzip gibt es schon lange, aber Beaufer hat es mit neuem Leben und einer eigenen Philosophie erfüllt. Drei Größen zwischen 3,5 und 6,5 Meter sind ab 27.900 Euro erhältlich.



www.beauer.fr

CAROX



www.minikaravany.cz

Aus dem tschechischen Usti kommen die Mini-Wohnwagen von Carox. Sie wollen Leichtigkeit und kompakte Abmessungen mit genug Platz zum Schlafen, Kochen und Erholen kombinieren. Den Mini K gibt es in drei Varianten, er misst zwischen 330 und 470 Zentimeter und kostet zwischen 5.200 und 13.000 Euro.

FIM

FIM Caravans ist eine in 2014 gegründete rumänische Firma, die Mini-Wohnwagen fertigt. Sie sind leicht, robust und kompakt. Sie beherbergen ein Bett und im Heck eine Küche. Vom Migrator gibt es vier Grundrisse ab 12.000 Euro.



www.fimcaravans.ro/de

KULBA



www.kulba.lv

Die kleinen Exoten aus Litauen gibt es aus baltischem Birkenschichtholz oder mit Aluminiumbeschichtung. Unter der Heckklappe verbirgt sich die Küche, im Aufbau ist ein Bett installiert. Der Woody startet bei 9.000 Euro, der Rebel kostet 12.950 Euro.

LAMANCELLE



www.lamancelle.de

LIFE STYLE CAMPER



www.lifestyle-camper.de

Die kultigen Teardrops aus der Ukraine überzeugen durch Optik und den Preis. Sie bieten ein Doppelbett und die Küche unter der Heckklappe. Der Steeldrop ist 350 Zentimeter lang und kostet ab 12.000 Euro. Wer nicht auf Rundungen steht, bekommt ihn auch in kantig als X-Line ab 14.000 Euro.

LUME TRAVELER



www.lumetraveler.com

MINK



www.minkcampers.com

Die kultigen Eier aus Island mit Leergewichten unter 500 kg waren zuerst nur für die Vermietung gedacht, gehen nun aber auch in den europäischen Handel. Sie bieten ein Bett und eine Küche unter der Heckklappe. Der Preis: 13.300 Euro.

NIEWIADOW



www.niewiadow.pl

Die polnischen Caravans von Niewiadow gibt es schon seit mehr als 40 Jahren. Die Wagen aus Kunststoff bestechen durch Leichtigkeit und ihren Preis. Sie kosten ab 8.000 Euro.

SPORTCARAVAN

Sportcaravan baut den Cube 4 und den Cube 5. Das sind multifunktionale Wohnanhänger mit Garage, die für Familie, Sport, Motorsport, Hobby, Freizeit, Urlaub und Transport geeignet sind. Zwei Größen stehen ab 18.999 Euro zur Wahl.



www.sportcaravan.de

WINGAMM



www.wingamm.it

Die leichten italienischen Mono-coque-Caravans von Wingamm aus Arbizzano sind in Stabilität und Lebensdauer unschlagbar. Mit drei Varianten ab 17.500 Euro wird in die Saison gestartet.

ZELTCARAVANS

Die günstigste Variante des Caravaning ist der Zeltcaravan. Die kleinen Anhänger mit dem Zelt können auf dem Campingplatz richtige Riesen werden. Ideal für die große Familie, aber auch Paare können mit kleinen Modellen glücklich werden.

ALPENKREUZER

www.alpenkreuzer.de

Unter dem Dach von Doréma ist die traditionsreiche Marke Alpenkreuzer am Start. Es gibt sie in den Modellen Parade und Duet und als Sondermodell in Dorema-Tex.



CABANON

www.cabanon.com

Die französischen Zeltcaravans von Cabanon zeigen moderne Formen und traditionelle Stoffe. Es gibt die Modelle Malawi 2.0, Malawi Royal, Manga, Mercury, Monaco sowie Chamomix zu Preisen zwischen 7.000 und 9.500 Euro.



CAMP-LET BY ISABELLA

www.camp-let.de



Seit der dänische Vorzeltspezialist Isabella die Traditionsmarke Camp-let übernommen hat, wurde mehr als Form und Farbe geändert. Aktuell gibt es drei Versionen für zwei beziehungsweise vier Personen von 7.600 bis 10.000 Euro.

CAMPWERK

www.campwerk.de



Die Firma Campwerk aus Bochum baut aus. Komplett ausgestattet und tauglich für den Offroad-Einsatz ist der Offroad-Zeltanhänger Black Silver Edition von Campwerk. Die Modelle Economy und Family liegen bei 8.600 beziehungsweise 9.200 Euro.

HOLTKAMPER

www.holtkamper.de

Das Wind Force-Faltsystem der Holtkamper Faltcaravan-Serie Cocoon Aero hat sich in der Praxis durch leichte Bedienbarkeit, weil aufblasbar, bewährt. Die Preise starten bei 11.000 Euro und reichen bis 20.000 Euro.



OPUS CAMPER

www.opuscamper.de



Der Opus hat zwei Doppelbetten, ein zusätzliches Doppelbett kann aus der Sitzfläche erstellt werden. Die Luftpolstertechnologie bläst den Opus auf Knopfdruck auf. Der Standard Opus Camper kostet 18.250 Euro, der Full Monty liegt bei 21.650 Euro.

TRIGANO

www.trigano-faltcaravan.de

Vom klassischen Zeltcaravan bis hin zum Glamping-Anhänger hat Trigano alles im Angebot, was der Zeltcaravan hergibt. Fast zehn Varianten werden angeboten. Die Preise starten bei 7.000 Euro.



Fotos: Hersteller



Camper COACH

Campingplätze

Foto: Lenggrieser Bergcamping, Wolfgang Kronwitter

PK und Textilplatz am Useriner See!



Stellplätze, Wohnmobilplätze, komfortable Sanitäranlagen, Stromanschlüsse, Plätze für Wasserwanderer, Minimarkt, Spielplätze, Bootssteg / Bootsverleih, Waschmaschinen und Trockner. Hunde sind teilweise erlaubt!



Campingplatz am Useriner See, Haveltourist GmbH & Co. KG, 17237 Zwenzow, Tel.: 03981 / 2479-0, Fax: 03981 / 247999 info@haveltourist.de, www.haveltourist.de



Haveltourist
GmbH & Co. KG
Camping- und Ferienpark
Havelberge am Woblitzsee
An den Havelbergen 1
17237 Userin OT Groß Quassow
Tel. 03981 / 2479-0
Fax: 03981 / 2479-00
www.haveltourist.de
info@haveltourist.de

5-Sterne für
Camping und Ferienhäuser
in der Mecklenburgischen
Seenplatte!

ADAC-Superplatz mit Camping, Ferienhäusern, Kinderanimation und Unterhaltungsprogramm, viel Sport für die Jugend, großes Kanu-Zentrum, Restaurant Havelberge, Waldseilgarten und mehr!

Camping und Wohnmobile am Großen Labussee!

Stellplätze und Wohnmobilplätze mit Ver- und Entsorgung für Wohnmobile, Plätze für Wasserwanderer, Minimarkt, Imbiss, Spielplatz, Bootssteg/Bootsverleih, komfortable Sanitäranlagen. Hunde sind erlaubt!



Campingplatz Zwenzower Ufer am Großen Labussee
Haveltourist GmbH & Co. KG, 17237 Zwenzow, Tel.: 03981 / 2479-0
Fax: 03981 / 247999, info@haveltourist.de, www.haveltourist.de

Urlaub am Drewensee in parkähnlichem Gelände!



Campingplatz am Drewensee, Haveltourist GmbH & Co. KG, 17255 Ahrensberg, Tel.: 03981 / 2479-0, Fax: 03981 / 247999 info@haveltourist.de, www.haveltourist.de

Sonneninsel Fehmarn - Camping mit Niveau!



ADAC-Superplatz mit mehrfacher Auszeichnung. Camping, Ferienhäuser, Mietwohnwagen und hochwertige Sanitäranlagen. Wassersport, Golfen, Tauchen, Pool, Wellness sowie Animation, Abendentertainment und Restaurants.

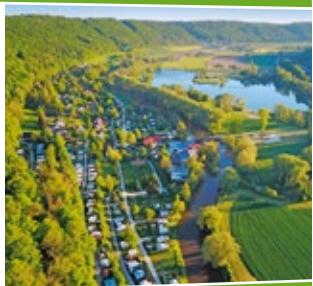


Camping- und Ferienpark Wulfener Hals
Wulfener Hals Weg 100, 23769 Fehmarn, Tel. 04371 / 8628-0
info@wulfenerhals.de, www.wulfenerhals.de

Erleben Sie den Naturpark Altmühlthal

Direkt am Altmühlthal Panoramaweg und Altmühlthal Radweg, in nächster Nähe des Kratzmühlsees liegt unser idyllischer Campingplatz. Wir bieten Ihnen viele abwechslungsreiche Stellplätze. Ganzjährig für Sie geöffnet.

» Das gesamte Freizeitzentrum Kratzmühle ist umgeben von entspannter, erholsamer Natur.



Campingplatz Kratzmühle
Mühlweg 2, 85125 Kinding, Tel. 08461 / 1033
info@kratzmuhle.de, www.kratzmuhle.de

CAMPINGPLATZ ****
KRATZMÜHLE
www.kratzmuhle.de

LIVE UND IN FARBE



Die Auswahl an Freizeitfahrzeugen ist groß. Unterstützung bei der Wahl des passenden Mobils gibt es online und vor Ort.

Zu Beginn der Suche bietet das Internet zahlreiche Möglichkeiten, sich zu informieren. Bei Neueinsteigern und denjenigen, die das Campingfieber erst gepackt hat, sind die Vorstellungen vielleicht noch nicht so ausgeprägt oder die Bedürfnisse noch unklar. Hier geht es erst einmal darum, sich einen Überblick über das Angebot zu verschaffen.

Auf digitalen Pfaden wandeln

Wer sich mit Campingfahrzeugen auskennt und gezielt nach neuen Modellen oder Touren sucht, oder einfach nur mit dieser komfortablen, naturnahen und autarken Urlaubsform liebäugelt, wird bei den CamperWeeks fündig. Die neue Online-Ausstellung öffnet in diesem Jahr erstmals ihre Pforten auf der Plattform www.camperweeks.de. Zwei Wochen lang, vom 6. bis zum 20. September, können Interessierte rund um die Uhr nach aktuellen Reisemobilen, Campingbussen und Wohnwagen stöbern, sich aber auch über Reisetrends, Reiseziele und Zubehör informieren. Bequem und sicher vom heimischen Wohnzimmer aus – und kostenlos. Einzig eine einmalige Registrierung ist hierzu notwendig. Diese digitale Neuheitenschau – zusammengestellt von den Fachredaktionen Reisemobil International, Camping, Cars & Caravans und CamperVans – ist für Neueinsteiger

optimal geeignet, sich einen Eindruck darüber zu verschaffen, wohin die Reise im wahrsten Sinne des Wortes gehen soll. Wer bereits gewisse Vorstellungen hat, aber noch nicht weiß, welches Fahrzeug diesen Wünschen besonders nahe kommt, für den bietet www.heycamp.de eine kostenlose Online-Modellsuche an. Mehr als 5.000 aktuelle Camper-Modelle von über 600 Herstellern sind dort gelistet. Mit wenigen Klicks lassen sich die Reisemobile oder Wohnwagen nach per-

sönlichen Vorlieben und anhand zahlreicher Suchparameter filtern und vergleichen, bis das richtige Modell gefunden ist. Die weltweit erste digitale Bedarfssuche für Freizeitfahrzeuge hilft so, den Traumcamper zu finden.

Der Messebesuch

Die Anschaffung eines Freizeitfahrzeugs ist eine große Investition, die gut vorbereitet sein will. Eine Online-Schau kann kein Messe-Erlebnis vor Ort ersetzen, denn es gehört

NEU

ONLINE
CamperWeeks
Wohnmobil, Campingbus, Wohnwagen:
Neuheiten & Reisetrends 2020/21

CamperWeeks.de
Erstmals alle Caravaning-
Neuheiten online, präsentiert
vom DoldeMedien Verlag.

The screenshot shows the Heycamp.de website's search interface. It features a sidebar with dropdown menus for 'Wohnmobil', 'Wohnwagen', and 'Wohnwagen'. The main search area has dropdowns for 'Modell', 'Markt', 'Bauform', 'Länge', 'Schlafplätze', 'Preis', 'Stehhöhe', 'Alkoven', 'Gewicht', 'Gartplätze', 'Bettform', and 'Zuladung'. Below these are checkboxes for 'Barrierefrei', 'Hundegerecht', and 'Elektroantrieb'. At the bottom are buttons for 'DETAIL-SUCHE' and '3.117 FAHRZEUGE ANZEIGEN'. To the right is a banner with a blue campervan and two people by a fire, with the text 'CAMPFER FINDEN. HEYCAMP – DER SMARTE WEIß ZUM NEUEN FREIZEITMOBIL.'

✖ Heycamp.de
In wenigen Schritten zum
passenden Mobil? Per Online-
Suchmaske kein Problem.



✖ Caravan Salon
Die weltgrößte Caravaning-
Messe bietet einen umfas-
senden Branchen-Überblick.



auch dazu, sich das auserkorene Fahrzeug bis ins Detail anzuschauen, auf Herz und Nieren zu prüfen und letzte Zweifel aus dem Weg zu räumen. Stimmt das Raumgefühl? Die Aufteilung? Fühle ich mich wohl und entspricht das Fahrzeug meinen Erwartungen und Anforderungen? Fragen, die sich bei einer Live-Besichtigung klären lassen. Der nächste Schritt ist daher der Besuch einer Messe oder eines passenden Caravaning-Händler um die Ecke.

Jedes Jahr im September ist Düsseldorf die heimliche Hauptstadt der Caravaning-Szene. Dann lockt der Caravan Salon, die weltgrößte Messe für Reisemobile und Caravans, mit sämtlichen Ausstellern der Branche. Auch in diesem Jahr ist der Caravan Salon vom 4. bis zum 13. September wieder die geeignete Plattform, um sich einen umfassenden und doch komprimierten Überblick über den Markt zu verschaffen. Hier ist die Faszination Camping zum Greifen nah. In zehn Hallen und einem großen Freigelände werden dem Besucher eine breite Palette von Herstellern und Marken, Reisemobilen und Caravans geboten. Neben einer großen Produktauswahl quer durch alle Fahrzeugkategorien finden Interessierte hier auch Informationen über Basisfahrzeuge, Zubehör, technisches Equipment, Campingplätze, Reisemobilstellplätze sowie Reisedestinationen. Ein Schwerpunkt stellt die Vor-

stellung von Neuheiten und Innovationen der kommenden Saison dar. Tickets für den Caravan Salon Düsseldorf 2020 gibt es ausschließlich online unter www.caravan-salon.de.

Eine gute Möglichkeit bietet auch die CMT in Stuttgart. Im Süden der Republik findet jedes Jahr im Januar die weltweit größte Publikumsmesse für Tourismus und Freizeit statt. Neben Reisezielen locken auch die wichtigsten Hersteller der Branche. Darüber hinaus locken deutschlandweit viele weitere Messen.



✖ Messen
Orte der Inspiration und des
direkten Kontakts zu Herstel-
ler und Mobil. Im Bild: CMT.

Foto: Messe Düsseldorf, Constanze Tillmann; Messe Stuttgart

Camper COACH



Markt

PLZ 00000

PLZ 10000



Campingmodule

Hobby ...aus Liebe zur Freizeit



Ihr Vertragspartner in 08115 Schönfels

Caravanzentrum Spitzner GmbH
Neumarker Str. 2 · 08115 Schönfels/Sachsen
Tel. 0376 00/25 84 · Fax 34 22

PLZ 20000

AAC Reisemobile

Camping und Freizeit
Onlineshop · Ausbau
Fahrzeugmöbel aller Art
Hotline 04191/8021280
www.aac-reisemobile.de

Wir haben Ihr
TRAUM-O-BIL

Tank
REISEMOBILE
Tank Reisemobile – bester Service

seit 1997



Tank Reisemobile e.K. | Teichkoppel 40 | 24229 Dänischenhagen
Tel. +49 (0) 43 49 - 91 94 10 | Fax +49 (0) 43 49 - 91 94 11 | www.tank-reisemobile.de

FRANKIA **PILOTE** **RWB** **WESTFALIA** **CHAUSSON**

Ihr Partner im Norden

FreizeitMobile
VON DER KAMMER GMBH

carthago malibu Hobby carado
Das Reisemobil.

ADRIA **SUNLIVING** **CROSSCAMP**
26452 Sande
www.freizeitmobile-sande.de
Huntestr. 1/K99 · Tel. 04422/506 87-0

www.CustomBus.de
— VW T6-Camping Vans —



Telefon: 0511/539 35 73

Ihr Fachhändler im Großraum Hannover

KNAUS **WEINBERG** **KARE**

Holiday **HYMER**
Ihr Vertragspartner im
Großraum Hannover
31535 Neustadt/Rbg
Tel. 05032-96 67 90
www.holiday-heinz-linse.de

PLZ 30000



Dörnbergstr. 15 + 17 · 34233 Fulda b. Kassel
Direkt an der B3 KS - GÖ · Tel. 05 61/9 81 67 - 0
www.wohnwagen-becker.de

Nordhessens und Südniedersachsens
erste Adresse für Caravaning

ZIESENER
First Class Reisemobile GmbH



Am Stadion 7 · 31008 Elze/Leine
Tel.: (0 50 68) 9 21 96 · Fax: 9 21 986
info@ziesener.de · www.ziesener.de

Sterckeman. **malibu**
a company of carthago
LMC

CHAUSSON **la strada**

Spenglerallee 23 · 04442 Zwenkau
Tel. 03 42 03 / 43 35 40
www.neuseenlandcaravaning.de

GOLDSCHMIDT Premium Partner

MW Fahrzeug Technik e.K.
Steinstr. 12-14
35641 Schöffengrund/Schwalbach
Tel.: 06445/6 12 05 00
www.mw-fahrzeugtechnik.de

Forster **LAIF**
ENJOY THE DOLCE VITA
LMC **EURA MOBIL**

Ihr Vertragshändler
in Ostwestfalen

WAP-MOBIL.de
Daimlerstr. 7-9, 32130 Enger
Tel. 0 52 24 / 97 67 96

**Wir kaufen
Wohnmobile
03944 - 36160**

Wohnmobilcenter
Am Wasserturm
www.wm-aw.de



Egal wie alt...
Barankauf
aller Reisemobile
www.womo-barankauf.de
Tel. 0800/7745000 gebührenfrei
Großauswahl guter Gebrauchter
www.Rhumental.de
Tel. 05552/7745 · Fax 05552/8426

PLZ 40000

**FLUCHT
FAHRZEUG**

www.fluchtfahrzeug.com

HYMER
ZENTRUM B1 Dhomau GmbH

www.hymerB1.de

**Mehr als ein Platz zum Schlafen...
... Ihr Zuhause!**

Kölner Str. 35-37 · 45481 Mülheim an der Ruhr · Telefon: 0208 - 48 42 90

HYMER **SERIBA** **carado** **CROSSCAMP** **MOVERA** **WELP** **Brod King**

PLZ 60000



Verkauf · Vermietung · Zubehör · Service
HYMER HYMERCAR SERIBA
ADRIA WESTFALIA SUNLIVING
Wohnmobile Eder GmbH
72574 Bad Urach-Wittlingen
Fischburgstraße 49 · Tel. (07125) 933888
www.womo-eder.de

CC Schmidtmeier GmbH & Co. KG
Kringstr. 2 | 71144 Steinenbronn
www.cc-schmidtmeier.de



STOTZ
CARAVANING **EURA MOBIL**
Max-Planck-Straße 7 · 72359 Dotternhausen
Tel. 07427/4889601 · www.stotz-caravaning.de

PLZ 80000

Saugnäpfe - Saughalter - Sichtschutz
Roth www.sichtschutz-roth.de

Das mobile Programm für VW T5 und T6
- garantiertes Freizeitvergnügen -
VARIUS
Ihr VW-Spezialist **Megavans**
88287 Grünkraut bei Ravensburg
Tel. 0751/18882
www.Varius-Reisemobile.de

PLZ 90000

www.knaus-ersatzteile.com

Wohnmobile Waldheim **LMC** **Berger**
www.wohnmobile-waldheim.de
Tel. 03691/610651

PLZ 70000

30 Jahre
dipa
REISEMOBILBAU
www.dipa-reisemobilbau.de

DEGEN
30 JAHRE CARAVANING
Verkauf · Vermietung · Zubehör · Service
95488 Eckersdorf/Bayreuth
Tel. 0921/7351-0
www.caravan-degen.de



Foto: Hobby-Wohnwagenwerk

IMPRESSIONUM

ISSN: 2701-4177

Verlag: DoldeMedien Verlag GmbH,
Naststr. 19B, 70376 Stuttgart,
E-Mail: info@doldemedien.de

Geschäftsführerin: Tanja Herkert

Verlagsleiterin: Christine Felsinger

Redaktion: Tel.: 0711/55349-320,
Fax: 0711/55349-200

Chefredakteur: Heiko Paul

Leitende Redakteure: Philipp Pilson (pil),
Simon Ribnitzky (rib), Daniel Schlicke (dsc),
Michael Schwarz (msz)

Chef vom Dienst: Thomas Nitsch (tni),
Sandra Schwarzstein (stellv.) (sa)

Redaktion: Raymond Eckl (rec), Andreas
Güldenfuß (agu), Juan Gamero (gam), Kars-
ten Kaufmann (kk), Heiko Paul (pau)

Claus-Georg Petri (cgp), Mathias Piontek
(pio), Maren Schultz (mar), Volker Stall-
mann (vst)

Produktion: Dolde Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Frank Harm, Petra Katarincic,
Kristina Rankovic

Post-Produktion: Georg Fröhlich,
Dagmar Schwarzkopf

Anzeigenverwaltung: DoldeMedien
Verlag GmbH, Naststr. 19B,
70376 Stuttgart, Tel.: 0711/55349-190,
Fax: 0711/55349-200,
E-Mail: anzeigen@doldemedien.de
Es gelten die Mediadaten 2021. Erfüllungsort
und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Leiterin Vermarktung: Tanja Herkert

Verkaufsleitung Fachkunden:
Sylke Wohlschies

Anzeigenberatung: Heidi Böllin,
Sascha Horn, Roland Trotzko

Druckunterlagen: Vanessa Pfeiffer
E-Mail druckunterlagen@doldemedien.de

Druck: Vogel Druck und Medienservice
GmbH, 97204 Höchberg

Vertrieb: PARTNER Medienservices GmbH,
70597 Stuttgart

Preis des Einzelhefts: 9,90 €

Bankverbindung:
Volksbank am Württemberg eG,

IBAN DE 2060 0603 9600 1891 9006,
BIC GENODES1UTV

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmi-
gung der DoldeMedien Verlag GmbH. Für
unverlangt eingesandte Manuskripte und
Bildvorlagen keine Haftung. Zuschriften
können auch ohne ausdrückliche Zustim-
mung im Wortlaut oder auszugsweise
veröffentlicht werden.

Alle technischen Angaben ohne Gewähr.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Im DoldeMedien Verlag
erscheinen außerdem

REISEMOBIL
INTERNATIONAL,
CAMPING, CARS
& CARAVANS
& CAMPERVANS.

Diese Zeitschriften
sind erhältlich beim
Zeitschriften- und
Bahnhofsbuchhandel

und beim Presse-
Fachhandel mit
diesem Zeichen.





DIE BESSERE ALTERNATIVE



Van Serie



Alaska Serie

WARUM SIE SICH FÜR AHORN CAMP ENTSCHEIDEN

Erleben Sie Freiheit auf vier Rädern mit den Ahorn Camp Reisemobilen. Entdecken Sie unsere umfangreiche Modellpalette: **Vom kompakten Camper Van bis zum geräumigen Premium Reisemobil, bleiben Sie flexibel und selbstbestimmt.**

ahorn-camp.de

- Überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Sparsame und leistungsstarke Renault Motoren
- Wegweisendes modernes Design
- Durchdachte Raumaufteilung
- Dimmbare Ambientebeleuchtung
- Resistenter Voll-GFK-Aufbau
- ... und vieles mehr!

Speyer: Franz-Kirrmeier-Str. 8 | 67346 Speyer | Tel.: 06232 10028-0
Düsseldorf: Kölner Straße 342 | 45481 Mülheim a. d. R. | Tel.: 0208 69405400
Frankfurt: Justus-von-Liebig-Str. 24 | 63128 Dietzenbach | Tel.: 06074 6925610
info@ahorn-camp.de | Und bei teilnehmenden Renault-Partnern in Ihrer Nähe.

 ahorn.wohnmobile  ahorn.camp

LIEBER MIETEN? ahorn-rent.de


**NEW
2021**

Matrix Supreme

ADRIA 2021

Mehr Komfort,
mehr Abenteuer,
mehr Spaß am
Reisen!



Adora

Twin Supreme



Wir sind für Sie da!

4.-13.9.2020
Halle 10

Lassen Sie sich begeistern von unseren fantastischen 2021er Modellen!

Mit neuem Interieur, hochwertiger Ausstattung und optimierten Detaillösungen. Neue Grundrisse, neue Schlaf- und Badlösungen sowie vergrößerte Garagen lassen keine Wünsche offen. Die Reisemobile Coral und Matrix sowie unsere Caravans Adora und Alpina mit riesigem Panoramadach bieten noch mehr Komfort.

Erleben Sie die Traummobile der neuen Saison live auf dem Caravan Salon 2020!

Freizeit mit noch mehr Komfortwww.adria-deutschland.de www.reimo.com