

Ich campe



IN ÖSTERREICH

2020 by mmotors

CAMPING

REISE

TECHNIK

ZUBEHÖR



Abenteuer, Freiheit, Lifestyle
für Einsteiger, Umsteiger, Aufsteiger

9,90€



DER PEUGEOT RIFTER

JEDER TAG EIN ABENTEUER



CAMPING-BOX QUQUQ
DACHZELT-AUFBAU iKAMPER

 Ab 110g CO₂/km

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

Alle Ausstattungsdetails sind modellabhängig serienmäßig, nicht verfügbar oder gegen Aufpreis erhältlich. Die Camping-Box QUQUQ und der Dachzelt-Aufbau iKamper sind bei Kauf nicht inkludiert. Symbolfoto.

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL Gesamtverbrauch: 4,2 – 5,6 l/100 km, CO₂-Emission: 110 – 129 g/km (vorläufige Werte).



das Thema Camping boomt nicht nur, es lässt sich auch aus unterschiedlichsten Blickwinkeln betrachten. Erst seit ein paar Jahren mit dieser Materie befasst, ging ich schon bald auf die Suche nach Magazinen mit dem Potenzial, mich gleichermaßen zu informieren und zu motivieren. Kein leichtes Unterfangen, wie sich herausstellen sollte: Auf der einen Seite gab es Outdoor-Hefte für all jene, die nach der Matura auf Weltreise gehen wollten, aber es dann doch nie geschafft haben, auf der anderen jene über rollende Eigenheime mit dem Charme einer Küchenuhr. Ich wollte mehr, fand da und dort spannende Ansätze, klaute die eine oder andere Idee und packte zum Schluss noch jede Menge Österreich dazu – nicht nur bei der Sprache, sondern ganz speziell hinsichtlich der Information.

Mit ichcampe-2020 trete ich somit an, Ihnen genau das Magazin zu bieten, das ich vor ein paar Jahren im Zeitschriftenhandel gesucht habe. Mit einem Mix aus einem großen Infoteil über alle Camping-Neuheiten auf Rädern, vielen kleinen und größeren Reisegeschichten und mehr oder weniger umfassenden Essays zu für mich relevanten Campingthemen war die Basis schnell definiert. Erweitert wurde dieses Paket um echte Einsteigerinformationen und Camping-Sonderformen. Um den Rahmen nicht zu sprengen, mussten wie bei jeder Printproduktion auch hier einige spannende Themen auf der Strecke bleiben, und auch bei der Information über die verschiedenen Fahrzeugarten blieb für jene Modelle, die rundum aus zumeist weißem Kunststoff bestehen, kaum Platz. Ich bitte, mir dies nachzusehen.



Christoph reist sehr gerne - wahlweise auf zwei oder vier Rädern. Camping ist für ihn noch ein neues, sehr spannendes Terrain



Egal ob mit dem Fahrrad und schweren Packtaschen, oder bequem mit dem Auto: Grafikerin Andrea campst im Urlaub immer und gerne



Wohnung und Fahrzeug in einem: Grafiker Felix nutzt die Vorteile eines Wohnmobils, wenn er aus den USA die Heimat besucht



Als Allrad- und Nutzfahrzeugprofi bot sich für mich eine gute Basis, diese zwei Schwerpunkte mit den Themen Abenteuer, Freiheit und Lifestyle zu verschmelzen

Textlich und fototechnisch zu rund 90 Prozent in Eigenregie entstanden, verdankt dieses Magazin sein Layout dem Grafiker Felix Bittmann (layout-deluxe), mit dem ich in der Vergangenheit bereits die Auto Bild-Österreichbeilagen an den Start brachte und in weiterer Folge den österreichischen Allradkatalog entwickeln und über viele Jahre umsetzen durfte. Kräftig unterstützt wurde Felix bei der grafischen Umsetzung durch Andrea Neuhaus. In Wien war es Christoph Haydn, ohne dessen Engagement es niemals gelungen wäre, rechtzeitig abzugeben. Danke auch den Gastautoren und natürlich all jenen Unternehmen, die bereit waren, schon ab der ersten Ausgabe den von teils unwirtschaftlichen Bedingungen geprägten Weg eines neuen Printtitels gemeinsam zu gehen. Danke.

Ihnen, liebe Leser, wünsche ich genussvolle Stunden des Lesens und hoffe, Ihnen einen weiteren kleinen Motivationsbaustein mit auf den Weg zu geben, der Sie vielleicht auch irgendwann zum Camper werden lässt oder aber Ihr Camper-Dasein vollinhaltlich bestätigt.

Herzlichst Ihr
Johannes Mautner Markhof

gefahren

- 10 Volkswagen T6.1**
Es gibt immer was zu tun – auch wenn man es nicht glaubt
- 14 Mercedes-Benz Marco Polo**
Bestwerte am laufenden Band – top bei Leistung und Auftritt
- 66 Ford Nugget**
Demnächst in Österreich – in Slowenien ausprobiert
- 78 VW Grand California**
Mehr California geht irgendwie doch – live aus Gran Canaria
- 102 Skoda mit Wohnwagen**
Designobjekte unter sich – zwei zum Preis von einem Reisemobil
- 116 Fiat Ducato**
An ihm führt kein Weg vorbei – nicht heute und nicht morgen
- 120 Oldtimer**
Camping-Urgestein, von dem sich einiges abschauen ließe
- 130 Pick-Up Mitsubishi L200**
Mit Ecken und Kanten attraktiv wie schon lange nicht mehr



106



10



112

geprüft

- 58 Dachzelt**
Warum am Boden schlafen, wenn das Dach frei ist
- 60 Anfänger on Tour**
All die Dinge, die man in der Gruppe einfach schneller lernt
- 64 Freizeitvans**
Kleinster gemeinsamer Nenner von Business und Freizeit
- 70 Camper-Vans**
Vom Erfolg beflügelt, aktuell die spannendste Fahrzeuggattung
- 90 Die besten Plätze**
Von Campern empfohlen – ganz ohne Hilfe einer Expertenjury
- 98 Wohnwagen**
Immer noch für viele ein Thema - und das mit gutem Recht
- 106 Teilintegriert**
Verspottet und begehrt, nicht nur für Familien die erste Wahl
- 112 Campingküche**
Weil zu Hause wollen wir auch nicht ständig Packerlsuppe
- 122 Motorradcamping**
Glücklich, wer auf vieles verzichten kann, ohne dass was fehlt
- 126 Pick Up-Camper**
Der NoVA ein Schnippchen schlagen, auch im Urlaub
- 128 Pick-Up Ford Ranger**
Europas meistverkaufter Truck mit jeder Menge neuer Technik
- 134 Zubehör & Buchtipp**
Technik zu kaufen und zu lesen
- 138 Reha Camper**
Es gibt immer einen Weg – wissen, wen man danach fragt

gereist

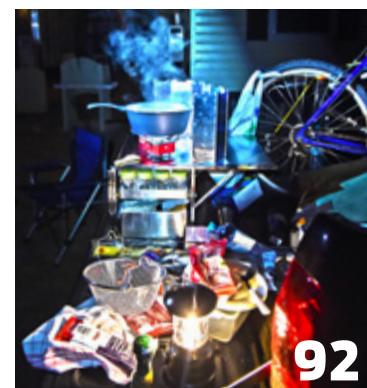
- 50 USA**
Viereinhalb großartige Monate mit Kind und Kegel
- 84 Das erste Mal**
Camping mit 2.000 anderen beim Burgstaller in Kärnten
- 92 14 Tage Sardinien**
So nah und doch so fern – Inselglück außerhalb der Saison
- 108 VW T6 California**
Zehn Tage im Bus zeigen auch eigene Schwächen auf
- 114 Boot Camping**
Wenn Mut und Disziplin zu besonderen Erlebnissen führen
- 136 Campen im Rollstuhl**
Geht nicht gibt es nicht, zumindest nicht für sie



50



114



92

gesehen

- 18 Kleine Vans**
Die größte Messe zeigt Glück auf kleinstem Raum
- 20 Alpinecamper**
Die Unauffälligkeit des Seins für 365 Tage im Jahr.
- 22 Freizeit-Vans**
Die Gattung der Alleskönner mit bis zu vier Betten
- 26 Hymer**
Zeigen was geht – deutlich mehr als einfach nur ein Statement



- 30 Camper-Vans**
Vom Handwerk erdacht, für das Reisen wie gemacht
- 36 Big Nugget**
Ein bisschen Grand und ein wenig James verstecken sich auch hier
- 38 James Cook**
Die Rückkehr des Sterns bei den Camper-Vans in drei Kapiteln
- 40 Wohnwagen**
Ganz oben und ganz unten herrscht aktuell viel Bewegung
- 44 Pick-Up**
Aus Mangel an Kreativität heuer nur eine einzige Seite
- 45 XXL - Große Klasse**
Für alle, die Größe als Glück sehen
- 46 Alternative Antriebe**
Heute an morgen zu denken, ist auch für Camper essentiell

Rubriken

- 1 Editorial**
- 4 Einstieg für Camper**
- 48 Kommentar**
Christoph Haydn
- 140 Camping-Adressen**
100 auf einen Blick
- 142 Markt**
Was bewegt Österreich
- 144 Vorschau**
Wo was 2020 passiert
- 144 Impressum**
Alle Daten und Fakten zu ichcampe-2020

DER NEUE ŠKODA KAMIQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Beeindruckender Typ: der erste Crossover von ŠKODA.

Der KAMIQ ist die perfekte Mischung aus Robustheit und einer dynamischen Linienführung. Er bietet die klassischen SUV-Eigenschaften: großzügiges Raumangebot, gute Übersicht und hohe Sicherheitsstandards. Mit modernsten Technologien an Bord, steht auch der Innenraum an Funktionalität und Selbstbewusstsein dem äußeren Erscheinungsbild in nichts nach. Lassen Sie sich bei einer Probefahrt von den einzigartigen Innovationen überzeugen.

Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb.

Symbolfoto. Stand 10/2019.

Details bei Ihrem ŠKODA Berater.

Verbrauch: 4,2–5,1 l/100 km.

CO₂-Emission: 112–116 g/km.

DER WEG IST DAS ZIEL

ICH BIN DANN MAL CAMPEN

Warum sich auch Trendsetter ständig rechtfertigen müssen.



Mal abgesehen von den Klapperschlangen, die hier in Malibu angeblich überall lauern, ist dieser Campingplatz ein echtes Erlebnis, auch aus der Kinderbadewannen-Perspektive



Wer es selbst noch nie probiert hat, kann sich wohl nur schwer vorstellen, warum immer mehr Menschen ihre Freizeit mit dem Thema Camping verknüpfen.

Hat man es erst einmal probiert, sind die Chancen ziemlich groß, dass man es wieder machen will. Dafür gibt es eine ganze Reihe guter Gründe.

Immer mehr Stress in allen Lebenslagen bedeutet, dass die verbleibende Zeit intensiver genutzt werden muss, um den gewünschten Ausgleich zu schaffen. Camping ermöglicht es, für ein paar Stunden, ein paar Tage oder auch mehrere Wochen aus dem Alltag auszubrechen, ganz ohne Vorankündigung. Sind die Tanks gefüllt und auch die restliche Ausstattung an Bord, so reicht ein kurzer Stopp beim Supermarkt, um erfolgreich in eine Freizeit mit Mehrwert zu starten.

Es muss aber nicht der Stress sein, der einen zum Camping bewegt. Ein immer größerer Teil der Gesellschaft, und hier ganz speziell die Jungen, erkennen, dass das Leben zu kurz ist, um es ausschließlich mit Arbeit zu verbringen. Teilzeit, Saisonarbeit und viele andere Modelle sind die Konsequenz aus dieser Einstellung. Damit haben diese Menschen viel Zeit, die sie nutzen, um sich die Welt oder zumindest Teile davon anzuschauen – womit auch sie in den allermeisten Fällen zu Campern werden.

Noch recht neu ist jener Kreis an Campern, die Beruf und Freizeit gleichermaßen mit an Bord haben, sei es als selbstständige Fotografen, Telearbeiter oder auch als Leihpersonal. So wirklich innovativ sind all diese Campingtrends nur für uns Europäer, in Amerika lebt man dieses System quer durch viele soziale Schichten schon seit Jahrzehnten, und das mit Erfolg.



*Es gibt viele Wege
zum Glück, einer
davon ist Campen*

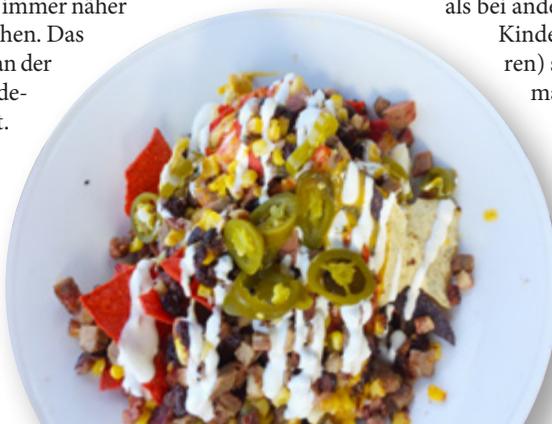


Egal ob Retrocamping in Italien, sportliches Camper-Engagement auf Gran Canaria, Luxus-camping in Miami oder Eventcamping am Jetski-Teich – Spaß macht es eigentlich immer



Camping schafft es nicht nur Zeit zu sparen, sondern auch das Leben intensiver zu spüren. Das beginnt schon damit, dass man als Camper früher aufsteht und auch früher schlafen geht. Es ist ein großer Unterschied, ob ich mit Sack und Pack quer durch eine ganze Hotelanlage laufen muss, um ans Meer oder an den Pool zu kommen, oder ob ein paar Schritte dafür ausreichen. Man ist einfach immer näher dran, ganz egal an welchem Geschehen. Das führt dazu, dass man viel mehr Zeit an der frischen Luft verbringt, wovon wiederum die Lebensqualität profitiert. Hinzu kommen ein reduzierter Fernsehkonsum, mehr Kommunikation untereinander und eine schon nach kurzer Umstellung (nein, es wird nicht jeden Tag gegrillt) gesündere Ernährung.

Ein kulinarisches Angebot ergibt sich in den seltensten Fällen von ganz alleine – in Amerika waren es heruntergekommene Imbissbuden, die solche Festmahle um wenig Geld offerierten



Ein echtes Alleinstellungsmerkmal hat Camping dort, wo es hinsichtlich Urlaub und Freizeitnutzung um die Familienfreundlichkeit geht. Einerseits sind Campingplätze zumeist gut abgeschlossen und liefern somit eine gewisse Sicherheit, dass der Nachwuchs nicht irgendwo verloren geht, andererseits verbringt die Familie viel mehr Zeit miteinander als bei anderen Reise- und Urlaubsformen.

Kinder schätzen es (zumindest in jungen Jahren) sehr, alles gemeinsam mit den Eltern zu machen. Das fängt beim Sturm auf die Sanitäranlage an, findet beim Semmeln holen seine logische Fortsetzung und zieht sich dann durch den ganzen Tag, da auch beim Kochen, Abwaschen oder Wäscheaufhängen alle Hände gefragt sind. Eltern kommen somit gar nicht erst auf die Idee, zumin-



1



2



3

1: Fakt ist, dass man schlussendlich immer viel zu viel mit sich rumschleppt

2: Kleines aber feines Bett im Campster

3: Ordnung zu halten, ist speziell in großen Reisemobilen eine echte Herausforderung

4: Gegessen wird oft in großer Runde

5: Superkomfortabler Teilintegrierter von Adria für den Wochenendausflug



4



5

6: Simpel und wunderschön – campen im Oman



6

dest tagsüber etwas nur für sich zu tun, da sie den Nachwuchs natürlich auch auf den Spielplatz, ins Schwimmbad oder auf die Fahrradtour begleiten müssen/wollen. Abends, wenn die Kinder sich in den Wohnwagen oder das Reisemobil zurückziehen, dürfen die Eltern im Gegenzug draußen sitzen bleiben und miteinander oder auch im Kreis der Nachbarn essen und trinken, ohne dass dafür ein Babysitter engagiert werden muss. Familienfreundlich bedeutet auch, dass einerseits jede Menge Spielzeug und natürlich auch die eigenen Fahrräder mit in den Urlaub dürfen, und andererseits das lästige Kofferschleppen ersatzlos gestrichen werden kann. Ein entsprechend großes Reisefahrzeug vorausgesetzt, verlieren auch Schlechtwettertage ihren Schrecken, zumal es auf großen Campingplätzen auch Indoor-Pools und ganze Spielhäuser gibt.

Ein weiteres starkes Argument für Camping ist die Bandbreite an Möglichkeiten, mit der dieses Thema angegangen werden kann. In Wirklichkeit reicht bereits ein simples Zelt, um ein Camper zu sein. Der nächste Schritt ist dann ein deutlich teureres, aber auch komfortableres Dachzelt, und von dort geht es dann – kostentechnisch aufsteigend – weiter über ins Auto integrierbare Campingboxen, Wohnwagen, Campervans und Freizeitfahrzeuge bis hin zu großen Reisemobilen. Camping bietet somit die Möglichkeit in eine Reiseform hineinzuwachsen, ohne dabei ein großes wirtschaftliches Risiko einzugehen. Unterstützt wird dieser unkomplizierte Zugang dadurch, dass sich nahezu jede Campingausrüstung mieten lässt, auch in unserem kleinen Österreich.

Erkannt haben den Campingtrend längst auch die heimischen Tourismusexperten, deren Angebot auch sehr spezielle Anforderungen abdeckt. Familiencamping ist in diesem Umfeld noch als Standardangebot anzusehen. Längst gibt es auch auf einzelne Sportarten ausgerichtete Campinganlagen ebenso wie Plätze, die mit minimalem oder auch



Wir leben
Fairness.



2 x in Folge FAIRSTER ANBIETER. Weil Werte zählen.

Fairness kann keiner alleine – genau wie Familie. Um seine Liebsten auf den langen Geschäftsreisen stets bei sich zu haben, erfand Arist Dethleffs 1931 den Caravan. Auch heute noch denkt und handelt Dethleffs im Wir. Wir glauben an Qualität und Zuverlässigkeit. Wir geben alles für den besten Service.
Willkommen in der Dethleffs Familie!

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

Dethleffs
Ein Freund der Familie



Spektakulärer Sonnenuntergang am Rande eines recht hoch gelegenen Campingplatzes in Gran Canaria

All jene, die sich nicht ständig über Regen beschweren wollen, finden auch im sonnigen Süden ziemlich grüne Campingplätze

mit maximalem Komfort für sich werben. Es gibt Campinganlagen, die mitten in der Stadt liegen, und solche, die man dort gebaut hat, wo man das Ende der Welt zumindest errahnen kann. Noch recht jung sind das kombinierte Angebot von Top-Gastronomie und Camping oder das Businesscamping rund um Kongresse und Messen.

Fünfsterne-Komfort ohne Einschränkung bei der individuellen Campinggestaltung verspricht das ebenfalls noch sehr junge Glamping. Wie der Name bereits sagt, versucht man hier Glamour und Camping unter einen Hut zu bringen, und das gelingt an vielen Orten mittlerweile ziemlich gut. Der Schritt zum Glamping kann durch größere Parzellen ebenso gemacht werden wie durch Stellplätze direkt am Wasser oder durch die Nutzung exklusiver Zelte, Möbel und auch Küchen. Eine entsprechende Adjustierung darf da natürlich auch nicht fehlen, und beim Preis gibt es nach oben hin kaum Grenzen.



Stilvolles Camping macht einfach viel mehr Freude – hier ein Abendessen in einer Wüste des Oman

Um all die vorhandenen Campingmöglichkeiten ausschöpfen zu können, hat diese Reise-/Urlaubsart längst das ganze Jahr über Saison. Mittlerweile haben alle etwas besser ausgestatteten Wohnwagen eine entsprechende Heizung an Bord, in Campervans und Reisemobilen ist sie ohnedies Standard, und ein bisschen heizen lässt sich sogar das eine oder andere Zelt. Mit dieser Ausstattung verlieren auch Temperaturen von minus 20 Grad ihren Schrecken, zumal es immer mehr Campingplätze gibt, die das ganze Jahr über geöffnet haben und abhängig vom Ausstattungsniveau nicht nur winterfeste Wasser- und Stromanschlüsse, sondern auch Mietbadezimmer, einen Skistall und Aufenthaltsräume anbieten – im Lachtal genauso wie in Lech.



Wer das Aufstelldach geschlossen hält, kann auch im Winter einen heimeligen Innenraum genießen

Campen ist somit nicht nur voll im Trend, sondern auch 365 Tage im Jahr möglich, und das bei ziemlich freier Ortswahl. Camping erfüllt somit höchste Ansprüche in Sachen Unabhängigkeit und Selbstbestimmtheit, ist leistbar, spontan zu realisieren, in nächster Nähe zur Natur – und ist als wäre all das noch nicht genug – für Singles genauso erstrebenswert wie für Familien. Das macht Camping in jeder Hinsicht einzigartig: Heute, morgen und vermutlich auch noch viele Jahre oder gar Jahrzehnte.

REISE-PROFI



JETZT NEU
AUCH MIT 9-GANG-
AUTOMATIKGETRIEBE
ERHÄLTlich

DER NEUE DUCATO KOMBI: DIE SCHÖNHIT DES GEMEINSAMEN REISENS.

Entspannen Sie sich: Dank neuer 9-Gang-Automatik bringt Sie der Ducato jetzt noch komfortabler, noch wirtschaftlicher und selbst unter schwierigen Bedingungen souverän und zuverlässig ans Ziel.



Gesamtverbrauch 6,8–7,9 l/100 km, CO₂-Emissionen 179–209 g/km. (NEFZ korreliert). Symbolfoto. *2 Jahre Neuwagen-Garantie und 2 Jahre Funktionsgarantie MaximumCare der FCA Austria GmbH bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional und gegen Aufpreis erweiterbar auf bis zu 200.000 km. Details bei Ihrem Fiat Professional Partner oder auf www.fiatprofessional.at. Alle Angaben ohne Gewähr. Stand 10/2019.



PROFESSIONAL WIE SIE

Gegen zu viel Sonne bietet der VW gleich mehrere Schattenspender



CALIFORNIA 6.1

RICHTUNGS- OPTIMIERT

Der Bulli ist nicht neu, er ist einfach nur besser.

So wie es sich für eine echte Aufwertung gehört, sieht der Bulli nun besser aus als bisher. Das liegt an den neuen Gestaltungselementen an der Front und an den schmalen Scheinwerfern, die dank H7-Technologie mehr Licht auf die Straße werfen. Dadurch werden Komfort und Sicherheit verbessert – zwei Punkte, die beim aktuellen Update ganz oben auf der Liste gestanden sind.

Überarbeitet hat VW auch die Heckleuchten und das Design der Leichtmetallfelgen. Alles andere ist mehr oder weniger so, wie wir es vom T6 her kennen. Wer sich mehr Modernisierung erwartet hat, muss sich die Frage stellen, wo das sinnvoll möglich gewesen wäre.



Der Touchscreen im Dachhimmel hält allerlei neue Funktionen bereit

Schon jetzt balanciert der Bulli in Sachen Optik auf einem schmalen Grat: Auf der einen Seite drohen Verluste beim Raumangebot und auf der anderen Seite Abstriche beim Design. Es zahlt sich also aus, das Gleichgewicht zu wahren, und die eine oder andere Zweifarbenkombination zeigt bereits, wie schwer das ist. Schwer ist auch die Fahrtür, aber das muss wohl so sein, um den Einstieg in den VW Bus unverwechselbar zu machen. An die optional auf Knopfdruck schließende Heckklappe hat man sich dafür umso schneller gewöhnt.

Die Frage, ob es sich beim Testwagen, den man gerade geentert hat, um eines der neuen Topmodelle handelt, beantwortet das Armaturenbrett. Wie schon von anderen Konzernmodellen bekannt, lockt

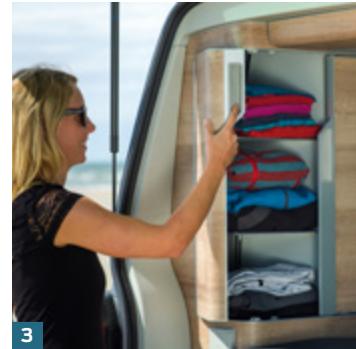
*Ich will doch einfach
nur Sand unter meinen
Füßen, Sonne auf meiner
Haut und Meeres-
rauschen in meinem Ohr*



1



2



3

1: Die Konstruktion des Aufstelldaches widersteht auch kleinen Stürmen

2: Eliminieren jeden ungewünschten Lichteinfall – die perfekt passenden Jalousien an der Frontscheibe

3: Neuer Zugang zu einem bewährten Kleiderschrank

4 & 7: Eine Serviceklappe für Wasser und Strom

5: Unerreicht praktisch – der sich an die Heckklappe anschmiegende Möbelsack

6: Eine von zahlreichen Anwendungsmöglichkeiten für die serienmäßige Außendusche

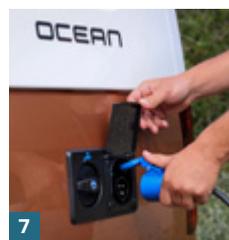
8: Das Problem am integrierten Kühlschrank ist, dass er nicht vom Fahrersitz aus erreichbar ist. Dementsprechend braucht es eine zweite kleine Kühlbox zwischen den Frontsitzen



4



5



7



6



8

jetzt auch hier ein individuell anpassbares Infosystem, das hinsichtlich der grafischen Exaktheit zu begeistern vermag. Neu sind auch die Navigationseinheiten, auf deren Monitor Steuerungen für das ganze Auto zu finden sind. Geblendet von so viel Technik, mutet es schon ein wenig komisch an, einen Schlüssel ins Zündschloss stecken zu müssen, um den neuen Bulli zum Leben zu erwecken.

Das gelingt in weiterer Folge überraschend schnell. Ob dabei die schwächste Variante mit gerade einmal 90 PS unter der Haube werkelt oder das 199 PS starke Biturbo-Topmodell, ist akustisch nicht zu unterscheiden. Ein Indiz dafür, dass mindestens 150 PS an Bord sind, liefert das Siebengang-DSG, das für die Einstiegsversionen (manuelles Fünfgang-Getriebe) gar nicht erst angeboten wird. Mindestens 150 PS sind auch die Untergrenze, um die Option von vier angetriebenen Rädern wählen zu können. Der Hersteller rechnet erneut damit, dass in Österreich jeder zweite Bus mit 4motion-Technik ausgeliefert wird.

Nach dem Einlegen der Fahrstufe D gibt es gleich mehrere Möglichkeiten, warum sich beim Versuch loszufahren nichts bewegt. Es könnte der Ausparkassistent ein Hindernis erkannt haben und damit das rückwärtige Ausparken blockieren. Deutlich wahrscheinlicher ist jedoch, dass die Handbremse nicht gelöst wurde. Die ist immer noch klassisch ausgeführt und will mit entsprechendem Kraftaufwand manuell gelöst werden.



Zu viert an Bord zu sein bedeutet auch, für jede Bewegung einen Plan zu haben. Kartenspielen funktioniert hier aber perfekt

Wahrscheinlich tragen aber auch solche Details dazu bei, dass sich schon nach wenigen Metern das klassische Bulli-Fahrgefühl einstellt. Obwohl der Einstellbereich des Lenkrads großzügiger ausfallen könnte, liegt es perfekt in der Hand. Die gewohnten Materialien gewährleisten dabei eine bis heute erreichte Haptik. Zu behaupten, dass sich der Aufwand für die elektromechanische Lenkung in einem völlig neuen Fahrgefühl widerspiegelt, wäre gelogen. Auch der 6.1 fährt sich sportlich exakt und immer mit einem Hauch von Nutzfahrzeug – ein Gefühl, das bei weitem nicht nur wir Camper schätzen. Übersichtlich und intuitiv bedienbar ist das neue Discovery Pro Audio-Navigationssystem, das VW sowohl in einer 8- als auch in einer 9,2-Zoll-Version offeriert. Zusätzlich lassen sich beim 6.1 allerlei Funktionen von außen abfragen oder steuern.

Nur wer die Liste der Optionen aufmerksam studiert, entdeckt die Vielzahl an neuen Assistenzsystemen, die sich jetzt in den Bulli packen lassen. Das Angebot reicht vom Spurhalteassistent über halbautomatisches Ein- und Ausparken, Rückfahrkamera, Verkehrszeichenerkennung und Anhänger-Rangierassistent bis hin zum Seitenwindassistent (in Österreich serienmäßig), um nur die wichtigsten aufzuzählen. Sie alle helfen mit, den in seiner Urform seit nunmehr 70 Jahren gebauten VW Bus noch sicherer und bequemer zu machen.

Aufgewertet hat Volkswagen auch die Serienausstattung, die bereits beim Transporter elektrische Fensterheber, elektrische Außenspiegel und eine Zentralverriegelung umfasst. Immer mit an Bord sind auch die elektromechanische Servolenkung und H7-Scheinwerfer.

Faktenwissen

Für wen?

Wohlhabende Jungfamilien, die ein Auto für alles suchen

Für wen nicht?

Kritische Rechner und all jene, die auch mal länger als nur ein paar Tage am Stück im Auto wohnen wollen

Vorteile

schnell, sparsam, universell, wertstabil, alltagstauglich

Nachteile

keine Nasszelle, wenig Stauraum

Preis Basisfahrzeug

ab ca. 50.000 Euro

Zusätzlich zu den für Camper gleichermaßen relevanten Modellen Transporter und Multivan, bekommt natürlich auch der California ein Update. Das beinhaltet neben einem komfortableren Bett im ersten Stock und neuen Details rund um die Küchenzeile auch eine neue Steuerungseinheit. Ausgeführt als Touchscreen, steht dort die Funktion Niveau zur Auswahl. Diese spart künftig den Einsatz einer Wasserwaage, wenn es um die Frage geht, wie gerade das Auto tatsächlich steht. Neu sind auch die Möglichkeit, die Sitzbank zur Lounge umzurüsten, die Wahl zwischen zwei neuen Küchendekoren und die Schiebetüren am Kleiderschrank.

Weitere Infos zum Thema:

www.vw-nutzfahrzeuge.at



Wo California draufsteht, ist jede Menge Urlaub drin – das gilt auch für das ganz neue Modell

Der neue Ford Ranger. Österreichs meistverkaufter Pick-up.*



Jetzt ab € 25.790,-¹⁾ bei Leasing.

Energisch. Beeindruckend. Kraftvoll. Performance – gepaart mit unübertroffener Geländetauglichkeit und modernsten Technologien – sorgt für perfekte Fahrdynamik. Für alle Offroad-Enthusiasten ist der Ford Ranger nun auch in seiner leistungsstärksten und robustesten Version als Ford Ranger Raptor verfügbar. Weitere Infos auf ford.at



Eine Idee weiter



Ford Ranger (Prüfverfahren: WLTP**): Kraftstoffverbrauch innerorts 7,5–10,6l/außerorts 6,3–8,0l/kombiniert 6,9–8,9l/CO₂-Emission kombiniert 178–233g/km
Symbolfoto. 1) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung sowie Ford Bank Bonus) inkl. USt., inkl. 2 Jahre Ford-Neuwagengarantie (ohne Kilometerbegrenzung) und zusätzlich 1 Jahr Ford Extra Garantie für das 3. Jahr (begrenzt bis 100.000 km), gültig bei Ford Bank Leasing. Leasingrate € 89 zzgl. € 200 Bearbeitungsgebühr und 1,17% gesetzlicher Vertragsgebühr, Laufzeit 36 Monate, 30% Anzahlung, 30.000 km Gesamtfahrleistung, Fixzinssatz 4,9%. Gesamtbelastung € 28.718,88, gültig bis auf Widerruf, vorbehaltlich Bonitätsprüfung der Ford Bank Austria. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler, so lange der Vorrat reicht. Nähere Informationen auf www.ford.at. Freibleibendes Angebot. * Ford Ranger, meistverkaufter Pick-up in Österreich in den Jahren 2017 und 2018 (Quelle: Statistik Austria) ** Werte nach dem Prüfverfahren WLTP ermittelt und zurückgerechnet auf NEFZ. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann.



VOM REISEN, RASTEN UND RASEN

Die vielleicht sportlichste Art, Schlafzimmer, Küche und Büro in Bewegung zu versetzen.

In jedem Segment muss es immer ein Modell geben, das hinsichtlich der technischen Eckdaten die Spitze markiert. Diese Position hat bei den Camper-Vans neuerdings der Mercedes-Benz Marco Polo inne. Das eben erst erfolgte Facelift brachte ihm eine leicht modifizierte Front ein und – noch viel wichtiger – einen neuen 2,0-Liter-Dieselmotor, der weniger verbraucht als sein ohnehin schon sparsamer Vorgänger und gleichzeitig nochmals mehr Leistung zur Verfügung stellt. In Zahlen ausgedrückt, sprechen wir somit von 239 PS, 8,6 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 und 215 km/h Spitze. Diese Werte lassen natürlich keine direkten Rückschlüsse auf die Camping-Eigenschaften zu. Das gilt auch für die 500 Nm Drehmoment, die die neue Neungang-Automatik zu verwalten hat, und da ist die Overboost-Funktion mit zusätzlichen

Faktenwissen

Für wen?

AMG-Fans, die in ihrer Familiengröße nichts mehr finden

Für wen nicht?

All jene, die die Unauffälligkeit schätzen

Vorteile?

Wer einen Business Jet gewohnt ist, wird hier nicht enttäuscht

Nachteile?

Schon ein kleiner Stein kann großen Schaden anrichten

Preis Basisfahrzeug

ab 51.142,- Euro

30 Nm noch gar nicht miteingerechnet. Schon etwas greifbarer ist die Ausstattung mit einem Allradantrieb, um die Kraft bei jedem Wetter auf die Straße zu bringen. Das gelingt dank der Superniederquerschnittreifen auf riesigen AMG-Leichtmetallfelgen auf trockenem Asphalt unglaublich effizient, auf nassem Untergrund immer noch erstaunlich gut und abseits der Straße, wenig überraschend, gar nicht. In diesem Fall müsste die V-Klasse auf grobes Profil gestellt werden, doch das passt so gar nicht zu diesem Luxus-Allrounder, der vier Personen nicht nur ein großartiges Reiseerlebnis bietet, sondern auch eine bequeme Nachtruhe, ein exklusives Büro und eine kompakte Wohnküche, in der eine Person kochen oder vier Personen fernschauen, essen oder sich einfach nur miteinander unterhalten können.

Viel spannender als die Theorie ist es, den neuen Marco Polo in der Praxis zu erleben. Schon der erste Blick auf das ganz und gar nicht dezente Rot der Lackierung verrät, dass es sich hier um ein an der Spitze des Angebots angesiedeltes Modell handeln muss. Klare Indizien dafür sind die bereits erwähnten AMG-Felgen und der Kühlergrill im Swarovski-Design, aber auch das sich zur Decke streckende Schiebedach (vor der Einfahrt in Parkgaragen empfiehlt es sich, das Dach zu schließen...) und die schwarze Markise an der Seite. Sportlich eleganter kann man aktuell mit keinem anderen Camper-Van auftreten. Für den einen luxuriös, für den anderen pflegeleicht ist die Ausstattung des gesamten Innenraumes mit dickem Leder.

Dazu passend reicht Mercedes-Benz ein Oberklasse-Cockpit, das haptisch und optisch höchste Ansprüche erfüllt, aber auch noch ein wenig mo-



Auf der Landtstraße lässt sich das Topmodell sportlicher fahren als so manche Limousine



Während das Aufstelldach optional elektrisch öffnet und schließt, verlangt die Markise nach einer gewissen Eingewöhnungszeit. Dank ebenfalls optionalem Allradantriebs lassen sich auch grüne Wiesen unter die Räder nehmen, mehr Gelände muss aber nicht sein



Frühstück im Marco Polo
– es gibt deutlich schlechtere Möglichkeiten, in den Tag zu starten

Das untere Doppelbett
entsteht auf Knopfdruck – das dauert, funktioniert aber gleichzeitig einwandfrei

Nur ein Mercedes ist ein Mercedes – daran lässt sich auch der neue Marco Polo keine Zweifel aufkommen



Gründe für eine Kaffeepause finden sich fast überall

derner ausfallen könnte, während man das Drehen des Zündschlüssels beim Starten des Motors schon als Retro-Detail durchgehen lassen kann. Geprägt von feinsten Oberflächen präsentieren sich auch die Küchenzeile und die einzelnen Stauräume. Auf Knopfdruck wird die Sitzbank zum wirklich bequemen Doppelbett, noch schneller ist der praktische Tisch aufgeklappt. Die Heckklappe lässt sich zweigeteilt öffnen, die immer noch sehr platzraubende Unterbringung der Campingmöbel ist einer der wenigen Kritikpunkte, die sich der Marco Polo weiterhin gefallen lassen muss.

Diese Kritik ist aber nach den ersten Metern an Steuer ganz und gar nebensächlich. Dem Sounddesign ist zu verdanken, dass der Marco Polo schon in der Tiefgarage zumindest nach sechs Zylindern klingt. Extrem handlich lässt er sich durch engste Gassen steuern, und wäre da nicht die im Vergleich zur V-Klasse doch erheblich erhöhte Sitzposition, würde man das Plus an Ausstattung gar nicht spüren. Souverän gelingt auch der Ampelstart, ganz egal, ob die Automatik im Normal- oder im Sportmodus agiert. Die Gänge werden stets perfekt sortiert, wer es nicht eilig hat, findet sich erstaunlich schnell in den höchsten Fahrstufen wieder. Dass nicht nur der Motor, sondern auch das Licht gewaltige Kraftreserven bereithält, zeigt sich im ersten Tunnel. Schon auf der Wiener Südosttangente überrascht der Marco Polo in Anbetracht der Niederquerschnittsreifen durch den gebotenen Abrollkomfort. Dieses Merkmal zeigt er auch auf wirklich schlechten Nebenstraßen und sogar auf geschotterten Forststraßen. Auf der anderen Seite erlaubt er es, auch Autobahnkurven mit mehr als 200 km/h zu durchheilen, ohne dabei schweißnasse Hände zu bekommen.

Am Campingplatz oder am frei gewählten Übernachtungsort angekommen, meistert der Benz, feinfühliges Tempo vorausgesetzt, auch steile Wiesenabfahrten und Schlammreste auf der Zufahrt

problemlos. Das Aufstelldach entfaltet sich auf Knopfdruck, die gewonnene Zeit büßt man beim unroutinierten Ausfahren der Markise aber locker wieder ein. Um die komfortable Garconniere wirklich genießen zu können, müssen abschließend nur noch die Campingmöbel aus dem Heck und ein kühles Getränk aus dem Kühlschrank geholt werden. Auch das ist eine Form von echtem Luxus.

Das Update, das Mercedes-Benz dem Marco Polo angedeihen ließ, war definitiv nicht nötig und sichert doch die angestrebte Alleinstellung ab. Wer bei der technischen Ausstattung sowie beim Komfort nur das Beste will, muss bereit sein, einen Betrag von rund 120.000,- Euro zu investieren. Wer einfach nur einen wirklich guten Marco Polo sein Eigen nennen möchte, kommt auch mit gut der Hälfte der Summe aus.

Weitere Infos zum Thema:

www.mercedes-benz.at

**AB SOFORT
BESTELLBAR!**

**EINE ERFOLGSGESCHICHTE
GEHT WEITER ...**



DER NEUE *L200*

- ▶ Klub- oder Doppelkabine ▶ Allrad serienmäßig mit an Bord (inkl. 100% Differentialsperre)
- ▶ Moderne Assistenzsysteme ▶ Vorsteuerabzugsfähig und NoVA befreit

Jetzt ab € 26.990,- oder € 199,-/Monat*



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

*) Unverbindlich empfohlener Listenpreis: € 2.000,- Work Edition Bonus bereits abgezogen. Verfügbar ab November 2019. Repräsentatives Beispiel für eine Leasingfinanzierung der Denzel Leasing GmbH gem. § 5 VkrG: Barzahlungspreis (Kaufpreis inkl. NoVA und MwSt): € 26.990,-, Anzahlung: € 8.097,-, Restwert: € 13.412,47, max. 15.000 km p.a., Rechtsgeschäftsgebühr: € 167,87, Laufzeit: 36 Monate, monatliche Rate: € 199,-, Sollzinssatz: 3,49% p.a. variabel, effektiver Jahreszins: 3,92% p.a., Gesamtleasingbetrag: € 18.893,-, Gesamtbetrag: € 28.841,20 Alle Beträge inkl. NoVA und MwSt. Nähere Details bei Ihrem Mitsubishi-Händler. Details zur Garantie auf unserer Website. Druck- und Satzfehler vorbehalten. Symbolabbildung. www.mitsubishi-motors.at



645 Aussteller aus 31 Ländern waren nach Düsseldorf gekommen, um in 13 Hallen 2.100

Fahrzeuge zu präsentieren. Zusätzlich bot das Freigelände Sonderausstellungen und all jenen Ausstellern, die in den Hallen keinen Platz mehr gefunden hatten, die Möglichkeit, doch noch mit dabei zu sein. Die weltweit größte Messe für mobile Freizeit lieferte einmal mehr eine unglaubliche Fülle an Information, und auch beim Transport der für den weiteren Aufschwung wichtigen Emotion hat man spürbar dazugelernt. Düsseldorf wird auch 2020 gestürmt werden, und zur Halbzeit steht Anfang Jänner auch noch Stuttgart und damit die für viele Kunden und Aussteller zweitwichtigste Caravan-Messe Europas auf dem Plan. Es ist also kaum genügend Zeit, um all die in Düsseldorf gezeigten Neuheiten zu überblicken. Wir haben es dennoch versucht und das dabei gesammelte Bild- und Informationsmaterial im Anschluss in eine Reihenfolge gebracht, die sich ganz klassisch nach der Größe der einzelnen Fahrzeuggattungen richtet.



WO REKORDE ALLTAG SIND

Mit 268.000 Besuchern hat der diesjährige Caravan Salon Düsseldorf auch die höchsten Erwartungen deutlich übertroffen.

Dass speziell bei den „Kleinen“ noch viel Potenzial vorhanden ist, hat Düsseldorf auch diesmal ganz deutlich gezeigt. Trotz intensiver Suche ließ sich nur eine Handvoll Fahrzeuge finden, die kompakte Abmessungen mit einer grundsätzlichen Camping-eignung in Einklang bringen. Der spannendsten Neuheit, dem Alpin Camper auf Peugeot Partner-Basis, haben wir eine eigene Geschichte gewidmet, die Sie gleich im Anschluss lesen können.





Im Gegensatz zu diesem in jeder Hinsicht schlanken Camper zeigte Bela Wohnmobile ein vollwertiges Alkovenmodell auf Basis des Fiat Doblo. Nur 5,16 Meter lang und mit einen zulässigen Gesamtgewicht von unter 2,5 Tonnen ein echtes Leichtgewicht, soll der Bela trendy 1G Kunden ansprechen, die Pkw-Fahreigenschaften und die von deutlich größeren Modellen gewohnte Ausstattung kombinieren wollen. Wer hier zusätzlich einen Spargedanken hineininterpretiert, hat allerdings nur bedingt recht, denn wirklich billig kann auch ein kleiner Alkoven nicht sein.

Ein Klassiker im Segment der „Kleinen“ ist der VW Caddy, der dank starker Diesellaggregate, Allrad und der Option einer XL-Version junge Camper anspricht, die in ihrem Familienkombi dann und wann auch mal übernachten wollen. Der Caddy Beach ist somit so etwas wie die Vorstufe zum T6.1 California und mit Heckzelt ein echtes Raumwunder.

Als Vertreter all jener Kompaktfahrzeuge, die mit aufgepacktem Dachzelt zum Wochenendcamper mutieren, haben wir den in der Einsteigerhalle gezeigten Mini auserkoren – einfach deshalb, weil er

1: Ein Alkovenaufbau auf dem Fiat Doblo zieht die Blicke auf sich, ganz egal wo

2: Der Caddy als VW Camper für all jene, die sich den California nicht leisten wollen oder aber auch mit etwas weniger Platz auskommen

3: Mit dem Countryman markiert Mini gerne den Abenteuer – mit Erfolg, wie man hier sehen kann

4: Das Aufstelldach erlaubt es, im Doblo bei vollem Laderaum zu schlafen

Lifestyle, Abenteuer und Alltag beherrscht und damit zeigt, dass es ziemlich cool sein kann, auf eine kompakte Basis zu setzen.

Dass sich maximale Transportkapazität mit einem Doppelbett kombinieren lässt, zeigte der ukrainische Hersteller MFC, der einen multifunktionalen Camper auf Basis des Fiat Doblo präsentierte. Mit vielen spannenden Details und einer sehr flexiblen Innenausstattung ausgerüstet, bietet er Platz für wahlweise vier Personen oder zwei Personen und jede Menge sperriges Equipment. Aktuell arbeitet das junge ukrainische Team am Aufbau eines Händlernetzes.

Irmscher, ein großer Name der Tuningszene der 70er-, 80er- und 90er-Jahre, präsentierte in Düsseldorf ein farbenfrohes Campingmodul für den Peugeot Rifter und zog damit viele Blicke auf sich. Ausgelegt ist dieses Irmscher-Modell mit Küchen- und Schlafmodul auf eine Zweipersonennutzung.

Die Proportionen des Peugeot Partner werden durch die großen Räder und die schnittige Markise zusätzlich unterstrichen



ALPINE CAMPER

VOLL INNERER WERTE

Die Unauffälligkeit
des Seins als Camping-
Geschäftsmodell.

Es ist in der Regel recht einfach, in einem großen Raum eine Handvoll Möbel so unterzubringen, dass ein harmonisches Gesamtbild entsteht. Mit abnehmender Größe des Raums wird die Aufgabe jedoch immer schwieriger. Wenn Zimmer, Küche, Kabinett in einem City-Lieferwagen Platz finden sollen, ist Kreativität gefragt. Wenn das Endergebnis auch noch ganzjahrestauglich sein soll, benötigt man zusätzlich jede Menge technisches Verständnis und eine solide Basis.

Letztere liefert Peugeot mit dem Partner, der als Langversion perfekte Voraussetzungen für ein kompaktes Reisemobil für Singles oder frisch verliebte Pärchen bietet. Ab Werk bietet die 4,75 Meter lange L2-Version des Partner ein Laderaumvolumen von 3,90 Kubikmetern und eine Laderaumlänge von 2,16 Metern.

Alpincamper gelingt es, hier ein Bett mit einer Liegefläche von 1,95x1,15 Metern unterzubringen, das sich mit einem Handgriff in eine Couch verwandelt. Der „Wohnraum“ ist an der Decke und

Faktenwissen

Für wen?

Minimalisten, die immer und überall ein warmes Bett dabei haben wollen

Für wen nicht?

Familien – außer sie ziehen damit einen Wohnwagen

Vorteile

Unauffällig – lässt sich mit entsprechender Lackierung fast überall nutzen

Nachteile

Das in alle Richtungen ein wenig eingeschränkte Raumangebot

Preis Basisfahrzeug

ab ca. 25.000,- Euro



Unter dem Bett findet sich gut nutzbarer Stauraum in Form mehrerer Laden, ganz vorne versteckt sich der Kühlschrank



Das Klappenfenster ist bei geschlossenen Türen in Wirklichkeit unerlässlich



All jene, die gerne kuscheln, schlafen hier vermutlich auch zu zweit recht bequem



Die minimal ausgestattete Küche reicht völlig aus, um sich zwischendurch mal einen Kaffee oder einen Topf Nudeln zu machen. Alle Laden und Auszüge präsentieren sich hochwertig

an den Seitenwänden unter hochwertigem Filz umfassend isoliert und dank zweier LED-Deckenleuchten stets recht hell, außerdem finden sich dort auch zwei Steckdosen und ein Dimmer. Unter den Füßen erlaubt eine neun Millimeter dicke, durch PVC geschützte Holzplatte einen sicheren Tritt.

Trotz der bescheidenen Größe lässt es sich in diesem Fahrzeug auch kochen. Der Küchenblock hält neben einer Spüle samt Frisch- und Abwassertank auch einen Gaskartuschenkocher und einen kleinen Klapptisch bereit. Den Kühlschrank hat Alpincamper genauso wie die zweite Batterie unter dem Bett untergebracht. Zusätzliche Unabhängigkeit von Wetter und Infrastruktur kann in Form eines Solarmoduls samt Laderegler sowie einer Standheizung erworben werden. Lieferbar sind zudem eine praktische Markise oder ein Camping-Ausstellfenster samt Fliegengitter und Verdunkelung in der Schiebetüre.

Wer den Alpincamper nicht nur das ganze Jahr, sondern fallweise auch abseits der Straße einsetzen möchte, bekommt seitens Peugeot die Möglichkeit, ihn mit einem Allradantrieb aus dem Hause Dangel auszustatten. Zusätzlich finden sich ein höheres Fahrwerk und sogar eine 100-Prozent-Differenzialsperre für die Hinterachse im Angebot.

Weitere Infos zum Thema:

www.alpincamper.de
www.peugeot.at



Stauende Blicke sind die Freizeit-Vans gewohnt – hier der neue Renault Trafic Van City von Ahorn

FREIZEIT-VANS

KINDER, HAUSHALT, KARRIERE

Der Freizeit-Van als Multitalent der großen Camping-Familie.



Auf Basis des Transit Custom schickt Ford gleich drei unterschiedliche Modelle ins Rennen. Erstmals wird der Nugget auch in Österreich ganz offiziell angeboten werden

Fast schon zu schade um damit campen zu gehen – die möglichen farblichen Abstimmungen der neuen Marco Polo-Generation vermögen nachhaltig zu faszinieren



Unabhängig davon, wie gut ein Van auch sein mag, irgendwann wird er sich Kritik seines Nutzers gefallen lassen müssen, weil es immer zu Situationen kommen kann, wo auch diese Fahrzeuggattung an ihre Grenzen stößt. Dies ändert jedoch nichts daran, dass das Segment, das vom Bulli geprägt und bis heute dominiert wird, immer mehr Firmen dazu motiviert, ihren Beitrag in Form neuer Modelle zu leisten. Als Basis dafür werden Modelle von Mercedes-Benz, Ford und den zwei Familienbanden Citroën/Peugeot/Opel/Toyota sowie Renault/Nissan/Fiat herangezogen.

In Hinsicht auf den österreichischen Markt wird aktuell dem Ford-Programm die größte Aufmerksamkeit zuteil. In den nächsten Monaten kommen die in vielen europäischen Ländern stark nachgefragten Nugget-Modelle erstmals ganz offiziell auch nach Österreich. Angesichts der Stärke von Ford am heimischen Markt und dem großen Händlernetz, sollten so von Beginn an vernünftige Stückzahlen absetzbar sein. Da trifft es sich gut, dass das Ford Nugget-Angebot auf Basis des Transit Custom drei topaktuelle Modelle umfasst, die in zwei Längen und mit zwei unterschiedlichen Dächern (Standardvariante) zur Verfügung stehen.

Auf nur eine Basis (mit optionalem Allradantrieb), dafür aber auf eine umso größere preisliche Bandbreite setzt Mercedes-Benz beim Marco Polo. Los geht es knapp über 50.000 Euro, Schluss ist erst jenseits der 120.000-Euro-Grenze. Ähnlich sehen die wirtschaftlichen Eckdaten auch beim neuen VW California aus. Hier geht es jedoch erst bei rund 56.000 Euro los, vielleicht auch deswegen, weil unterhalb dieser Preisgrenze diverse Firmen zahlreiche Sparangebote bereithalten, die auf Kastenwagenmodelle aufbauen, und Volkswagen mit dem Namen

NEU: Das kostenlose 4-Jahres-Wertpaket mit bis zu 200.000 km Laufleistung für jeden Transporter.¹



4 JAHRES
WERTPAKET
TRANSPORTER

Kraftstoffverbrauch Marco Polo kombiniert: 5,9–6,8 l/100 km,
CO₂-Emissionen kombiniert: 156 g/km²

VORSTEUER
ABZUGS
BERECHTIGT



Unterwegs Zuhause ankommen.

Make your Move. Die neue Marco Polo Familie. www.mercedes-benz.at/transporter

Marco Polo ACTIVITY 170 d, lang

75 kW (102 PS), Vorderradantrieb,
5 Sitze

ab **44.718 €**

inkl. NoVA und MwSt.

Besuchen Sie uns in Halle 20, Standnummer 50.


caravan
SALON AUSTRIA

16.–20. Okt.
MESSE WELS

¹ Gültig für alle bei der österreichischen Vertriebsorganisation gekauften Mercedes-Benz V-Klasse, X-Klassen, Marco Polo, Sprinter, Vito und Citan mit Kaufvertrag ab 01.01.2018. Alle Details zum 4-Jahres-Wertpaket und zur 4-Jahres-Wertpaketerweiterung sowie die genauen Bedingungen und den detaillierten Leistungsumfang erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Service-Partner oder unter www.mercedes-benz.at/wertpaket bzw. www.mercedes-benz.at/trapo-wertpaket-erweiterung.

² Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die „NEFZ-CO₂-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.





Während Volkswagen beim California am kurzen T-Modell festhält, bedient sich beispielsweise die französische Firma Stylevan auch an der Langversion – mit Erfolg, wie sich zeigt



Mit den neuen Crosscamp-Modellen sollen künftig vermehrt Einsteiger in das Haus Hymmer geholt werden



In Deutschland längst erfolgreich, sind die heimischen Nissan-Händler bisher nicht bereit, den Michelangelo anzubieten

California ein ganzes Paket an serienmäßigen Ausstattungen verknüpft.

Für mich persönlich das Highlight unter allen nicht werksunterstützten Van-Ausbauern ist die Firma Kompanja aus dem deutschen Brühl. Unter dem Motto „Zuhause unterwegs“ macht sie aus einem Renault Trafic nicht einfach nur eine Kombination aus Reisemobil und Alltagsfahrzeug, sondern einen perfekten Lebensbegleiter. Dass die Taten von Kompanja noch beeindruckender sind als die schönen Worte, mit denen sie ihre Werke beschreiben, bewiesen sie auch heuer auf dem Caravan Salon. Es mag auch den überschaubaren Stückzahlen geschuldet sein, dass es dieser Firma gelingt, eine extra-große Portion Stil mit viel praktischem Nutzen zu verbinden und dabei stets die Dinge im Auge zu behalten, die für Camper in der Praxis auch wirklich zählen. Warum es Kompanja trotz der ausschließlichen Konzentration auf Renault-Modelle verwehrt blieb, den eher spärlich besetzten Renault-Stand zu bespielen, ließ sich vor Ort leider nicht in Erfahrung bringen. Bleibt aktuell nur zu hoffen, dass hierzulande der eine oder andere Renault-Händler das Angebot von Kompanja aufgreift.

Auf den eben erst umfassend überarbeiteten Renault Trafic setzt auch der slowenische Hersteller Adria bei seinem Einstiegsmodell, das in Österreich unter anderem dadurch punkten kann, dass Adria mit der Firma Gebetsroither einen starken Importeur und ein entsprechendes Händlernetz vorweisen kann.

Eine Zusammenarbeit mit den heimischen Toyota-Händlern strebt der jüngste Neuzugang im Hymmer-Imperium, die Marke Crosscamp, an. Die Modelle sind hinsichtlich des Aufbaus eng mit dem erfolgreichen Pössl Campster verwandt und werden am gleichen Band bei Dethleffs in Isny produziert.



Der kreativen Truppe gelingt es, ihren Fahrzeugen jene Portion Lifestyle mitzugeben, die man beim Campster unter Umständen vermisst. Das mag am Spiel mit den Farben Schwarz, Weiß und Grau ebenso liegen wie am feschen Zubehörangebot und der insgesamt recht sportlichen Ausrichtung der Modelle. Mit dem Proace als Basis greift Crosscamp auf ein gleichermaßen günstiges wie kompaktes Modell zurück. Erste heimische Händler sollen noch 2019 bekannt gegeben werden.

Glaubt man den Gerüchten, so wurde der geplante Markteintritt des Michelangelo in Österreich durch die mangelnde Bereitschaft der heimischen Nissan-Händler vereitelt, die seitens Westfalia für den Vertrieb des Michelangelo vorgeschriebenen Kurse zu besuchen. Schade, könnten doch gerade die in einzelnen Regionen gut aufgestellten Nissan-Vertretungen, die mit dem Navara ein weiteres „Outdoor“-Modell bereithalten, von dieser Angebotserweiterung profitieren. Der Michelangelo basiert auf dem Nissan NV 300 und wird von Westfalia zum reisetauglichen Van für vier Personen umgebaut.

Bekannt für besonders günstige Camping-Modelle auf Citroën-Basis, denen es an nichts fehlt, zeigte Clever-Vans ein auf der PSA-Van-Plattform aufgebautes Modell, mit dem der Einstieg nochmals deutlich leichter fallen sollte. In Österreich ist Christian Herbeck von CARAMobil der Mann, der diese Fahrzeuge nicht nur aber auch im Großraum Wien anbietet.

Für luxuriöse Reisemobile mit einem Stern an der Front steht die Firma Wochner, die sich jetzt erstmals auch der V-Klasse annahm und daraus den Luxus-Van Spirit zauberte, der sich nahtlos in das bestehende Angebot eingliedert.



Der Active fungiert als Einstiegsmodell in die große Reisemobilwelt von Adria. Die Basis kommt von Renault in Form des jetzt auch mit Automatik und neuen Motorisierungen angebotenen Renault Trafic

Exklusiv von der steirischen Firma funmobil importiert und vertrieben ist der Campster auch bei uns ein Bestseller. Der ausschließlich auf der Citroen-Version der PSA-Plattform aufbauende Van wurde am Citroen-Stand ebenso gezeigt wie auf jenem der Firma Pössl und liefert besonders viel Auto um wenig Geld. In Düsseldorf wurde neben neuen Farbkombinationen auch die abgespeckte Vanster-Version gezeigt. Bei aller Wertschätzung für den Campster erschließt sich mir der Vergleich mit dem VW Bulli aus verschiedensten Gründen nur sehr bedingt. Allerdings wird dieser in erster Linie von Kollegen und nicht von Pössl selbst geprägt.

Freuen dürfen wir uns schon jetzt auf die bevorstehende Markteinführung der Ahorn-Modelle. Den uns vorliegenden Informationen zur Folge soll ab Jahresanfang auch der neue Trafic-Van der Marke Ahorn über das Vertriebsnetz des größten österreichischen Renault-Händlers angeboten werden. Sonnenleitner setzt dabei auf Eigeninitiative, um die Marke auch im Camper-Segment voranzutreiben.

Frei von jedem Anspruch auf Vollständigkeit findet die Van-Übersicht vom Caravan Salon in Düsseldorf ihren stilvollen Abschluss mit den neuen Stylevan-Modellen aus französischer Produktion auf Basis von Ford und Volkswagen. Für diese ist uns leider kein Vertriebspartner in Österreich bekannt.



Mit dem neuen Vandeo rundet Clever-Vans seine Angebotspalette nach unten hin ab



Campster – das kleinste Erfolgsmodell der Marke Pössl erfreut sich auch am heimischen Markt großer Beliebtheit



ADRIA
Living in Motion

ADRIA 2020. Die schönsten Inspirationen für neue Abenteuer und exklusive Reisen!



SERIE 600
MODERNE DIMENSION
UNTER 7 METER



CORAL & MATRIX
SKY LOUNGE MIT
PANORAMADACH



ADORA
WOHNWAGEN KLASSIKER
IN BESTER QUALITÄT



NEUER COMPACT
SCHLANK & AGIL FÜR
JEDES REISEZIEL



VANS
GEBAUT FÜR JEDEN
ANSPRUCH & JEDEN TAG



Gebetsroither Handels GmbH
8940 Weißenbach bei Liezen
Tel. 03612 / 26300 201
www.gebetsroither.com

Gebetsroither Hagenbrunn
Lima KG - 2201 Hagenbrunn bei Wien
Industriestraße 15 - Tel. 02246 / 4711
www.wohnmobilezumkaufen.com

Besuchen Sie uns am
**CARAVAN SALON
AUSTRIA**
16.10 - 20.10.2019
Halle 21

#INSPIRINGADVENTURES



ADRIA-MOBIL.AT

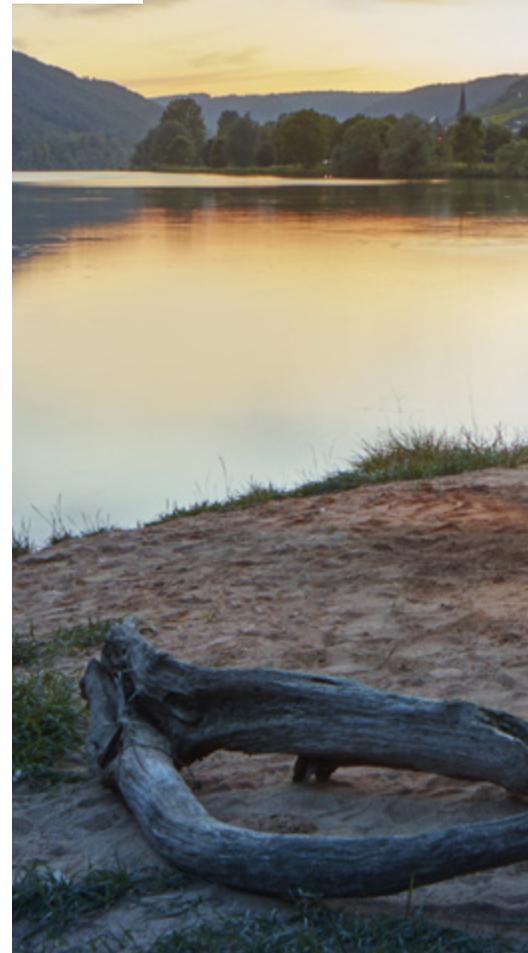


Ein Haus am See kommt vermutlich kaum teurer als dieses Studie, kann aber auch nicht ohne fremde Hilfe bewegt werden. Der helle Bootscharakter dieser Studie wird künftig hoffentlich viel öfter in Camper-Vans zu finden sein


 VISION VENTURE

EIN STERN NAMENS **HYMER**

Das spektakulärste Fahrzeug des Caravan Salons kam heuer aus Rüsselsheim.



*Es ist wie es ist.
Aber es wird was
du daraus machst*



Zu den Besonderheiten dieser Studie zählt das harmonische Ganze, das hier geschaffen wurde



Hier erreicht die Kombination aus Wohnlichkeit und Mobilität ein bis dato ungekanntes Level

Ö 3-Hörer wissen ob der Wut, den Joker beim Lotto nicht angekreuzt zu haben bestens Bescheid, und genau dieses Gefühl muss zurzeit wohl auch das Management von Knaus Tabbert verdauen. Schon vor Jahren hatte man das Potenzial des Studios SYN entdeckt und mit teils atemberaubenden Ergebnissen genutzt, und doch hat man die Rüsselsheimer Spezialisten rund um Tom Klüber-Voss und Andrea Voss aus mir unbekanntem Gründen nicht davon abhalten können, für den Mitbewerb, oder genauer gesagt für den Erzrivalen Hymer, aktiv zu werden.

Nach großartigen Designleistungen für Bürstner und Niesmann+Bischoff gelang es dem Studio SYN, den Fahrzeugen von Hymer ein neues Familiengesicht zu verpassen und das Design spürbar automotiver zu machen. Mit dem Vision Venture hat man nun eine neue Benchmark im Reisemobildesign geschaffen und dabei – ob Absicht oder nicht – Amerika und Deutschland so nah wie nie zuvor zusammengeführt.

Es ist der Geist der Cowboys, der in diesem Concept Car steckt und es damit so spektakulär wirken lässt: ein Cowboy, der vor nichts und niemandem zurückschreckt und dabei doch stets frisch gewaschen und mit der feinen Garderobe im Gepäck auftritt. Im Gegensatz zu den riesigen Offroad-Monstern, gelingt es der Studie durch die verhältnismäßig kompakte Größe, auch Frauen zu begeis-

Faktenwissen

Für wen?

Camper Cowboys mit Stil und einem Hang zu Hightech in allen Lebenslagen

Für wen nicht?

Für alle anderen

Vorteile

Leicht, geländetauglich und wunderschön

Nachteile

So weit weg, dass schon davon zu träumen recht gewagt ist

Preis Basisfahrzeug

unverkäuflich

tern, und Kinder sowieso. Die großen Reifen auf schwarzen Felgen, die anderswo 90 Prozent der Designsprache transportieren müssen, sind hier nur eine feine Draufgabe. Im unteren Bereich der Karosserie erinnert ein schwarzer, rund um das Fahrzeug gezogener Kunststoffstreifen eine ganze Generationen daran, wie man an den ersten eigenen Autos Unterbodenschutz über die Kotflügel gespritzt hat, um Rostlöcher zu verbergen. An der Studie steht dieser „Unterbodenschutz“ für extreme Robustheit, und ich bin mir fast sicher, dass die Schutzfunktion auch in der Praxis gut funktionieren wird.

Nicht minder robust wirkt die Karosserie, die optisch und auch haptisch an Carbon erinnert. Durch die vielen Rundungen wird dem Auftritt jede Aggression genommen, und die fließende Front mit der großformatigen Windschutzscheibe wirkt aus einem Guss. Nicht einmal der optisch hervorgehobene Unterfahrschutz kann dem etwas anhaben. Top sind auch die zwei Bügel, die das Aufstelldach halten, während der LED-Balken als minimales Design-Hoppala durchgeht. Die in die Fahrzeugflanken hineingezogene Heckscheibe kennen wir schon von einem Hymer-Luxus-Wohnwagen, was die Faszination aber nicht trübt. Dass das Studio SYN seine Finger auch bei den Möbeln der Luxusbootmarke Riva im Spiel hatte, verraten nicht nur die aufklappbare Terrasse, sondern auch die beidseitig angebrachten Couchmöbel und die Küche.



1

1: Stellt sich die Frage, warum niemand zuvor auf die Idee kam, den Aufgang in den ersten Stock so umzusetzen

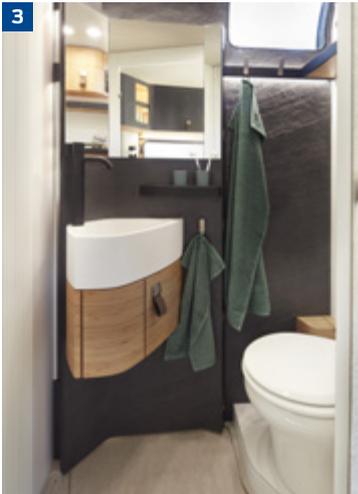
2: Heiz- und kühlbare Wände für das Aufstelldach

3 & 4: Das wandelbare Designer-Badezimmer sieht nicht annähernd so gut aus wie es sich anfühlt



2

3



4



Ganz großartig sind auch das Design und die Haptik des Bades. Dieses wäre eine eigene Geschichte wert, genauso wie die leichten Designer-Körbe, durch die sich der Stauraum oberhalb von Fahrer und Beifahrer gut nutzen lässt.

Während man in den allermeisten Wohnmobilen Angst hat, den Boden mit Straßenschuhen zu beschädigen, vermittelt der in der Studie aufgebrachte Betonboden die gewünschte Unzerstörbarkeit. Zu den absoluten Highlights zählt für mich der Aufgang in den ersten Stock, der mich wieder zurück zum Thema Cowboy bringt. Hier steigt man aufrecht nach oben und kriecht nicht gebückt und würdelos über eine viel zu filigrane Leiter. Man kann das Schlafgemach betreten, und muss es nicht erklettern. Warum hat noch niemand zuvor diese großartige Idee gehabt?

Am liebsten würde man den VisionVenture sofort starten, und wie sich vor Ort gezeigt hat, ist die Studie tatsächlich voll fahrbereit. In aller Sachlichkeit kann man feststellen, dass es Hymer gelungen ist, einen Offroad-Camper für zwei Personen auf die Räder zu stellen, der nicht zuletzt dank der Zusammenarbeit mit BASF locker in der Lage sein sollte, deutlich unter der 3,5-Tonnen-Grenze zu bleiben. Wie gewagt diese Studie wirklich ist, wie gut sich das beheizbare Aufstelldach im Winter schlägt, und wieviel Studie man in den nächsten Jahren zu kaufen bekommen wird, wird der Stoff für zahlreiche künftige Diskussionen sein. Auch die Frage, ob es sich hier um einen Kasten, einen Teilintegrierten oder gar einen Vollintegrierten handelt, lässt sich anhand bekannter Parameter nicht so einfach beantworten. Ganz sicher steht hingegen fest, dass Hymer und dem Studio SYN hier etwas ganz Großes und Leichtes gelungen ist – ganz ohne E-Antriebsvisionen und vielen anderen Dingen, die erst noch beweisen müssen, dass sie keine Modeerscheinungen sind.

Weitere Infos zum Thema:

www.hymer.com

Das geöffnete Heck verlängert den Lebensraum deutlich



Die Studie verrät, wieviel Potenzial im Segment der Camper-Vans schlummert



Das wunderbare Wetter hat entscheidend dazu beigetragen, dass der neue Outdoorbereich stets gut besucht war

CAMPER-VANS

LEBENSLUST IN LIEFERWAGENHÜLLE

Kein anderes Segment boomt stärker als jenes der großen Camper-Vans.

Sind es die ganz spezielle Aura, die sie umgibt, die Männlichkeit, die in ihren Auftritt hineininterpretiert wird, oder der markante Charakter, die das Segment aktuell durch die Decke gehen lassen? Die Vermutung, dass dem Boom eine Kostenfrage zugrunde liegt, kann aber definitiv ausgeschlossen werden: Die allermeisten Camper-Vans finden sich auf dem Niveau der deutlich geräumigeren Teilintegrierten wieder, zum Teil auch deutlich darüber, wie der Caravan Salon auch heuer wieder bewiesen hat. Wir haben uns aus dem nahezu unüberschaubaren Pool der Neuheiten 25 Modelle herausgegriffen und zwei weiteren Neuen sogar die

im Anschluss folgenden Doppelseiten gewidmet.

Dass auch in der Reisemobilwelt die Politik nicht zu kurz kommt, hat uns in Düsseldorf Westfalia verraten. Dort hat man den erfolgreichen Sven Heidin nicht nur umfassend modifiziert, sondern auch auf eine neue Basis gestellt. Um dabei kein technisches Risiko einzugehen, wechselte man vom VW Crafter auf den technisch identen MAN TGE, der als Vorteil unter anderem den routinemäßigen Umgang des Herstellers mit großen Fahrzeugen bei Service und Werkstattaufrüstung mitbringt. Über mangelnden Zuspruch für seine Modelle muss sich Volkswagen dennoch nicht beklagen, denn auch heuer wurde der Grand California an allen Messe-



tagen regelrecht gestürmt. Über einen ähnlichen Publikumsansturm würde sich auch die junge slowenische Marke Tourne freuen. Die durchwegs hochwertig ausgeführten Modelle haben den Peugeot Boxer als Basis und bieten unter anderem die Möglichkeit, ein Kinderdoppelbett dort aufzubauen, wo man tagsüber sitzt. An einem österreichischen Händlernetz wird zurzeit gerade gearbeitet, in Kärnten wurde schon einmal ein Büro bezogen.

Zweigleisig überall dort unterwegs, wo andere aus mangelnder Kreativität und fehlendem Mut schon lange das Handtuch geworfen haben, ist der deutsche Camper-Van-Profi HRZ. Auf Basis von VW Crafter und Mercedes-Benz Sprinter baut HRZ einfach alles, was der Kunde wünscht und der TÜV erlaubt. Zusätzlich stehen einige Standardkonfigurationen zur Wahl. Auf Messen ist das Wort „Campervan“ bei Hymer dort zu lesen, wo später mal das Kennzeichen seinen Platz finden wird. Der Schwerpunkt der Marke, die seit der Übernahme zur weltweiten Nummer Eins mutiert ist, liegt gleichermaßen auf Modellen der Marken Mercedes-Benz und Fiat, für die extrem viele unterschiedliche Konfigurationen angeboten werden. Dass es den Globe Traveller-Modellen an nichts mangelt, sieht man auf den ersten Blick. Auf Peugeot-Basis gelingt es dem polnischen Hersteller, französisches Flair mit viel praktischem Nutzen zu verbinden.

Gleich 16 verschiedene Van-Modelle hatte Malibu mit nach Düsseldorf gebracht. Damit war es nicht

1: Still und heimlich hat Westfalia beim Sven Hedin von Volkswagen auf MAN gewechselt

2: Probesitzen im Grand California hatte auch heuer etwas von "Reise nach Jerusalem"

3: Mit der Kraft des Löwen – Tourne Reisemobile setzen auf den Peugeot Boxer

4: In eindrucksvoller Größe zeigten sich die Globe Traveller-Modelle. Trotz der großen Farbauswahl setzte man für die Messe auf dezente Töne

5: Van-Spezialist HRZ hatte eine ganze Reihe an Neuheiten mit nach Düsseldorf gebracht



1



2



3

nur möglich, zahlreiche Ausstattungsneuheiten zu zeigen, sondern jedem Interessenten die Chance zu geben, in einem exakt den jeweiligen Wünschen entsprechenden Modell Platz zu nehmen. In Österreich ist die Marke Malibu durch die Campingworld Neugebauer, einem der größten Campingfahrzeughändler des Landes, stark vertreten. Während es die Kombination aus Ford Transit und Allrad als Camper-Van zumindest zurzeit offiziell nicht gibt, hat Karmann ein derartiges Fahrzeug erfolgreich im Angebot. Bereits auf dem neuen Ford Transit basierend, ist der Dexter als Reisefahrzeug konzipiert, das Vorteile des Allradantriebs in erster Linie auf unterschiedlichen Straßenbelägen ausspielen kann und will.

Größtmögliche optische Zurückhaltung zeichnet die Kastenwagenmodelle der Adria-Tochter Sunliving aus. Dass die durchwegs recht günstigen Fahrzeuge mit viel Ausstattung punkten können, erfährt nur, wer sich auf der Homepage der Firma Gebetsroither schlaue macht, die als Importeur der Marke fungiert. Zuständig ist man bei Gebetsroither auch für die durchwegs sehr elegant ausgeführten Adria-Camper-Van-Modelle, die unter anderem durch ein einzigartiges Raumklima punkten und eine ganze Reihe an Innovationen bereithalten.

1: Die Malibu-Modelle sind im Camper-Van-Segment in der Oberklasse daheim

2: Wer einen leistbaren Allradler sucht, wird bei Karmann mit dem Dexter auf Ford Transit-Basis fündig

3: In der Hymer-Halle kam der Camper-Van ein wenig zu kurz, die Studie stahl ihm zweifellos die Show

4: Durch ihr frisches aber zugleich auch sehr unaufdringliches Design vermögen die Sun Living-Modelle zu gefallen

5: Bezahlbarer Luxus mit wunderschönem Panoramadach aus der Produktion von Adria

6: Wenn günstig mit billig nichts am Hut hat, ist es gut möglich, dass es sich um ein Clever-Modell handelt



4



5



6



7



8

7: Der Erstversuch von Frankia im Camper-Van-Segment sorgt für Aufsehen

8: Das neue Reimo-Aufstelltdach ist für Selbstaubauer eine interessante Wahl



Dieser MAN kommt aus der Produktion des polnischen Reisemobilherstellers balcamp



Für Forster stellt die Fertigung eines Camper Vans eine echte Premiere dar. Im Mittelpunkt steht wie bei allen anderen Forster-Modellen auch ein echter Kampfpriest



Das siebenköpfige Phantom-Team schwört Stein und Bein, dass dieser Crafter mit überkompletter Ausstattung weniger als drei Tonnen wiegt – da rätselt sogar VW

Als Neueinsteiger im Campervan-Segment konnte man am Caravan Salon die Marke Frankia begrüßen. Dem Luxussegment verpflichtet waren es bisher eher größere Modelle, die Frankia anbot. Das erklärt auch den Wunsch, den neuen luxuriösen und auf eine reine Zweipersonennutzung ausgerichteten Campervan auf Mercedes-Benz Sprinter-Basis als Wegbereiter für die neue Untermarke Yucon zu sehen. Diesem ersten Modell, das unterhalb der 3,5 Tonnen-Grenze angesiedelt ist, werden in absehbarer Zeit wohl weitere Varianten folgen. Kaum zu finden im Trubel der Messe war das im Vorfeld des Salons von Reimo medial angekündigte Nachrüstaufstelldach für die großen Campervans. Als Präsentationsobjekt wählte Reimo einen Mercedes-Benz Sprinter, und hinsichtlich Funktion und Optik vermochte das noch als Prototyp gekennzeichnete Dach bereits überzeugen. Wer seinen großen Kastenwagen mit einem Reimo-Aufstelldach nachrüsten will, muss inklusive Montage und integriertem Doppelbett mit rund 5.000 Euro rechnen.

Ein Aufstelldach hat auch die für ihre knallharte Preiskampfstrategie bekannte Marke Clever im Angebot. Trotz der günstigen Preise, die sich durch hohe Stückzahlen realisieren lassen, muss man sich bei den Clever-Modellen keine Sorge um die Qualität machen, ganz im Gegenteil. Dass man bei Clever einzelne Mo-

MAN T1 PLUS. BEREIT FÜR DIE REISE.



Die Kooperation MAN TGE mit Knaus steht – stellvertretend – für ein außergewöhnliches Wohnmobil für einzigartige Reiseerlebnisse. Mit vielen modernen Assistenzsystemen, optional erhältlichem Allradantrieb – und wohnlichem, luxuriösen Innenraum. Mehr Infos unter www.van.man/at





1



2



3



4

detrends erst dann aufgreift, wenn sie sich am Markt etabliert haben, wird von den Clever-Kunden deshalb gerne in Kauf genommen. Ein bisschen viel von Allem bietet der im hohen Norden Polens gefertigte MAN TGE aus dem Hause Balcamp. Wer barocke Formen und geschwungenes Holz mag, ist bei den technisch topausgestatteten Modellen gut aufgehoben. Auf dem Caravan Salon einfach nur die Kastenwagenbasis auszustellen, kann sich nur Fiat Professional ungestraft erlauben, weiß doch jeder Besucher ob der Bedeutung des Ducato für die ganze Branche. Mehr zu allen Neuheiten in Bezug auf den Fiat Ducato finden Sie weiter hinten in diesem Magazin.

Einen Erstversuch im Camper-Van-Segment wagte in Düsseldorf auch die Marke Forster. In Österreich kaum bekannt steht sie für jugendlichen Elan zu einem sehr günstigen Preis. Optische und technische Spielereien sind hier nicht zu erwarten, dafür aber eine belastbare Fiat-Basis und eine langlebige Inneneinrichtung. Mit jeder Menge optischer Macho-Allüren feierte die Marke Phantom ihre Düsseldorf-Premiere. Auf Offroad getrimmt und mit schwerem Schutzbügelmaterial verziert, soll das Modell des slowenischen Kleinunternehmens, das zurzeit ganze sieben Personen beschäftigt, ein Eigengewicht von weniger als drei Tonnen haben. Diese Angabe versetzt auch diesbezüglich abgebrühte VW-Techniker in Staunen. Ansonsten vermag der Allrad-Crafter durch eine fescche Einrichtung mit hohem praktischem Nutzwert zu gefallen.

1: Das Potenzial der Hobby-Modelle erkennt nur, wer genauer hinsieht

2: Wenn die Länge limitiert ist, baut Pössl gerne auch in die Höhe

3: Das im Vorjahr erstmals bei Weinsberg gezeigte Superhochdach ist jetzt auch bei Knaus im Angebot

4: Traum-Van der Reisemobilmanufaktur Schirner – maßgefertigt für ein junges Paar, das damit die ganze Welt bereisen will

5: Vollgepackt mit Dometic-Zubehör präzentierte sich dieser weitgereiste Mercedes-Benz Sprinter

Dass mitunter in der Kürze die Würze liegt, hat auch Pössl längst erkannt, und damit jene Marke, die den ganzen Campervan-Boom irgendwie zu verantworten hat. Dort, wo sonst das Bett ist, findet sich bei diesem Modell eine Nasszelle mit Fernblickoption, geschlafen wird obendrauf. Im Gegenzug gibt es innenstadtaugliche Abmessungen auf einem stabilen Unterbau. Allen Erfolgen (und davon konnte und kann die Firma viele feiern) zum Trotz steht der Markenname Hobby in vielen Köpfen immer noch für Gartenzwerge und Dauercamper – völlig zu Unrecht, wie die aktuelle Modellpalette bei den Campervans zeigt. Äußerlich in erster Linie ein Fiat bietet der Innenraum frisches, geradliniges – oder um es mit den Worten der Mitbewerber zu sagen – automobiles Design. Hinzu kommt eine stets überkomplette Ausstattung, die nicht nur viel Freude macht, sondern auch einen hohen Werterhalt garantiert.



5

6: Auch deutlich jenseits der 3,5 Tonnen ist der Sprinter eine gerne genutzte Basis. Hier eine Modell von CS-Reisemobile



6

7: Dank hochgezogener Front und neuem Licht-Design hat der Renault Master viel von seiner optischen Verbissenheit verloren. Gute Voraussetzungen für den brandneuen Camper-Van von Ahorn



7

Nach der erfolgreichen Generalprobe bei Weinsberg hat Knaus jetzt auch dem Boxstar den großen Hut aufgesetzt. Das wird Vermieter ebenso freuen wie Jungfamilien, die hier viel Raum auf einigermaßen parkplatztauglichen Abmessungen bekommen. Wer jedoch glaubt, ein dem VW Grand California ähnliches, technisches Design zu bekommen, muss angesichts der vielen Holzoptikflächen enttäuscht werden.

So viel Allrad-Sprinter, wie hier auf dem Bild zu sehen ist, lässt sich unter der 3,5-Tonnen-Grenze nur dann realisieren, wenn schon bei der Typisierung an Sitzplätzen gespart wird; im konkreten Fall sind es deren drei. Realisiert haben dieses ganz nach Kundenwunsch gefertigte Modell die Mitarbeiter der Reisemobil-Manufaktur Schirner. Einen weiteren Allrad-Sprinter hat Reisemobilzubehörspezialist Dometic aus Kalifornien nach Deutschland gebracht. Sehr simpel ausgestattet, aber mit viel Raum und Stil gesegnet, macht dieses Mobil schon in der Halle Lust auf eine Weltreise. Die technischen Voraussetzungen scheinen, wie die Beklebung zeigt, durchaus gegeben. Nummer Drei unter den hier gezeigten Sprinter-Allradmodellen ist ein Rondo XL aus dem Hause CS-Reisemobile. Mit fast 3,7 Tonnen Eigengewicht und einem Preis von mehr als 150.000 Euro für das Ausstellungsmodell demonstriert er, was sich auf Sprinter-Basis alles realisieren lässt.

Deutlich leichter und gänzlich in Schwarz präsentierten sich viele Neuerungen bei Bravia mobil.

Schwarz wie die Nacht finster und doch gut aussehend – die Peugeot-Flotte von Bravia mobil



Der slowenische Hersteller präsentierte durchwegs elegant gestaltete Modelle in unterschiedlichen Größen, die mit einer einzigen Ausnahme auf dem Peugeot Boxer aufbauen. Nicht mehr als eine Studie ohne Chance auf Realisierung ist das Offroadmobil von Sunlight. Bleibt zu hoffen, dass zumindest das eine oder andere Detail den Weg in die Serie findet. Den Abschluss der Camper-Van-Übersicht aus Düsseldorf macht der neue Renault Master mit einem Aufbau der Marke Ahorn. Ab dem Frühjahr wird das in Frankreich gefertigte Modell auch über ein österreichisches Händlernetz angeboten werden.

4x4 UND

REISEZUBEHÖR

AUF DAS SIE SICH VERLASSEN KÖNNEN!



TAUBENREUTHER

offroad24.at



Auch beim Big Nugget setzt Westfalia auf klassische Zutaten, um den Preis am Boden zu halten

BIG NUGGET

ALLER GUTEN DINGE SIND 4

Der größte Ford-Camper kommt nächsten Sommer.

Während sich Ford hierzulande noch nicht festlegen will, ob die Nugget-Offensive noch im Jahr 2019 oder erst Anfang 2020 so richtig starten wird, präsentierte man in Düsseldorf den größten Nugget aller Zeiten. Unter dem Namen Big Nugget basiert der Neue auf dem großen Transit, womit nun auch Ford in zwei Freizeitfahrzeugsegmenten ein passendes Modell im Angebot hat. Bei der Umsetzung der Angebotsweiterung setzte Ford auch in diesem Fall auf die Kompetenz von Westfalia, die sich unter anderem auch in „Werkslösungen“ von Mercedes-Benz oder Nissan wiederfindet.

Während die drei kleinen Nugget-Modelle allesamt vier Schlafplätze zu bieten haben, muss man sich im Großen mit deren zwei begnügen, auch wenn das nur einer Momentaufnahme entspricht. So hat Westfalia bei der Pressekonferenz bereits von einer

Faktenwissen

Für wen?

Alle Nugget-Fans, die bei Nasszelle und Wintertauglichkeit keine Kompromisse eingehen wollen

Für wen nicht?

In dieser Form für Jungfamilien

Vorteile

Kompakte Abmessungen, solider Aufbau, unaufdringliches Image

Nachteile

Frei von echten Besonderheiten

Preis Basisfahrzeug

noch nicht bekannt

zusätzlichen Version mit Aufstelldach gesprochen, während Ford das postwendend dementiert hat. Egal. Auch die Frage nach einer Allradversion, wie sie werksseitig für den Basis-Transit angeboten wird, ist aktuell angeblich kein Thema. So gesehen bleibt dadurch mehr Zeit, sich auf das bereits Vorhandene zu konzentrieren.

Den allergrößten Unterschied zum bisherigen Nugget-Angebot stellt die vollwertige Nasszelle dar. Zwar hat der Nugget Plus eine entsprechende Sparversion davon an Bord, aber am Ende muss jeder Interessent selbst die Entscheidung treffen, ob man ein stilles Örtchen und eine Dusche dabei haben oder lieber der zumindest eingeschränkt vorhandenen Tiefgaragentauglichkeit den Vorzug geben will. Ist die Tiefgarage kein Thema, so kann auch locker in die Höhe gebaut werden. Das erklärt auch die Entscheidung seitens Westfalia, auf eine L3H3-Version des Transit zuzugreifen.

1: Der Lebensraum im Big Nugget ist groß, so groß wie er hier wirkt, ist er dann aber doch nicht

2: Bad mit Aussicht auf die Landschaft und auf frische Luft

3: Zwei Flammen, die auch vor großen Töpfen nicht Halt machen

4: Wer vier Betten haben möchte, bekommt diese vielleicht schon bald in Form eines Aufstellbundes angeboten

5: Die kleinen Fensterflächen verlangen auch tagsüber nach extra Licht

6: Die im wahrsten Sinne des Wortes mehrstufige Kühleinheit ist von innen und außen nutzbar



Knapp sechs Meter lang und rund 2,7 Meter hoch, bietet die Frontantriebsvariante eine innere Stehhöhe von 2,05 Metern und somit echte Luftigkeit. Das Innendesign entspricht dem aktuellen Trend hin zu glatten Flächen mit viel Weiß und formschönen Verschlüssen. Das Heckbett ist quer angeordnet, was im Transit zumindest für Menschen bis zu einer Körpergröße von 1,85 Metern kein Problem darstellen sollte. Ausreichend Platz bietet auch die Zweiersitzbank, deren Lehne sich in der Neigung verstellen lässt. Die bereits erwähnte Nasszelle ist zwar kein Raumwunder, dennoch fehlt es ihr an nichts, und sogar an ein Seitenfenster hat man löblicherweise gedacht. Mit rund 100 Litern Wasser an Bord sollte es auch möglich sein, den einen oder anderen Tag abseits von Campingplätzen zu verbringen.

Keine exakten Werte ließen sich bei der Präsentation des Big Nugget auch hinsichtlich der technischen Daten entlocken. Fix scheint nur, dass der 2,0-Liter-EcoBlue-Dieselmotor zum Einsatz kommt, nicht aber in welcher Leistungsstufe und in Kombination mit welchen Getriebeoptionen. Was man jedoch schon weiß ist, dass der Big Nugget jede Menge Assistenzsysteme mit an Bord bekommen soll, die dem Komfort als auch der Sicherheit gleichermaßen dienlich sind. Preise waren zu Redaktionsschluss noch nicht verfügbar, genauso wenig wie eine Liste jener heimischen Ford-Händler, die die neue Nugget-Palette künftig im Programm haben werden.

Weitere Infos zum Thema:

www.ford.at, www.westfalia-mobil.com,



JAMES COOK

RÜCKKEHR EINER LEGENDE



Camper Vans, die sich nach oben und auch nach hinten ausbreiten, sind aktuell noch die Ausnahme

Faktenwissen

Für wen?

Menschen, die sich bei der Bettenwahl frei entscheiden wollen und ab und an Gäste beherbergen wollen

Für wen nicht?

Nutzer, die ab und zu auch mal Lasten transportieren wollen

Vorteile

Tolle Basis mit ganz vielen Möglichkeiten

Nachteile

Sehr viel Reisemobil in einem Camper Van

Preis Basisfahrzeug

ab ca. 80.000 Euro

Drei Varianten für ein erfolgreiches Comeback in der Camper-Van-Klasse.

Es fällt nicht immer leicht, den vollmundigen Ankündigungen der Industrie zu glauben, speziell dann, wenn sie auf der weltgrößten Messe fallen. So nahmen viele die Ankündigung von Westfalia im August 2018, heuer einen neuen James Cook zu zeigen, auch nur bedingt ernst. Ja, die gezeigten Skizzen waren vielversprechend gewesen, und auch die Idee, verschiedene Versionen zu bringen, um alle Geschmacksrichtungen zufriedenzustellen, blieb in Erinnerung. Umso größer war dann die Überraschung, als im Vorfeld von Düsseldorf die Kunde eines neuen James Cook die Runde machte. Überraschend war die Präsentation aber ganz offensichtlich nicht nur für hunderte Medienvertreter, sondern auch für die präsentierenden Westfalia-Mitarbeiter, die sich anlässlich ihrer Ausführungen den Vergleich mit der legendären Kindersendung „Dingsda“ gefallen lassen mussten. Egal, am Ende zählt nur das

Ergebnis, und dafür muss sich Westfalia nun wirklich nicht genieren.

All jenen, die den James Cook nur zu zweit nutzen wollen, bietet Westfalia bzw. Mercedes-Benz den neuen Sprinter mit vier Sitz- und zwei Schlafplätzen an. Um das zu realisieren, bedarf es keiner Dachbearbeitung, wodurch hier auch am normalen Hochdach festgehalten wird. Wer vier Schlafplätze an Bord haben will, darf zwischen einem Aufstelldach und einem eigens gefertigten Superhochdach aus Kunststoff wählen. Diese Variante spricht all jene an, die den James Cook auch im Winter als Familiencamper nutzen wollen. Der ständigen Diskussion vorgreifend, ob ein Querbett in einem Mercedes-Benz Sprinter angesichts des Preisniveaus überhaupt angeboten werden darf, entgeht Westfalia dadurch, dass alle James Cook-Modelle ausschließlich mit Längsbetten angeboten werden. Möglich macht dies ein Slide-Out-System am Heck,

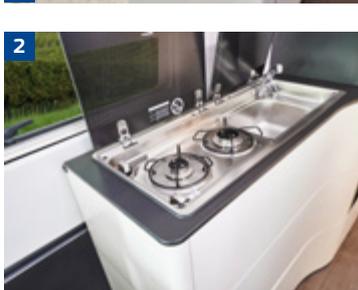
das auf Knopfdruck binnen 40 Sekunden eine 2,07 Meter lange Liegefläche offeriert. Dieser Wert lässt sich auf natürlichem Wege ohne umfassende Abstriche in einem weniger als sechs Meter langen Camper-Van nicht erzielen.

Dennoch muss man sich mit diesem weltweit bewährten System erstmal anfreunden. Schließlich fällt auch die beim Kastenwagen so geschätzte komplette Öffnung der Hecktüren weg, sowohl für die Frischluftzufuhr als auch für den Transport von Fahrrädern etc. Stattdessen muss das Gepäck durch eine Klappe geladen werden, die an das Einser-Golf-Cabrio, um nicht zu sagen an die California-XL-Studie, erinnert. Keinerlei Kompromisse verlangt hingegen das gemeinsam mit Mercedes-Benz entwickelte Steuerelement, mit dem sich alle Reisemobilfunktionen wahlweise über einen Touchscreen oder auch über das Handy steuern lassen. Gelingen ist auch das Design der Küche, die einen 90-Liter-Kühlschrank ebenso beherbergt wie eine große Zahl an Staukästen. Sehenswert sind weiters die bequeme Sitzbank und das gleichermaßen durchdachte wie schöne Bad.

Antriebstechnisch soll zwischen Heck- und Allradantrieb gewählt werden dürfen, hinsichtlich der Motorleistung stehen Versionen von 140 bis 190 PS zur Wahl. Auch wenn in Düsseldorf noch keine Österreich-Preise genannt wurden, darf davon ausgegangen werden, dass es ab knapp 90.000 Euro möglich sein sollte, einen neuen James Cook zu erwerben.

Weitere Infos zum Thema:

www.westfalia-mobil.de



1: Holzoptik hat in diesem Innenraum keinen Platz

2: Hochwertig ausgeführte Kompaktküche ohne echte Überraschungen

3: Alles drin, alles dran

4: Geländereifen und Rammschutz machen den Basis-James-Cook zum Abenteurer

5: Hochdach und dunkler Lack für all jene, die ihren James Cook gerne so luxuriös wie möglich genießen

6: So modern kann der Schlafraum in einem Camper-Van sein



WOHNWAGEN

ANGEHÄNGT UND LOSGEREIST

Erfrischende Ideen sorgen bei den Wohnwagen für eine neue Attraktivität.



1: Gerüstet für alle Wege und für Regionen, wo es nicht mal die gibt – die südafrikanische Marke Sprite startet in ganz Europa

2: Der Astella zeigt die Kompetenz der Marke Adria bei Wohnwagen und Mobilheimen auf

3: Bei den Kleinen ist Kulba längst eine fixe Größe. In Österreich lassen sich die trendigen Miniwohnwagen auch mieten



La Mancelle verriet in Düsseldorf, wie nah sich Segelboot und Wohnwagen sein können



Auch wenn die Verkaufszahlen sogar in diesem Segment unverändert leicht nach oben zeigen, wissen die Hersteller längst, dass in die Zukunft des Wohnwagens viel Zeit und Geld investiert werden muss, um die Attraktivität dieser Reiseart jüngerer Zielgruppen zu vermitteln. Der Caravan Salon hat gezeigt, dass das ganz unten und ganz oben schon jetzt gut gelingt, und dass auch jene Modelle, die mit einer vielseitigen Nutzbarkeit oder besonders gelungenem Design punkten können, gut ankommen.

Fast schon Tiny-House-Format erreicht das brandneue Luxusmodell Astella aus dem Hause Adria, dem Spezialisten für Mobile Homes und Wohnwagen. Der Astella ist im Prinzip nur das Er-

gebnis der Kompetenzbündelung, und diese ist zumindest optisch wirklich gelungen. Gut ist auch das Raumgefühl in diesem XXL-Wohnwagen, der sich durch eine Terrassentür betreten lässt.

Ganz woanders, nämlich abseits aller Straßen und gezogen von einem Geländewagen, ist der Tourer SP zu Hause. Gefertigt in Südafrika, wird aktuell an einem europäischen Vertriebsnetz gearbeitet. Diesen Punkt haben die Kulba-Wohnwagen, die für das neue Modelljahr umfassend optimiert und mit vielen kleinen Details aufgewertet wurden, bereits erfolgreich abgehakt. Der Firma Easy Camping als Österreich-Importeur gelang es schon bisher, viele kleine Kulba-Wohnwagen auf die Straße zu bringen – nicht zuletzt deswegen, weil sich die durchwegs stilvollen Modelle auch mieten lassen. Dadurch ha-



1



2

ben Interessenten die Möglichkeit festzustellen, ob sie ein solches Modell besitzen möchten.

Ein wenig enttäuschend war die Präsentation des neuen und hochpreisigen Mittelklasse-Modells der Marke Airstream für den europäischen Markt. Bei allem Kultverständnis stellt sich die Frage, ob es wirklich so teuer sein darf, den amerikanischen Traum zu leben, vor allem auch deshalb, weil es mittlerweile europäische Produkte gibt, die sich durch einen besonderen Stil auszeichnen.

Die Sportler unter uns und all jene, die die halbe Garage auch im Urlaub mit dabei haben wollen, spricht das Sportcaravan-Angebot an. Im Unterschied zu anderen Modellen ist der Laderaum hier immer komplett vom Wohnraum abgetrennt, wodurch Gerüche ebenso wie Schmutz in der „Garage“ bleiben. Dass die Wohnwagenexperten unverändert aus Holland kommen, bewies der Auftritt der Firma Lume Traveler. Ziemlich breit im Auftritt und mit einer ausschließlich von außen nutzbaren Küche ausgestattet (auf Wunsch gibt es auch eine Indoor-Küche), vermag dieses Designstück mit hohem praktischen Nutzen nicht nur Ästhetiker zu begeistern (mehr dazu auf den Wohnwagenseiten).

Design gibt es auch um kleines Geld, das verriet am Salon der neue Active von Adria. Mit jeder Menge Farbe an Bord, bietet der Kleine einen ziemlich großen und zugleich sehr benutzerfreundlich aufgebauten Innenraum. Auf keiner Messe fehlen darf das im Vorjahr erstmals gezeigte Eriba-Topmodell von Hymer, dessen zeitlose Eleganz unverändert zu begeistern vermag.

1: Die mittlere Größe bei Airstream ist für Europa immer noch ziemlich riesig

2: Sternenhimmel über dem Doppelbett – das gibt es bei Lume Traveler

3: Wenn schnittiges Design maximale Raumnutzung trifft, dann handelt es sich um den Adria Action



3

Die äußere Hülle zum am Anfang dieser Geschichte gezeigten Innenraum stellt der La Mancelle-Wohnwagen dar, der (wie der Name schon vermuten lässt) aus Frankreich kommt und dem Design gegenüber der maximalen Raumausnutzung den Vorzug gibt. Den Abschluss unseres Wohnmobilrundgangs bildete ein trendiger Kleiner aus dem Hause Trigano. Der Mini Freestyler vermag in allerlei Farben zu gefallen und stellt sich dank Aufstelldach hinter kompakten Fahrzeugen nicht zu sehr in den Wind.



1



2



3

1: Vor dem bereits im Dezember präsentierten Eriba-Topmodell hieß es auch diesmal zu verweilen und die Ästhetik zu genießen

2: So sieht die äußere Hülle des eingangs gezeigten La Mancelle-Wohnwagens aus

3: Wer an Höhe sparen will, greift auch beim Wohnwagen zum Aufstelldach – hier zum Freestyle Mini

CAMPINGURLAUB AUF HÖCHSTEM NIVEAU

90 ANGEBOTE IN GANZ EUROPA

Camping ist Freiheit, Freizeit und Genuss. Gebetsroither bietet Unterkünfte direkt am Meer oder am See. Wohnwagen mit idyllischem Flair, Mobilheime – die kleinen Ferienhäuser, Campingfässer und Glampingzelte – bestens ausgestattet und das Angebot für Badespaß und Aktivitäten inklusive. Garantiert der schönste Familienurlaub!

AUCH GÜNSTIGE ANGEBOTE FÜR HERBST & WINTER!



EARLY BIRD:
Buchen Sie jetzt den Urlaub 2020 zum Preis von 2019

GEBETSRÖTHER INTERNATIONAL
A-8940 Weißenbach/Liezen, E-Mail: office@gebetsroither.com
+43 (0) 3612 / 26 300
www.gebetsroither.com



... und die Urlaubssonne geht auf!
gebetsroither®
Internationale Wohnwagen und Mobilheim-Vermietung



VW Amarok mit europatauglichem Auflieger – bei Büsching wird auch das möglich gemacht



Schwere Raumriesen von hoher Qualität bietet Tischer für alle gängigen Pick-Up-Modelle

Auch ohne österreichische Brille ist Geocar jene Marke, die das Thema Pick-Up-Kabine zur Zeit am elegantesten löst. Hier eine abnehmbare Leichtbaukabine auf Basis des neuen Ford Ranger



Luftburg von Gentle Tent auf Mitsubishi L200



Angeblich Leichtbau – die Kabine von Herman RV



Elegante Bescheidenheit: X-Klasse mit Dachzelt

PICK UP ÜBER- RASCHEND ZURÜCK- HALTEND

Am Leichtbau führt auch bei den kleinen Lastern kein Weg vorbei.

Es ist ein Märchen, dass die Nutzer von Pick-Up-Aufbauten nur das Allernötigste mit in den Urlaub nehmen, und der Kabine so ein Großteil der Nutzlast zusteht. In der Praxis beschert den großen, klassisch aufgebauten Kabinen auch robusten Pick-Up-Modellen eine Gratwanderung, auf die man gerne verzichtet. Dass Leichtbau möglich ist, demonstriert seit mehr als zwei Jahrzehnten die österreichische Firma Geocar, die eine brandneue Kabine für den Ford Ranger mit Doppelkabine in Düsseldorf zeigte. Nur rund 300 Kilogramm schwer, braucht diese Kabine nur minimale Fahrwerksmodifikationen, und die auch nur dann, wenn man mit aufgesetzter Kabine genauso agil unterwegs sein will wie ohne. Gewichtstechnisch noch besser ist es um die Luftburg von Gentle Tent beschert. Geräumig ausgeführt, entfaltet sie sich erst dort, wo das Nachtquartier aufgeschlagen wird. Für Düsseldorf war es dem Wiener Unternehmen gelungen, den brandneuen Mitsubishi als Basis zu bekommen, was dem Zeltbauer zusätzliche Aufmerksamkeit einbrachte. Groß und mächtig im Auftritt und dabei dank des Einsatzes von Carbon trotzdem leicht, sollen die Kabinen von Herman RVs sein. Gezeigt wurde eine XL-Version der Royal Sport-Kabine, die man einem Dodge Ram auf die Ladefläche gesetzt hatte. Eine schwarze X-Klasse mit schwarzem Dachzelt passte sich perfekt an den eleganten Auftritt am Mercedes-Benz-Stand an. Mit einem neuen Ford Ranger als Eineinhalbkabiner lockte Tischer Interessenten an. Den räumlich größten Pick-up-Auftritt feierte die Firma Büsching, deren durch und durch europäischer Auflieger perfekt zum VW Amarok passt.



Ein Unimog mit bimobil-Kabine steht auf der Wunschliste Camping-affiner Lottogewinner ziemlich weit oben



Hochgeländegängiger MAN mit Kerkamm-Aufbau – außen robust, präsentiert sich der Innenraum ein wenig gar steril



Variomobil hält eine große Zahl an Fahrzeugen bereit, bei deren Anschaffung Einfamilienhäuser gerne als Anzahlung genommen werden. Mehrere Slide Outs sind hier Standard

GROSSE KLASSE

REISE NACH EGAL WO HIN

Unabhängigkeit zum Preis
von Einfamilienhäusern ist gefragt.

Kaum ein Anbieter in der High-End-Klasse ist zurzeit in der Lage, neue Aufträge einigermaßen rasch abzuwickeln. Immer mehr Menschen in aller Welt investieren in XXL-Mobile – sei es, um damit die Welt zu umrunden, oder aber nur, um sich auch am Golfplatz wie daheim zu fühlen.

Die Bandbreite des High-End-Segments reicht von den Topmodellen renommierter Hersteller wie Carthago bis zu Mobilen von VARIOmobil oder StepheX Motorhomes, deren Aufbauten in der Lage sind, dreiachsige Lkw-Fahrgestelle an ihr technisches Limit zu führen.

Natürlich gibt es auch jene, die auf eine verhältnismäßig kompakte Basis plus Kabine setzen, wie es beispielsweise Bimobil mit

dem Unimog oder Dopfer auf Basis des Iveco Daily tun. Oberhalb dieser Modelle sind es dann Spezialisten wie Kerkamm, die das Offroad-Erlebnis noch spektakulärer erscheinen lassen. Die Notwendigkeit solch umfassend aufgerüsteter Fahrzeuge hat der mehrfache Sieger der Superkarpatas (ein extremer Offroadwettbewerb in Rumänien), Michael Waldl, auf den Punkt gebracht: Man versucht auf Reisen stets, das Offroad-Abenteuer so kompakt wie möglich zu halten, da man um die Ausweglosigkeit weiß, wenn man es im Gelände übertreiben würde. Das soll jedoch nicht heißen, dass die Fahrzeugklasse keine Daseinsberechtigung im Camper-Segment hat. Ganz im Gegenteil sind die durchdacht gemachten Modelle ein würdiger Angebotsabschluss nach oben hin und zugleich für viele die Verwirklichung eines lang gehegten Traumes.



Mit dem Globovan auf Basis des Ford Tourneo Plug-in Hybrid gelingt Dethleffs ein weiterer Schritt in Richtung alternative Antriebe



Immer mehr Kunden wünschen sich, auf den Einsatz von Gas in Wohnwagen und Reisemobilen zu verzichten – hier ein elektrischer Wohnwagen

ALTERNATIVE ANTRIEBE

AUS MANGEL AN ALTERNATIVEN

Von Elektro, Hybrid, Leichtbau und allerlei anderen Versuchen, noch sauberer zu werden.

Noch bevor man in Frankfurt den Autosalon bestreikte und ihm damit jene mediale Bedeutung gab, die er heuer aufgrund vieler fehlender Hersteller nicht hatte, nahm man sich auch in Düsseldorf dem Thema umweltfreundlicher und lokal emissionsfreier Mobilität an – ganz ohne äußerlichen Druck und gleichzeitig doch mit dem Wunsch, künftig noch ein wenig sauberer durchs Land zu fahren. Im Reisemobil lässt sich das am einfachsten dadurch realisieren, dass man mit ein paar km/h weniger unterwegs ist. Das kostet kaum Zeit, spart Geld und ist sofort umsetzbar.

Dass das dauerhaft mitunter nicht reicht, zeigt der Wildwuchs an Fahrverboten nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Gefordert wird als erster Schritt eine lokal emissionsfreie Fahrzeugnutzung und in weiterer Folge eine Alternative zu Diesel und Co.

Während sich alle großen Fahrzeughersteller bereits intensiv mit dem Thema auseinandersetzen und die ersten Elektromodelle bereits auf der Straße haben (Renault, Mercedes-Benz, Volkswagen, MAN) oder demnächst auf die Straße bringen (Fiat, Ford, Peugeot, Citroën), scheint das Thema für

die allermeisten Reisemobilhersteller inexistent. Natürlich kann man die Verantwortung an die Hersteller abwälzen, man kann sich aber auch selbst Gedanken dazu machen.

Letzteren Weg hat Dethleffs eingeschlagen und auf dem heurigen Caravan Salon im dritten Jahr in Folge einen Zwischenbericht dazu abgeliefert. In Isny hatte man schon vor einigen Jahren erkannt, dass es nicht ausreichen würde, ausschließlich in Leichtbau zu investieren, sondern dass man das Thema umfassender angehen müsse. So präsentierte man am Caravan Salon 2017 ein vollelektrisches Iveco Daily-Reisemobil, dessen Außenfläche, abgesehen von den Scheiben, durchgehend mit Solarzellen beklebt war.

Der Herausforderung, sich dem Thema Strom als alleinige Energiequelle zu widmen, mussten sich auch Küche und Heizung stellen, was relativ einfach zu realisieren war. Illusorisch war es damals genauso wie heute, ein Reisemobil mit so vielen Batterien zu bepacken, dass es ein paar hundert Kilometer am Stück zurücklegen kann. Anstatt zu hoffen, dass die Industrie das Thema Reichweite rasch in den Griff bekommen könnte, wechselte Dethleffs für die nächste Entwicklungsstufe die Basis und prä-

sentierte am Caravan Salon 2018 einen BMW i3, der einen „selbstfahrenden“ Leichtbauwohnwagen hinter sich her zog. Durch die angetriebene Wohnwagenachse plante Dethleffs, die bescheidene Anhängelast des elektrisch angetriebenen BMW zu umgehen und so schlussendlich ein 6x4-Mobil auf die Räder zu stellen, was auch gelang. Problematisch zeigte sich erneut das Reichweitenthema, auch wenn man dem Ziel, die Strecke von Isny an den Gardasee rein elektrisch und ohne Tankstopp zurückzulegen, ein kleines Stückchen nähergekommen war.

Im dritten Jahr der Suche nach Auswegen entschloss man sich seitens Dethleffs, eine Basis heranzuziehen, die vom rein elektrischen Gedanken ein wenig abweichen sollte. An der Idee des rein elektrischen Alltags hielt man dennoch fest und holte einen neuen Ford Transit Custom in der voraussichtlich ab Jahreswechsel verfügbaren Hybridvariante nach Isny und formte eine Freizeitvan-Ausstattung samt Aufstelldach für dieses Modell. Erneut mit auf die Salon Bühne durfte der weiter entwickelte selbstfahrende Wohnwagen, dessen Mitnahme es erlaubt, auch mit der ganzen Familie auf Urlaub zu fahren. Mit einer rein elektrischen Reichweite von 50 Kilometern für das Zugfahrzeug und einer Gesamtreichweite von rund 500 Kilometern lässt sich die Strecke von Isny an den Gardasee jedenfalls bewältigen, wenn auch nur teilelektrisch.

Während Dethleffs das Projekt weiter vorantreibt, gab es in Düsseldorf erstmals einen großen, rein elektrisch betriebenen Wohnwagen zu bestaunen, der jedoch auf jede Form eines elektrischen Antriebs verzichtete. Deutlich spannender war das ebenfalls in Düsseldorf gezeigte und von Alko in Zusammenarbeit mit Huber Automotive entwickelte Hybrid-Fahrgestell. Diese Basis soll es ermöglichen, ein Reisemobil bis zu 100 Kilometer rein elektrisch zu bewegen und gleichzeitig bei etwaigen Traktionsengpässen kurzzeitig einen echten Allradantrieb zur Verfügung zu stellen. Preislich rückt dieses Projekt fast in den 50.000 Euro-Bereich, was einer weiteren Verbreitung im Wege stehen wird. Zumindest ist das zu vermuten.

Auch wenn es noch ein langer Weg hin zu einem komplett alternativ angetriebenen Reisemobil sein wird, und aus aktueller Sicht erst mit der Serienfertigung von Brennstoffzellenfahrzeugen ein echtes Zwischenziel zu erreichen ist – was laut der in diesem Bereich sehr aktiven Marke Mercedes-Benz zumindest weitere fünf Jahre dauern wird –, wundert es doch, dass das Thema nur von Dethleffs ernst genommen wird. Alle anderen Reisemobilhersteller scheint das nichts anzugehen, sieht man mal vom für mich persönlich sehr zweifelhaften Iridium-Projekt ab.

Bleibt somit nur abzuwarten, wann jene Menschen, die heuer Frankfurt blockiert haben, dies auch in Düsseldorf tun – auch wenn der Salon definitiv keine zusätzliche PR braucht, hat er doch längst allen anderen Messen im Mobilitätsbereich erfolgreich den Rang abgelaufen. Und das wird sich in absehbarer Zeit wohl auch nicht ändern.



Elektrischer Allradantrieb und Umweltzonen lokal emissionsfrei befahren. Die Studie eines Hybrid Power Chassis von Alko Fahrzeugtechnik zeigt vorhandene Möglichkeiten auf



Bereits 2018 präsentierte Dethleffs die Kombination aus Elektroauto und Elektrowohnwagen – Kernstück dabei ist die angetriebene Wohnwagenachse, die am Berg unterstützen soll



Bisher leider nur eine Wunschvorstellung: Mit der Studie eines vollelektrischen Reisemobils, das sich selbst um einen Großteil der Energie bemüht, begeisterte Dethleffs bereits 2017



KOMMENTAR

DIE GROSSE, BUNTE CAMPINGWELT

48 Stunden Düsseldorf – subjektive
Eindrücke von meiner ersten Campingmesse.

So gegen 16 Uhr am ersten Messetag beginnen die Füße zu schmerzen, und ein kurzer Blick auf den rekordverdächtigen Wert auf der Schrittzähler-App gibt dem subjektiven Eindruck recht: Der Caravan Salon in Düsseldorf ist riesig. Entsprechend gewaltig sind auch die bisher gesammelten Eindrücke, speziell für einen, der mit dem Thema Camping bisher nur am Rande zu tun hatte – sei es aktiv bei Zeltübernachtungen in der tunesischen Wüste, sei es passiv als unentspannter Autofahrer hinter einem Wohnmobil auf einer Alpenstraße. Das wohl Spannendste an der aktuellen Camping-

szene ist die unglaubliche Vielfalt an Produkten, Fahrzeugen und Zugangsweisen. Das Vorurteil, dass das Interesse an Wohnmobilen bei den meisten zeitgleich mit dem Pensionsantritt ausbricht, löst sich spätestens dann in Luft auf, wenn man die jungen und extrem modernen Designlösungen betrachtet, die von namhaften, großen Herstellern genauso gezeigt werden wie von kleinen, nur in Insiderkreisen bekannten Konstruktionsfirmen. Auf jeder Motorradmesse liegt das Durchschnittsalter höher. Das beweist auch der zweite Messetag, der nicht mehr der Presse und den Fachbesuchern vorbehalten ist: Jungfamilien mit kleinen Kindern bestaunen die Exponate,

1: Ein gutes Beispiel dafür, dass man nicht immer an der guten alten Zeit festhalten sollte

2: Mix aus Werkbank, Holzherd, Hüttenromantik und viel Licht – faszinierende Studie auf Basis eines allradgetriebenen Fiat Ducato

3: Die Qual der Wahl hat auch, wer sich bei den totgeschwiegenen Themen rund ums Camping informieren will

4: Klassiker wie dieser teilintegrierte Ford Transit samt Alkoven zaubern jedem Messegast ein Lächeln ins Gesicht



1

malerisch tätowierte Extremsportler sind genauso interessierte Gäste wie Bobos auf der Suche nach einer geschmackvollen Freizeitgestaltung. Da wird behände in Dachzelte geklettert, gelenkig in kleine Schlafnischen gekrabbelt und sportlich der große Außenbereich der Messe im Laufschrift überquert.

Weniger Dynamik herrscht nur in einer der vielen Hallen, was meine im Vorfeld gehegten Erwartungen voll erfüllt: Auf einem dicken, langweilig beigen Plüschteppich sind Fahrzeuge und Wohnwagen von wertkonservativen Herstellern versammelt, die den Eindruck machen, als wäre die Uhr vor 40 Jahren stehen geblieben. Designtechnisch im Barock des letzten Jahrhunderts angesiedelt, farblich auf verschiedene Weißtöne beschränkt, warten die Produkte geduldig auf Käufer. Aber das ist nur die Ausnahme der Regel und gleichzeitig auch jener Bereich, wo sich die wenigsten Besucher tummeln. Die sind nämlich dort, wo es bunter, stylischer und spannender zugeht.

Erstaunlich ist, wie viele Kleinhersteller auf dem Caravan Salon ihre Lösungen zum Thema anbieten. Und kann man viel Herzblut und Begeisterung bei der Umsetzung ihrer Ideen erwarten, so ist die Qualität der Exponate noch viel erstaunlicher. Mögen manche Fahrzeuge auch in Hinterhofwerkstätten entstanden sein, so machen sie den Eindruck, als wären sie gerade aus dem Entwicklungslabor eines namhaften Herstellers gerollt. Da passen Optik und Haptik, und Einrichtung und Anordnung der Elemente lassen auf eine jahrelange Campingpraxis schließen – bei gutem und schlechtem Wetter, bei Wochenendtrips und auf Fernreisen. In diese Kategorie fallen unter

anderem Allrad-Vans, die speziell für Outdoor-Sportler konzipiert sind, Wohnwagen im schicken Retro-Design und mit modernster Ausstattung oder Umbauten auf Kompaktlieferwagenbasis für die kleine Brieftasche, aber das große Abenteuer.

Bei den renommierten Autoherstellern gibt Volkswagen mit dem California ganz offensichtlich den Ton an, den alle anderen mehr oder weniger gut nachahmen. Und während die anderen die Zweifarbenlackierung imitieren, ist Volkswagen schon wieder bei neuen, pfiffigen und unverwechselbaren Farbtönen angelangt, die so originell sind, dass sie ohne eine Kontrastfarbe zur Geltung kommen. In Sachen Quantität ist weiterhin Fiat die klare Nummer Eins: Fast jeder Wohnmobilaufbauer nimmt den Ducato als Basis und demonstriert, was ihm zum Thema einfällt. Die Ergebnisse variieren hinsichtlich der Konzeption nur in Details, größer sind die Unterschiede in der Qualität der verwendeten Materialien und der Verarbeitung, und erstaunlich groß ist dann schließlich die Preisdifferenz zwischen den einzelnen Versionen. Renault hat mit der Firma Ahorn einen sehr dynamischen Partner im Wohnmobilgeschäft: Die beiden Juniorchefs des Unternehmens, ein ganz junges Geschwisterpaar, versprühen eine ansteckende Begeisterung und haben ein zeitgemäßes Fahrzeugprogramm, das jetzt auch Vans umfasst. Einen scharfen Kontrast bietet nur die gewöhnungsbedürftige Ahorn-Erkennungsfarbe, die von den Verantwortlichen als „eierschalenfarben“ bezeichnet wird.

Während gefühlt tausende fabrikneue Wohnmobile, Vans und Wohnwagen die Hallen füllen, teilweise so dicht geparkt wie die Liegestühle am Lido di Jesolo in der Hochsaison, zeigen ein paar Exponate, wie man sich die Zukunft des Campingfahrzeugs vorstellen kann. Das sind auf der einen Seite Experimente in Sachen Antriebstechnik, vom Hybrid bis zum Elektrofahrzeug, auf der anderen Seite Studien in Sachen Design, Funktionalität und Einsatzzweck. Spektakulärster Vertreter der letzten Denkschule ist der Vision Venture, den Wohnmobilprofi Hoyer in Zusammenarbeit mit dem Chemiekonzern BASF entwickelt hat: eine haushohe Festung von einem Auto, vollgestopft mit modernster Technik, das innen die Behaglichkeit einer gemütlichen Stube bietet – samt Raufasertapete, Blumenvase und Bildern an der Wand.

Das reiche und vielfältige Angebot an Fahrzeugen weckt Begehrlichkeiten, auch bei mir, dem bisherigen Nicht-Camper. Im Geiste fährt man schon die italienische Halbinsel auf der einen Seite hinunter und auf der anderen wieder hinauf und schlägt dort sein Lager auf, wo man die Sonne gerade im Meer versinken sieht. Dass man, um das hundertprozentig genießen zu können, auch reichlich Zubehör an Bord haben muss, zeigt der Enthusiasmus der camping erfahrenen Besucher, mit dem in anderen weitläufigen Hallen Camping-WCs, Satellitenschüsseln und Gaskocher begutachtet werden. Diese Begeisterung kann ich im Moment noch nicht teilen, aber vielleicht bin ich ja bei der Caravan Düsseldorf 2020 bereit dafür.



ICH CAMPE ON TOUR

AMERIKA

Gar nicht mal so weit weg.

Eine der bekanntesten
Attraktionen, die die USA
bieten – Monument Valley
als Pflichtübung



TOUR 1

Von Miami aus Floridas Ostküste über Daytona Beach und Flagler Beach nach Jacksonville. Von dort aus in Richtung Westen bis Vicksburg und weiter nach Süden über Natchez bis nach New Orleans. Durch die Staaten Louisiana, Mississippi und Alabama nach Charleston in Georgia und weiter über Savannah Richtung Floridas Golfküste nach Clearwater, Fort Myers, Naples und zurück nach Miami



TOUR 2

Von Newport Beach Richtung Osten zum Joshua Tree Nationalpark, Lake Havasu und Kingman via Route 66. Weiter über Sedona, Grand Canyon South Rim, Page/Lake Powell mit Horseshoe Bend und Antelope Canyon, Monument Valley, Moab mit Canyonlands National Park und Arches National Park, Capitol Reef Nationalpark, Bryce Canyon, Zion Nationalpark, Las Vegas, Death Valley, Bishop, Mono Lake, Lake Tahoe, Angels Camp, Yosemite Nationalpark, Kings Canyon & Sequoia Nationalpark wieder zurück nach Malibu/Los Angeles



Der vielleicht beste Einstieg in die Welt des Campings ist eine Reise über den großen Teich. Warum? Weil Menschen nirgends auf der Welt besser campen als in den USA, egal ob für eine Woche, einen Monat oder ein Jahr. Wir haben unseren ersten echten Campingtrip mit zwei Kleinkindern (damals ein Jahr und knapp vier Jahre alt) unternommen und die USA auch deswegen gewählt, weil wir in ein großes sicheres Land reisen wollten, das einigermaßen erreichbar ist und im Fall der Fälle eine entsprechende medizinische Versorgung zu bieten hat. So viel kann hier schon gesagt werden: Es war die perfekte Wahl für uns alle, die wir die ersten 100 Tage unseres Lebens während eines „Sabbaticals“ im Reisemobil absolviert haben. Konkret haben wir unsere Zeit auf zwei Reisen aufgeteilt. Fünf Wochen sind wir durch Florida und die Südstaaten von Februar bis Anfang März gefahren und drei Monate der Westküste entlang einschließlich der obligatorischen Nationalparks im Zeitraum von Mitte Mai bis Mitte August. Für die zweite Reise sind wir nach sechs Wochen vom Wohnmobil auf Hotel/Motel/Airbnb umgestiegen, was tatsächlich um zwei Drittel teuer ist als eine Reise im Wohnmobil.

„Amerikaner reden nicht über Politik und Religion.“ Diesen Satz habe ich im Zuge der Vorbereitungen auf mehrere Monate USA wohl am häufigsten gehört, fast so, als ob ich ständig mit solchen Themen auf mich aufmerksam machen würde – und dennoch ist etwas so Verbotenes stets im Hinterkopf, ob man mag oder nicht.

Miami Beach, wie man es auch aus dem Fernsehen kennt. Was man hier nicht sieht, ist die aufgrund der hohen Kriminalität extrem starke Polizeipräsenz

AMERIKANER REDEN NICHT ÜBER POLITIK UND RELIGION.



Das Kennedy Space Center hält nicht nur viele Raketen-Modelle bereit, sondern auch ein Erlebnisprogramm, das alle Besucher in den Weltraum eintauchen lässt

VORBEREITUNG

Am Anfang jeder großen Reise steht das Studium entsprechender Literatur, in Printform wie online. Am hilfreichsten sind aber die Gespräche mit Personen, die bereits (idealerweise mit Kindern) in den USA gecamped haben und vor allem über alltägliche Kleinigkeiten, die das Leben im Wohnmobil erleichtern, bescheid wissen. Wer niemanden kennt, der eine ähnliche Reise bereits gemacht hat, findet Hilfe in unzähligen Online-Foren. Fast alles andere lässt sich wunderbar googeln – beispielsweise, dass eine ESTA-Genehmigung reicht, wenn man nicht länger als 90 Tage in den USA bleiben möchte. Wer länger reist, benötigt ein B1/B2-Visum.

Reiseliteratur gibt es massenweise, Must-Haves für Individualreisen in den USA sind die Werke des Reise Know How-Verlages sowie die Iwanowski Reiseführer. Bei beiden Verlagen ist ratsam (wie bei allen Reiseführern), die Auflage bzw. das Erscheinungsjahr zu beachten. Der Fachhandel macht hier seinem Namen alle Ehre und berät entsprechend.

Wer online nach Reiserouten durch die Nationalparks sucht, stößt fast automatisch auf den Reise Know How-Verlag; auch für uns war in der Reiserouten-Wahl sowie die gesamte Reise hindurch „USA – der Westen“ bibelgleich, mehrere Iwanowski Reiseführer für die jeweilige Gegend wirkten

Dieser Satz stimmt in Amerika tatsächlich fast immer – nachgelesen am Strand von Estero Island





CAMPINGPLÄTZE

Citycamping im Herzen von New Orleans – kein billiges Unterfangen aber gleichzeitig die günstigste Art, den Puls dieser Stadt auch mit zwei Kindern an der Hand zu spüren

Standard-Campingplatz in Mims (Florida) – eine ebene Betonfläche als Untergrund ist hier ganz normal

XXL-Reisemobile erfreuen sich auf den Campingplätzen in Florida großer Beliebtheit. Oftmals bringen sie ihre Besitzer aus Kanada in den warmen Süden, die hier den ganzen Winter verbringen



unterstützend mit. Auch manch eine Lonely Planet-Empfehlung war goldwert. Wer viel Zeit für die vielen Nationalparks einplant, für den empfiehlt sich auch der Moon Verlag, der einige Ausgaben unter anderem dem Zion Nationalpark und dem Bryce Canyon widmet.

CAMPINGPLÄTZE

Das Thema Campingplatz findet sich immer wieder im Text; wir haben uns bei beiden Reisen schon im Vorfeld informiert, wo welche Campgrounds zu finden sind, ob es sich um National Parks handelt oder um private und wie ausgebucht sie sind. Während viele Reisende sich gern treiben lassen und spontan entscheiden, wo sie übernachten, haben wir uns – nicht zuletzt wegen unserer zwei kleinen Kinder – entschlossen, bereits von Wien aus einen Großteil der Plätze vorab zu buchen. Die Hauptkriterien waren dabei das Vorhandensein von Sanitäranlagen und Spielplätzen. Auch die Frage, ob man Wäsche waschen kann, war in regelmäßigen Abständen notwendig. Wer nur zwei Wochen durch die USA fährt, kann sich das natürlich sparen, bei fünf Wochen sieht die Sache da schon anders aus. Gab es einen Strand in der Nähe, war der Spielplatz nicht obligatorisch. Wer ohne Kinder reist, für den ist die Spielplatzfrage natürlich uninteressant.

DIE ENTDECKUNG AMERIKAS GEHT WEITER.

*Manfred Hinrich,
deutscher Philosoph
(1926–2015)*

FLUG

Sowohl für Teil 1 unserer USA-Reise nach Miami als auch für Teil 2 nach Los Angeles fanden sich recht schnell verhältnismäßig günstige Tickets, wobei eine leichte Flexibilität bei den An- und Abreisetagen nicht schadet. Viel wichtiger war uns die direkte Flugverbindung, denn damit ist die Reise über den großen Teich mit Kleinkindern nicht wesentlich anstrengender als eine Autofahrt von Wien nach Jesolo; die Einreise in die USA einmal ausgenommen.

REISEMOBIL

Wer mit Kindern reist, wird vermutlich gerne darauf verzichten, vor Ort nach einem passenden Reisemobil Ausschau zu halten. Auch wir waren anfangs davon überzeugt, unzählige Angebote online vergleichen zu müssen. Das Ergebnis waren ziemlich ähnliche Preise und höchst unterschiedliche Versicherungsleistungen bzw. Vertragsbedingungen, die inkludierten Kilometer etc. betreffend. Auch die Sache mit dem amerikanischen Recht im Fall von Streitereien war uns dabei stets ein Dorn im Auge, Alternativen gab es jedoch bestenfalls auf den deutschen Reisemessen, dort aber zu noch deutlich höheren Preisen.

Schlussendlich haben wir uns für eine Buchung über ein klassisches Reisebüro entschieden, als Wohnmobilanbieter haben wir El Monte gewählt und waren

sehr zufrieden mit dem Service vor Ort. Angesichts der möglichen Größenunterschiede und nahezu identen Mietkosten war es schwer, das richtige Wohnmobil für zwei Kleinkinder und zwei Erwachsene aus der Ferne zu definieren. Die Tatsache, dass wir über die in den USA für Mietmobile nicht nötigen Lkw-Führerscheine verfügen, führte in beiden Fällen zur Entscheidung, das größtmögliche Fahrzeug zu wählen, ein längentechnisches Upgrade gab es in beiden Fällen vor Ort dazu, weil nicht an allen Standorten alle Wohnmobil-Größen verfügbar sind und es – wie auch bei Mietwagen üblich – ein Upgrade gibt.

Im Süden der USA kam schlussendlich ein neun Meter langes Alkovenmodell, im Westen ein elf Meter langes, vollintegriertes Reisemobil zum Einsatz. In den USA heißen beide Modelle „RV“, was für Recreational Vehicle steht. Beide waren dabei zusätzlich mit ausfahrbaren Erkern (sogenannten Slide-Outs) ausgestattet, womit wir praktisch stets die Raumverhältnisse einer kleinen Stadtwohnung zur Verfügung hatten. Was wir erst vor Ort realisiert haben war, dass im Februar und im März auch im Süden der USA die Sonne früh untergeht und die Kinder keinerlei Ambitionen zeigen würden, das Abendessen im Freien zuzubereiten oder gar dort einzunehmen. Somit verbrachten wir nahezu alle Abende im Auto, auch weil es dort im Gegensatz zu draußen stets schön warm war. Für die Westküste, die wir von Mitte Mai bis Mitte August bereisten, fühlten wir uns mit dem XXL-Mobil gut beraten, dachten jedoch nicht daran, nur zwei Abendessen im Inneren einzunehmen und die restliche Zeit aufgrund der Helligkeit und der angenehmen Temperaturen stets draußen zu verbringen. Rückblickend hätte für die Westküste somit auch ein deutlich kleineres Mobil (geringere Treibstoffkosten und Entfall des einen oder anderen Fahrverbots innerhalb der Nationalparks) völlig ausgereicht.

START

Fliegt man aus dem tief winterlichen Wien im Februar nach Miami, bedeutet das sechs Stunden Zeitverschiebung und fast 40 Grad Temperaturunterschied. Das bedarf einer gewissen Ausgeruhtheit, um der Situation Herr zu werden. Wir hatten dies nicht anders erwartet und für die ersten Tage einen Mietwagen und ein Hotel gebucht, um eine Akklimatisierung zu ermöglichen, die auch ziemlich gut gelang. Das keinesfalls zu versäumende Key West bereisten wir von Miami aus noch mit Leihwagen und wohnten im Hotel, bevor endlich der Wechsel ins Reisemobil anstand.

Da wir über vier Wochen im Wohnmobil blieben, entschieden wir uns, alle notwendigen Utensilien vor Ort (bei Walmart) zu kaufen. Alternativ statten die Wohnmobilvermieter die Fahrzeuge mit Grundutensilien aus. Unsere Einkaufsliste reichte vom Baby-Reisebett, über Leintücher bis zum Mineralwasser, und vom Geschirrspülmittel bis zum Sandspielzeug und beinhaltete natürlich sämtliche Lebensmittel. Der Ankauf des kleinen Hausrats kostete uns rund 300 Dollar.

DIE AMERIKANER HASSEN MUSIK, ABER SIE LIEBEN UNTERHALTUNG.

Frank Zappa

TOUR 1

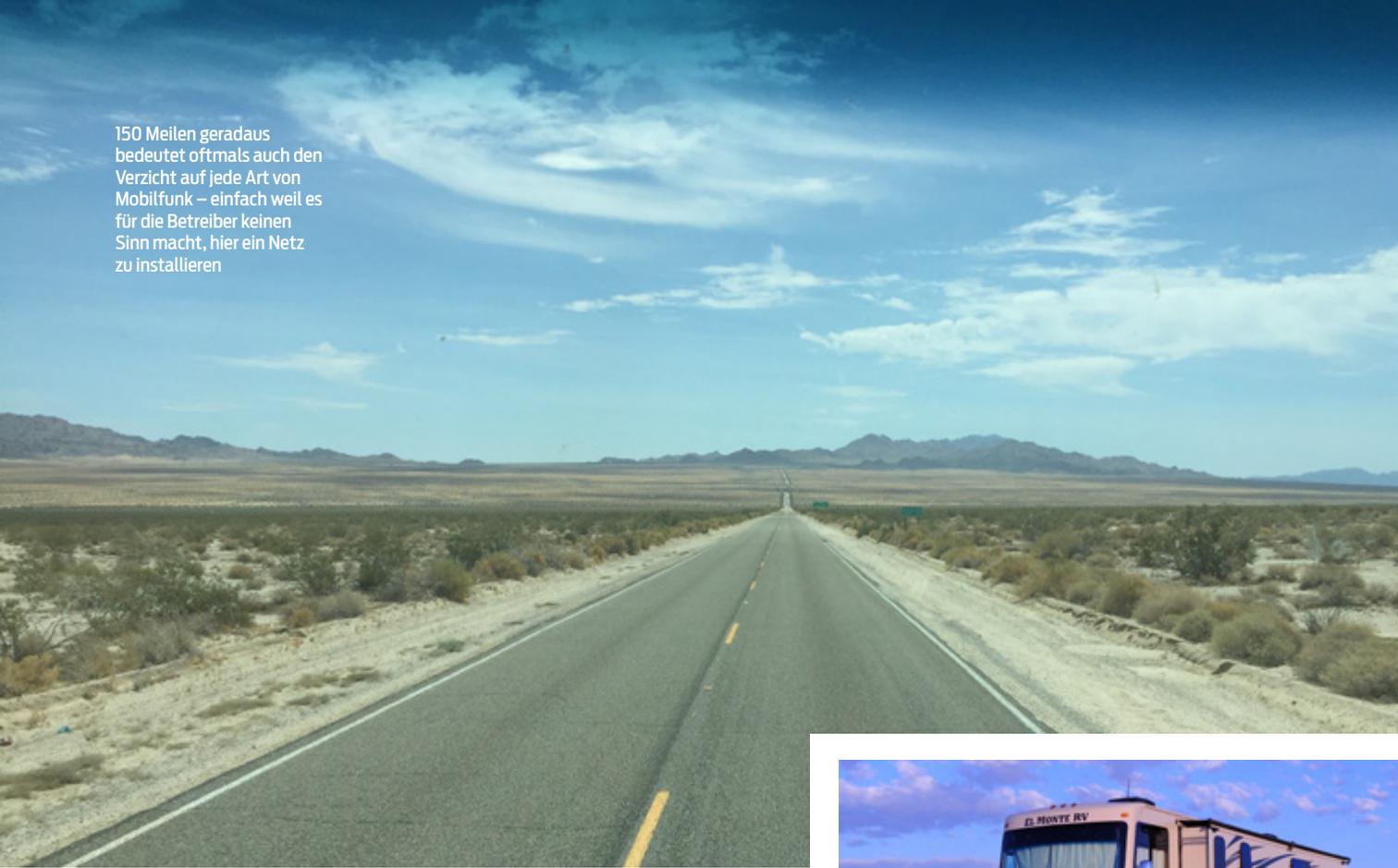
Man stoppt immer dort, wo schon viele Menschen sitzen – auch in Florida in den allermeisten Fällen eine gute Entscheidungshilfe

Reservieren sollte man für den USA-Trip nicht nur das Wohnmobil, sondern auch wie schon erwähnt ein paar Campingplätze, zumal diese vor allem in Florida im Februar und im März aufgrund der sogenannten Snowbirds (Amerikaner und Kanadier, die der Kälte im Norden entfliehen) ziemlich ausgelastet sind. Die Reiserouten sind zeitlich wie geschmacklich sehr individuell und es finden sich viele Reiseberichte – sortiert nach Regionen und Familiengröße – im Internet. Wir entschieden uns für eine verhältnismäßig lange Route von Miami die Ostküste entlang über Jacksonville, die Golfküste entlang. Weiter ging es von Vicksburg über Natchez nach New Orleans und von dort durch drei Staaten nach Charleston und Savannah. Über St. Augustine (reiner Touristenort) haben wir für den Rückweg die Westküste Floridas gewählt und sind über Clearwater, Fort Myers und Naples zurück nach Miami gefahren. Die Details dieser uns durch insgesamt sechs Bundesstaaten (Florida, South Carolina, Georgia, Alabama, Mississippi und Louisiana) führenden Reise würden den Rahmen dieses Magazins sprengen, womit ich an dieser Stelle gerne auf die zahlreichen Reiseberichte im Internet verweise oder auch Detailfragen gerne per mail an office@mmotors.at beantworte.

Das Campen betreffend, sei in Florida und den Südstaaten noch die spürbare Abkehr vom hierzulande immer populärer werdenden Online-Reservierungssystem zurück zur telefonischen Buchung mittels Kreditkarte zu erwähnen. Die paar verfügbaren Plätze lassen sich in der Hochsaison auch am Telefon verkaufen. Hervorheben möchte ich rückblickend den Campingplatz direkt im Zentrum von New Orleans, der sowohl teuerste als auch der lauteste Platz, auf dem wir im Süden genächtigt haben. Gut ausgestattet und durch die hohen Betonmauern samt Stacheldraht so charmant wie ein in die Jahre gekommenes Gefängnis, ist der Cityplatz aber auch dann sein Geld wert, wenn er saisonbedingt rund 150 Dollar pro Nacht kostet. Erstens ist er sicher, zweitens braucht man nur fünf Minuten zu Fuß in die Innenstadt und drittens ermöglicht er es, New Orleans auch mit zwei Kleinkindern im Schlepptau zu genießen. Stets eine Empfehlung sind die Plätze in den vielen Nationalparks, auch wenn sie meist nur eine sehr geringe Ausstattung bieten, was angesichts der großen Reisemobile eigentlich egal ist.



150 Meilen geradaus bedeutet oftmals auch den Verzicht auf jede Art von Mobilfunk – einfach weil es für die Betreiber keinen Sinn macht, hier ein Netz zu installieren



USA WESTKÜSTE

Im Gegensatz zur Florida/Südstaaten-Gegend, wo wir als Touristen in einem gemieteten Wohnmobil häufig als Exoten galten, ist die Westküste deutlich mehr auf das Thema Camping für Europäer ausgerichtet. So jedenfalls präsentierte sich uns die Westküste, die wir gut doppelt so lange wie den Süden bereisten und dabei die Bundesstaaten Kalifornien, Arizona, Utah, Nevada, Oregon und Washington unter die Räder nahmen. Auch hier zeigten sich die Behörden von ihrer kinderfreundlichsten Seite. Wie schon in Miami wählten wir auch hier ein Hotel für die ersten Tage. Die Entscheidung fiel zu Gunsten der Queen Mary (sie wurde zum Hotel umgebaut und liegt fest verankert vor Los Angeles), die über einen ganz eigenen Charme verfügt. Genauso perfekt wie in Miami klappte die Übernahme unseres XXL-Wohnmobils bei El Monte und der Start in Teil 2 unseres Abenteuers.

INTERNET

Schon im Süden hatten wir uns ein amerikanisches Wertkartentelefon mit freiem Datenvolumen (rund 100 Dollar pro Monat) gekauft und dies zur Navigation und als Hot Spot für iPad und Co. genutzt. Ein bewährtes System, das in Los Angeles in die Verlängerung ging, auch wenn in menschenleeren Gegenden oftmals einfach kein Netz verfügbar war, mitunter auf mehr als 100 Kilometern.

1: Campgrounds finden sich im Umfeld aller Tourismus-Highlights – die Ausstattung ist unterschiedlich



1



2



3

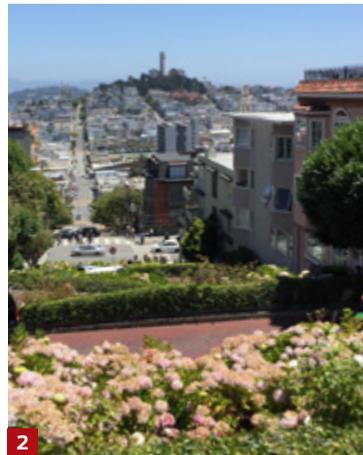
2: Wer lange genug sucht, findet auch mit einem 11 Meter Mobil ein schattiges Plätzchen unter Bäumen – dieses haben wir in Sedona entdeckt

3: Sonnenparker im Lake Havasu State Park

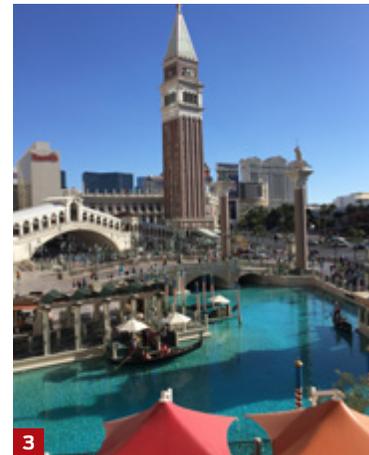
Tour 2



1



2



3

MEDIZIN

Anstatt mit Krokodilen wie in den Südstaaten, konfrontierten uns die Warnschilder im Westen in erster Linie mit Klapperschlangen, deren Biss oftmals tödlich ausgeht, speziell bei Kindern. Anfangs im Glauben, dass sich zumindest in den dicht besiedelten Gegenden überall ein Antiserum finden lassen sollte, mussten wir feststellen, dass es sogar in Ortschaften mit ein paar hundert Einwohnern niemand der Mühe wert fand, ein Serum zu lagern, warum auch immer. Beim Verlassen des Wohnmobils folgte stets auch ein Blick unter das Fahrzeug und eine Kontrolle des direkten Umfeldes. Zusätzlich versuchten wir, klar ersichtliche Wege nicht zu verlassen, und im Einzelfall setzten wir auch bei 40 Grad auf hohes, entsprechend schützendes Schuhwerk. Gesehen haben wir schlussendlich eine Handvoll unauffälliger Krokodile und keine einzige Schlange.

Verstärkt hat sich der Wunsch nach mehr Sicherheit und somit zusätzlicher Vorsicht durch die Hinweisschilder an den Campingplätzen, die darüber informierten, dass der nächste Arzt bis zu 80 Meilen entfernt zu finden sei. Von zu Hause hatten wir eine unter ärztlicher Aufsicht zusammengesetzte Apotheke im Gepäck. So war es uns stets möglich, im Falle von Erkrankungen, wie sie auf einer so langen Reise eigentlich unvermeidlich sind, die Symptome nach Wien zu schicken und die passende Medizin verschrieben zu bekommen. Im Zweifelsfall machte sich der Arzt unseres Vertrauens durch einen Videoanruf selbst ein Bild.

TECHNIK IM WOHNMOBIL

Mit der Hitze zeigte sich auch die extrem simple Technik des Reisemobils mitunter überfordert. Während sich der Achtzylinder-Benziner damit begnügte, bei aktiviertem Notstromaggregat (obligat für die Nutzung der Dachklimaanlage) ein paar Liter extra zu konsumieren – in der Praxis somit rund 45 Liter anstatt der üblichen 40 Liter – verstand die Bremsanlage keinerlei Spaß. Lange Gefällestrecken mussten ausnahmslos in ganz niedrigen Gängen befahren werden, da die Bremsleistung bereits nach

1: Horseshoe Bend – in Ermangelung von Absperrungen sollten sich Menschen mit Höhenangst hier nicht zu weit vor wagen

2: Lombard Street als einer der bekanntesten Straßenzüge, die San Francisco zu bieten hat

3: Das Venedig in Las Vegas fasziniert alt und jung

zweimaligem Betätigen der Betriebsbremse gegen Null tendierte. Wir hatten die Routine aus unzähligen Lkw-Tests an Bord, manch anderer Camper jedoch leider nicht. Speziell rund um den Lake Tahoe, aber auch in einzelnen Nationalparks, allen voran dem Death Valley sowie dem Yosemite National Park, stießen wir mit unserer 11-Meter-Kiste abmessungstechnisch an gewisse Grenzen. Ich persönlich hatte dabei jede Menge Fahrspaß, rate aber allen Campern dazu, sich auf maximal 9 Meter zu beschränken, um hier unfallfrei und einigermaßen entspannt unterwegs sein zu können.

HOTEL

Neben der Empfehlung, den ersten Tag bzw. die ersten Tage nach Ankunft im Hotel zu verbringen, um mit dem Jetlag und dem anderen Klima zurecht zu kommen (speziell mit Kindern), rate ich auch beim Besuch von Las Vegas als Alternative zum Campingplatz am Strip zur Buchung eines Hotels. Hier sind auch die besseren Hotels billiger als im Rest der USA, wodurch es sinnvoll sein kann, den Camper auf einem bewachten Parkplatz abzustellen und ins Hotel zu übersiedeln, zumal das Flair dieser Stadt eigentlich Hand in Hand mit ihren Hotels geht. Wer im Wohnmobil bleiben möchte, findet beim Circus Circus einen Asphaltplatz mit Spielplatz und allen Einrichtungen des Circus Circus Hotels in unmittelbarer Nähe.

Die Geisterstadt Bodie ist heute ein Freilichtmuseum, dessen Besuch man sich keinesfalls entgehen lassen sollte



Reiseinfos:



HIGHLIGHTS

Gefragt nach den wichtigsten Stationen, die es an der Westküste zu sehen gilt, fällt die Antwort ziemlich üppig aus. Ohne Rücksicht auf die Reihenfolge würde ich rückblickend sagen, dass mir San Diego am besten gefallen hat, sich aber auch Los Angeles, Las Vegas (Teil jeder Westküsten-Tour), San Francisco, Portland und Seattle als absolute Highlights dargestellt haben. Ganz großartig empfand ich aber auch den bereits angeführten Lake Tahoe, Sedona, den Joshua Tree Nationalpark, den Grand Canyon, den Bryce Canyon Nationalpark, den Lake Powell, den Arches Nationalpark und natürlich den Yosemite Nationalpark sowie Death Valley und Monument Valley. Überall hat es sich ausgezahlt, einzelne Gegenden auch zu Fuß (in Ermangelung von Fahrrädern) zu entdecken und frühmorgens aus den Federn zu kommen, um möglichst viele Sonnenaufgänge zu erleben.

Viereinhalb Monate standen uns insgesamt zur Verfügung, um die USA zu entdecken und doch haben wir nur einen kleinen Teil gesehen. Die Gesamtkosten beliefen sich trotz aller Sparsamkeit auf fast 50.000,- Euro. Eine Summe, auf die wir lange gespart hatten und deren Hauptbrocken die Flüge, das Wohnmobil, die teils hohen Campingplatzgebühren, die extrem hohen Eintritte aber auch der Treibstoff und natürlich die Lebensmittel dargestellt haben.

Großartig waren in den USA die unterschiedlichen Landschaften, die unendliche Toleranz gegenüber kleinen Kindern und das stets sichere Gefühl, das beim Reisen mit Kindern sehr viel dazu beiträgt, sich wohl zu fühlen. Top auch die spürbare Lebendigkeit in Städten wie San Diego oder San Francisco, die großartigen Straßen an der Westküste oder die vielen Wüstengebiete. Daran, dass Geschäfte in der Regel 24 Stunden am Tag sieben Tage pro Woche geöffnet haben, könnte ich mich speziell bei Supermärkten auch in Europa gewöhnen, genauso wie an die Möglichkeit, auf Supermarktplätzen mit dem Wohnmobil kommentarlos zu übernachten.

Das tollste an der USA-Reise aber war schlussendlich die Möglichkeit, viereinhalb Monate die eigenen Kinder ohne die Ablenkungen des heimischen Alltags genießen zu können. Dabei gelang es fast wie von selbst ein Band zu schaffen, für das man daheim ein Vielfaches der Zeit benötigt. Die Kinder, speziell der Große, werden immer auf ihre Reise zurückblicken und die gesammelten Erfahrungen nie ganz vergessen, haben sie doch täglich mit Kindern, deren Sprache sie nicht sprechen, gespielt und kommuniziert. Für uns blieb nach mehr als 100 Tagen zudem ein Grundwissen in Sachen Camping, das in weiterer Folge die Basis für das hier vorliegende Magazin wurde. Reisen bildet, auch dann, wenn Themen wie Politik und Religion ausgespart werden, was in der Praxis aber ohnedies nicht so streng genommen wird wie wir das vielleicht glauben.

LOWLIGHTS

Negativ bleibt nicht der hohe Kapitaleinsatz (wir hatten diesen im Vorfeld ziemlich exakt kalkuliert), sondern vielmehr das Unverständnis der Amerikaner für Umweltschutz in Erinnerung. Entsorgt werden alle Dinge, die nicht mehr gebraucht werden, indem sie vor die Türe gestellt oder im Garten vergraben werden. Ganz egal ob Öltank, Autobatterie oder Plastik. Auffällig war auch die extrem hohe Zahl an Obdachlosen in den einzelnen Ballungszentren und die fast unerträgliche Kluft zwischen Arm und Reich. Überraschend war für uns, wie arm die Bevölkerung zum Teil auch an der reichen Westküste ist und wie kaputt sich viele Industriezweige präsentieren.

REISEZEIT: Für alle, die ohne schulpflichtige Kinder reisen, gilt es, die Zeit außerhalb der Ferien zu nutzen. Der Süden lässt sich zwischen Anfang Februar und Mitte Mai perfekt bereisen, dann wird es auch hier ziemlich warm. Für die Westküste sind die Monate Mai und Juni aber auch September und Oktober bestens geeignet. Nur wer es auch in San Francisco schön warm haben will, muss idealerweise im September oder Oktober anreisen. Klassische amerikanische Feiertage sollte man zudem in entlegenen Gegenden verbringen, da in dieser Zeit die Preise auf den zentral gelegenen Campingplätzen geradezu explodieren.

ESSEN: Wer europäische Qualitätskriterien in Supermärkten ansetzt, bekommt in der Regel nur eine sehr kleine Auswahl präsentiert oder aber Preise, die sich erheblich auf die Reisekasse schlagen. Nur wer auf Campingplätzen regelmäßig seine Nachbarn fragt erfährt, welche Lebensmittel man wo am besten kauft. Hat man die gewünschten Produkte gefunden, so macht es Sinn, die in der Regel großzügig ausgeführten Kühlschränke zu füllen, da einzelne Milchprodukte und spezielles Obst längst nicht überall angeboten werden. Klassiker unter den Supermärkten sind Walmart, Safeway und Albertsons. Sprouts Farmers Market gibt's in manchen Regionen (hat das beste Obstangebot), während Wholefoods unverhältnismäßig teuer ist.

PLANEN: Wie bei jeder Reise ist neben dem Internet und den Reisebüros auch hier der ÖAMTC eine verlässliche Anlaufstelle. Das Spektrum reicht dabei von der Reiserücktrittsversicherung bis zum speziell bei Polizeikontrollen gerne gesehenen internationalen Führerschein. www.oeamtc.at

REISEN: Für Reisen in die USA, die maximal 90 Tage dauern, reicht es, eine ESTA Bescheinigung zu beantragen. Das Formular dafür gibt es für ein paar Dollar Bearbeitungsgebühr unter <https://esta.cbp.dhs.gov/esta>. Wer länger bleiben will, kommt um einen Visaantrag (BI/B2) am amerikanischen Konsulat in Wien nicht herum. Auch das läuft ziemlich unkompliziert ab, zumindest dann, wenn man klar glaubhaft machen kann, nicht dauerhaft in die USA einwandern zu wollen.

SEHEN: Wer mit kleinen Kindern reist, tut speziell in den USA gut daran, all die großen „Kinder“-Attraktionen einfach auszulassen. In einem Land, in dem schon ganz normale Kinderspielplätze größer ausfallen als unser Prater, ist weniger immer mehr. Über all die Monate betrachtet, haben wir mit Ausnahme des Kennedy Space Centers, des Monterey Bay Aquariums und des weltbekannten Zoos in San Diego nur noch die USS Midway, einen stillgelegten Flugzeugträger in San Diego, besucht. Unterstützt wurde dieses sehr reduzierte Programm durch teils unglaublich hohe Eintrittsgelder und viel zu lange Menschenschlangen vor den Eingängen. Wenn man die Kinder gefragt hat, was ihnen in Amerika am besten gefallen hat (gut, der Kleine hat nicht wirklich geantwortet) war es immer der letzte Strand und der letzte Spielplatz. Welch' Glück, dass man uns das schon im Vorfeld prophezeit hatte und wir uns darauf einstellen konnten.

TANKEN: Immer und überall die Preise vergleichen! Ein Unterschied von bis zu 30 Prozent auf einer Handvoll Meilen ist ganz normal. In einzelnen Gegenden können die Treibstoffpreise fast europäisches Niveau erreichen, bei 40 Litern Verbrauch ein ziemlich teures Unterfangen.

WERTGEGENSTÄNDE: Wie auf allen Reisen macht es auch hier Sinn, nicht unbedingt nötige Wertgegenstände daheim zu lassen. Das sorgt für zusätzliche Sicherheit und damit auch für ein Plus an Entspannung. Wir beschränkten uns auf einen Laptop, ein iPad und eine alte Spiegelreflexkamera. Dinge, die wir allesamt bei jedem Stopp bei uns trugen. Ein paar Dollar ließen sich gut im Fahrzeug verstecken, ein paar weitere fanden stets in der Hosentasche Platz, eine klassische Geldbörse entfiel.

RÜCKKEHR: Am Ende einer mehrmonatigen Reise bleibt jede Menge übrig, was man nicht wegschmeißen, aber auch nicht mit nach Hause nehmen will. Das beginnt bei der Bettwäsche, und reicht über Geschirre und haltbare Lebensmittel bis zu Waschmittel und Spielzeug. Über all diese Sachen freuen sich in jedem Ort anzutreffende Organisationen, die sich ehrenamtlich auf die Verteilung von Spenden konzentrieren, beispielsweise Goodwill. Während man hierzulande dazu neigt, leicht beschädigte Gegenstände erst gar nicht zur Caritas zu bringen, ist man dort gerne bereit, kaputte Sachen auch wieder zu reparieren, einfach weil nach fast allem eine große Nachfrage herrscht und oftmals viel ungenutzte Arbeitszeit vorhanden ist.

Weitere Infos zum Thema:

www.reise-know-how.de
www.iwanowski.de
www.moon-handbooks.travelbooks.de



1

Um die in Wirklichkeit recht filigrane Dachkonstruktion nicht zu beschädigen, empfiehlt sich die Nutzung von 3 Trägern



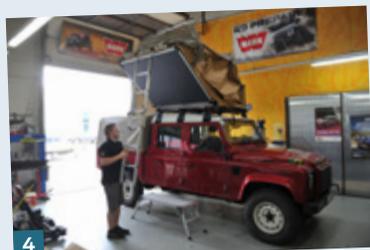
2

Wer auf Teamwork setzen kann, ist bei der Montage des Dachzeltes klar im Vorteil



3

Vor dem ersten Aufstellversuch empfiehlt es sich, alle Verbindungen zum Auto nochmals zu prüfen



4

Abhängig von der Fahrzeughöhe, braucht es zusätzliche Verstellbereiche für die mitgelieferte Leiter



5

Die Schutzhülle zu montieren gestaltet sich aufgrund der Höhe mitunter langwierig. Eine Kiste als Aufstiegshilfe wirkt Wunder

DACHZELTE

OBENAUF

Dachzelten auf dem besten Weg zur Trendsportart.



Man könnte fast glauben, jemand habe gerade eben die bahnbrechende Idee gehabt, ein Zelt nicht auf den Boden, sondern stattdessen auf ein Autodach zu stellen. Überall finden sich Autos aller Preisklassen und Größenordnungen, die neuerdings Dachzelte mit sich herumführen, und gefühlt werden es täglich mehr. Was diesen Boom ausgelöst hat, ist nicht bekannt, wohl aber die Vorteile, die ein Dachzelt mit sich bringt. Für viele ist dieses ein Zwischenschritt vom normalen Zelt hin zum Freizeitvan. Erhältlich zu Preisen ab rund 1.000 Euro, ist es schnell und im Idealfall auch recht einfach montiert. Es bietet einen einfachen Zustieg, der in der Regel über eine kleine Leiter erfolgt, Raum für eineinhalb bis drei Personen und – abhängig von der gewählten Preisklasse – auch jede Menge Zusatzausstattung, von aufzippbaren Fenstern bis hin zu Isolationsdecken für jene, die auch im Herbst und im Frühjahr vom Dachzelten nicht genug bekommen können.

Die Kombination aus Zelt und Dachzelt – hier auf einem der ersten Pressebilder des neuen Land Rover Defender

Erste Ausfahrt mit dem Dachzelt-Globetrotter Rodeo am steirischen Erzberg im August



*Das Glück der Erde
liegt auf dem Rücken der Pfer...
- nein, auf dem Dach!*



Für alle Einsteiger gilt es, vor dem Kauf zu prüfen, ob das eigene Auto für ein Dachzelt geeignet ist, und in weiterer Folge, wie hoch die Dachlast seitens des Herstellers angegeben wird. Oftmals sind es auch vorgeschriebene Mindestabstände zwischen zwei Trägern, die aufgrund eines insgesamt zu kurzen Dachs nicht eingehalten werden, während bei schweren Dachzelten manchmal zudem auf einen dritten oder gar einen vierten Träger zugegriffen werden sollte, um das Gewicht so gut wie möglich zu verteilen. Sind diese Eckdaten erstmal definiert, kann man sich Gedanken darüber machen, auf welche Seite das Dachzelt aufklappen soll. Klassisch erfolgt das über die Beifahrerseite oder vielleicht nach hinten, um auch auf engen Waldwegen dachzelten zu können. Alternativ entscheidet man sich gleich für ein Dachzelt, das nur nach oben, aber nicht zur Seite ragt, wie es viele Hartschalenmodelle tun. Ist das Wunschzelt gefunden und montiert, muss bei niedrigen oder hohen Autos oft noch die Länge der Einstiegsleiter angepasst werden. Wer ein hohes Fahrzeug besitzt, ist gut beraten, eine Kiste mitzuführen, auf die man steigen kann, um beispielsweise die Abdeckung des Dachzeltes montieren zu können, ohne deswegen die Sitze zu strapazieren.

Im Alltag sollte man das Dachzelt immer wieder einmal öffnen, um potenzielle Feuchtigkeit loszuwerden. Das gilt auch dann, wenn das Dachzelt nie bei Regen geöffnet war und eine Schutzhaube trägt. In der kalten Jahreszeit sollte es in der Garage oder an einem anderen trockenen Ort gelagert werden, wodurch sich die Lebensdauer des Zeltstoffs verlängert.



Bei kompakten Pick-Up-Dächern gilt es, das Gewicht des Dachzeltes bestmöglich zu verteilen und gleichzeitig sicheren Halt zu garantieren – Taubenreuther bietet Dach und Träger aus einer Hand an

All jene, die ein Dachzelt auf einem klassischen Pkw montieren wollen, sollten sich darüber im Klaren sein, dass schon bei Tempo 100 die Lärmkulisse an Bord spürbar ansteigt, und gleichzeitig der Treibstoffverbrauch (stark abhängig vom Fahrzeug) um rund zwei Liter zunimmt. Dass Ausnahmen die Regel bestätigen, durfte ich anhand meines eigenen Dachzeltes feststellen. Das insgesamt recht große und auch sehr stabile ARB-Zelt hat den Verbrauch meines Land Rover Defender sogar leicht sinken lassen. Der Grund dafür ist, dass ich mit Dachzelt nie schneller als Tempo 100 fahre, während ich ohne Zelt auf der Autobahn rund 15 km/h schneller unterwegs bin. Die oftmals gehörte Befürchtung, dass das Dachzelt im Gelände ein Nachteil ist, weil es den Schwerpunkt deutlich anhebt, kann ich nicht bestätigen. Das mag aber auch an der Defender-Basis liegen, die die hoch droben angebrachten rund 70 Kilogramm fahrwerkstechnisch ganz offensichtlich kompensieren kann.

Noch ein Tipp für alle Dachzeltneulinge: Gönnen Sie sich den Luxus und lassen Sie die Erstmontage von einem Profi durchführen. Diese sollte von einer routinierten Fachwerkstätte in ein bis zwei Stunden machbar sein, darüber hinaus bekommen Sie alle Infos zur richtigen Fixierung mitgeliefert. Das Dachzelt am Redaktions-Defender wurde bei Taubenreuther in Anthering bei Salzburg montiert. Inklusiv der Dachträgeranpassung und der Montage einer Markise hat das gesamte Prozedere knapp zwei Stunden in Anspruch genommen – eine gute Investition, wie sich im Zuge der bisherigen Nutzung herausgestellt hat.



ANFÄNGER ON TOUR

AUSGENOMMEN ANFÄNGER

Mit dem Caravaning ist das ein bisschen so wie mit dem Radfahren.



Zwei interessante Stunden Theorie als Basis, von der alle Teilnehmer die nächsten Tage ausgiebig gezeht haben

Wurde einem erst einmal gezeigt, wie es geht, so weiß man es in der Regel ein Leben lang. Einen wesentlichen Unterschied gibt es dennoch: Während man als Drei- oder Vierjähriger bei den ersten Radfahrversuchen vor lauter helfenden Händen fast erdrückt wird, steht man dreißig, vierzig oder gar fünfzig Jahre später, wenn es das erste Mal ans Thema Reisemobil geht, in der Regel ziemlich allein da. Hinzu kommt oft der von der Familie ausgehende Erfolgsdruck, da man als Familienoberhaupt (egal ob männlich oder weiblich) immer alles können muss – und das am besten gleich ziemlich gut. Dadurch erklärt sich auch eine gewisse Scheu davor, diese Form des Reisens näher kennenlernen zu wollen. Was wiederum sehr schade ist, und zwar nicht nur für die Hersteller, die sich auch heuer über ein weiteres Rekordjahr in Folge freuen dürfen.

Wie gut, dass Dethleffs die Situation der interessierten Unwissenden nicht nur erkannt, sondern auch gleich eine Möglichkeit gefunden hat, sie zu entschärfen – um nicht zu sagen, sie gleich gänzlich



Die richtige Sitzposition will erst einmal gefunden werden – ob hinter dem Steuer oder im Eingang

ins Positive zu drehen. Im Anfängerkreis verschweigt man gerne, dass man die Sache mit dem Camping vielleicht schon mal ausprobiert hat, zumal die anfängliche Freude in kurzer Zeit durch die gewöhnungsbedürftige Übersichtlichkeit des Reisemobils, das Finden des korrekten Stromanschlusses und das mangelnde Verständnis für das Reinigen der WC-Box verflogen ist.

Im Prinzip fehlt es nur an einfachem Basiswissen, welches man altersunabhängig ganz schnell lernen kann, wie sich die Mannschaft von Dethleffs sicher ist. Um das zu beweisen, zog man aus einem fiktiven Berg an unglaublich vielen Zusendungen (die allermeisten kamen wenig überraschend per Mail) zehn glückliche Gewinnerpaare, die sich um knapp 500 Euro sowohl ein brandneues Reisemobil für vier Tage als auch echte Profis als Betreuer sicherten. Praxisgerecht geprobt sollte dabei in und rund um den Dethleffs-Heimatort Isny werden, wodurch es gelingen sollte, kein Schäfchen zu verlieren.

In den ersten zwei Stunden stand das ABC des Caravanings am Lehrplan der Teilnehmerpaare. Im Gegensatz zu so mancher Schulstunde, traute sich hier

1: Genau wie im Hotel macht es auch im Reisemobil Sinn, die Koffer einmal zu leeren und zu verstauen.

2: Morgendämmerung auf einem feinen Campingplatz am Bodensee



1



2



3



4

3: Wer sicheren Halt sucht, muss kräftig kurbeln

4: Frühstück am Fahrersitz eines luxuriösen Vollintegrierten von Dethleffs

keiner zu schwätzen. Vielleicht wussten ja bereits alle, wie wichtig die hier vorgebrachten Informationen in den nächsten Tagen sein würden. Es folgte eine Fragestunde, in der echtes Basiswissen nicht als Voraussetzung galt, und somit auch keine Frage dumm, sondern im Gegenteil auch für all jene hilfreich war, die sich nicht getraut hatten, sie selbst zu stellen.

Bevor es ans Fahren ging, übernahm das Profieinweisungsteam von McRent das Kommando. In kleinen Gruppen wurde die richtige Sitzposition ebenso besprochen, wie die Spiegelverstellung und die Besonderheiten des jeweiligen Fahrzeuges. Es folgte die individuelle Beladung – hier war die ganze Bandbreite von einer Tasche bis hin zu mehreren Koffern zu beobachten – und anschließend der erste Test.

ZWISCHENTITEL

Beim Verlassen des Parkplatzes mussten alle Teilnehmer beweisen, dass sie die Instruktionen verstanden hatten, indem sie das Gelände unfallfrei verließen. Bestanden haben glücklicherweise auch jene, die kurz zuvor noch Selbstzweifel gehegt hatten. Trotz einiger Radfahrer und mehrerer Traktoren auf den Strecken rund um den Bodensee kamen alle Verkehrsteilnehmer sicher an ihrem Zielcampingplatz an. Einer kurzen Eingewöhnungsphase (der Großteil der Teilnehmer war zuvor tatsächlich noch nie auf einem deutschen Campingplatz gewesen) folgte ein vorzügliches Abendessen im örtlichen Campingplatzrestaurant. Als Nachschlag zum Dessert gab es

**FEHLERFREI
DURFTE DABEI
KEINER
BLEIBEN, GING
ES DOCH
DARUM, EINEN
MÖGLICHT
HOHEN
LERNEFFEKT
ZU ERZIELEN.**

dann eine weitere Theorieeinheit in Sachen Camping, die dazu führte, dass sich auch jene, die zuvor noch geplant hatten, die Nacht zum Tag zu machen, widerstandslos in ihre Betten zurückzogen.

Topfit und gut erholt präsentierte sich das Teilnehmerfeld an Tag zwei. Mit Ausnahme einer defekten Heizung (wenig überraschend war die Ursache ein Bedienungsfehler) war die Nacht ohne besondere Vorkommnisse verlaufen, und so ging es mit viel Elan zurück nach Isny, um dort den von vielerlei Gemeinheiten geprägten Hindernisparcours zu befahren. Hier galt es, den richtigen Einschlagswinkel zu finden, die Fahrzeugbreite richtig einzuschätzen und unter Hindernissen so hindurchzufahren, dass es keinen Kontakt zwischen Dach und Hindernis gab. Fehlerfrei durfte dabei keiner bleiben, ging es doch darum, einen möglichst hohen Lerneffekt zu erzielen. Überraschend war es trotzdem, wie zielsicher all die Anfänger mit den großen Autos unterwegs waren – die besten Voraussetzungen also, um auch die schmalen Landstraßen zum Hymer-Museum souverän zu meistern, wo Dethleffs erneut eine wunderbare Mahlzeit reichte.

Dass ausgiebiges Essen und ein Museumsbesuch schwer zu vereinen sind, wusste man bereits im Vorfeld. Dass die Führung gut doppelt so lange dauern würde, wie ursprünglich angenommen, wusste man im Vorfeld allerdings nicht. Bis ins kleinste Campingdetail ging die Dame vom Museum auf jedes Ausstellungsstück ein. Aufgelockert wurde die Tour

dabei durch zahlreiche Motive, die sich für lustige Gruppenbilder geradezu aufdrängten. Das für den Spätnachmittag geplante „Ich deute Dir, wohin Du fahren sollst, und Du machst das dann auch“-Training musste schlussendlich entfallen, um noch rechtzeitig den anvisierten Stellplatz in Kressbronn zu erreichen. Als Zugabe wurde allen Teilnehmern ein geradezu majestätischer Sonnenuntergang geboten, und auch die überraschend auftretende Problematik hinsichtlich der Anzahl der Stellplätze vor Ort konnte dann doch noch zur Zufriedenheit aller gelöst werden.

War es am ersten Abend noch eine Gruppe bunt zusammengewürfelter Teilnehmer gewesen, so war diese Gruppe binnen 24 Stunden zu einem echten Team zusammengewachsen. Dieses wurde fortan auch zu einer WhatsApp-Gruppe verbunden, um auftauchende Fragen schnell und unkompliziert beantwortet zu bekommen. Der Sonntag stand nach dem obligatorischen Brötchenservice ganz im Zeichen der individuellen Routenplanung, und so zog es die Teilnehmer bis ins Kleinwalsertal, nach Immenstadt am Alpsee, nach Scheidegg oder aber auch nur direkt zum Wald-Campingplatz nach Isny, wo in weiterer Folge alle eintrafen. Am Montag hieß es für die Teilnehmer, die Fahrzeuge rückgabefertig aufzubereiten, wofür ihnen die Dethleffs-Mannschaft mit Rat und Tat zur Seite stand.

1: Souverän durch jede Kleingartensiedlung – auf dem Dethleffs-Parkplatz in Isny durfte ausgiebig geübt werden

2: Bremstest, um besser einschätzen zu können, wie es um die Verzögerungswerte von Reisemobilen bestellt ist

3: In Reih und Glied – auch das Warten auf der Zufahrt zum Campingplatz will geübt werden

4: Höhenkontrolle, ohne das Fahrzeug zu verlassen – was geht und was geht gerade nicht mehr

Die umfassende Abschlussbesprechung nach der Fahrzeugrückstellung ergab, dass viele Teilnehmer gerne noch viel länger mit den Reisemobilen unterwegs gewesen wären. Nur ein einziges Paar fiel insofern aus der Reihe, als es bereits entschieden hatte, dass diese Reiseform aus verschiedensten Gründen nicht für sie infrage kommen würde, während ein zweites Paar einen weiteren Schritt in Richtung Caravaning erst dann unternehmen will, wenn das Berufsleben es auch erlaubt. Alle anderen wollten sich künftig dem Thema intensiver widmen, Ideen dazu hatte man ja jetzt ausreichend gesammelt.

Für Dethleffs war das umfassende und auch sehr ehrliche Feedback eine Bestätigung für das vorgebrachte Engagement, den Interessenten die vielen Vor- und auch die wenigen Nachteile des Caravanings aufzuzeigen und eine unabhängige Hilfe bei der Entscheidungsfindung zu bieten, ohne gleich einen ganzen Urlaub on Tour verbringen zu müssen.

Radfahren oder besser gesagt Caravaning beherrschen jetzt alle Teilnehmer der Dethleffs-Einsteigertour. Ob sie es dabei belassen, es perfektionieren oder es erst irgendwann in ihren Alltag integrieren, wird sich zeigen. Fix ist im Gegensatz dazu schon, dass Dethleffs die Vorreiterrolle im Segment der Nachwuchsförderung übernommen hat, und künftig hoffentlich viele andere Hersteller diesem Beispiel folgen werden.



BUSINESS-,
FREIZEIT- UND
FAMILIEN-
VANS

HELDEN DES ALLTAGS



Was Volkswagen im Prinzip mit dem T1 erfunden hat, ist heute ein riesengroßer Markt mit noch größeren Wachstumschancen.

Mag es heute auch noch ein wenig voreilig erscheinen, so steht für viele Experten der Van-Markt – auch in Österreich – vor einem echten Comeback. Ganz vorne mit dabei sind gerade noch tiefgaragentaugliche Vans mit fünf bis neun Sitzplätzen und Außenabmessungen von 4,5 bis 5,5 Metern, ausgerüstet mit modernster Sicherheitsausstattung, zeitgemäßen Motorisierungen und extrem flexibel gestaltbaren Innenräumen.

Sozial extrem gut verträglich, bieten diese Modelle jenes Plus an Raum, das zuletzt bei immer mehr SUV-Modellen vermisst wurde. Gleichzeitig lässt sich, abhängig vom vorhandenen Budget, der Komfort an Bord auf das Niveau der gehobenen Pkw-Mittelklasse heben, und dank des für die allermeisten Modelle auf direktem oder indirektem Wege lieferbaren Allradantriebs steht auch einer hochalpinen Ganzjahresnutzung nichts im Wege. Da und dort noch ein wenig optimierungswürdig erscheint eigentlich nur die Anhängelast, wenngleich sie schon jetzt auf dem Niveau der typischen SUVs liegt.

**DER VAN-
MARKT STEHT
VOR EINEM
COMEBACK
– AUCH IN
ÖSTERREICH.**

Als wäre dieses Angebot der Autoindustrie für Campinginteressierte nicht schon eine kleine Sensation, so wird überdies auch die Auswahl an jenen Modellen größer, deren Sitzbänke sich mit wenigen Handgriffen zu einem großen Bett umrüsten lassen. Oben drauf gibt es gegen einen überschaubaren Aufpreis immer öfter auch ein Aufstelldach, das im Alltag gar nicht zu sehen ist.

Darüber hinaus werden von einzelnen engagierten Markenhändler auch einfache Campingboxen für Van-Modelle angeboten, die sich zu zweit mühelos in den Kofferraum stellen lassen und ausgeklappt Stauraum, Küche und ein Doppelbett bereitstellen. Wer das nicht im Programm seines Händlers findet, kann sich auch direkt bei Spezialisten wie Easy Camping in Oberösterreich eine QUQUQ-Box kaufen oder sogar leihen. Wer kein Aufstelldach, aber dennoch Bedarf an vier Schlafplätzen hat, bekommt das in Form eines Dachzelts, wie sie beispielsweise von Taubenreuther in Anthering bei Salzburg angeboten werden.

Auch im Van-Segment gibt es Modelle, die unter mehreren Markennamen angeboten werden. Der Grund dafür ist die Wirtschaftlichkeit, die sich nur durch hohe Stückzahlen realisieren lässt. So teilen sich die Vans von Peugeot, Citroën, Toyota und neuerdings auch Opel die technisch idente Plattform. Unterscheidungsmerkmale gibt es aber auch hier. So geht jede Marke bei der Basisausstattung unterschiedliche Wege und bietet unterschiedlich viele Konfigurationsmöglichkeiten an. Auch beim Zubehör legen die Marken in der Regel Wert auf Eigenständigkeit. Schlussendlich ist es dann eine Frage des persönlichen Geschmacks oder aber auch der gute Draht zu einem Händler, der entscheidet, ob es ein **Peugeot Traveller**, ein **Citroën SpaceTourer**, ein **Toyota Proace Verso** oder eben ein **Opel Zafira** wird (Unser Tipp: Dieses Modell immer mit zwei Schiebetüren und Automatik bestellen.).

Ähnlich ist die Situation bei der gemeinschaftlichen Vorgangsweise von Renault, Nissan und Fiat. Deren Modell weist zwar hinsichtlich der Basisabmessungen ein paar Zentimeter mehr auf, lässt aber im Gegenzug bei der möglichen Konfiguration etwas weniger Spielraum zu. Für das Modelljahr 2020 bekommen **Renault Trafic**, **Nissan NV-300** und **Fiat Talento** ein Facelift mit allerlei Neuerungen an Bord. Am wichtigsten ist dabei erstmals die Option, gegen Aufpreis ein Automatikgetriebe zu bestellen.

Völlig eigenständig präsentiert sich der eben erst leicht modernisierte **Ford Tourneo Custom**. In zwei Längen und unzähligen Konfigurationen angeboten, vermisst man bei diesem richtig sportlich zu fahrenden Van ausschließlich die auch gegen Aufpreis nicht verfügbare Klimaautomatik. Antriebstechnisch ebenso top wie bei der Raumausnutzung, bietet der Ford ein sehr großes Servicenetz und einen durch die schiere Größe der Heckklappe gut zugänglichen Laderaum. Außerdem ist er ab Werk unter der Bezeichnung **Nugget** auch als echte Campingversion erhältlich.

Ähnliches gilt auch für den **Mercedes-Benz Vito** bzw. dessen luxuriösen Bruder, die **V-Klasse**. Erst seit dem Herbst mit einem technisch aufgewerteten Modell am Markt, deckt Mercedes-Benz mit seinem Angebot auch untere Preisregionen erfolgreich ab. Im Gegensatz zum Wettbewerb sind die Basismodelle von Vito und V-Klasse ausschließlich mit Heckantrieb verfügbar, gegen Aufpreis stehen für die meisten Motorisierungen auch Allradvarianten bereit. Ebenfalls gegen (einen allerdings sehr geringen) Aufpreis bietet schon der Vito die Möglichkeit, aus den Sitzbänken ein bequemes Doppelbett zu machen. Ein Aufstelldach ist ebenfalls erhältlich, und natürlich gibt es auch die zu Beginn des Magazins vorgestellte **Marco Polo**-Topversion.

Mit neuem Cockpit und überarbeiteten Motorisierungen glänzt auch der **Volkswagen T6.1**, den wir für diese Ausgabe ebenfalls bereits fahren durften. Nicht zuletzt aufgrund seiner langen Geschichte und des großen Bestands an Gebrauchtwagen, genießt der Bulli bis heute einen Sonderstatus, wenn es um das Thema Van geht. Für kein anderes Modell



Der Volkswagen California ist der Maßstab, an dem sich der Wettbewerb orientiert. Dass sich das nicht so schnell ändern wird, liegt auch am extrem hohen California-Bestand



Spannender Versuch des früheren Toyota-Importeurs: Proace mit QUQUQ-Campingausstattung – eine Idee, die unter der neuen Führung leider nicht weiter verfolgt wird



Das charakteristische Nugget-Hochdach will man oder man will es eben nicht – glücklicherweise bietet Ford auch ein simples Aufstelldach für den kleinen Transit



Bedingt durch die enge Zusammenarbeit mit Fiat, greifen immer mehr Hersteller auf den Talento als Basis für einen eigenen Freizeitvan zurück

**MANCHE
MODELLE
WERDEN UNTER
MEHREREN
MARKENNAMEN
ANGEBOTEN.**

bietet der Markt auch nur annähernd so viel Zubehör, und das, obwohl Volkswagen selbst schon viele Lücken füllt. Wie bei Mercedes-Benz ist auch bei Volkswagen von rustikal bis luxuriös alles möglich. Beim Antrieb setzt Volkswagen auf die Vorderachse, der Allrad ist auch hier um ein paar Euro mehr realisierbar. Extrem gefragt und ebenfalls in verschiedenen Preisregionen zu finden ist das Modell California, das ausnahmslos ein Aufstelldach beithält, auf Wunsch aber auch eine bis auf die Nasszelle vollständige Reisemobilausstattung bietet.

NUGGET

ZWEIRAUM- WOHNUNG

15.000 in Europa und
eine Handvoll in Österreich.



Schafe auf der Straße finden sich nicht nur im Wienerwald, sondern auch in den schönsten Teilen Sloweniens



Mit dem Thema Outdoor ist Ford dank der Tourneo-Modelle auch hierzulande eng verbunden. Geht es ans Reisen, erweitert sich das Angebot noch um den Ranger Pick-Up, doch dann war bisher Schluss. Mit der Markteinführung des Nugget, der in Deutschland in einem Atemzug mit dem VW California und dem Marco Polo von Mercedes-Benz genannt wird, holt Ford jetzt ein Auto ins Land, das nicht nur spürbar günstiger als die direkten Mitbewerber ist, sondern auch ganz anders. Das ist auch deshalb erstaunlich, weil sich die Basisvariante des Nugget optisch nur durch das Aufstelldach vom normalen Tourneo Custom unterscheidet. Nicht zu sehen und in Wahrheit nur für echte Fans relevant ist, dass der Nugget auf der Nutzfahrzeugversion Transit Custom basiert und wie auch der Mercedes-Benz erst bei Westfalia zum Reisemobil mutiert.

Dem Kunden kann das egal sein, denn er erhält sein Fahrzeug direkt beim offiziellen Ford Händler, der in weiterer Folge auch Ansprechpartner für alle Garantie- und Servicearbeiten ist. Damit muss der Nugget auch in diesem Punkt den Vergleich mit seinen zwei deutschen Kollegen nicht scheuen und kann auch beim Thema Finanzierung und Eintausch deutlich mehr bieten, als das in der Reisemobilbranche sonst üblich ist.

Anders als bei VW und Mercedes-Benz, gibt es beim Nugget die Möglichkeit, gegen Aufpreis ein festes Kunststoffdach zu bestellen. All jene, die auch noch ein Not-WC bzw. eine Mini-Nasszelle dabei haben wollen, können die damit serienmäßig ausgestattete Langversion wählen. Dieses Plus an Vielfalt wird durch eine ganze Reihe weniger technischer Ausstattungsoptionen wieder aufgewogen, was aber zum Teil an der recht umfangreichen Standardausstattung liegt. Der allergrößte Unterschied zu VW und Mercedes-Benz ist seit jeher die Raumaufteilung. So befindet sich beim Nugget seit der ersten Stunde, die irgendwann im Jahre 1986 schlug, die Küche im Heck. Ford bzw. Westfalia sehen in dieser Anordnung die Möglichkeit, in aller Ruhe kochen zu können, während vorne im Doppelbett noch geschlafen wird – und so ganz falsch ist das auch nicht. Dadurch lässt sich auch das vorne angeschlagene Aufstelldach erklären, das in der Küche eine bequeme Stehhöhe ermöglicht. Die zwei Schritte vom Fahrersitz ins Bett entfallen so zwar, dafür ist oberhalb der ersten Reihe auch ein festes Dach zu finden. Das sieht einerseits besser aus als der Faltpol bei Mercedes-Benz oder die Schiebedachattrappe bei Volkswagen, und soll andererseits im Fall eines Köpflers besseren Schutz bieten.

RECHT SPORTLICH

Zum Rasen ist der Nugget nicht geschaffen, dafür ist auch seine Einrichtung zu schwer. Dass der keine fünf Meter lange Van gegen eine sportliche Gangart dennoch nichts einzuwenden hat, liegt unter anderem am sehr straffen Fahrwerk, das keinerlei



*Geschützt gegen
eh fast alles, lässt
es sich vortrefflich
entspannen*

Tendenz zum Aufschaukeln zeigt, den guten und auch stabilen Bremsen und der exakt arbeitenden Automatik. Diese ist für die zwei stärksten Motorisierungen lieferbar und war beim 170 PS starken Testwagen mit an Bord. Ford setzt hier auf ein klassisches Sechsgangmodell mit Wandler und erntet dafür in allen Anwendungsbereichen Lob, da es perfekt zu diesem Auto passt. Top sind auch Sitzposition und Haptik, während der Überblick trotz des eben erst neu aufgeräumten Cockpits immer noch Verbesserungspotenzial aufweist. Völlig in Ordnung geht auch die Qualität der vorderen, drehbaren Einzelsitze und der Dreiersitzbank in Reihe 2, zumindest dann, wenn darauf gesessen wird. Denn der Umbau der Sitzbank zu einem Bett funktioniert erst nach längerer Eingewöhnung so gut, wie man das vielleicht von Anfang an erwartet hätte, störend stellt sich dabei der optionale Teppichboden in den Weg. Dafür erhält man dann ein bequemes Bett, von dem man bei geöffneter Heckklappe an den eigenen Füßen vorbei ins Freie schauen kann, wobei ein komplett unverstellter Blick von der Küche verhindert wird. So lange es warm genug ist, um die Hecktür offen zu halten, wird man aber ohnedies im ersten Stock schlafen und von dort, geschützt

Faktenwissen

Für wen?

Outdoorfans, die Flexibilität suchen

Für wen nicht?

Perfektionisten, die bei VW und Mercedes-Benz einfach besser aufgehoben sind

Vorteile

Die Heckküche und das vorne angeschlagene Dach

Nachteile

Die Heckküche, das vorne angeschlagene Dach und der leidige Fahrradträger

Preis Basisfahrzeug

Noch nicht bekannt, aber unter VW California und Mercedes-Benz Marco Polo

von jeder Menge Zeltstoff, einen perfekten Überblick und ein ordentliches Bett genießen. Freuen würde man sich dort über einen USB-Stecker für die Nachtladung des Handys und über ein einwandfreieres Schließen des Faltbals, da das hier offensichtlich unvermeidliche Einzwicken beim Testwagen schon sichtbare Spuren hinterlassen hatte.

KOCHRAUM – RAUMKÜCHE

Kritik muss sich die Küche nicht gefallen lassen. Die zwei Gasflammen sind gut zugänglich, die Arbeitsfläche für diese Fahrzeuggröße geradezu fürstlich, und dank der vielen kleinen und größeren Ablagen gelingt es auch, während des Kochens einigermaßen Ordnung zu halten. Mit einem Vorrat von 42 Litern Wasser an Bord kann nach dem Mahl für vier Personen auch im Auto abgewaschen werden. Für die Kühlung der Vorräte ist die 40 Liter fassende Kompressorkühlbox gerade mal groß genug. Keine Schwächen leistet sich der Ford hinsichtlich der Beleuchtung, der Stauraum für Kleidung etc. fällt hingegen – wie nicht anders zu erwarten – recht knapp aus. Wer auch noch ein paar Fahrräder oder andere Sportgeräte mit in den Urlaub nehmen will, kommt um einen Heckträger wohl kaum herum.

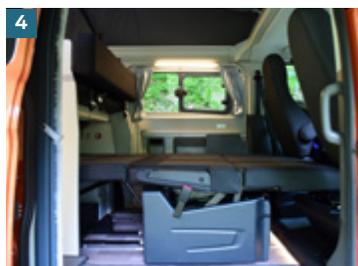
1: Wie elegant es für Außenstehende wirkt wenn im Nugget gekocht wird liegt in erster Linie an den handelnden Personen. Die Bewegungsfreiheit in der Heckküche ist für diese Fahrzeugklasse enorm groß.

2: Der unpraktische Heckträger eignet sich nur für Camper, die schwere E-Bikes transportieren wollen



3: Die Küchenflächen lassen sich in der Praxis leicht reinigen

4: Eine ebene Liegefläche im Erdgeschoß zu formen gelingt nur mit Übung



Mit einem solchen war auch der Testwagen ausgerüstet. Stabil ausgeführt und an der Anhängerkuppelung fixiert, bot die werksseitig angebotene Variante wenig Bedienkomfort, dafür viele Möglichkeiten, etwas falsch zu machen oder sich weh zu tun. Durchaus sinnvoll ist es also, die zahlreichen Nugget-Foren zu durchforsten, um eine besser geeignete Variante zu entdecken. Die ebenfalls werksseitig angebotene Markise kann hingegen vorbehaltlos empfohlen werden: Groß genug, um Schutz vor Sonne und Regen zu garantieren, ist sie schnell ein- und ausgefahren und qualitativ (soweit das bei einer Markise dieser Art überhaupt möglich ist) auch recht stabil ausgeführt. Ob es auch die Originalsessel und der sehr einfache Klappstisch sein müssen, ist Geschmackssache.

Die 48 Stunden an Bord des Nugget sind schlussendlich wie im Flug vergangen. Im österreichisch-slowenischen Grenzgebiet konnte er durch Agilität überzeugen, fand in jeder Parklücke Platz und bot in der Nacht einen feinen Rückzugsort. Die im Vergleich mit den direkten Mitbewerbern vorhandenen kleinen Qualitätsmängel gleicht der Nugget durch den geringeren Preis bei ähnlicher Ausstattung aus. Wer ihn mit Allradantrieb haben möchte, kann die-

**DIE 48
STUNDEN AN
BORD DES
NUGGET SIND
SCHLUSSENDLICH WIE
IM FLUG
VERGANGEN.**

sen nicht wie bei VW und Mercedes-Benz einfach mitbestellen, sondern muss zum Fachmann ausweichen – in diesem Fall zur deutschen Firma Extrem. Dort entsteht unter Nutzung von Ford-Komponenten und ein paar selbstgebaute Teile ein leicht geländetauglicher Nugget. Den Allrad gibt es auch für die Hochdachversionen, die bei Ganzjahresnutzung einen thermischen Vorteil bieten, dafür jedoch in keine übliche Garage passen. Eine Frage des persönlichen Geschmacks ist auch die Langversion mit Mini-Nasszelle und WC an Bord. Fakt ist, dass die offizielle Markteinführung des Nugget eine echte Bereicherung darstellt, von der die Ford-Händler genauso profitieren wie die heimischen Interessenten. Dass es den Nugget künftig auch als XL-Modell geben wird, verrät die große Neuheitengeschichte vom Caravan Salon in Düsseldorf.

Weitere Infos zum Thema:

www.ford.at
www.westfalia-mobil.de

CAMPER-VANS

SAG NIEMALS KASTEN ZU IHM

Kein Markt wächst schneller als jener der fescen Handwerker-Busse.

Der Markt der Camper-Vans ist in vielerlei Hinsicht die Basis für den aktuellen Campingboom. Sie sind es, die es der Jungfamilie ermöglichen, auch einmal eine Schlechtwetterperiode auszusitzen, und reisenden Pärchen unter gewissen Voraussetzungen ein echtes Heim bieten. Sie sind handlich genug, um beim Manövrieren in der Stadt nicht für Verzweiflung zu sorgen, stark genug, um auf der Autobahn zumindest mit zu schwimmen, und für wenige Euro genauso einzurichten wie für sehr, sehr viele. Talentierte Bastler finden hier ab ein paar Tausend Euro eine Basis, die bei entsprechender Pflege viele Jahre Reisefreude verspricht, Menschen, die mit Werkzeug aus Prinzip nichts anzufangen wissen, ab rund 45.000,- Euro eine extrem flexibel nutzbare Mobilität. Das Alleinstellungsmerkmal dieser Fahrzeuggattung ist das mehr oder weniger vertraute Blechkleid, wie es auch jeden Transporter ziert. Eine Kunststoffhaube obendrauf oder ein Aufsteldach sind inzwischen (früher waren solche Umbauten oft schon nach kurzer Zeit undicht und dementsprechend verpönt) ebenso möglich wie teils spektakulär aussehende Fahrradträger auf der Anhängerkupplung. Optisch reicht die im Alltag zu bestaunende Bandbreite an Camper-Vans von Fahrzeugen, die gerade am Weg zum Schrottplatz zu sein scheinen, bis hin zu blitzblanken, auf großen Leichtmetallfelgen durchs Leben rollenden Modellen.

Bis vor gar nicht allzu langer Zeit hatte man den Eindruck, als ob Camper-Vans immer auf einem Fiat Ducato basieren müssten. Natürlich gab es da und dort auch einen Mercedes-Benz Vario bzw. seinen Vorgänger zu sehen, dann und wann einen Mercedes-Benz Sprinter oder auch ein Volkswagen LT-Modell (speziell die breiten, eckigen Versionen), doch sie alle blieben ein Minderheitenprogramm. Erst in den letzten Jahren hat die Camper-Van-Gemeinde auch ihr Interesse an den aktuellen Versionen des VW Crafter, des Mercedes-Benz Sprinter und des Ford Transit so richtig entdeckt. Unverändert selten findet man bis heute den Renault Master als Basis, während Iveco Daily-Modelle immer dort anzutreffen sind, wo zusätzlich zur Campingausstattung schwere Lasten transportiert werden müssen. Jüngster Zugang im Segment ist der MAN TGE, der technisch mit dem VW Crafter ident ist, während sich Nissan NV400 und Opel Movano die technische Basis mit dem Renault Master teilen. Nicht mehr unter einem Dach gefertigt werden hingegen Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter – diese erfolgreiche Zweckgemeinschaft ist vor ein paar Jahren ausgelaufen, heute handelt es sich um komplett eigenständige Produkte. Nur kurz am Markt und aktuell nicht mehr als Neuwagen zu haben ist der Hyundai H 350-Kastenwagen, an dem sich meines Wissens nach nur ein deutscher Camper-Van-Anbieter versucht hat.



Neuerdings sieht die Reisemobilbranche den MAN TGE als besonders männlich wirkendes Pendant zum VW Crafter



Nur wer innen hält, was er von außen verspricht, kann sich auf die Gunst der Kunden stützen. Gefragt sind helle, schmutzresistente Flächen und schnörkellose Formen

SCHLAFEN

Sich dem Thema Camper-Van zu nähern, bedeutet auch ein paar grundlegende Entscheidungen zu treffen. Die vielleicht wichtigste ist jene nach der Ausrichtung der Betten. Während in Vans aufgrund der geringen Breite immer längs geschlafen wird, und es bei klassischen Reisemobilen, egal ob teil- (das Fahrerhaus gleicht äußerlich dem Serienmodell) oder vollintegriert (der Platz für Fahrer und Beifahrer ist Teil des gesamten Raumkonzeptes), immer genug Länge für beide Versionen gibt, gilt es beim Kastenwagen den persönlich passenden Kompromiss zu finden. Entscheidend dafür ist unter anderem die eigene Körpergröße. Wer keine 1,80 Meter misst, kann vermutlich in allen angebotenen Camper-Vans ein Querbett wählen und so bei der Außenlänge des Fahrzeugs bis zu einem halben Meter einsparen. Größer gewachsene Campingfreunde müssen speziell im VW Crafter und Mercedes-Benz Sprinter ausführlich probeliegen, zumal diese Modelle von fast allen Ausbauern mit Verbreiterungen im Matratzenbereich gefertigt werden. Wer es nicht schafft, sich im Ducato-Querbett auszustrecken, kann auf dasselbe Experiment bei anderen Modellen gleich verzichten. Als Alternati-

SCHLAFEN (Fortsetzung)

ve bleibt dann nur das Längsbett, das, abgesehen vom angeführten Längenzuwachs, nur Vorteile hat. Man kann schneller rein und raus, stört dabei die zweite Person deutlich weniger, und sind die Hecktüren geöffnet, kann die Außenwelt genossen werden, ohne das Auto zu verlassen. Einzelbetten, wie sie bei Reisemobilen aus mir persönlich unerfindlichen Gründen immer stärker nachgefragt werden, sind zwischenzeitig auch in Camper-Vans zu finden – Tendenz steigend.

Um das Thema abzuschließen, sei hier auch noch das Stockbett angeführt. Dieses kommt als Ergänzung zu einem Hubbett in der Fahrzeugmitte im Heck zum Einsatz und ist als Einzel- oder auch Doppelquerbett im Heck ausgeführt. Kombiniert entstehen so bis zu sechs Schlafplätze in einem Camper-Van, im Extremfall durch eine umrüstbare Sitzgruppe sogar bis zu sieben Schlafplätze. Diese Information ist im Prinzip recht theoretischer Natur: Meines Wissens nach weist kein Camper-Van der 3,5-Tonnen-Klasse sieben Sitzplätze auf, da der dafür nötige Raum auch bei sieben Metern Außenlänge nicht geschaffen werden kann, und – falls doch – das höchst zulässige Gesamtgewicht vermutlich überschritten wird.

LEBEN

Nur echte Optimisten erklären den Umstand, dass der Großteil der Camper-Vans nur zwei Betten an Bord hat damit, dass die Zielgruppe noch zu jung für eine eigene Familie ist. Das klingt schön, ist aber leider so nicht wahr. Speziell gut ausgestattete Camper-Vans erfreuen sich bei älteren Semestern großer Beliebtheit. Man muss also schon ein wenig suchen, um einen Camper-Van zu finden, in dem sich vier Personen auch bei Schlechtwetter gut aufgehoben fühlen und sich nicht ständig auf die Füße treten. Grundbedingung dafür ist mehr Raum, ganz egal, ob sich der nach oben hin oder in zusätzlicher Außenlänge findet. Bei einer Ausweitung nach oben darf zwischen einem Aufstelldach und einem speziellen Hochdach gewählt werden. Die meisten Hochdächer überschreiten dabei die für die Kastenwagenbasis lieferbare Maximalhöhe. Dadurch steigt die Seitenwindanfälligkeit und leidet die Optik, und immer wieder scheitert man an zu niedrigen Unterführungen. Positiv wirkt sich das Hochdach auf das Raumgefühl aus, und speziell bei Kälte und Nässe erhöht sich der Komfort des Betts im ersten Stock erheblich. Wer sich für ein Aufstelldach entscheidet,



ist optisch unauffälliger unterwegs, hat ein zumeist recht großes Dachbett parat und genießt Vorteile bei den Themen Verbrauch und Seitenwindempfindlichkeit. Schlussendlich ist es, wie so vieles, eine Frage des persönlichen Geschmacks, wie der familienfreundliche Camper-Van aufgebaut werden soll, und wie immer führt auch hier kein Weg daran vorbei, beide Varianten vor dem Kauf auszuprobieren, sprich zu mieten.





Der Querschläfer spart rund einen halben Meter Außenlänge. Wer auf echten Schlafkomfort Wert legt, wird dennoch auf eine Längsschläfer-Variante (Bild) setzen



HEIZEN

Eine weitere Grundsatzfrage, die es bei der Anschaffung eines Camper-Vans zu beantworten gilt, ist jene nach den gewünschten Energiequellen an Bord. Glücklicherweise scheinen die Zeiten, in denen man zwischen Gas und Gas entscheiden konnte, ganz offiziell vorbei. Wer mit seinem Camper-Van zumeist auf Campingplätzen steht und auch sonst bei seinen Reisen der Zivilisation genauso wie der warmen Jahreszeit zugetan ist, bekommt auch heute noch mit der klassischen Gasheizung eine perfekt steuerbare und vor allem auch leise Wärmequelle geboten. Negativ ist dabei der Raumverlust durch die (im Regelfall) zwei 11-kg-Gasflaschen an Bord, der mitunter umständliche Wechsel und der bei entsprechender Kälte hohe Gasverbrauch, der schon alle paar Tage nach einem Austausch beider Flaschen verlangt. Erschwerend kommen die nicht einmal in Europa einheitlichen Systeme hinzu (dadurch kann sich die Rückerstattung der Kautionschwierig gestalten), das zusätzliche Gewicht an Bord und die in regelmäßigen Abständen wiederkehrende große Gasprüfung. Das hat dazu geführt, dass immer mehr Camper-Van-Aufbauer dazu übergehen, eine Dieselheizung zu integrieren, auch weil sich die neuen Modelle deutlich leiser betreiben lassen, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Ein weiterer Vorteil ist die Speisung der Anlage aus dem normalen Treibstofftank.

KOCHEN

Da es beim Kochen im Camper-Van eigentlich keine echte Alternative zum Gas gibt, stehen für die Speisung der zwei oder dreiflämmigen Herde Gasflaschen mit drei bis fünf Kilogramm zur Verfügung. Entsprechend fällt die Sicherheitsüberprüfung der Gasanlage deutlich kompakter aus. Wer ganz auf Gas verzichten will, hat natürlich auch im Campervan die Möglichkeit, einen Induktionsherd eingebaut zu bekommen. Allerdings muss dabei die nötige Stromleistung zur Verfügung gestellt werden, was nur mit entsprechenden Batterien oder externen Stromerzeugern möglich ist. Das ist in einem Weltreisemobil eine feine Sache, in einem Camper-Van hingegen nur etwas für echte Freaks – genauso wie indoortaugliche Benzin- oder Diesellocher, wie sie die Expeditionsexperten unter uns gerne nutzen.



KÜHLEN

Die Frage nach Gas oder Strom stellt sich nicht nur beim Kochen, sondern auch beim Betrieb des Kühlschranks. Viele Geräte lassen sich mit Gas genauso betreiben wie mit Strom, egal ob er aus der Batterie oder aus der Steckdose am Campingplatz gezogen wird. Waren es früher fast ausschließlich sogenannte Absorberkühlschränke, die in der Reisemobilbranche zum Einsatz kamen, so wird aktuell immer mehr auf rein elektrisch betriebene Kompressorkühlschränke gesetzt. Sie sind zwar meist kleiner, dafür aber auch deutlich kräftiger, was die Kühlung anbelangt. Wer sich zudem für die – zugegebenermaßen nicht immer einfache – Beladung der teuren Kompressorkühlbox von oben entscheidet, hält den Innenraum auch dann kalt, wenn bei 40 Grad Außentemperatur neu befüllt wird. In der Camper-Van-Praxis hat sich gezeigt, dass der Mix aus fix eingebautem Absorberkühlschrank und einer kleinen Kompressorkühlbox speziell im Sommer die beste Lösung darstellt.



Wer von einer unerlässlichen Nasszelle spricht, meint oft, auf ein echtes WC nicht verzichten zu wollen



WASCHEN

Darüber, wie groß das Bad an Bord eines Camper-Vans ausfallen soll, gehen die Meinungen – wenig überraschend – deutlich auseinander. Speziell die Sportler unter den Nutzern wollen auf eine entsprechend große Nasszelle nicht verzichten. Anderen reicht eine Minimaldusche im Innenraum und eine zusätzliche Außendusche. Ganz ähnlich ist die Situation bei der Wahl des stillen Örtchens in einer Nasszelle, das von vielen Campern ständig und von anderen so gut wie nie genutzt wird. Als wichtiges Basiskriterium würde ich hier eine mögliche Entnahme der WC-Kassette von außen ebenso ansehen, wie einen Wasservorrat von mindestens 90 Litern. Noch viel wichtiger als die technischen Daten der Nasszelle ist deren qualitative Ausführung. Das gilt sowohl für das in der Regel viel genutzte Waschbecken als auch für die Dichtheit. Ständige Feuchtigkeit im restlichen Fahrzeug kann die Lebensdauer eines Camper-Vans erheblich reduzieren.

Sogar mit den längsten Camper-Varianten lassen sich abgelegene Orte erreichen – auch dann, wenn schmale Straßen und enge Kurven den Weg zieren



REISEN

Genau zwischen Nasszelle und Fahrerarbeitsplatz findet sich bei den allermeisten Camper-Van-Konfigurationen eine Zweiersitzbank und ein Tisch. Auch zu diesem Thema ließen sich viele Seiten füllen. Unerlässlich ist es, zu prüfen, ob die Neigung der Rückenlehne auch für Erwachsene erträglich ist, und wie es um die Nutzung des davor angebrachten Tisches bestellt ist. Hier werden sowohl fix eingebaute, abklappbare Varianten angeboten als auch Modelle, die vor Fahrtantritt abgenommen und verstaut werden müssen. Wer in Reihe 2 auch eine gewisse Sitzbreite fordert, tut zudem gut daran, in der Aufpreisliste zu prüfen, ob es Einzelsitze mit seitlicher Verschiebmöglichkeit gibt. Diese schränken dann zwar die Durchgangsbreite ein, aber das spielt während der Fahrt keine Rolle.

Kommen wir in die erste Reihe. Drehsitze sind hier als Selbstverständlichkeit anzusehen, alles andere ist in einem Camper-Van nicht sinnvoll (sieht man einmal von der einen oder anderen in der Regel auf nur zwei Personen zugeschnittenen Sonderlösung ab). Abhängig davon, ob das Basismodell über eine elektronische Handbremse verfügt, die Handbremse auf der für Camper-Vans praktischen linken Seite des Fahrersitzes oder in der Mitte angebracht ist, funktioniert dieser Drehvorgang unterschiedlich schnell. Zumeist muss zusätzlich die Lehne gerade gestellt und der Sitz nach vorne gerückt werden – Handgriffe, die recht schnell zur absoluten Routine werden. Deutlich relevanter als die Dauer dieses Vorgangs ist es, bequem und damit im Ideal-



fall auch ergonomisch korrekt Platz zu nehmen. Unzählige Verstellmöglichkeiten und die Verwendung von Spezialsitzen namhafter Hersteller ermöglichen es, im Camper-Van gut zu sitzen, zumal heutzutage in vielen Modellen auch das Lenkrad in Tiefe und Höhe verstellt werden kann. Dies ändert jedoch nichts daran, dass man – abhängig vom Verhältnis zwischen Bein- und Oberkörperlänge – in einem Fahrzeug perfekt und in einem anderen Modell auch mit viel Zuspruch nicht annähernd so gut sitzt. Der Gedanke, dass das teurere Basismodell auch immer den besseren Sitzkomfort bietet, hat sich meiner Erfahrung nach nie bewahrheitet. Bei der Bestellung eines Camper-Vans sollte man auch (sofern verfügbar) auf Armlehnen an beiden Seiten des Fahrersitzes denken.



Die Faszination, stets alles zu können, was man gerade will, wird im Camper-Van besonders gelebt

FAHREN

Die Ausstattung mit Navigationssystem und Rückfahrkamera erscheint mir für einen Camper-Van unumgänglich. Das Angebot dafür ist riesig und die preisliche Bandbreite enorm. Ein paar Euro gilt es auf jeden Fall aufzuheben und in eine ordentliche Audioanlage zu investieren: Erstens, weil die Akustik in einem Camper-Van oftmals grotten-schlecht ist, und zweitens, weil man beim Reisen viel mehr Wert auf ordentliche Musikqualität legt als das im Alltag der Fall ist.

Vor bzw. zum Teil auch unterhalb des Fahrers ist in 99,9 Prozent der Camper-Vans ein Dieselmotor untergebracht. Hier zu sparen, verdirbt schnell die Freude am Reisen, auch weil die meisten reisefertigen Campervans bei vierköpfiger Besatzung dicht an die 3,5-Tonnen-Grenze heranrücken. Wenn es sich wirtschaftlich irgendwie darstellen lässt, sollten einem alltagstauglichen Camper-Van mindestens 140 PS zur Verfügung stehen. Damit ist garantiert, dass sich im Bedarfsfall auch an langen Autobahnsteigungen 130 km/h erreichen lassen, ohne dass man die Kraftreserven zur Gänze ausnützen muss. Ein Blick auf das Camper-Van-Angebot in Österreich offenbart, dass es sich mit einer einzigen Ausnahme um Vierzylindermodelle mit modernster Abgasnachbehandlung handelt. Einen spürbaren Fortschritt hat die Ausstattung von Camper-Vans mit Automatikgetrieben gebracht. Nach den vielerorts gescheiterten Versuchen mit den in diesem Segment vielfach überforderten Doppelkupplungsgetrieben, besinnen sich zurzeit immer mehr Hersteller auf den optionalen Einbau einer klassischen Wandlerautomatik, die lange Haltbarkeit, hohen Fahrkomfort und volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen garantiert.

AUFRÜSTEN

Fehlt abschließend nur noch die Antwort auf die Frage nach dem passenden Achsantrieb. Wer auch im Winter ständig unterwegs ist oder oftmals schwere Anhänger mit sich herumschleppt, sollte auf ein Modell mit Heckantrieb setzen. Noch besser ist natürlich die Wahl des für nahezu alle Camper-Vans lieferbaren Allradantriebs, wengleich die Aufpreise hier sehr variieren. Dank diverser Traktionskontrollsysteme lässt es sich auch mit den Fronantriebsmodellen gut leben, zumal in der gelebten Praxis fast immer die zu geringe Bodenfreiheit und nicht die fehlende Traktion dem Vortrieb ein Ende bereitet. Oftmals ist eine kleine mechanische Winde als Versicherung schlauer als der ständige Ballast eines bis zu 150 Kilogramm schweren Allradantriebs. Diese Ansage fällt mir mit meiner persönlichen 4x4-Vergangenheit zwar schwer, spiegelt aber doch die Realität wider.



Die Hängematte am Dach ist auf amerikanischen Campingplätzen immer wieder zu sehen, allerdings nie auf einem Ducato



ANPASSEN

Sollten Sie nun der Illusion erliegen, unter Beachtung all der hier nachzulesenden Ratschläge sofort den für Ihre eigenen Bedürfnisse perfekten Camper-Van zu finden, dann muss ich Sie leider enttäuschen. Man benötigt vermutlich viele Monate und tausende Reisekilometer, um zu entdecken, was man wirklich nutzt, und was nur unnötigen Ballast darstellt. Erfahrenen Campern wird auf den letzten Seiten bereits aufgefallen sein, dass weder das Thema Dachklimaanlage noch das Thema Satelliten-TV angesprochen wurde. Der Grund dafür ist recht simpel. Bei allen Objektivitätsansprüchen halte ich diese beiden Ausstattungsoptionen in einem Camper-Van für überflüssig – im Wissen, dass mir das viele ältere Leser vorhalten werden. Ansprechen möchte ich hingegen noch ein paar meiner Meinung nach unverzichtbare Extras. So ist eine Anhängerkupplung unumgänglich, um einerseits den Heckbereich zu schützen und andererseits für zusätzlichen Transportbedarf gerüstet zu sein. Die Praxis hat außerdem gezeigt, dass kein Weg an einer qualitativ hochwertigen Markise vorbeiführt. Fein ist auch zusätzliches Licht nach allen Seiten, und ein einfach zu bedienender Fahrradträger sollte auch nicht fehlen.

KAUFEN

Damit man an all diesen Dingen auch lange Freude hat, empfiehlt es sich, das Wunschfahrzeug regional zu erwerben und dabei die Servicekompetenz des Händlers zuvor unter die Lupe zu nehmen. Nur wenn einem im Fall der Fälle rasch und auch in überschaubarer Entfernung geholfen werden kann – ganz egal, ob das den Aufbau oder das Basisfahrzeug betrifft –, hat man dauerhaft eine gut nutzbare Basis zur Verfügung. Besser ist es, bei der Wahl der Marke des Camper-Vans einen Kompromiss einzugehen und gegebenenfalls auch ein paar Euro mehr als beim Bestbieter zu zahlen, als am Ende ohne Servicemöglichkeiten oder die oft nötige Unterstützung bei Kulanzlösungen dazustehen.

Weitere Infos zum Thema:

www.öchv.at
Händlerübersicht ab Seite 138

GRAND CALIFORNIA

UNTER SPANISCHER SONNE

Einfach California und doch
von allem deutlich mehr.

*Über den
Wolken ist
die Freiheit
wirklich
ziemlich
grenzenlos*



Zimmer, Kuchl, Kabinett bekommt
hier eine völlig neue Bedeutung. Das
mag auch an der Veranda liegen



Längst ist wissenschaftlich bestätigt, dass es nicht der Besitz eines Fahrzeugs ist, der uns wirklich glücklich macht, sondern vielmehr die Erlebnisse, die wir mit seiner Nutzung verbinden. Beim neuen Grand California waren es sechzig großartige Stunden, die wir gemeinsam verbringen durften, knapp fünfzig davon an Bord des neuen Freizeitreisemobils von Volkswagen, zehn weitere bei Hin- und Rückflug.

Frühmorgens hat der General Aviation Terminal sein ganz eigenes Flair. Vom Stress der Welt da draußen ist nichts zu spüren, statt Flugverspätungen wird frischer Kaffee serviert, und auch das Personal ist irgendwie noch netter, als man dies vom Flughafen Schwechat gewohnt ist. Nicht ganz einschätzbar scheint hier nur die neue Kollegin zu sein, die recht bunt gekleidet und mit lauter Stimme allen Anwesenden klar machen will, dass in Tirol die Sonne deutlich früher aufgeht als im heimatlichen Wien. Soll so sein. Dreißig Minuten später sitzen wir bei einem feudalen Frühstück in einem noch feudaleren Flugzeug, dass uns mit einem Tankstopp in Malaga nach Gran Canaria bringen soll. So muss sich Motorsportchef Toto Wolff täglich fühlen, auch wenn das jetzt natürlich die ganz falsche Marke ist.

Gegen Mittag verlassen wir bei angenehmen 30 Grad den wohlklimatisierten Flieger, um auf unseren eigentlichen Arbeitsplatz zu wechseln. Volkswagen hält für jeden von uns einen eigenen Grand California bereit, und damit sich niemand benachteiligt fühlt, weisen alle Modelle die gleiche, recht komplette Ausstattung auf. Plötzlich ist die Kollegin aus Tirol ein Auto weiter und gar nicht mehr zu hören, wohl aber die Musik aus dem iPhone, das sich längst mit dem bordeigenen Audio-System verbunden hat. Erst später wird sich bei geöffneten



1: Die Offroad-Kompetenz wird nicht durch den fehlenden Allrad, sondern durch die Bodenfreiheit begrenzt

2: Wer ein leichtes Rad mitführt, ist hier klar im Vorteil

3: Wenn die Kombination aus Camping und Kulinarik so richtig glücklich machen soll

4: Alternativ zu den unpraktischen Gasflaschen wird seitens VW auch eine reine Dieselheizung angeboten

5: Landwirtschaft ist in Gran Canaria nur sehr bedingt umsetzbar

Fenstern auf der Landstraße zeigen, dass die Watt-Anzahl der Audioanlage eindeutig zu gering ist, aber dieser Schönheitsfehler lässt sich in der Praxis leicht beheben. Viel wichtiger ist, dass der Grand California genauso selbsterklärend ist wie ein ganz normaler Crafter. Sitz, Spiegel und Lenkrad sind rasch in die passende Position gebracht, für die serienmäßige Achtgang-Automatik braucht man auch keine weitere Erklärung, und wäre da nicht der direkt vor der Kamera angebrachte Radträger samt Mountainbike, hätte man auch den Heckbereich beim Ausparken komplett unter Kontrolle. So darf man auf einen zusätzlichen Blick in die großen Außenspiegel nicht verzichten. Mit sechs Metern Gesamtlänge ist der Grand California kaum weniger handlich als die Normalversion und erfordert deshalb ist auch keinerlei Eingewöhnung, um den inklusive Außenspiegeln keine zweieinhalb Meter breiten Wagen souverän durch den Verkehr zu lenken. Egal, ob beim Zwischenstopp beim Supermarkt oder bei einem kleinen Restaurant mit ebenso kleinem Parkplatz, nirgends verlangt der VW nach der von klassischen Wohnmobilen gewohnten Sonderbehandlung – auch dann nicht, wenn es auf Pfaden bergwärts geht, die noch vor wenigen Tagen der Rallye-Europameisterschaft als Austragungsort dienten. Solange sich dabei Asphalt, egal welcher Güteklasse, unter den Vorderrädern befindet, zieht der bereits unbeladen gut drei Tonnen schwere Volkswagen unbeeindruckt und ohne jegliches Zittern in der Lenkung seine Spur. Nervös wird er erst auf losem Schotter, aber dieser findet sich in Gran Canaria bestenfalls auf einzelnen Parkplatzausfahrten.

Dass der Grand California mit dem Anspruch tritt, in seinem Segment fahrdynamische Maßstäbe zu setzen, demonstriert die extrem sportlich ausgelegte letzte Etappe des ersten Tages, die uns zu einem wunderbaren Stellplatz mitten im Nichts und nahe eines kleinen Sees führt. Während die Außenhaut die sportliche Zweckentfremdung unbeschadet übersteht, und die Bremsen nach einer kleinen Abkühlungsphase wieder kräftig zupacken, ist der Innenraum des Vorserienmodells, das schon durch zahlreiche Tests gegangen ist, den teils extremen Kräften nicht gewachsen, was aber von den anwesenden Kunststofftechnikern schnell und präzise behoben wird.

Schnell sind Sessel und Tisch aus den Taschen in den Hecktüren hervorgeholt, aufgebaut, und von der mechanischen Markise überdacht. Jetzt muss noch das perfekt abschließende Gelsengitter vor der Schiebetüre in Position gebracht werden, und schon kann es zum Grillen gehen. Stunden später zeigt sich das kleine, aber feine Bad für die Katzenwäsche bestens gerüstet und ruft einem in Erinnerung, dass ein Camper ohne Nasszelle in Sachen Komfort immer ein Kompromiss bleibt. Das gilt auch für jene, die das integrierte stille Örtchen nur im absoluten Notfall nutzen, um den damit einhergehenden Serviceaufgaben zu entgehen. Fast wie zu Hause ist auch die Beleuchtung an Bord des großen Volkswagens,



GRAND CALIFORNIA

Faktenwissen

Für wen?

Wer von der California-Idee nicht genug kriegen kann, ist hier richtig

Für wen nicht?

Familien, deren Kinder es gewohnt sind, den Innenraum als Spielplatz zu nutzen – da leidet der Glanz überraschend schnell

Vorteile

Fahrdynamisch eine Klasse für sich, unglaublich vielseitig und optisch ein Traum

Nachteile

Allrad würde ihn zu schwer machen, recht empfindlicher Innenraum, zu leise Audio-Anlage

Preis Basisfahrzeug

ab rund 68.000,- Euro

und das in den Foren heftig diskutierte Querbett ist für mich mit meinen 1,83 Metern nicht nur groß genug, sondern auch bequem nutzbar. Gar nicht praktisch ist hingegen die Verdunkelung der Frontscheibe mittels großer, auf einem Gestell aufgefädelter Stoffstücke. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf, zumal sich alle anderen Fenster mit modernen Jalousien perfekt verdunkeln lassen. Vom Bett aus den Sternenhimmel genießen können nur jene künftigen Grand California-Kunden, die auf die Dachklimaanlage verzichten, da diese sonst direkt auf der Dachluke sitzt. Da hilft es, dass es mir an Verständnis für die Bestellung einer Dachklimaanlage in einem Campervan fehlt, dessen Hecktüren sich mit zwei Handgriffen öffnen lassen. Am nächsten Morgen bin ich von der Qualität der optisch viel zu dünnen Matratze nachhaltig beeindruckt und muss nur ein paar Schritte machen, um in den Genuss wohlduftenden Kaffees zu kommen. An diesen Luxus könnte ich mich gewöhnen, genauso wie an die wärmenden Sonnenstrahlen und die Stille, die diese Insel außerhalb der Saison bietet, wenn nicht gerade die Rallye zu Gast ist.

MORGENDUSCHE

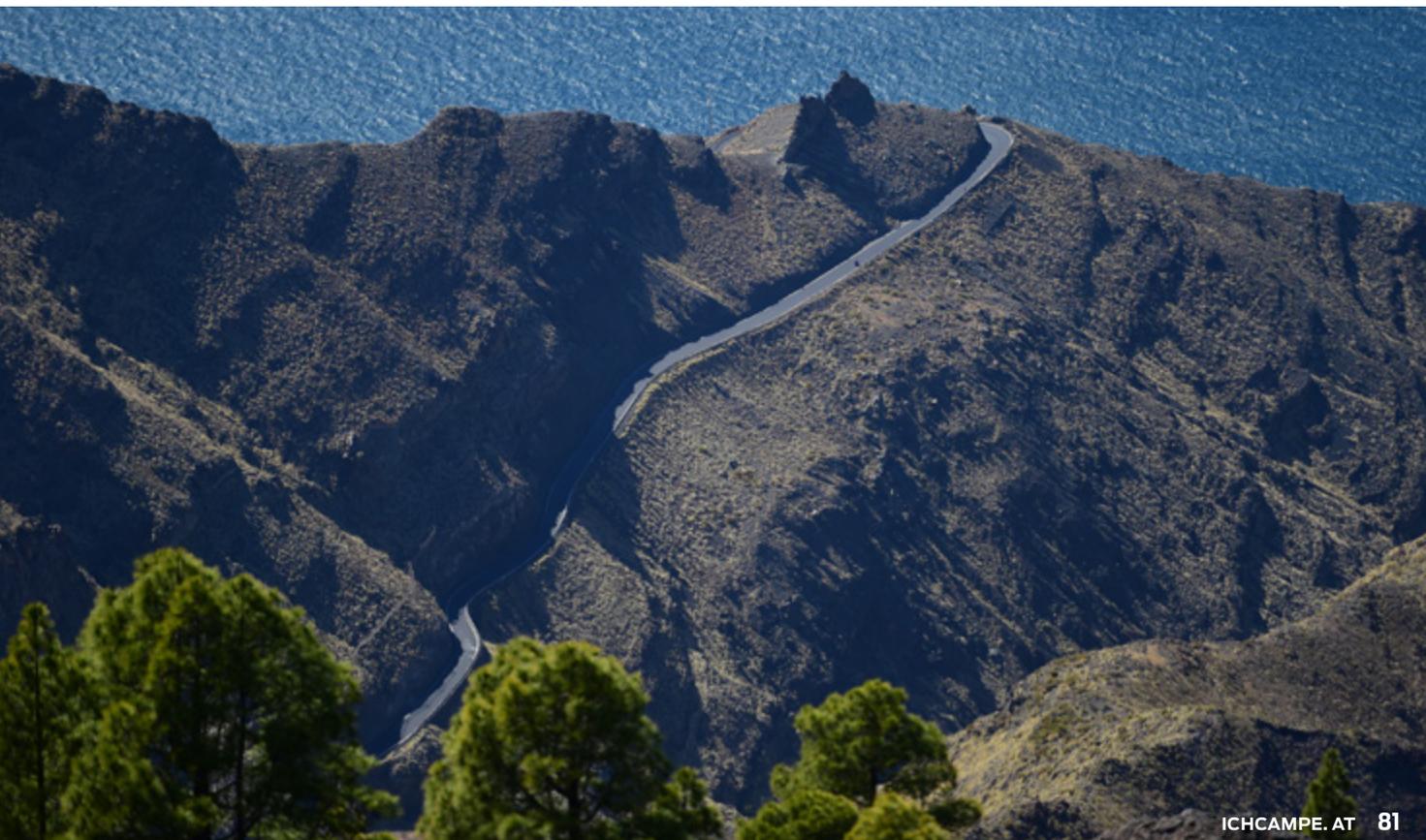
Die für den Morgensport vorgesehene Nutzung des am Heck angebrachten Mountainbikes zeigt, dass auch ein leichtes Bike von soweit oben mit viel Gefühl zu Boden gebracht werden will, während das spätere Hinaufheben nach ordentlich Kraft verlangt. Egal, kann man doch nach erfolgreich absolvierter Radtour eine angenehme Dusche an Bord nehmen, zehn Minuten reichen der Wasserheizung dabei aus. Dass Camper unterschiedlich ticken, zeigt sich daran, dass zwar alle Teilnehmer dieselbe Radtour absolviert haben, aber nur zwei – einer davon bin ich – die Dusche in Anspruch nehmen. Wieder ein guter Grund, jedem ein eigenes Auto zu geben.

Von Tag 2 am Steuer des Grand California bleiben vor allem das teils sehr verworfene Terrain, eine Mittagspause inmitten eines dichten Waldgebiets und ein Stellplatz in Erinnerung, bei dessen Zufahrt man sich nach vier angetriebenen Rädern sehnt. Es geht aber auch ohne, zumal die unterhalb der seitlichen Schiebetüre angebrachte elektrisch ausfahrbare Stufe bei 80 Prozent der Fahrzeuge ohnehin bereits verbogen wurde. Echte Schlechtwegekompetenz zeigt der VW damit nicht, aber wer benötigt schon eine Trittstufe in einem Van?

Beim Thema Kochen an Bord ist die gebotene Bewegungsfreiheit ebenso zu loben wie die vorhandenen Ablagen. Nur die (von außen recht bequeme) Bedienung des Kühlschranks will nicht so ganz die hohen Erwartungen erfüllen. Mit jedem Öffnen kommt der Inhalt in Bewegung und ist während der für die Wiederherstellung der Ordnung nötigen Zeit der warmen Außenluft ausgesetzt. Der Wunsch nach einem weiteren Kühlschrank und dem damit verbundenen zusätzlichem Fassungsvermögen wird da schnell laut. Mit einem externen Kompressor-Kühlschrank, wie ihn bei-



An der Teststrecke wurde aus unterschiedlichsten Gründen immer wieder mal improvisiert, im Winkelwerk fordert der Grand California Autos, die zwei Meter kürzer als er sind. Naturbelassene Wege, bunte Pflanzenpracht wohin das Auge blickt und eindrucksvolle Aussichten entschädigen für eine lange Anreise zu dieser wunderschönen Insel



spielsweise ARB anbietet, sollte sich aber auch diese Problematik schnell lösen lassen.

Nach einer weiteren komfortablen und dank der aktivierten Heizung auch angenehm warmen Nacht, bleibt an Tag 3 noch die Möglichkeit, sich all jene Dinge anzusehen, die bisher unbeachtet blieben. Das optionale Kinderdoppelbett bietet ausreichend Breite, Länge und Stabilität. Wer es als Erwachsener nutzen will, muss sich jedoch mit recht wenig Kopffreiheit und noch weniger Beinfreiheit (die Höhe betreffend) zufriedengeben. Die Einstiegsleiter kann man beruhigt zu Hause lassen, denn der Zustieg ist auch ohne sie einfach. Die zahlreichen Fächer an der Decke, speziell jene im hinteren Schlafbereich, sind ausreichend geräumig. Was jedoch fehlt, ist eine praktische Unterteilung, die verhindert, dass einem stets der ganze Inhalt entgegenkommt. Wer auf den doch recht komplexen Tausch der zwei 11-Kilo-Gasflaschen verzichten möchte, kann alternativ auch eine Dieselheizung wählen, reduziert dabei das Gewicht und gewinnt jede Menge Stauraum. Gas wird dann nur noch in der Küche benötigt, und die verbrauchten Mengen bleiben dabei wohl überschaubar. Ob es die optionalen Solarzellen am Dach tatsächlich sein müssen, oder ob man sich für ein kleines Stromaggregat im Laderaum entscheidet, ist ebenso Geschmackssache wie die fescche Zweifarbenlackierung. Alternativ kann hier zu einem weißen Basismodell und entsprechenden Folien gegriffen werden. Für

**DIE WELT IST
EIN BUCH.
WER NIE
REIST, SIEHT
NUR EINE
SEITE DAVON.**

Augustinus Aurelius

längere Ausflüge abseits aller Campingplätze eignet sich der 110 Liter fassende Wassertank, für das Mitführen großer Anhänger die optionale Anhängerkupplung. Zusätzlich zum Grand California 600 hält Volkswagen auch die Version 680 bereit, die mit dem normalen Hochdach und Längsbetten im Heck angeboten wird. Diese ist trotz der 80 zusätzlichen Zentimeter Außenlänge ausschließlich auf eine Zweipersonen-Nutzung ausgelegt.

Der nicht minder bequeme Rückflug erlaubt es, die erlebten Dinge nochmals Revue passieren zu lassen. Der Grand California ist ein würdiger großer Bruder des bekannten und geschätzten California, bietet trotz der zusätzlichen Größe eine gut nutzbare Alltagstauglichkeit und macht als Reisemobil auf und auch abseits von Campingplätzen eine ausgezeichnete Figur. Die hohe Erwartungshaltung wurde beim ersten Kennenlernen souverän erfüllt. Das meinte am Ende dieser Dienstreise auch die Dame aus Tirol, die sich als wunderbare, campingtechnisch überaus versierte Kollegin herausgestellt hat, von der wir Flachländer noch viel lernen können, und mit der es eine echte Freude war zu reisen. So viel zum ach so wichtigen ersten Eindruck.

Weitere Infos zum Thema:

www.vw-nutrzfahrzeuge.at



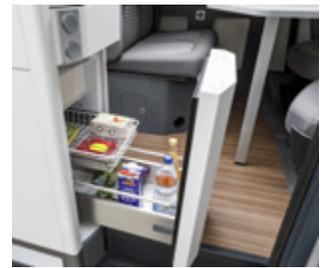
Schilder sind in Gran Canaria deutlich häufiger anzutreffen als damit in Zusammenhang stehende Kontrollen



Entscheidend für den Erfolg des Urlaubs ist, ob sich die Kinder wohl fühlen, das weiß auch Volkswagen



Touchscreen für die Steuerung aller On-board-Funktionen. Wer diesen Grand California wählt, wählt auch das Querbett. Die Bedienung des Kühlschranks hat man schon bequemer gesehen, die Küchenzeile erfüllt ihren Zweck. Während die Stauräume im Heckbereich gut nutzbar sind, gibt es bei den vom Flugzeugbau inspirierten Dachablagen noch Optimierungspotenzial. Der lichtdurchflutete Innenraum vermag zu gefallen, die Nasszelle ist gut durchdacht



ICH CAMPE ON TOUR

CAMPEN WILL GELEHRT SEIN

Was tun, damit schon
der erste Campingausflug zum Erfolg wird?





1

2



5

1 & 2: Wer einen Campingplatz besitzt, darf sich gestalterisch austoben



3

4



3: Gebetsroither hält beim Burgstaller ein großes Angebot an Mobilheimen und Wohnwagen bereit

4: Einfahrt in die Burgstaller-Welt

5 & 6: Tempolimit für alle – auch für den Senior-Chef

7: Das U-Boot als neues Markenzeichen



6

7



8



8: Perfekte Raumausnutzung und funktionierende Parzellen-Technik sind unumgänglich, um zur Hochsaison mehr als 2.000 Gäste zu beherbergen

Unabhängig davon, ob im Mietmobil oder im ersten eigenen Kastenwagen, wer mit dem Camping anfängt, tut sich und allen Mitreisenden einen großen Gefallen, dies auf einem voll ausgestatteten Campingplatz zu tun. Dass ich mit dieser Herangehensweise an das Thema Campen nicht allein bin, zeigt sich unter anderem dadurch, dass die allermeisten Reisemobilanbieter längst mit einzelnen Campingplatzbetreibern zusammenarbeiten, um den Erstausflug ihrer Kunden nicht in einem Fiasko enden zu lassen. Schließlich gilt es doch, den eigenen Campertypus zu bestimmen und gleichzeitig Erfolgserlebnisse und schöne Eindrücke zu sammeln.

Den ersten Campingplatz, den ich in Österreich besuchen durfte, war jener der Familie Burgstaller in Kärnten. Ich bin dort mit klaren Vorstellungen angereist und mit völlig anderen wieder abgereist, ganz ohne mich dabei zu blamieren. Lange Zeit später habe ich mich dazu entschlossen, das Magazin auf den Markt zu bringen, das Sie gerade lesen. Ein guter Grund also zu überprüfen, was der Komfort-Campingpark Burgstaller so gut kann, dass man fortan ein echter Camper sein will.

Für die Ostösterreicher unter uns beginnt das Abenteuer Camping in diesem Fall schon auf der Anreise, zumindest dann, wenn man nicht die Autobahn, sondern den kürzeren Weg über die Turrach wählt. Dem ewig langen Aufstieg folgt eine steile Abfahrt, die durch schlechten Belag und eine teils recht schmale Fahrbahn jene Menschen, die bisher nicht viel Erfahrung im Umgang mit Reisemobilen sammeln konnten, durchaus fordern.

Da tut es dann richtig gut, eine halbe Stunde später die Einfahrt in das Burgstaller-Refugium zu passieren, das Auto abzustellen und zur Anmeldung zu gehen. In der Hochsaison sind es gefühlt zehn Personen, die an der Rezeption bereitstehen, um angemeldeten Gästen (ohne Reservierung in den ersten Campingurlaub zu starten, ist angesichts der Buchungslage bei den wichtigsten Plätzen des Landes nicht zu empfehlen) jede Frage zu beantworten.

Um alle Zielgruppen zu bedienen, gibt es einen ganzen Stapel an Informationsblättern, deren vollständiges Studium ein paar Tage in Anspruch nimmt, und den Link zu einer eigenen Camping-App, die wir erst am Heimweg entdeckt haben. Nach den üblichen Anmeldeformalitäten wird ein Band gereicht, das man fortan 24 Stunden pro Tag am Handgelenk trägt. Es dient einerseits dazu, den Eingang zu passieren, und bietet andererseits den Mitarbeitern Hilfe bei der raschen Enttarnung ungebeter Gäste. Vor dessen Einführung waren rund zehn Prozent aller „Gäste“ als blinde Passagiere an Bord, was nicht nur einen finanziellen Schaden für den Betreiber bedeutete, sondern auch der Kleinkriminalität (die es auf diesem Platz schlicht und ergreifend nicht zu geben scheint) Tür und Tor öffnete.

Wie im Hotel bekommt man von der Rezeption eine Nummer zugewiesen, nur eben eine Stand- und keine Zimmernummer. Finden lässt sich sowohl die



1

1: Hier haben die Kinder ganz klar die Macht



2

2: Abstandsmessungen mit Kinderhänden

3: Die Showbühne bietet ein Programm für Jung und Alt

4: Wanderbares Kärnten – ganz speziell entlang der vielen Seen

5: Bei so viel Programm wird die Zeit vor dem Fernseher schon ziemlich knapp



3



4



5



6: Die Größe des Areals zwingt einen dazu, auf Roller und Räder zu setzen

7: Kletterparadies für jedes Alter – für Eltern endlich die Möglichkeit, mal Zeitung zu lesen



angeführte Nummer als auch der Weg dorthin auf dem Plan, der Teil der Unterlagen ist. Wer zuvor sein Reisemobil kleiner gemacht hat als es eigentlich ist, wird schon auf der Zufahrt zum Standplatz ins Schwitzen geraten. Am Campingplatz zählt jeder Quadratmeter, und so sind auch die einzelnen Verbindungswege so schmal wie möglich ausgeführt. Nach dem Jonglieren des Fahrzeugs durch alle unsere neuen Nachbarn muss einigermaßen rasch eine Entscheidung hinsichtlich der Ausrichtung auf der zugewiesenen Parzelle (ein Stau entsteht in der Hauptsaison binnen Minuten) gefunden werden. Das ist keine leichte Aufgabe, wenn man die vorhandenen Ressourcen bestmöglich nutzen möchte. Es ist also ratsam, das Reisemobil einfach einmal abzustellen und dann in aller Ruhe und unter Miteinbeziehung der Nachbarn die Ausrichtung zu planen. Ist das erledigt, dürfen auch Wasser und Strom angeschlossen und die Basisaufbauarbeiten erledigt werden. Was man alles daheim vergessen hat, offenbart bereits ein erster Blick auf das stolz präsentierte Equipment der Nachbarn. Das reicht vom XXL-Gasgrill, mit dem sich ein durchschnittliches Feuerwehrfest bespielen lässt, über drei ineinander verschachtelte Vorzelte – der Abbau dieser Anlage nahm fünf Stunden in Anspruch – bis hin zu TV-Geräten, wie sie kaum in einem Privathaushalt zu finden sind. Was man davon wirklich benötigt, ist Geschmackssache. Uns hat eigentlich nur eine Markise am Geocar-Defender gefehlt, um außerhalb des Fahrzeugs gegen direkte Sonneneinstrahlung und Regen geschützt zu sein.

ENTDECKUNGSTOUR

Anschließend kann es schon ans Erkunden der Anlage gehen, und diese Bestandsaufnahme beginnt fast immer in den sogenannten Sanitärhäusern. Gleich drei solche Anlagen sind im Campingpark Burgstaller zu finden, und sie alle kombinieren optimalen Nutzwert mit viel gestalterischer Kreativität. Schwingtüren wie im Wilden Westen oder ein Wohnwagen im Vordergrund sind hier genauso normal wie ein originalgetreuer Dschungel oder ein aus dem Dach ragendes U-Boot. Standard sind in allen Sanitärhäusern aber auch eine große Auswahl an WC-Anlagen, zahlreiche Duschen und jede Menge spezielle Waschbecken für die Reinigung des Geschirrs oder der Kleidung. Groß ist auch das Angebot an Waschmaschinen, weiters gibt es einen Wickelraum und einen Bereich, in dem die in den meisten Fahrzeugen vorhandenen Campingklos gereinigt werden können.

Weitere Fixpunkte des Platzes sind die zwei Restaurants, der Shop, das Kinderspielhaus, die große Showbühne, die Sportanlagen und natürlich die zwei Seebäder, die den Gästen zur Verfügung stehen. Alle Infos dazu finden sich im Burgstaller-Führer und in der bereits angesprochenen App.

Was man von diesem Angebot wirklich nützt, hängt – wenig überraschend – vom jeweiligen Anforderungsprofil ab. Mit zwei Kindern als Reisegefährten habe ich das Hauptrestaurant mit angeschlos-



1: 20 Seiten in einer Woche

2: Köstlichkeiten aus der Region werden direkt auf den Platz geliefert

3: Der Chef – Arndt Burgstaller bei der Arbeit

senem Spielplatz schnell als Ort für die meisten Abendessen auserkoren. Im italienisch angehauchten und mit einem guten Preis-/Leistungsverhältnis aufwartenden Gasthaus darf man sich keine Wunder erhoffen, kommt aber, einen kalorienreichen Geschmack vorausgesetzt, gut über die Runden. Das zweite, deutlich kleinere Restaurant war uns subjektiv immer zu weit weg, wodurch wir es auch nie ausprobiert haben. Aufgefallen ist beim Vorbeifahren jedoch, dass es immer sehr gut ausgelastet war. Als zuverlässiger Zielort für diverse Einkäufe hat sich der Shop erwiesen. Abgesehen von der vielleicht etwas gar langen Mittagspause (13 bis 17 Uhr), gibt es über den Laden nur Gutes zu berichten. Die Auswahl ist ordentlich, das Service extrem freundlich und die Preise sind so günstig, dass es unhöflich wäre, Gebäck, Süßigkeiten, Milch und Ähnliches außerhalb der Anlage zu kaufen.

Eine echte Attraktion stellt das neue Kinderspielhaus dar. Hier reicht es, den Zwergen die Schuhe am Eingang auszuziehen, um sie zwei Stunden später wieder suchen zu gehen – ein wahrer Wellnesstempel für gestresste Alleinerzieher, die nun die Möglichkeit haben, auch einmal ohne schlechtes Gewissen die Zeitung zu lesen.

Immer was los ist auf der großen Showbühne, die durch eine hölzerne Pyramide und einen großen Zuschauerbereich gekennzeichnet ist. An ihr führt

auch der Weg zu den Sport- und Spielanlagen vorbei. Die Überquerung des Parkplatzes verlangt kurzfristig nach Aufmerksamkeit. Der Spielplatz bietet eine überschaubare Ausstattung und gleichzeitig viele Möglichkeiten des Auslaufs. Dazu kommen unter anderem ein Beachvolleyball-, ein Fußball-, und ein kleiner Reitplatz, umgeben von einem asphaltierten Band, das sich für Roller genauso eignet wie für Nachwuchsradfahrer. Auch an eine Wasserleitung vor Ort hat man gedacht. Einzig eine überdachte XXL-Sandkiste, wie sie viele Kinderhotels bieten, sucht man hier vergeblich. Aber das kann sich ja noch ändern.

REICHLICH WASSER

Riesengroß und komplett ausgestattet präsentieren sich die zwei Seebäder, die den Burgstaller-Gästen zur Verfügung stehen. Rund 150 Meter sind es vom Haupteingang bis zum Wasser. Liegewiesen gibt es hier ausreichend, für gastronomische Belange ist ebenfalls gesorgt, und wer Lust auf Wassersport hat, kann aus einem großen Angebot wählen. Zieht man mit umfassendem Equipment, wie es kleine Kinder nun mal fordern, vom Stellplatz zum See, tut man gut daran, ein Transportwagerl mit im Gepäck zu haben, um sich hier nicht allzu sehr abzuschleppen.

Erwähnenswert sind auch die riesige Müllinsel, wo auf die Abfalltrennung viel Wert gelegt wird, das

Angebot an kostengünstigen Leihrädern und die Fahrt mit der Burgstaller-Bahn, die für Kinder ein echtes Erlebnis ist. Riesig ist auch das Angebot an Tagesausflügen für Gäste aller Altersgruppen; das Angebot ändert sich dabei nahezu wöchentlich und ist vor Ort zu erfahren.

Fünf Tage und ebenso viele Nächte später ist es an der Zeit, die Burgstaller-Anlage wieder zu verlassen und die Heimreise anzutreten. Mit dabei sind zwei bestens gelaunte und ganz offensichtlich gut erholte Kinder, aber auch eine ganze Reihe an unterschiedlichsten Eindrücken. Es mag der Reisezeit geschuldet sein, dass ein Großteil des Platzes fest in der Hand holländischer Gäste war. Die verstehen zwar alle was vom Campen, haben aber zum Großteil Nachholbedarf in Sachen Lifestyle, wodurch der Charme, der sich außerhalb der Saison sehr wohl finden lässt, ein bisschen auf der Strecke blieb.

Als großartige Gastgeber hat sich einmal mehr die Familie Burgstaller präsentiert, allen voran der Gründer des Campingplatzes, Dieter Burgstaller, und sein Sohn Arndt, der seit mehreren Jahren Chef der Anlage ist. Man findet sie ständig mit fast unangenehm viel Freude beim Werken. Kein Gast kommt auf die Idee, dass die beiden fröhlichen Arbeiter die Hausherren sind. Wenig überraschend ist das den beiden Burgstaller-Generationen genau recht. Trotz der maximalen Auslastung gab es bestenfalls zu den Spitzenzeiten kurze Wartezeiten im Sanitärbereich und beim Ponyreiten für die Kleinsten, ansonsten hatte man nie den Eindruck, von

mehr als 2.000 Gästen umgeben zu sein. Angenehm ruhig waren die Nächte und stets hilfsbereit die zahlreichen Mitarbeiter der Campinganlage, darunter auch jene Damen, die die Sanitärbereiche rund um die Uhr sauber halten und dabei einen hervorragenden Job machen – danke dafür.

Die fünf Tage am Millstätter See hätten auch jedem Campingeinsteiger viel Freude bereitet und ihn bestimmt auf den Geschmack gebracht. Die Strategie, das Thema Camping auf einem großen Platz mit maximalem Komfort zu beginnen und dabei Möglichkeiten zu entdecken, welche Campingrichtung dem persönlichen Geschmack entspricht, hat sich für mich vollinhaltlich bestätigt. Rückblickend würde ich die campodo-App gleich bei Ankunft installieren, dem Wochenprogramm etwas mehr Aufmerksamkeit widmen und – wie schon anfangs angesprochen – eine Markise am Pick-Up montieren, der mir für diese Reise von einer lieben Freundin zur Verfügung gestellt wurde. Alles andere einschließlich des Wetters hat perfekt gepasst, und mit echter Erholung habe ich als Alleinerzieher auch nicht gerechnet. Meine zwei Buben haben schon am Heimweg kundgetan, dass sie nächstes Jahr wieder zum Burgstaller wollen. Und bekanntlich ist niemand kritischer als Kinder.

Weitere Infos zum Thema:

www.burgstaller.co.at



So sieht es aus, wenn ein kleiner Werbeträger der schönsten Oldtimer-Rallye des Landes schon vor dem Abendessen einschläft

Platz 1 in Europa:
Camping Grubhof aus Lofer bei Salzburg
holt den begehrten Titel nach Österreich



CAMPINGPLÄTZE

BELIEBT BEI JUNG UND ALT

19 Campingplätze,
die es unter die
Top 100 in Europa
geschafft haben.

Alle europäischen Top100 Campingplätze:

www.camping.info/award

Jahr für Jahr erhebt die international führende Plattform camping.info die besten Campingplätze in ganz Europa. Im Gegensatz zu den meisten anderen Awards zählen hier ausschließlich die Stimmen der Teilnehmer, eine Jury gibt es nicht. Umso mehr freut es dabei, dass unter den Top-100-Campingplätzen gleich 19 österreichische Plätze zu finden sind, darunter mit dem Camping Grubhof auch Europas Nummer 1. Wie bei jeder Bewertung gilt es, sich ein eigenes Bild zu machen sowie vorab zu klären, was auf welchem Platz geboten wird und wie es um die Preise der einzelnen Anlagen bestellt ist. Fakt ist aber auch, dass all die hier angeführten Plätze viel zu bieten haben müssen und somit zumindest eine gute Vorauswahl darstellen. Weitere Infos zu den 19 beliebtesten Campingplätzen im Land unter www.camping.info

Platz 10 in Europa:
Camping Mondsee-
land – weil
mehr Panorama
kitschig wäre



Platz 11 in Europa:
Camping Murinsel
– so unauffällig
kann top sein



Platz 12 in Europa:
Camping Burg-
staller – mehr
Kreativität bietet
wirklich niemand



Platz 16 in Europa:
Camping Leutasch
– eins mit der
Natur und somit
wirklich tirolerisch



Platz 17 in Europa:
Camping Aufen-
feld – Topadresse
in der Heimat der
Piefke Saga



Platz 43 in Euro-
pa: Sportcamp
Woferlgut – für
Triathleten und
andere Sportler



Platz 73 in Europa:
Camping Seeblick
– heimisches
Schlusslicht
der Elite



Europas Nr. 1!

- 01** Europa Nr. 1 **CAMPING GRUBHOF**
St. Martin bei Lofer/Salzburg
www.grubhof.com
- 02** Europa Nr. 10 **CAMP MONDSEELAND**
Mondsee/Unterach/Oberösterreich
www.campmondsee.at
- 03** Europa Nr. 11 **CAMPING MURINSEL**
Großblobming/Steiermark
www.camping-murinsel.at
- 04** Europa Nr. 12 **KOMFORT-CAMPINGPARK BURGSTALLER**
Döbriach am Millstätter See/Kärnten
www.burgstaller.co.at
- 05** Europa Nr. 16 **TIROL.CAMP LEUTASCH**
Leutasch/Tirol
www.tirol.camp
- 06** Europa Nr. 17 **ERLEBNIS-COMFORT-CAMPING AUFENFELD**
Aschau im Zillertal/Tirol
www.camping-zillertal.at
- 07** Europa Nr. 22 **CAMPING BRUNNER AM SEE**
Döbriach am Millstätter See/Kärnten
www.camping-brunner.at
- 08** Europa Nr. 30 **THERMENLAND CAMPING**
Bad Waltersdorf/Steiermark
www.camping-bad-waltersdorf.at
- 09** Europa Nr. 32 **HELLS FERIENRESORT ZILLERTAL**
Fügen/Tirol
www.hells-ferienresort.at
- 10** Europa Nr. 33 **SEECAMPING BERGHOF**
Villach, Landskron/Kärnten
www.seecamping-berghof.at
- 11** Europa Nr. 37 **COMFORT-CAMPING ÖTZTAL**
Längenfeld/Tirol
www.camping-oetztal.com
- 12** Europa Nr. 43 **SPORTCAMP WOFERLGUT**
Bruck/Salzburg
www.sportcamp.at
- 13** Europa Nr. 56 **SEE-CAMPING MENTL**
Landskron/Kärnten
www.camping-mentl.at
- 14** Europa Nr. 59 **ALPEN-CARAVANPARK ACHENSEE**
Achenkirch/Tirol
www.camping-achensee.com
- 15** Europa Nr. 61 **COMFORTCAMP GRÄN TANNHEIMERTAL**
Grän/Tirol
www.comfortcamp.at
- 16** Europa Nr. 62 **PANORAMA CAMPING SONNENBERG**
Nüziders/Vorarlberg
www.camping-sonnenberg.com
- 17** Europa Nr. 64 **50PLUS CAMPINGPARK FISCHING**
Weisskirchen/Steiermark
www.camping50plus.at
- 18** Europa Nr. 70 **FERIENPARADIES NATTERER SEE**
Natters/Tirol
www.natterersee.com
- 19** Europa Nr. 73 **CAMPING SEEBLICK TONI**
Kramsach/Tirol
www.camping-seeblick.at

*Erstmals unter
Europas Top 10*

*Bestes bei
Freundlichkeit*

*Ideal für
Langläufer*

*Beste Bewertung
für Lage*

ICH CAMPE ON TOUR

SARDINIEN

Wo die Nebensaison einem Bilderbuch gleicht –
einmal rundherum und mitten durch.



Blick auf Castelsardo –
angeführt in der Liste der
schönsten Orte Italiens



1: Anfangs haben wir das Trackbook Sardinien belächelt, im Laufe der Reise hat es uns zahlreiche Offroad-Highlights präsentiert, die wir sonst nie entdeckt hätten

2: Einen Wohnwagen vor Ort zu mieten, ist auch in Sardinien möglich

3: Schotterstraßen lassen sich hier noch legal befahren



Auf eine Fährverbindung angewiesen zu sein, ist schon mit dem normalen Auto kein Vergnügen, mit einem großzügig dimensionierten Camper aber meist auch noch teuer. Damit sind dann aber schon alle Gründe aufgezählt, die gegen einen Campingurlaub auf Sardinien sprechen. Wir haben diesen weit abseits der Saison und am Steuer eines allradgetriebenen Pick-Up genossen. Pick-Up deshalb, weil diese Fahrzeuggattung aufgrund ihrer steuerlichen Vorteile für Unternehmer am österreichischen Markt ständig an Bedeutung gewinnt (mehr dazu unter „Lasterhaftes Reisen“). Februar deswegen, weil gerade etwas weniger im Büro los war, und Sardinien tagsüber bereits mit rund 15 Grad Frühlings-Feeling garantiert. Dass die Temperatur in der Nacht auch deutlich unter null Grad sinken kann, erfahren wir erst vor Ort.

ANREISE

Wer frühmorgens in Wien losfährt, ist spätabends in Rom – zumindest dann, wenn Reisetempo 130 nicht als technische Herausforderung einzustufen ist. Wir haben auf diesen Stress verzichtet und in Florenz einen Stopp eingelegt. Der moderne Campingplatz – Camping in Town – ist zwar nicht wirklich im Zentrum von Florenz, aber dennoch eine absolute Empfehlung. Günstig, top ausgestattet, und

das zugehörige Restaurant ist nicht nur gut, sondern preislich auch wirklich fair. Die Etappe von Florenz nach Rom lässt sich an einem Tag auch auf Landstraßen locker bewältigen, und für eine Pause in Siena bleibt definitiv genügend Zeit. Es ist kurz nach 20 Uhr, als wir bei Civitavecchia auf die in Wirklichkeit gar nicht so teure Fähre rollen. Elf Stunden später geht es in Olbia von Bord, wo uns Sardinien mit einem wunderbaren Sonnenaufgang willkommen heißt. Zwölf Tage haben wir, um uns einen Eindruck von Sardinien zu verschaffen, und zwar von der ganzen Insel, nicht nur vom bei den Reichen hoch im Kurs stehenden Nordosten oder vom von den Massen frequentierten Südosten. Langes Verweilen an einzelnen Orten geht sich da wohl nicht aus, schon deshalb, weil es um 18 Uhr dunkel wird und man das Tageslicht bestmöglich nutzen soll.

Gegen den Uhrzeigersinn reisend, geht es für uns von Olbia aus in den Nordosten und damit direkt hinein in die exklusiven Rückzugsorte der Reichen dieser Welt. Den Golf von Aranci zu erkunden, ist eine schöne Sache, das Sammeln von Eindrücken und Sonnenstrahlen in Porto Cervo ebenfalls kein Fehler, und das Ablaufen der Minipromenade in Baja Sardinia ein guter Grund, das Auto für ein paar Minuten zu verlassen. Ähnlich die Eindrücke die Palau, Porto Rafael und der Hafen von Santa Teresa di Galura – von hier aus startet die Fähre nach Korsika – hinterlassen.

Dank zweier hochwertiger Zelte von Reise-Spezialist Hof & Turecek waren die Campingnächte ein Genuss



Natürlich ist es nur bedingt fair, Tourismusorte weit außerhalb der Saison zu beurteilen. Dennoch ist es die ungeschminkte Wahrheit, die für viele Camper zählt. So gelingt es beispielsweise einem kleinen, nicht optimal gelegenen Ort wie Cannigione, durch den wunderbaren Strand und die teils erhaltene Originalität auch ohne saisontypischen Firlefanz einen rundum positiven Eindruck zu erwecken. Rau, aber auch hochinteressant präsentiert sich das Landesinnere im Nordosten von Sardinien. Ständig geht es rauf und runter, und im Gegensatz zur dicht bebauten Küste finden sich hier nur dann und wann alleinstehende Gehöfte. Auch echte Städte sind mit Ausnahme von Olbia Mangelware.

DER NORDWESTEN

Weniger als Schmuckkästchen, denn als wichtiger Industrie- und Schulort kann Tempio Pausania bezeichnet werden. An der Küste ist es das Plus an Großzügigkeit, das das Minus an Sandflächen zu kompensieren versteht. Cala Rossa ist absolut einladend, Castelsardo für alle, die sich nicht von zahllosen Stufen abschrecken lassen, Pflicht. Wem es gelingt, sich von der Küste zu lösen, wird in der Studentenstadt Sassari mit offenen Armen empfangen. Die vielen großartigen Plätze, die Parks und die von Jugendlichen stark frequentierte Altstadt vermitteln den Eindruck, auf einem riesigen Campus unterwegs zu sein. Top auch die Zahl der Res-

taurants und die gelebte Sauberkeit, die in vielen anderen Städten Sardiniens keine allzu hohe Priorität zu genießen scheint. Porto Torres kann man, muss man aber nicht gesehen haben, Stintino hingegen sollte man keinesfalls versäumen. Empfehlenswert ist bei einer Besichtigung die Benützung der kleinen, als Einbahn geführten Panoramastraße auf den letzten Kilometern, die wunderbare Einblicke erlaubt und auch mit einem kompakten Reisemobil problemlos zu befahren ist. Mindestens genauso schön ist Capo Caccia, auch weil hier noch sehr viel unberührte Natur zu entdecken ist; den mit fünf Euro nicht wirklich teuren Abstecher in den dortigen Nationalpark kann man sich dennoch sparen. Wer sorgfältig renovierte Städte mag, deren Perfektion fast schon erdrückend ist, wird Alghero lieben. Spannend ist auch die Tatsache, dass hier überdurchschnittlich viele Menschen über 100 Jahre alt sind. Fotografien dieser Damen und Herren werden an vielen Hausmauern präsentiert und sorgen für ein spezielles Flair. Die Frage, warum Menschen hier offensichtlich länger leben als anderswo, kann – wenig überraschend – auch hier nicht beantwortet werden. Vermutlich liegt es an Klima, Essen und Ruhe gleichermaßen.

REISEN IST DIE SEHNSUCHT NACH DEM LEBEN

Kurt Tucholsky

WESTEN

Zu den eindrucksvollsten Straßen Sardiniens zählt die direkt an der Küste verlaufende Verbindung von Alghero nach Bosa. Ein paar Kilometer südlich lockt Porto Alabe mit einem wunderschönen Strand am Ortsende. Weiter in Richtung Süden lädt die Basilica di Santa Maria della Neve in Cuglieri zur Besichtigung ein, wobei man sich vom steilen Fußweg durch verwinkelte Gassen nicht abhalten lassen sollte. Wer seinem Allradler Auslauf gönnen möchte, kann dies in von vielen kleinen Schotterstraßen durchzogenen Capo Mannu tun. Sehenswert ist dort auch der Mix aus Luxusvillen und Abbruchhäusern auf engstem Raum. Camper sollten sich im Westen der Insel die Spiaggia di Is Arutas nicht entgehen lassen und das dort tief türkisfarbene Wasser genießen. Auch für die eine oder andere Nächtigung lässt sich hier ein Plätzchen finden. All jene, die gerne einen Blick zurück machen, sind mit den Ausgrabungen von Tharros in San Giovanni di Sinis gut beraten. Den Abend kann man in Oristano, einer feinen, nur wenige Kilometer von der Küste entfernten Kleinstadt genießen.



1: Eine Brettljause kann in Sardinien durchaus kulinarische Highlights beinhalten

2: Die kompakte Reiseküche hat uns Easy Camping zum Testen mitgegeben – beim nächsten Mal gerne wieder, nur eine Nummer größer

3: Morgens war es mitunter so kalt, dass eine warme Mahlzeit nicht verkehrt war

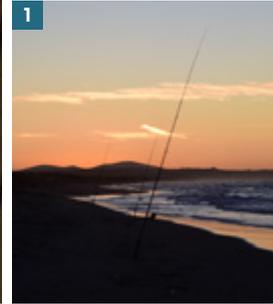
SÜDWESTEN

Wie sich Benito Mussolini, ehemaliger italienischer Ministerpräsident, die ideale Stadt vorgestellt hat, kann man in Alborea sehen. Das Fischerdorf Marceddi zu besuchen ist empfehlenswert, die in jedem Navi verzeichnete Brücke nach Sant'Antonio di Santadi zu befahren ist aber mittlerweile für Kraftfahrzeuge verboten und somit ziemlich teuer. Beindruckende Dünen gibt es in Torre die Corsari zu bewundern, einem wahrlich malerischen



2

1: Das Meer ist gefühlsmäßig immer und überall – dass man an den schönsten Plätzen oft erst den Müll entsorgen muss, gehört leider dazu



1



3



4

2: Die Straßen von Cagliari sind von wunderschönen Bauten geprägt

3: Basilica di Santa Maria della Neve in Cagliari – eindrucksvoll und von einer ganz eigenen Aura umgeben

4: Irgendwie hat unser Toyota Hilux dann doch überall durchgepasst

Ferienort. Wer vom Sand nicht genug bekommen kann, parkt seinen Camper südlich von Gutturu Flumini, und wer hierzulande dem Charme des Erzbergs etwas abgewinnen kann, kommt an Montevecchio nicht vorbei und kann in Masua entdecken, wie ein in vielerlei Punkten revolutionärer Hafen zu Beginn des 20. Jahrhunderts ausgesehen hat.

SÜDEN

Die Halbinsel Sant'Antioco sollte niemand auslassen, der auch mal Ruhe sucht. Speziell die Westküste – und hier die Gegend rund um Cala Sapone – bietet viel Raum und wenig Besiedelung. Auch wenn man es nicht eilig hat, kann man ruhig an Teulada vorbeifahren und auf direktem Wege die dortige Küste anpeilen. Bis Chia ist hier alles prachtvoll, ab dann bis 20 Kilometer hinter Cagliari bleibt nur stehen, wer entweder pauschal gebucht hat oder sich die Hauptstadt Sardinien ansehen will. Diese strahlt viel südländischen Charme aus, den sie sich auch von Touristenmassen nur bedingt nehmen lässt. Ein echtes Muss ist ein ausgedehnter Fußmarsch durch das auf einem Hügel gelegene Castello-Viertel. Die öffentlichen Verkehrsmittel sollte man nur nutzen, wenn man zuvor einen Fahrschein erworben hat, da dies beim Fahrer oftmals nicht möglich ist. Cagliari ist zugleich auch die einzige Stadt in Sardinien, die nicht mit dem eigenen Camper befahren werden sollte, da hier italienisches Chaos auf ein Mindestangebot an Parkplätzen trifft.

MITTE / SÜDOSTEN

Aus Cagliari hinaus kann man sich wahlweise an der Küste in Richtung Osten entlanghanteln, oder aber gleich in Richtung Burcei abbiegen und den Rest einfach auslassen. Perfektes Motorradterrain ist rund um Aritzo zu sehen, zahlreiche verfallene Luxushotels hingegen am Weg nach Nuoro. Von dieser, von vielen Hochhäusern geprägten Stadt aus wird die Infrastruktur der Umgebung gemanagt. Nur durch Zufall entdeckten wir den malerischen Ort Dorgali, der sich als Ausgangsort für eine Wanderung in den Nationalpark Gola Gorropu perfekt eignet. Eine Expedition in die auch als Grand Canyon Sardinien bezeichnete Schlucht verlangt nach festem Schuhwerk, guter Kondition und vielen Wasserreserven am Rücken, da es dort keinerlei Versorgung gibt, und die Sonne an vielen Stellen direkt herunterbrennt. Mit Kindern sollte man auf dieses Highlight verzichten, da der Weg einfach zu anstrengend ist. Gas geben kann, wer die Strecke von Orosei nach Lotzorai auf der SS 125 absolviert. Die Straße wirkt, als hätte sie als Vorlage für die Erfindung der Carrera-Bahn gedient, der Asphalt ist dabei größtenteils von erlesener Qualität. Unroutinierten Beifahrern wird bereits nach wenigen Metern richtig schlecht, mitunter sogar im Pick-Up. In Lotzorai befindet sich der einzige Campingplatz Sardinien, der unseres Wissens nach das ganze Jahr über geöffnet hat. Ende Februar waren wir hier die einzigen und gleichzeitig ersten Gäste des Jahres.

Zwölf Tage und rund 2.000 Kilometer waren nötig, um einen Eindruck von jenem Potenzial zu bekommen,

14 Tage Sardinien

Wer so wie wir wirklich die ganze Insel in dieser Zeit sehen will, braucht danach Urlaub – Erholung ist das nicht. Um zwei Regionen zu entdecken, sollten zwei Wochen aber allemal ausreichen. Rückblickend würde ich diesbezüglich den Nordosten rund um Olbia einerseits und den Südwesten unterhalb von Oristano andererseits vorschlagen. Wer zudem viel abseits aller Straßen unterwegs sein will, sollte zumindest ein zweites Fahrzeug mit dabei haben. Alternativ zum Pick-Up bieten sich für Sardinien auch allradgetriebene Kastenwagen oder für all jene, die gerne auch mal auf Ballast verzichten, Motorräder an. Nur die wirklich Mutigen greifen zum Campingrad.





das Sardinien Reisenden im Allgemeinen und Campen im Speziellen zu bieten hat. Wer Perfektionismus und klare Regeln sucht, ist hier falsch und sollte lieber im ebenfalls wunderschönen Korsika seinen Urlaub verbringen. Ungetrübte Sauberkeit bekommt auch am Strand nur geboten, wer bereit ist, den Mist drumherum selbst wegzuräumen. Dafür erhält man vielerorts köstliches Essen um wenig Geld, findet bei einer Schlechtwetterphase (wie sie im Februar schon mal passieren kann) jede Menge günstige, saubere Hotels, und wird, wenn man sich einigermaßen zu benehmen weiß, auch dort geduldet, wo Campen eigentlich verboten ist.

Die Idee, mit Pick-Up und Zelt zu reisen, war grundsätzlich goldrichtig. Mit diesem Fahrzeug lassen sich die zahlreich vorhandenen Berge über teils brutal ausgewaschene Schotterstraßen erklimmen, er verbraucht dabei verhältnismäßig wenig Sprit, hat mit einer Tonne Zuladung gewaltige Reserven und passt dank der kompakten Abmessungen problemlos durch die mitunter sehr engen Altstädte. Auch die Unauffälligkeit spricht für ihn, zumal wir sogar auf ein Dachzelt verzichtet haben. Zur Not ließen sich an Stelle der zwei mitgeführten Mountainbikes auch zwei Trial-Motorräder unterbringen, und im Sommer könnte ein Wasserkanister als Dusche herhalten. Im Winter war der Verzicht auf eine große Kühlbox kein Problem, für eine Tour im Sommer müsste dafür allerdings entsprechender Raum im Inneren geschaffen werden, was beim eigenen Auto deutlich einfacher ist als in einem zur Verfügung gestellten Pressefahrzeug. Das größte Problem am Pick-Up war, dass es

keinen beleuchteten und beheizten Rückzugsort gab, um die Zeit zwischen Abendessen und Bettruhe entspannt zu verbringen, zumal es in diesen Stunden (im Februar) zumeist kühl und immer dunkel ist. Einen neuerlichen Trip abseits der Saison würden wir vermutlich lieber mit einem Camper-Van oder einer kleinen Wohnkabine hinten am Pick-Up absolvieren. Schließlich ergibt sich bei nur einem einzigen geöffneten Campingplatz auf der ganzen Insel der dringende Wunsch nach einer eigenen Dusche und einer Indoor-Kochmöglichkeit.

Die besten Flecken, um in Sardinien zu campen, liegen im Südwesten der Insel. Dort fehlt es so sehr an touristischen Strukturen, dass man sich deutlich weiter weg fühlt als man eigentlich ist. Nicht, dass der Rest Sardinien nichts zu bieten hätte, aber so schön wie dort ist es sonst nirgends. Das hat vielleicht auch damit zu tun, dass man hier den großen Tourismusboom schon hinter sich hat, was durch zahlreiche völlig desolate Hotelburgen eindrucksvoll belegt wird. Komme nur ja niemand auf die Idee, hier einen Neuanfang zu wagen. Wenn es nicht unbedingt die Küste sein muss, zahlt es sich auch aus, ein paar Tage im südlichen Landesinneren zu verbringen. Auch dort ist es in erster Linie einfach nur schön. Und gut essen kann man sowieso überall.

Dann und wann galt es, weder die eigene Sicherheit noch die Unbeschadetheit des von Toyota Frey zur Verfügung gestellten Hilux zu gefährden

Weitere Infos zum Thema:

www.italia.it, www.easycamping.at (Reiseküche), www.toyota.at (unser Reiseauto), Trackbook Sardinien der experience GmbH (unser Roadbook)



WOHNWAGEN

KAMPF DER MITTE

Was boomt und was irgendwann auszusterben droht.

Der Wohnwagenmarkt als Spiegelbild der Gesellschaft – das mag zwar ein krasser Vergleich sein, aber doch sind gewisse Parallelen klar zu erkennen. Die Kleinen und die günstigen Familienmodelle dürfen sich ebenso über zusätzlichen Zuspruch freuen wie die ganz Großen. Auch jene, die sich durch ihre multifunktionale Nutzbarkeit hervorheben oder eine ganz spezielle Nische besetzen, sind gut unterwegs. Die breite Mittelschicht mit ihrem teils wirklich angejahrten Design, das selbst rüstige Frühpensionisten in die Flucht schlägt, muss sich aber über kurz oder lang neu erfinden, um Kunden nicht an Dachzelt- und Camper-Van-Anbieter zu verlieren.

Den gewünschten Rückenwind holen sich die Kleinen nicht nur durch ihren zumeist recht güns-



Blick hinein in den Innenraum des Adria Active



Ein ausziehbarer Grill ist schon eine heiße Sache

tigen Einstiegspreis, sondern auch durch ihr geringes Gewicht. Wie klein klein wirklich sein soll, gilt es vorab zu entscheiden. Ganz klein bedeutet immerhin, dass zwei einigermaßen gelenkige Menschen ein ordentliches Bett und eine Outdoor-Küche vorfinden. Das sieht lustig aus und ist aktuell auch in Amerika voll im Trend, birgt aber speziell bei Schlechtwetter und abseits von Campingplätzen so seine Herausforderungen. Kombinieren lässt sich solch ein Mini-Wohnwagen natürlich mit einem Dachzelt am Zugfahrzeug, womit auch Familientauglichkeit gegeben ist. Wer das in der Praxis ausprobieren möchte, kann sowohl den kleinen Kulba als auch verschiedene Dachzelte bei Easy Camping im oberösterreichischen Marchtrenk mieten.



Ganz oben ist die Luft genauso gut wie dünn – der neue Luxuswohnwagen Astella



1



2

1: Mit dem Kulba-Angebot bietet Easy Camping den Kleinen eine ziemlich große Bühne. Von nahezu jedem Pkw zu schleppen, sind die Kulba-Wohnwagen immer dann im Vorteil, wenn es gerade nicht regnet; wenn doch, lindert ein Vorzelt die Situation

2: Diese Easy Camping-Eigenkreation basiert auf dem Kundenwunsch, einen kompakten Transportanhänger im Bedarfsfall binnen kurzer Zeit zum Wohnwagen umzurüsten



3

3: Für einen zweifellos beachtlichen Preis bietet der Lapp-Trailer extreme Offroad-Kompetenz. Gebaut für die Ewigkeit, lässt sich dieser kompakte Wohnwagen überaus komfortabel ausstatten, das Aufstelldach ist eine der vielen Optionen, die herstellenseitig angeboten werden

4: Der Adria Active raubt auch dem kleinen Renault Twingo nicht die Puste



4



Umfassend isoliert und mit dem für lange Abende nötigen Wohnraum ausgestattet, macht auch Wintercamping Spaß— hier der Dethleffs Scandinavia



Größer als so manches Bootshaus und dabei deutlich flexibler, lässt sich das Adria-Topmodell zwar nicht über jede Passstraße, sehr wohl aber über jede Fernstraße schleppen



In der Regel für vier Personen ausgelegt sind die jungen Einstiegsmodelle mit ihrem frischen Design und ebensolchen Farben. Trockene Füße sind hier auch bei Dauerregen garantiert, tagsüber lässt es sich auch zu viert gut an Bord aushalten, und von der Nasszelle bis zur Küche ist alles an Bord, wenngleich auch mit sehr wenig Abstand. Man sollte sich schon mögen, wenn man hier gemeinsam reist. Ist das gegeben, so darf es auch ein kleines Zugfahrzeug sein, da die Einstiegsmodelle wie beispielsweise der Adria Active echte Leichtgewichte sind. Praktischerweise gibt es auch in dieser Wohnwagenklasse eine Vielzahl an Vermietern wie Gebetsroither, dessen Mietangebote bereits bei unter 50 Euro pro Tag starten. Gebetsroither geht sogar noch einen Schritt weiter und bietet auf Campingplätzen in ganz Europa die Möglichkeit, einen dort fix geparkten Wohnwagen zu beziehen. Wer beispielsweise kein passendes Zugfahrzeug besitzt oder aber zügiger anreisen will, kann hier echte Wohnwagenluft schnuppern und prüfen, ob ihm dieser Fahrzeugtyp zusagt.

Eng wird es zumindest in Österreich oft dann, wenn man gerne einmal einen Expeditionstrailer ausprobieren möchte. Abhängig von der technischen Ausstattung, sind diese normalerweise für zwei bis vier Personen ausgelegt und auch für extreme Klimawechsel und echte Offroad-Einsätze geeignet. Wie so oft ist es auch hier eine Geschmacksfrage, ob man alles in ein Fahrzeug packen will oder das Equipment lieber aufteilt und so immer die Möglichkeit hat, auch am Ende der Welt einmal nur mit dem Geländewagen unterwegs zu sein. Als Maßstab

in diesem Segment wird gemeinhin der von Volker Lapp entwickelte und ständig optimierte Expeditionstrailer angesehen, dessen technische Finesse – wenig überraschend – auch bezahlt werden will. Dafür gibt es dann aber auch ein echtes Topprodukt, lange Lebensdauer und rasche Hilfe, wenn doch einmal irgendwo was brechen sollte. Wer nur dann und wann einen Waldweg unter die Räder nehmen will, kommt aber auch mit deutlich simpleren Modellen aus, die in Wirklichkeit einfach nur eine brauchbare Bodenfreiheit aufweisen müssen. Trendig ist man durch den Outdoor-Charakter dieser Trailer auf jeden Fall unterwegs.

Aktuell stark nachgefragt sind auch Wohnwagen, die sich gleichzeitig als Lastentransporter eignen, sei es für bis zu zwei erwachsene Motorräder, ein Quad oder den Großeinkauf bei einem schwedischen Möbelhaus. Wie so etwas aussehen kann, zeigt der Fahrbericht auf den folgenden Seiten. Was der Wettbewerb zu bieten hat, verrät der Neuheitenüberblick aus Düsseldorf.

In nochmals deutlich höhere Preissphären muss man vordringen, wenn man am Boom der Luxuswohnwagen teilnehmen will, die mitunter schon an den Bereich der Tiny Houses angrenzen. Auch hier scheinen die Hersteller längst alle Wünsche erfüllen zu können – zumindest dann, wenn die Kunden ein leistungsstarkes Zugfahrzeug ihr Eigen nennen und mit den teils doch recht ausladenden Wohnwagen umzugehen verstehen. So bietet Hymer beispielsweise all jenen, die auch mit extragroßen Wohnwagen lieber unterwegs sind als irgendwo herumzustehen, das Eriba-Topmodell. Soll der Wohnwagen auch bei zweistelligen Minusgraden als mobiles Zuhause fungieren, so gelingt das unter anderem mit dem ebenfalls noch einigermaßen agil durchs Land zu ziehenden Dethleffs Scandinavia. Den exklusiven Campingplatz zum Ziel hat man vermutlich dann, wenn es der neue Astella aus dem Hause Adria sein soll. Obwohl sich bisher noch keine Möglichkeit bot, das neue XXL-Topmodell des slowenischen Herstellers in der Praxis zu erleben, spricht das raumfüllende Design dafür, dass der Astella am Stand am meisten zu beeindrucken vermag. Wieviel Wohnraum es dann am Ende sein soll, gilt es hier selbst zu definieren, luxuriös fällt er auf jeden Fall aus.

Luxus ist auch das Stichwort für jene Wohnwagenmodelle, denen es gelingt, einen eigenen Mar-



1: Design findet sich hier in jeder Ecke – und deren gibt es wirklich viele

2: Das Schlafzimmer bietet auf Knopfdruck einen freien Blick in den Himmel

3: Eine Küche dieser Art würde sich auch in so manchem Loft gut machen

4: Designer-Nasszelle



Durch und durch europäisch ist dieser Wohnauflieger, der sich auch von allen Standard-Pick-Up-Modellen problemlos bewegen lässt

kenkult zu entwickeln. War das bisher in der großen Klasse im Prinzip nur Airstream mit den wunderschönen „Aluzigarren“ vorbehalten, so hat sich zwischenzeitlich ein europäischer Anbieter in dieser Nische dazugesellt. Trotz eines atemberaubenden Designs und einer geradezu grandiosen Materialauswahl preislich unterhalb von Airstream angesiedelt, steht der in verschiedenen Ausführungen verfügbare Lume Traveller für das Flair eines Luxusbootes auf Rädern. Unterstützt wird dieses Gefühl durch technische Finessen wie beispielsweise ein komplett zu öffnendes Dach oder eine Heckküche in einem ziemlich großen Format.

Noch größer und geräumiger wird es bei den langsam auch in Europa Fuß fassenden Fifth-wheelern. Die jüngsten Versionen eignen sich auch für die Nutzung in Kombination mit Pick-Ups der 3,5-Tonnen-Klasse. Gefertigt werden Modelle wie jene aus dem Büsching-Angebot zur Gänze in Europa, was allerdings nicht bedeutet, dass man den amerikanischen Traum hier nicht leben könnte.



Mehr Design gibt es anderswo nur um ein Vielfaches des hier nötigen Geldes

Wenn die Ansammlung an Dingen, die man eigentlich nicht braucht, so geschlossen auftritt, neigt man dazu sie haben zu wollen

SKODA KODIAQ RS
TRIFFT AUF
KNAUS DESEO

STAUBFREI

Der Wohnwagen ist tot – es lebe der Wohnwagen.



*Unter dem Designerkleid mag es
der Knaus dann doch recht bodenständig*



Dem Campingboom zum Trotz wollte noch vor einigen Jahren niemand so recht an das Comeback des Wohnwagens glauben – ein Irrtum, wie die aktuellen Zulassungszahlen zeigen, und doch ein Punkt, den es ein wenig zu hinterfragen gilt. Inspiriert von den Camper-Vans, haben auch die Wohnwagen an Leichtigkeit und Farbenfreude zugelegt und gleichzeitig bei der barocken Kuscheligkeit abgespeckt, grundlegend anders geworden sind sie deswegen aber nicht. Was sich jedoch geändert hat, ist das in der Vergangenheit von Airstream exklusiv besetzte Randgruppenangebot. Mit der ersten Deseo-Generation hat Knaus eindrucksvoll gezeigt, wie praktisch und geradlinig ein Wohnwagen sein

**Multifunktionaler
Innenraum, der aber nicht
in der Lage ist, die
erwartete Modernität
widerzuspiegeln**

kann, und mit dem großen Eriba verriet Hymer, dass es auch für Oberklasse-Limousinen einen passenden Wohnwagen gibt, ohne dabei technisch wirklich neue Wege zu bestreiten.

Ganz anders stellt sich die Situation beim neuen Knaus Deseo dar, der in Sachen Bauweise genauso revolutionär ist wie bei der Nutzbarkeit. Da ist es nur verständlich, dass der knapp sechs Meter lange Wohnwagen innerhalb der Camper-Gemeinde stark polarisiert. Ganz unabhängig davon könnte Knaus viel mehr Deseo-Modelle verkaufen, als dies aktuell der Fall ist. Schuld daran ist die Produktion, die langsamer hochgefahren wird als ursprünglich geplant, vor allem wegen der sehr komplizierten Herstellung des Fibre Frame-Aufbaus. Das wird aber nichts daran ändern, dass

Der Wohnwagen...



Wer nicht auf perfekte Ordnung setzt und alle Einzelteile fixiert, muss mit Bewegung im Laderaum rechnen. Die große Klappe könnte passgenauer sein als bei unserem Testmodell

Faktenwissen

Für wen?

Sportliche Wohnwagenfans mit hohem Designanspruch

Für wen nicht?

Sparmeister und Dauercamper

Vorteile

Mehrfachnutzen sowohl beim Auto als auch beim Wohnwagen

Nachteile

Preisgestaltung bei Vollausrüstung

Preis Basisfahrzeuge

ab rund 60.000 Euro

dieser Technologie die Zukunft gehören dürfte – quer durch die ganze Modellpalette und gleichzeitig als Orientierung für den hier teilweise noch sehr verzagt agierenden Wettbewerb. Die neue Konstruktion macht die Realisierung einer derart großen Heckklappe erst möglich, die es gestattet, auch ein großes Quad ganz einfach einzuladen.

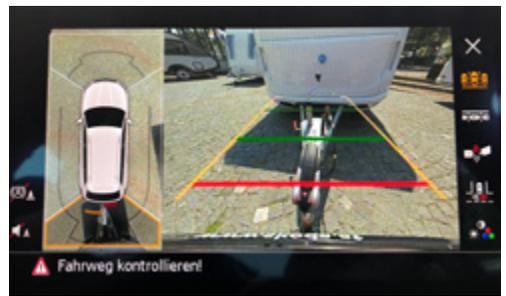
Praktisch war in dieser Hinsicht schon die erste Deseo-Generation, schön ist für die meisten Betrachter erst die aktuelle Baureihe, die rein äußerlich jene elegante Nüchternheit transportiert, für die wir das Innere des neuen VW Grand California lieben. Die optionale Zweifarbenlackierung unterstützt das kühle technische Erscheinungsbild genauso wie die ebenfalls aufpreispflichtigen 17-Zoll-Alufelgen. Vollausrüstung findet man auch im deutlich weniger modernen Innenraum, der fast glauben lässt, den Designern wäre am Ende der Mut ausgegangen. Das gilt speziell für das farblich nur schwer einschätzbare Holzdesign. Die Multifunktionalität des Innenraums bei entsprechender Sonderausstattung ist hingegen fast schon unglaublich. Mit maximal 45 Litern Wasser sowie einer kräftigen Heizung und Klimaanlage an Bord lässt sich der Deseo auch mal

ein paar Tage außerhalb von Campingplätzen als Quartier nutzen.

Mit allen Optionen versehen rund 1.500 Kilogramm schwer und auf Wunsch mit einem höchst zulässigem Gesamtgewicht von 2 Tonnen, verlangt der Deseo nicht nur nach einem schönen, sondern auch starken Zugfahrzeug, um seine Qualitäten dauerhaft in den Vordergrund zu rücken. Ein rustikaler Pick-Up, wie er perfekt zur ersten Deseo-Generation gepasst hat, wäre hier eine klassische Fehlentscheidung. Mit dem Skoda Kodiaq ist es uns nach kurzer Denkpause gelungen, ein geradezu maßgeschneidertes Pendant für den Deseo zu finden. Die rote Farbe und die RS-Ausführung gab es seitens der tschechischen Erfolgsmarke on top mit dazu.

Dank Rückfahrkamera ist der Deseo in Sekundenschnelle am Haken befestigt und der problemlose Zugang zum Laderaum weiterhin gesichert. Vorfreude auf den Urlaub kommt im Skoda-SUV nicht erst auf der Autobahn, sondern schon beim Einsteigen auf. Großartige Schalensitze umfassen den Körper, die Hände umgreifen ein haptisch ausgezeichnetes Lenkrad, und das Auge erfreut sich am Hightech-Display, das sich ganz den individuellen

...und das Zugpferd



Die Skoda-Perfektion macht auch vor den Themen sportlicher Auftritt und Zugfahrzeugkompetenz nicht halt

**WIESO
WOHNT DAS
MEER NUR SO
WEIT WEG
VON MIR?**

Wünsche anpassen lässt. Nur zur Erinnerung: Wir sitzen immer noch in einem Skoda.

Der akustisch aufgepeppt 2,0-Liter-Motor erwacht selbstverständlich auf Knopfdruck zum Leben, und mit auf D gestelltem Doppelkupplungsgetriebe kann es mit einem beherzten Tritt aufs Gaspedal losgehen. Wie am Gummiband beschleunigt der Skoda und zeigt dank des Allradantriebs keinerlei Nervosität hinsichtlich der Kraftverteilung. Ein Blick auf den Tacho verrät, dass das in Österreich gültige Autobahnlimit bereits überschritten ist, jener in den Rückspiegel, dass da ein gut 1,5 Tonnen schwerer Anhänger mit von der Partie ist, und all das auf einer bayerischen Landstraße. Der herausgefahrene Vorsprung auf die anderen Verkehrsteilnehmer erlaubt es nun, eine Vollbremsung bis zum Stillstand durchzuführen. Das eine oder andere Geräusch ist zu hören, und Sekunden später steht das Gespann still – bei einer Vollbremsung aus Tempo 140 wohlgemerkt.

Von jetzt an geht es gesetzeskonform weiter. Meist reichen ein paar Dutzend der insgesamt 240 Pferdestärken aus, um einen flüssigen Fahrstil beizubehalten, und nur da und dort kommt der Wunsch nach Zusatzspiegel für mehr Rückblick auf. Genau-

so einfach wie nach vorne lässt sich das Skoda/Knaus-Gespann auch rückwärts bewegen, und so erfolgt auch die Retourstellung des Wohnwagens genauso souverän wie die ganze Fahrt.

Optisch wie technisch gleichermaßen im Einklang und in unzähligen Punkten Maßstäbe setzend muss für die Kombination aus Skoda Kodiaq – der dank einer Anhängelast von 2,5 Tonnen mit den gegebenen 1,5 Tonnen leichtes Spiel hat – und Knaus Deseo mit mindestens 60.000,- Euro (im Falle unseres Testgespanns gar mit bis zu 110.000,- Euro) gerechnet werden. Dafür gibt es einen hypermodernen, staubfreien Wohnwagen, der durch seine Transportmöglichkeit sogar für komplexe Übersiedlungen taugt, und ein extrem sportliches und zugleich auch sparsames SUV, das in punkto Fahrspaß und Zugkraft auch teils deutlich teurere Marktbegleiter in die Schranken weist.

Weitere Infos zum Thema:

www.skoda.at
www.knaus.com

TEILINTEGRIERT

SCHICK – AUF DEN ZWEITEN BLICK

Das Segment, in dem die inneren Werte bei der Einschätzung helfen.

Schöne Menschen in schöner Umgebung sind durchaus in der Lage, Produkten auf die Sprünge zu helfen. Das wissen vermutlich auch die Marketingstrategen von Sun Living, die das Ziel verfolgen, Campingeinsteigern – mit und ohne Familie – teilintegrierte Fahrzeuge bzw. Alkovenmodelle als Alternative zu den Camper-Vans (die man genauso im Angebot hat) schmackhaft zu machen.

Teilintegrierte Modelle definieren sich dadurch, dass sie die Kabine der Kastenwagenbasis bis zur B-Säule (dort wo der Gurt angebracht ist) übernehmen und dahinter einen Kunststoffaufbau tragen, der auf

dem Rahmen des Basisfahrzeuges ruht. Alkovenmodelle haben zusätzlich noch einen Gupf am Dach, in dem sich normalerweise ein vollwertiges Doppelbett unterbringen lässt. Dadurch finden in einem einzelnen Fahrzeug zwei Doppelbetten Platz, die tagsüber nicht abgebaut werden müssen. Abhängig von der Gesamtgröße des Fahrzeuges, lassen sich insgesamt bis zu sieben Personen unterbringen.

Das freut Vermieter, die die Nachfrage nach Alkoven stets am Lodern halten, ebenso wie Großfamilien und solche, die es noch werden wollen. Das Interesse am Alkoven begründet sich zum Teil auch darin, dass die Stehhöhe deutlich höher ausfallen

Die neuen Teilintegrierten haben viel von ihrer optischen Schwere verloren. Der Raumvorteil ist für zwei Personen genauso spürbar wie für Großfamilien

dem Rahmen des Basisfahrzeuges ruht. Alkovenmodelle haben zusätzlich noch einen Gupf am Dach, in dem sich normalerweise ein vollwertiges Doppelbett unterbringen lässt. Dadurch finden in einem einzelnen Fahrzeug zwei Doppelbetten Platz, die tagsüber nicht abgebaut werden müssen. Abhängig von der Gesamtgröße des Fahrzeuges, lassen sich insgesamt bis zu sieben Personen unterbringen.

Das freut Vermieter, die die Nachfrage nach Alkoven stets am Lodern halten, ebenso wie Großfamilien und solche, die es noch werden wollen. Das Interesse am Alkoven begründet sich zum Teil auch darin, dass die Stehhöhe deutlich höher ausfallen



*Man muss Rosamunde
Pilcher-Filme nicht mögen,
um solche Situationen
wirklich zu genießen*



Sun Living arbeitet bereits sehr intensiv am neuen Image der Alkovenmodelle

kann als in einem Kastenwagen, und die zusätzliche Breite der Kunststoffaufbauten im Vergleich zu den fixen Blechwänden einen enormen Raumgewinn erlauben. Mehr Platz erhält im Teilintegrierten/Alkoven auch das Bad, das sich im Falle der neuen Sun Living-Generation mit einem Handgriff verkleinern lässt, wodurch im Küchenbereich zusätzliche Bewegungsfreiheit lukriert wird.

Auch das Thema Querbett für Menschen über 1,80 Meter Körpergröße ist hier durch den breiten Aufbau kein Thema, und natürlich lässt sich der Kunststoffaufbau deutlich besser isolieren als eine Blechhülle. Hinzu kommt die bei vielen Modellen

Bei Schlechtwetter können viele Personen gemeinsam an einem Tisch Platz nehmen



Die schlaue Schienenführung der Nasszellenabgrenzung bietet viel Raumgewinn in der Küche



die serienmäßige Ausrüstung mit einer großen Heckgarage, in der sich das Outdoor-Equipment genauso bequem verstauen lässt wie die Fahrräder. Ein Fahrradträger, auf dem die Räder Wind, Wetter oder Langfingern ausgesetzt sind, kann so entfallen.

Im Nachteil ist der Teilintegrierte/Alkoven nicht nur dort, wo es darum geht, sich durch schmale Gassen zu quälen, sondern auch, wenn er als Transportfahrzeug im Alltag Verwendung finden soll, da keine großen Hecktüren zur Verfügung stehen. Auch der freie Blick hinaus aufs Wasser oder sonst wohin ist hier nur schwer darstellbar, aber am aller schlimmsten wiegt für viele potenzielle Interessenten, dass er nicht so cool auftritt wie ein deutlich kompakterer Camper-Van. Da hilft auch ein Preisverhältnis auf Augenhöhe nur bedingt.

Mit der neuen Modellgeneration ist Sun Living dazu übergegangen, den Innenraum optisch leichter zu gestalten, zusätzliche Farben ins Spiel zu bringen und (abgesehen von den offensichtlich unvermeidbaren Spitzenvorhängen) auch bei der Ausstattung jünger zu werden. Ob die neuen Modelle all das Positive, das Sun Living hineingepackt hat, auch dem Interessenten vermitteln können, muss sich noch zeigen. Ein gewisser Optimismus ist aber auf jeden Fall angebracht, da viele, die diese Fahrzeugart einmal ausprobiert haben, den Weg zurück zum Campervan scheuen.





T6 CALIFORNIA

CALIFORNIA

Ein Auto – vier Betten – 240 Stunden.

*Camping ist
der Zustand, in
dem der Mensch
seine eigene
Verwahrlosung
als Erholung
empfindet*



2



3



4

1: So lange es nicht regnet, zeigt sich der California auch am Campingplatz von seiner besten Seite

2: Die Markise stört nicht im Alltag und erfreut sonst immer

3 & 4: Weiße California-Modelle finden sich fast überall, 4Motion haben die allermeisten an Bord

5: Hier noch das bewährte T 6.0-Cockpit mit herausragender Haptik und ebensolcher Ergonomie



5

Ferienzeit ist California-Zeit. Zehn Tage sollten ausreichen, um feststellen zu können, was genau dieses Modell seit nunmehr drei Jahrzehnten so erfolgreich macht. Ein Reisemobil besteht aus vielerlei Zutaten, die es wahlweise gemütlich, großzügig, günstig oder geländetauglich machen können, bei unserem Testwagen hatte Volkswagen wohl zusätzlich auch die Eigenschaft „Sportlich“ im Fokus. So kam es zur Beach Edition ohne Küche und Einbauschränke, dafür jedoch mit 204 Diesel-PS und Allradtechnik. Dazu packte man in Hannover eine bis Tempo 210 funktionierende Distanzregelung, eine adaptive Fahrwerksregelung, ein Akustikpaket, die obligatorische Anhängerkupplung und ein paar kleine andere Extras drauf. Am Preiszettel schlug sich das mit gut 90.000 Euro nieder.

Alltagstauglich zeigt sich der California schon bei seiner Abholung. Diese erfolgt nicht irgendwo am Stadtrand bei einem mit dem Thema vertrauten Händler, sondern im Herzen Wiens in einer Tiefgarage. Trotz der ein wenig über den an sich kompakten California herausragenden Markise an der rechten Seite, lässt sich die schmale Garagenausfahrt einfach meistern. Wird es doch einmal enger, lassen sich die üppigen Seitenspiegel auf Knopfdruck einklappen (eines dieser kleinen Extras). Erstmal an der frischen Luft, ist es an der Zeit Sitz, Spiegel, Lenkrad und Navigation einzustellen und sich mit den wesentlichen Bedienhilfen vertraut zu machen. Hier ist der California einfach nur VW Bus und somit selbsterklärend.

Was gleich auffällt, ist der bei diesem Modell nicht vorgesehene Kühlschrank. Wie gut, dass die Engel-Kühlbox aus dem eigenen Land Rover perfekt hinter den Fahrersitz passt und sich dort auch noch ein entsprechender Stecker findet.

400 KILOMETER FAHRSPASS

Das Erledigen der vorrätigen Kundentermine in und rund um Wien erfolgt mit dem California genauso bequem wie mit einem Golf. Am Nachmittag steht dann eine Fahrt nach Salzburg am Programm. Es ist so leise an Bord, dass auch lange Telefonate mit der Freisprechanlage nicht zur Qual werden. Der Durchschnittsverbrauch sinkt langsam von 9,5 auf 9,3 Liter, was angesichts der Fahrleistungen und der Markise an der Seite völlig in Ordnung geht. Die auch auf der Westautobahn oft unvermeidlichen Vollbremsungen verlaufen an Bord des T6 so sicher wie in einem Mittelklasse-Pkw. Für die Nacht hat das Promobil Stellplatz-Radar einen Bauernhof in unmittelbarer Nähe zu dem für den kommenden Morgen geplanten Fototermin vorge schlagen.

Eine Minute nach dem Ankommen (kleine Auffahrtsrampen wären jetzt fein, um den California wirklich gerade zu stellen) ist das Aufstelldach geöffnet und dadurch in Teilen des Innenraums echte Stehhöhe gegeben. Schnell noch den Tisch aus der seitlichen Schiebetüre hervorgezaubert, den



1: Ankommen, aufklappen, genießen

2: Der Mangel an Stauräumen lässt sich nicht verheimlichen

3: Die Kühlbox findet hier nur am Stand Verwendung

4: Dezent und hochwertig im Auftritt



Klappstuhl ausgepackt (der California hält immer zwei Sessel in der Heckklappe versteckt) und ein kaltes Getränk aus der Kühlbox geholt, und schon ist das Freiluftbüro einsatzbereit. Kurz vor Sonnenuntergang wird aus dem Bürotisch ein Esstisch, die kalte Platte schmeckt in der deutlich kühleren Abendluft der Berge ganz wunderbar. Vor dem Schlafengehen wird noch der Schlafsack samt Unterlagsmatte in den ersten Stock gehievt, nachgeklettert und voll Freude das hier eingebaute LED-Leselicht entdeckt. Das nervige Lesen mit der Handytaschenlampe entfällt somit, und dank der Steckdose im Dachabteil kann das Handy über Nacht auch griffbereit geladen werden.

WOCHENEND-CAMPING

Es folgt erneut ein ganz „normaler“ Arbeitstag, der ohne California deutlich anstrengender verlaufen wäre. Die zurückgelegten 640 Kilometer sind jedenfalls wie im Flug vergangen, und an Bord herrscht immer noch trotz des bescheidenen Stauraums einigermaßen Ordnung. Als abendliches Highlight im wahrsten Sinne des Wortes habe ich die LED-Beleuchtung in der Heckklappe entdeckt. Auch da hat sich bei Volkswagen wer etwas überlegt.

Faktenwissen

Für wen?

Sportliche Familien, die auf eine Nasszelle verzichten können

Für wen nicht?

Weltenbummler, weil sie ihn sich nicht leisten können, oder aber anderswo mehr Auto für ihr Geld bekommen

Vorteile

Praktisch wie ein Golf, handlich wie ein Golf

Nachteile

Für viel Individualität bleibt hier nicht mehr genug Platz

Preis Testfahrzeug

91.000 Euro

Zwischen dem Wahrnehmen des California vor unserer Haustür und dem Wunsch (sofern man dies so nennen kann) darin zu übernachten, vergingen bei meinem sechsjährigen Sohn nur wenige Minuten. Noch am gleichen Abend startet das Projekt Waldcamping. Gemeinsam einkaufen, gemeinsam zu Abend essen, gemeinsam Feuerwehmann Sam am iPad anschauen – die Vorgaben meines Sohnes sind ziemlich exakt und werden auch genauso umgesetzt. Zähneputzen am Waldrand und Katzenwäsche standen zwar nicht am Plan, gingen sich aber auch noch aus.

Es ist noch nicht einmal dunkel, als wir uns in unsere Schlafsäcke gehüllt eine Gute Nacht wünschen, draußen im Wald bellen Rehe, und auch eine Katze ist zu hören. Was Junior allerdings um sechs Uhr in der Früh gehört haben will, bleibt mir ein Rätsel. Ist auch Nebensache, die Angelegenheit mit der Tagwache ist nach einer wirklich angenehmen Nachtruhe damit jedenfalls erledigt.

Durch die Idee des Juniors auf den Geschmack gekommen, entscheidet sich die ganze Familie spontan dazu, übers Wochenende campen gehen zu wollen. Wenn sich dann auch noch ein wunderbares Plätzchen am nahegelegenen Neufeldersee (der

5: Der Fußraum vor dem Kindersitz kann problemlos der Kühlbox geopfert werden

6: Schlafstätte: So ganz eben wird das untere Bett eigentlich nie – gestört hat das aber nicht



Campingplatz ist einfach, aber großartig) anbietet, heißt es Kindersitze montieren, Bettzeug zusammenpacken und im Supermarkt die Kühlbox füllen. Mit dem Wissen um die nicht gerade üppigen Raumverhältnisse für vier Personen im California verstauen wir auch noch ein XXL-Zelt im Kofferraum. Einem perfekten Wochenende steht nun nichts mehr im Wege, nicht einmal der beim Zeltaufbau einsetzende Regen kann die Laune trüben. Eine Stunde später – bei immer noch sehr guter Stimmung – wird die Möglichkeit, das undichte Luftzelt dicht zu bekommen, erfolglos abgehakt. Rücken wir halt enger zusammen auf den insgesamt vier Schlafplätzen, die der California bietet. Geschützt durch die weit ausfahrende Markise, kann uns der langsam zu Ende gehende Regen nichts anhaben, und so genießen wir ein spätes Abendessen im Schutze des California, bevor wir früh zu Bett gehen.

Sowohl im Aufstelldach als auch in der unteren Ebene sind ausreichend Durchlüftungsmöglichkeiten gegeben, und auch der Schutz vor der Morgensonne ist ausreichend. Nicht zu vermeiden ist aufgrund der beim Beach fehlenden Schränke eine leichte Unordnung, die fortan stündlich anwachsen sollte. Auch die nächste Nacht ist dank müder Kin-

der (ein Tag am See fordert nicht nur die Eltern) durchaus erholsam, und so brechen wir die Zelte erst ab, als am Horizont dicke Regenwolken aufziehen. Die ersten Tropfen sind bereits zu spüren, als wir die letzten Taschen im Auto verstauen. Der Entschluss zur spontanen Abreise begründet sich auch in der mangelnden Bewegungsfreiheit für vier Personen im California. Mehr als die Beschäftigung mit dem iPad oder schlafen ist im vollgeräumten Auto kaum möglich.

Erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang aber, dass ein eigener California bestimmt mit mehr System beladen werden würde, wodurch sich dann auch vier ordentliche Sitzplätze rund um den Tisch realisieren ließen. Zwei Tage später ist es an der Zeit, den Testwagen zu retournieren. Eine halbe Stunde hat es gedauert, all die Dinge, die in zehn Tagen an Bord gekommen sind, wieder auszuräumen. Eine weitere Stunde verschlingt die Innenreinigung, und die ist dann immer noch nicht perfekt.

FAZIT

Der California ist das perfekte Reisemobil für alle, die einen luxuriösen, voll alltagstauglichen Van benötigen, in dem sie fallweise auch übernachten können. Die Topversion fährt sich fast wie ein Oberklasse-Kombi und ist auch ähnlich handlich. Dazu passen dann auch der aufgerufene Preis und die nahezu unendlich vielen Einsatzmöglichkeiten. Die Ausstattung mit Tisch und zwei Sesseln vermag ebenso zu überzeugen wie die vielen Abdunkelungsmöglichkeiten und die hochwertige Ausführung aller vorhandenen Einbauten, vom Dachverschluss bis zur Heckablage. Top sind auch der Verbrauch, der sich bei gut neun Litern eingependelt hat, und die möglichen Reisegeschwindigkeiten, ganz egal ob bei strahlender Sonne oder Dauerregen.

So lange das Wetter schön ist, steht auch einem Campingurlaub zu viert nichts im Wege. Ist es allerdings kalt oder gar nass, und man möchte den Bus eigentlich nicht mehr verlassen, wird es eng, richtig eng. Da bedarf es entsprechender Zusatzeinbauten und einer großen Portion Gefühl, um sich nicht ständig auf die Zehen zu treten. Eine spannende Idee wäre es, den California für den Urlaub mit einem Wohnwagen zu koppeln, um somit eine Zweizimmerwohnung zu generieren. Der Raumgewinn würde auch den ansonsten fast unmöglichen Transport von sperrigem Sportgerät vereinfachen, und dank Standheizung und Allradantrieb wären auch Winter- oder zumindest Herbst- und Frühjahrsamping ein Thema.

Wer noch mehr Raum und Flexibilität braucht, greift neuerdings zum Grand California. Wie sich dieser anfühlt, ist weiter vorne in diesem Magazin nachzulesen.

**REISEN MACHT
DICH ERST
SPRACHLOS
UND AN-
SCHLIESSEND
ZUM GE-
SCHICHTEN-
ERZÄHLER**

Weitere Infos zum Thema:

www.vw-nutzfahrzeuge.at, www.neufelder-see.at

*Die beste Küche um zu
experimentieren ist in Wirklichkeit
jene unter freiem Himmel*

Zum Abschluss eines
langen Camper-Tages darf
es auch mal etwas mehr
von allem sein

CAMPINGKÜCHE

ALLER LIDL ENDE

Warum es zumindest im Urlaub nicht ausschließlich
der Diskonter sein muss.



einfacher Nudeln genauso wenig im Weg wie der eines hervorragenden Steaks samt wunderbarer Beilagen. Ob für das eigene Wohlbefinden ein simpler Grill reicht, oder ob es doch eine portable Outdoor-Küche sein soll, ist eine Frage der persönlichen Ansprüche. Gehen einem einmal die eigenen Ideen aus, so hilft das Internet genauso gerne weiter wie das eine oder andere Camper-Kochbuch, von denen es im gutsortierten Handel erstaunlich viele gibt.

Man kann sich aber auch beim Nachbarn am Campingplatz, beim Fleischhauer oder beim Gemüsehändler Tipps holen, schließlich hat der Urlaub auch viel mit kulinarischem Genuss zu tun. Die Zubereitung unter freiem Himmel ist dann sowas wie das Tüpfelchen auf dem i, und es zählt für mich zu den schönsten Dingen im Urlaub, um Mitternacht in geselliger Runde immer noch am Tisch zu sitzen oder – besser noch – den Grill nochmal für einen kleinen Snack anzuwerfen.

Wenn das Wetter nicht mitspielt, oder es in der Früh draußen einfach noch zu kalt ist, lässt sich auch im Fahrzeuginneren auf zwei Flämmchen ein delikates Mahl zubereiten. Davon durfte ich mich auf verschiedenen Pressereisen ausgiebig überzeugen, auch wenn ich die „Sauerei“, die ein Laie zwangsläufig anrichtet, im Auto gerne vermeide, und sich so manches Gericht sofort im nächsten Polsterstoff geruchstechnisch verewigt. Machbar ist es aber dennoch, und wer ein wenig Übung investiert, kann dank der zum Teil riesigen Kühlschränke an Bord der Reisemobile bereits beim Frühstück eine Vielfalt realisieren, wie sie sonst nur wirklich gute Hotels bieten.

Für längst überholt erachte ich bei aller Freude an der Essenzubereitung den Zwang, jeden Abend selbst kochen zu müssen. Nach einem langen Tag im Wasser, am Rad oder sonst wo kann es ziemlich guttun, sich einfach nur bekochen zu lassen und zu genießen, ganz ohne Auf- und Abbauarbeiten, ganz ohne Geschirrabwaschen und ganz ohne schlechtes Gewissen. Campen bedeutet einfach mehr Auswahl zu haben und frei wählen zu können, wo, wann und was man essen möchte.



Ein Blick auf diesen Grill verrät, dass Könner dem Thema Haubenküche auch unterwegs etwas abgewinnen können. Die durch das unterschiedliche Holz und die lokalen Zutaten geprägte Würze macht es unmöglich, eine idente Mahlzeit irgendwo anders nach zu kochen – so viel Exklusivität beim Essen kostet Zeit, aber verhältnismäßig wenig Geld



Jeder Camper schwört auf irgendeinen anderen Grill. Allen gemein ist, dass sie sich bei entsprechender Zuwendung perfekt für hochwertige Gerichte eignen

Ja, auch ich zähle zu den Menschen, die gerne bei Lidl einkaufen – nicht nur, weil ich auf mein Geld achte, sondern auch, weil ich das frische Obst mindestens genauso schätze wie das Käseangebot und den großen, Reisemobil-tauglichen Parkplatz vor der Tür der meisten Filialen. Im Urlaub stoppe ich dennoch nur in Ausnahmefällen beim Discounter, denn da suche ich lieber lokale Anbieter und freue mich dann über regionale Köstlichkeiten wie Kärntner Speck, kroatische Trüffel oder italienische Nudeln.

All diese Spezialitäten versuche ich vor Ort nicht nur zu kaufen (was natürlich viel, aber gerne investierte Zeit kostet), sondern auch direkt im Urlaub zuzubereiten. Mit den wichtigsten Koch- und Küchenutensilien im Gepäck, die in der Regel meiner Küche entstammen und nach dem Urlaub auch wieder dorthin zurückkehren, steht der Zubereitung





Wer mit einer Zille dieser Größe die Donau befährt, sollte dies stets sehr vorausschauend tun

CAMPINGBOOT

In einer Zille von Wesenufer nach Orth an der Donau.

Durch unzählige Erlebnisse im Gebirge und an anderen schönen Orten verbunden, war es für Theresa, Marlies, Georg und Flo klar, dass die in Wesenufer gekaufte Zille nicht auf einem schnöden Autoanhänger ihren Weg nach Wien finden sollte. Ein Härtetest mit voller Beladung sollte es werden, aufgeteilt auf drei Tage und zwei Nächte, kombiniert mit Zelten und langen Abenden am Lagerfeuer – ein echter Campingurlaub eben.

Allen gemeinsam war, dass sie kein Donaupatent vorweisen konnten, und ihre Bootserfahrung sehr überschaubar war. Das waren speziell in Hinblick auf den teils dichten Verkehr und die riesigen Schleusen keine wirklich idealen Voraussetzungen. Seitens des Gesetzgebers war dennoch keine Strafe zu befürchten, da Motorboote mit weniger als 6 PS ohne entsprechenden Führerschein betrieben werden dürfen. Einzig eine offizielle Registrierungsnummer musste im Vorfeld an der Zille angebracht werden.



Wenn der Wahnsinn mal Pause macht, findet sich ausreichend Platz für die nötige Entspannung

Rund 290 Kilometer haben die Vier zurückgelegt, auf einzelnen Abschnitten sogar zusätzliche Gäste mit an Bord geholt und dabei gezeigt, dass es wenig braucht, um ein echtes Campingabenteuer zu erleben: eine gewissenhafte Vorbereitung sowie Erfahrung im Umgang mit Stresssituationen – beides Dinge, die auch am Berg essenziell und bei allen Teilnehmern daher längst in Fleisch und Blut übergegangen sind.

THERESA

Es war immer ein großer Traum von mir, die alte „Kamelander“-Tradition wieder aufleben zu lassen und unsere neugebaute Holzzille von Oberösterreich nach Orth an der Donau zu überstellen. Das Passieren von neun Donauschleusen hat uns vor der Reise Sorgen gemacht, doch letztendlich hat jede ihre eigene Geschichte, und es hat einen Riesenspaß gemacht. Es gab auf dieser Reise unzählige schöne Momente, deren Niederschrift viele Seiten füllen würde... Eines sei aber kurz gesagt: Es waren die drei

entschleunigendsten Tage meines Lebens. Die Vorstellung, mit knapp 6 PS die Landschaft an sich vorbeiziehen zu lassen, könnte manchem langweilig erscheinen, aber ganz im Gegenteil war es ein unglaublich schönes Gefühl.

Mit meinem Vater nochmal von Wien bis Orth an der Donau zu rudern, dazwischen sich einfach treiben zu lassen und nichts zu tun als dem Wasserschieben zuzuhören, war ein sehr bewegendes Erlebnis. In Georg Humers Uferhaus in Orth an der Donau wurde die wunderschöne Reise bei Donauwalzer, Wein und Karpfen gefeiert.

Mein Dank gilt der Familie Wittl, allen Mitreisenden (Georg, Florian, Marlies, Erich, Thekla, Papa), dem unglaublich herzlichen Gastwirt Georg Humer und natürlich meinen Eltern für die Inspiration zu diesem Abenteuer.

GEORG

Auf den Spuren wahrer Abenteurer haben wir uns in die heute gezähmten Fluten der Donau gewagt. Früher konnte die Strecke von der Schlägener Schlinge nach Orth an der Donau in nur einem langen Tag gefahren werden. Mittlerweile wurden neun Kraftwerke errichtet, durch die geschleust werden muss, und wir benötigten drei Tage für die 289 Stromkilometer. Die Schlafplätze auf den Donauinseln sind aber noch genauso wild wie damals.

MARLIES

Die spontane Frage meiner lieben Freundin Theresa, ob ich bei der Überstellung einer Holzville dabei wäre, habe ich ohne Zögern sofort mit Ja beantwortet. Vor dem Antritt der Reise war mir nicht bewusst, auf was für ein wunderschönes und unvergessliches Abenteuer ich mich da einlasse. Besonders beeindruckt haben mich die Schleusenmanöver, die Geräumigkeit der Holzville und die Gemütlichkeit des Selbstversorgerdaseins. Die Holzville „Marie“ hat



Erlebnis pur – all die Dinge, die unterwegs gebraucht wurden, waren von Beginn an an Bord



mir jeden Komfort geboten, den ich mir wünschen kann: ein Sonnendeck; ein lauschiges Plätzchen, wenn es stürmt und regnet; einen Sitzplatz zum Nachdenken oder Lesen; einen Jausentisch sowie ein fahrendes Teehaus. Überrascht haben mich die zahlreichen Inseln entlang der Donau, die sich hervorragend zum Verweilen eignen, und die unterschiedlichen Wasserstände der Donau zu den verschiedenen Tageszeiten. Es war eine unvergessliche Reise.

FLO

Wie so viele Abenteurer in dieser Runde, hatte auch die Idee der Zillenüberstellung ihren Ursprung auf einem verschneiten Berg irgendwo zwischen Chamonix und Zermatt. Theresa, Georg und ich haben immer wieder mehr oder weniger ausgefallene Einfälle, um ein bisschen aus dem „gewöhnlichen“ Leben auszubrechen. Diesmal wurde dieses Erlebnis durch die spontane Zusage von Marlies und Erich und die damit verbundene Erweiterung der Gruppe aufgewertet.

Ich hatte noch nie so viel Zeit, die Donaulandschaft so genau zu betrachten. Der Höhepunkt war für mich, die Wachau in der Abenddämmerung von der im Strom treibenden Zille aus vorbeiziehen zu sehen, untermalt vom leisen Gurgeln der Wasserwirbel und dem Knistern und Knacken des Geschiebes, welches stetig stromab transportiert wird. Schön war es außerdem miterleben zu dürfen, wie aus einem lebenserfahrenen Mann wieder ein junger, Energie versprühender Abenteurer wird, dem auf einmal eine wunderbare Geschichte nach der anderen über die Lippen sprudelt. Das alles kann Camping sein, in den ungewöhnlichsten oder kreativsten Spielarten, die man sich vorstellen kann.

Die Ecken, die die großen Schiffe nie zu sehen bekommen, eignen sich gut für vernünftige Camper



DER **DUCATO** MASSSTAB IM SEGMENT

Zur Absicherung der Position hat Fiat dem Ducato ein Update gegönnt.

Kein anderer Kastenwagen/Transporter hat die Reisemobilbranche intensiver geprägt als der Fiat Ducato. Die Basis dafür legte Fiat mit einer für jene Zeit (das Geburtsjahr des Ducato: 1982) geradezu revolutionären Ausrichtung. Das Paket aus Quermotor, Vorderradantrieb und Lenkradschaltung bot einen bis dato nie gekannten Spielraum für Aufbauer, den die damals bereits langsam in die Gänge kommende Wohnmobilbranche mit Handkuss zur Kenntnis nahm.

Im Gegensatz zu allen anderen Herstellern, öffnete sich Fiat auch sehr früh für Kunden, die nur einzelne Teile des Ducato erwerben wollten, und banden diese Zielgruppe in den kompletten Aufbau der Produktion im italienischen Atessa ein. Diese Entscheidung sollte sich in jeder Hinsicht bezahlt machen und sichert Fiat bis heute einen Marktanteil im Camper-Segment von mehr als zwei Drittel. Hinzu kommt, dass der Ducato im Vergleich zu seinen meisten Mitbewerbern unverändert am Schachteldesign festhält, was ganz speziell im boomenden Segment der Kastenwagen ganz einfach ein Plus an Raum garantiert. Durch die enorm hohen Stückzahlen (aktuell sind es mehr als 1.200 Fahrzeuge, die das Werk täglich verlassen) ist es bis heute gut gelungen, sehr bodenständige Preise und für Großkunden entsprechende Nachlässe sicherzustellen, ein in Europa extrem dichtes Service- und Vertriebsnetz (mit mehr als 1.800 auf Reisemobile fokussierten Betrieben) aufzubauen und Dinge, die man selbst nicht beherrscht oder beherrschen will (Stichwort optionaler Allradantrieb), an Spezialisten auszulagern, ohne dabei hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit Abstriche machen zu müssen. Kurzum, der Ducato ist auch 2019 ein echter Erfolgstyp, dem man seine Eigenheiten (wie die für



Multimedia nimmt auch im Ducato immer neue Dimensionen an. Vor Fahrtantritt empfiehlt sich eine kleine Grundschulung, um all die gebotenen Funktionen nutzen zu können

MAN MUSS REISEN, UM ZU LERNEN.

MARK TWAIN



Die einzige minimale Schwäche, die sich das neue Neungang-Automatikgetriebe leistet, ist die nicht perfekte Haptik des Wahlhebels



Menschen mit großem Oberkörperanteil nur bedingt bequeme Sitzposition) ebenso nachsieht, wie seinen da und dort recht rustikalen Charme oder das Festhalten am nahezu identen Design seit dem Jahr 2006.

Wer gehofft hatte, der neue Ducato bekäme zumindest neue Scheinwerfer mit auf den Weg (die gab es zuletzt 2014), wurde bei der Präsentation in Turin enttäuscht: Mit Ausnahme der neuen „Power“-Schriftzüge für die Topmodelle und neuer Farbkombinationen für den Kühlergrill blieb optisch alles beim Alten. Nicht minder enttäuschend ist der Blick in den Innenraum, der zwar modernisiert aussieht, was aber abgesehen von der neuen Multimedia-Einheit eigentlich nur auf neue Zusammensetzungsoptionen in der Ausstattungsliste zurückzuführen ist. Man kann dieses Festhalten am Gewohnten und Bewährten aber auch positiv sehen: So hatte Fiat die Möglichkeit, mehr Zeit und Geld in die Technik zu investieren, was man auch gemacht hat.





Im Segment der Teilintegrierten glänzt der Ducato durch seine unterschiedlichsten Basisvarianten

WAS HINTER DIR IST, IST EGAL. ENZO FERRARI

Das große Damoklesschwert in Form der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP war natürlich auch hier die treibende Kraft. Am Ende ist es aber dann doch gelungen, ein komplettes Motorenprogramm zu realisieren. Dabei hält Fiat an der „One Mission – One Engine“-Strategie fest. Das Ergebnis ist ein 2,3-Liter-Dieselmotor, der immer an einen Turbolader mit variabler Geometrie gekoppelt ist. So lassen sich mit unterschiedlich dimensionierten Bauteilen im Inneren Leistungen zwischen 120 PS und 178 PS darstellen. In Nm gesprochen bedeutet das eine Bandbreite von 320 bis 400 Nm. Dass der Motor noch deutlich mehr könnte, wenn man ihn nur ließe, offenbart sich nur jenen, die sich zusätzlich zur Topmotorisierung auch die neue Neungang-Automatik im Ducato gönnen. In diesem Fall stellt das dank SCR-Technologie blitzsaubere 2,3-Liter-Dieselaggregat ganze 450 Nm Drehmoment bereit – einen Wert, der sich in erster Linie durch zusätzliche Souveränität zeigt.

Mit einem Gewicht von weniger als 20 Kilogramm empfiehlt sich die komplett neue Neungang-Automatik (die nicht für alle Leistungsstufen lieferbar ist) auch für den Einsatz im Reisemobil. Der Aufpreis von gut 3.000,- Euro ist hier zweifellos eine nicht für alle überwindbare Hürde. Durch den Einsatz eines hydraulischen Drehmomentwandlers sollten Funktion und Haltbarkeit absolut gewährleistet sein, der Wechsel zwischen drei Schaltprogrammen verspricht am Papier auch eine gute Anpassung an die jeweiligen Einsatzbedingungen. Einen weiteren Beitrag zur Effizienz liefern Optionen wie die manuelle Erhöhung der Leerlaufdrehzahl, wenn es gilt, elektrische Verbraucher zu speisen, oder das serienmäßige „Eco Pack“ mit Start-/Stopp-Funktion, das dabei hilft, Treibstoff zu sparen und damit auch die Abgase zu reduzieren.

Neu an Bord des Ducato ist – dem Trend zu immer mehr Unterstützung folgend – eine ganze Armada an elektronischen Helfern, die stets daran arbeiten, Fehler des Fahrers zu erahnen und diese bereits zu beheben, bevor sie gemacht werden. Besonders erwähnenswert dabei sind der wirklich sinnvolle Totwinkelassistent, der Querbewegungserkennungsassistent (der vor Gefahren beim Ran-

gieren warnt) oder der Aufprallvermeidungsassistent, der sogar vor einer Notbremsung nicht zurückschreckt. Ob man einen Spurhalteassistent benötigt, ist genauso Geschmackssache wie die Frage nach einer Verkehrszeichenerkennung, einer Fern- und Abblendlichtautomatik und einem Regensensor, wohingegen das Reifendruck-Überwachungssystem nicht nur bei der Nutzung als Reisemobil unverzichtbar ist.

Zum Abschluss der theoretischen Vorstellung soll auch das neue Infotainment-Angebot nicht unerwähnt bleiben. Es integriert Apple Carplay und bietet die Kompatibilität mit Android Auto. In weiteren Schritten liefert das System die Basis für einen individuellen Ausbau, der bis hin zu einer auf das eigene Fahrzeug abgestimmten Navigation reicht.

Viel wichtiger als die Theorie ist es, den neuen Ducato zu fahren, und zwar im Idealfall mit der neuen Neungang-Automatik und 178 Pferdestärken unter der Fronthaube. Im Stadtverkehr lässt er sich ganz feinfühlig durch enge Gässchen bugsieren und darf dort, wo Turin endet und ein hügeliges Meer aus Weinbergen beginnt, zeigen, wieviel Spaß es machen kann, mit einem teilbeladenen Ducato wunderschöne Motorradstrecken zu inhalieren. Es geht dabei gar nicht um Bestzeiten und tollkühne Raselei, sondern um eine vom Ducato in dieser Form nicht gekannten Souveränität, die von Minute zu Minute mehr zu begeistern vermag. Sanft, als hätte sie Daimler gebaut, und exakt, wie man es sonst vielleicht von Volkswagen gewohnt ist, werden hier die Gänge eingelegt. Dass der Wechsel zwischen den einzelnen Fahrmodi kaum spürbar ist, tut der Begeisterung keinen Abbruch. Als echter Fan der Ducato-Schaltbox mit ihren knackigen Wegen fällt es mir nach den ersten hundert Kilometern dennoch schwer zu akzeptieren, dass sie überall dort ausgedient hat, wo sich der Mehrpreis für die Automatik auch nur irgendwie realisieren lässt, ganz egal, ob im Paketdienst oder im XL-Reisemobil. Der neue Ducato stellt seinen Vorgänger souverän in den Schatten, auch wenn er das optisch geschickt zu verbergen versteht. Dass es dennoch jede Menge Spaß machen kann, einen ganz alten Ducato zu fahren, ist auf den nächsten Seiten zu erfahren.



So viel Abenteuer-Look muss es vielleicht gar nicht sein. Oder doch?



1



2



3

1-3: Fiat setzt der Individualisierung kaum Grenzen. Das wissen die Aufbauer zu schätzen und realisieren unterschiedlichste Modelle auf Basis der stets weiter optimierten Ducato-Modelle



7



4



8

4-6: Vom schlichten Kastenwagen über den stylischen Freizeit-Van bis hin zum nicht gerade federleichten Dreiachser ist alles möglich – wenngleich nicht immer sinnvoll. Die Entscheidung liegt wie so oft beim Kunden, Fiat macht einfach nur das Angebot



5



9



6

7-9: Business Shuttle, Vollintegrierter oder luxuriöser Teilintegrierter. Sie alle lassen sich mit dem Einsatzzweck angepassten Motor-/Getriebekombinationen ordern. Wer dabei auf die neue Automatik verzichtet, ist einfach nur selbst schuld

DUCATO

STEIERMARK KLASSIK

Österreichs ältester Ducato ist ein Camper.



Sie beide lieben das Leben und Hubertus. Wenn dann der Neue kommt und entsprechend angepasst ist, werden sie dennoch ein gutes Plätzchen für Hubertus suchen und finden

Demnächst wird Georg das Thema Ducato mit völlig neuen Augen sehen. Er wird sich an der Kraft des bärenstarken Dieselmotors ebenso erfreuen wie an der Neungang-Automatik und an der Stille, die im Innenraum herrscht. Den neuen Ducato will Georg Stück für Stück zum Camper aus- bzw. umbauen, mit viel Platz auch in Hinblick darauf, dass vielleicht irgendwann einmal nicht nur seine Frau Anna, sondern auch der potenzielle Nachwuchs mit auf Tour soll.

Diese Touren nehmen Georg und Anna seit geraumer Zeit immer dann in Angriff, wenn einmal mehr als nur ein Wochenende am Stück zur Verfü-



Wer sich ernsthaft mit der Entschleunigung beschäftigt, kommt an diesem Fiat nicht vorbei



Die Baumarkt-Küche erfüllt ihren Zweck voll und ganz. Die restliche Einrichtung mag simpel erscheinen, ist aber mehr als ausreichend. Erstaunlich großzügig ist das gebotene Raumgefühl

gung steht. Dann geht es an irgendeinen See oder einfach ab in den Süden, der vom Herzen der Steiermark deutlich schneller erreichbar ist als von Wien aus. Schneller ist dabei natürlich recht relativ zu sehen. Mit 69 Benzin-PS, um deren Verwaltung sich vier Gänge bemühen, ist der Hochdach-Ducato eher auf der beschaulichen Seite des Lebens zu Hause und fühlt sich daher bei Landstraßentempo deutlich wohler als bei Hetzjagden auf der Autobahn. Wie gut, dass das die Vorbesitzer von Hubertus – wie Georg und Anna ihren Camper nennen – auch so

gesehen haben und ihn stets schonend behandelt haben. Das hat auch dazu geführt, dass Hubertus trotz seines fortgeschrittenen Alters noch keine 90.000 Kilometer am Tacho hat, was sich speziell im Cockpit in sehr geringen Abnutzungserscheinungen widerspiegelt. Ausgerüstet mit vier Sitz- und ebenso vielen Schlafplätzen, bietet er hinsichtlich des Komforts nahezu all jene Dinge, die auch neue Kastenwagenmodelle zu bieten haben. Nur die Sache mit der Dusche war damals noch nicht so ausgereift, wodurch Georg und Anna lieber draußen duschen, was problemlos funktioniert.

Rost ist für Hubertus im Prinzip kein Thema. Irgendwann einmal ist die nachträglich angebrachte Schiene für den Mopedtransport abgefallen, die als Basis dienenden Träger sind jedoch geblieben. Fast schon ein wenig überraschend ist, dass das Panoramadachfenster an der Front auch bei Unwettern keinen Tropfen Wasser ins Auto lässt, was zu der bisher unbeantworteten Frage führt, wer den Aufbau Anfang der 1980er-Jahre denn eigentlich realisiert hat. Dank leichter Basis und noch leichterem Ausbau, bringt es Hubertus auf ein Eigengewicht von gerade einmal 1.756 Kilogramm, da muss bei der Zuladung nicht gespart werden, um innerhalb der erlaubten 2.450 Kilogramm zu bleiben.

Davon, wie er sich leer und mit frischem Pickler fährt, durfte ich mich beim Fototermin in der Steiermark selbst überzeugen. Die heute für den Ducato typische Sitzposition boten die Italiener schon 1982, nur deutlich extremer und mehr oder weniger frei von Verstellmöglichkeiten. Man sitzt also quasi am Bock und hat seine liebe Mühe, die Pedalerie intuitiv unter Kontrolle zu halten. Auch die Sache mit der Bedienung der Viergang-Lenkerradschaltung hat so ihre Tücken, und wer auf unnötiges Zähneputzen verzichten will, tut gut daran, beim Gangwechsel ein wenig extra Zeit einzuplanen. Wenn dann aber der erste Gang eingerastet ist, und sich die Fuhre langsam in Bewegung setzt, dann kommt Freude auf an Bord. Plötzlich ist da diese italienische Leichtigkeit, diese völlige Ignoranz von Perfektion und diese unendliche Lebensfreude, die dieses Auto transportiert. All das hat bei Georg und Anna schon zur Überlegung geführt, Hubertus auch dann noch zu behalten, wenn der neue Ducato erst einmal fertig ist. Schließlich war der Besitz von Hubertus der Grund, warum die zwei nun den neuen Ducato ihr Eigen nennen können. Ihn hatte Fiat bei einem Gewinnspiel als Hauptpreis ausgeschrieben, bei dem der Besitzer des ältesten in Österreich zugelassenen Ducato als Sieger hervorgehen sollte. Das war Hubertus, der erstmals am 13. Juli 1982 in den Verkehr geschickt wurde.



Der Innenraum des 82er-Jahrgangs ist perfekt in Schuss. Die Bedienung des Vierganggetriebes bedarf einer Einschulung und maximaler Konzentration, dann klappt sie aber perfekt

*Die Welt auf zwei
Rädern zu bereisen,
bedeutet zu fühlen lange
bevor man ankommt*



MOTORRAD

NICHT OHNE MEIN MOTORRAD

Auf zwei Rädern daheim in aller Welt



Waren früher schnelle Sportmaschinen der Inbegriff des coolen Motorradfahrens, so sind es heute die Reise-Enduros. Mit einem Hauch von Rallye und Abenteuer versehen, inspirieren diese Bikes zu Reisen ohne Grenzen, auf und abseits aller Straßen. Die Endurance – also Ausdauer – bringen sie schon im Namen mit und die technischen Voraussetzungen auch: starke Motoren und Windschutz für den Langstrecken- und Autobahnkomfort genauso wie längere Federwege, Bodenfreiheit und Dual-Bereifung für den erweiterten Reisespaß auf Forststraßen, Singletrails und Pisten, gerne auch zu zweit.

Dass sich mit den Jahren robuste Gepäcklösungen mit Alu-Koffern und wasserfesten Gepäckrollen ins Konzept mit eingefunden haben, öffnet diesen Motorrädern auch Tür und Tor zur Campingreise, die für viele Enduristen zur Glaubensfrage geworden ist; wer vielleicht schon einmal im letzten Abendlicht eine Militärpiste in den Seelpen erklimmen hat, um dann neben dem alten Fort sein Zelt aufzubauen, ein Chili aufzukochen und eine



Bei diesen Stiefeln sind die Schuhe für den Abend eingebaut

Mit dem richtigen Equipment lassen sich Reisen einfach noch besser genießen – das beginnt bei den stabilen Seitenkoffern samt praktischer Innentaschen und reicht über wasserdichte Gepäckrollen bis zum unerlässlichen Gaskocher

Flasche Rotwein zu köpfen, wird das nie vergessen und immer wieder kommen, nächstes Mal mit Sozia und Freunden und dann irgendwann geht's in die Wüste, ans Nordkap oder rund um die Ostsee oder ums Schwarze Meer.

In den Geschichtsbüchern haben sich die Yamaha XT 500 und die BMW GS-Boxer als Pioniere dieses Trends verewigt, auf der Zubehörseite war es die deutsche Firma Touratech, die als erste auf breiter Basis Produkte für die Fern- und Robustreise entwickelt hat. In den späten 80ern war Afrika groß angesagt, sodass die ersten Entwicklungen in pistenfeste Gepäckträger und robuste Alukoffer gingen. Später kamen Navigation, Beleuchtung, große Tanks, Protektoren, Sportsitze und Robust-Fahrwerke dazu, aber der Leitgedanke blieb unverändert: Wie kann ich on-/offroad mit möglichst viel Spaß und Sicherheit und ohne Probleme mit dem Motorrad möglichst weit reisen?

VOM BIKE ZUM CAMPINGMOBIL

Die gelungene Campingreise steht und fällt mit der Gepäckorganisation. Der vorhandene Stauraum fällt mit 70 bis 80 Litern Koffer-Volumen nicht üppig aus und ist bei Motorradreisen auch ohne Camping schon gut besetzt – mit Regenbekleidung, Werkzeug und Patschenflicker-Ausrüstung. Zelt, Schlafsack und Isomatte sollten daher über möglichst kleines Packmaß verfügen, sodass alles in einer wasserdichten Gepäckrolle (aus Lkw-Planenmaterial) am Heckgepäckträger Platz findet.

Das Zelt sollte großzügig bemessen sein, damit die sperrige Motorradbekleidung, der Helm, der Tankrucksack und die Stiefel (optimalerweise unter der Apsis) Platz finden, ohne dass es gleich unangenehm eng und muffig wird. Schließlich ist Schlafkomfort gerade für Motorradfahrer besonders wichtig. Ihr Autor reist daher auch auf Solo-Tour im 3-Mann-Zelt und mit aufblasbarem Kopfpolster. Das Zelt sollte konstruktiv so ausgelegt sein, dass es möglichst schnell – und selbsttragend – steht. Nach dem ersten Aufbauen im Regen fragt man nicht mehr warum. Klar im Vorteil bei Regen sind Iglus, deren Überzelt sich zuerst aufbauen und das Innenzelt dann regengeschützt einhängen lässt.

Die selbstaufblasenden Isomatten sind so weit entwickelt, dass toller Schlafkomfort und geringes Packmaß gut unter einen Hut zu bringen sind. Beim Aufblasen kann man sich vom Kompressor helfen lassen, den man schlauerweise für schnelle Reifenpannenhilfe dabei hat. Wenn man die Luft am Morgen gründlich herausquetscht, finden Zelt, Schlafsack und Isomatte in einem 50-Liter-Packsack Platz, der sich – quer am Heckträger montiert – gut ins Motorrad einfügt und dort auch rumpelpistenfest montieren lässt. Wir empfehlen gelbe Packsäcke, die das Motorrad bei Nebel, Nacht und Nässe besser erkennbar machen.

Alu-Boxen sind als seitliche Transportkoffer die klare Wahl. Sie sind leichter und robuster als Kunststoffkoffer und dazu immer von oben zu öffnen,



Wer vollbepackt im Gelände unterwegs ist, tut gut daran, sich ausschließlich auf den Weg zu konzentrieren



während die traditionellen, seitlich aufklappenden Koffer auf Zeltreise ein klares No-Go sind. Fürs Campen sollte man auch auf Innentaschen setzen, sodass man mit einem Griff alles zur Hand hat, was man abends im Zelt braucht. Außerdem lassen sich gute Alu-Koffer (wie der Zega Evo) blitzschnell vom Motorrad lösen und geben dann erstklassige Campingsessel ab.

Eine Besonderheit beim Motorradreisen ist, dass man am Abend bald mal raus aus den Stiefeln möchte. Deshalb sollte man ein Paar leichte Schuhe dabei haben oder sich den genialen Destino Adventure Reisetiefel gut ansehen, der auf einen wasserdichten Sneaker als Innenschuh setzt. Man schlüpft dann am Abend einfach mit dem Schuh aus dem Stiefel.

Spätestens wenn das Zelt steht und das Ankunfts-Bierchen für Entspannung sorgt, macht sich der Hunger bemerkbar. Wer nicht auf die lokale Cuisine vertrauen möchte oder kann, wird am Motorrad mehrheitlich auf den Benzinkocher setzen. Wieder aus Gründen des Packmaßes, weil man die Brenn-

stoffflasche außen am Alu-Koffer montieren kann. Es gibt aber auch schon sehr klein dimensionierte Gaskocher, die sich genauso bewährt haben.

Geheimtipp: eine wirklich gute und immer schnell erreichbare Akku-Stirnlampe, die sich tagsüber zusammen mit dem Handy im Tankrucksack aufladen lässt. Denn Motorradtage werde gerne lang... und dann ist es oft schon dunkel, wenn das Zelt aufgebaut und die Kette geschmiert werden.

Ob es das Zelt fürs Motorrad wirklich sein muss?



PICK-UP-CAMPER

SCHNECKENHAUS WAR GESTERN



1



2



3



4

1: Nur der Blick in den Rückspiegel verrät dem Fahrer des VW Amarok V6, dass da ein Wohnwagen hinten dran hängt 2 & 6: Geocar-Kabine für die Mercedes-Benz X-Klasse und Ford Ranger 3: Flugeinlage im Ford F150 Raptor 4: Ausgerüstet für alle Eventualitäten dank abgedeckter Amarok-Ladefläche 5: Zugkräftiger Ford, der samt Auflieger mit der normalen Autobahnvignette auskommt 7: Robuste Ansage von Baumgärtner



5



6



7

Wo Vorurteile auf Vorteile treffen und Nachteile der Modernisierung geopfert werden.

Dass der Pick-Up-Markt trotz hierzulande ständig steigender Verkaufszahlen nicht einfach ist, mussten erst kürzlich einige Marken erfahren, die teils zu viele und teils zu wenige Autos geliefert bekamen. Und dass man, nur weil man das beste Produkt hat, nicht automatisch damit Geld verdient, musste eine andere Marke zur Kenntnis nehmen. Allen vertretenen Herstellern gemein ist zudem die Tatsache, dass der österreichische Markt, so erfolgreich er auch sein mag, international die Relevanz eines Rundungsfehlers hat. Spezielle Wünsche hinsichtlich Ausstattung, Motorisierung oder Kabinengröße bleiben somit ungehört, der jeweilige Importeur bekommt jene Modelle angeboten, die der Hersteller glaubt, am österreichischen Markt verkaufen zu können.

Dennoch gelingt es mehreren Marken, den Kundengeschmack punktgenau zu treffen, während jene ohne passendes Produkt auf das Können ihrer Händler angewiesen sind. Für sämtliche Anbieter gilt aber, dass sie längst weit mehr als nur einen – in der Regel allradgetriebenen – Laster anbieten, nämlich ein multifunktionelles Fahrzeug. Dieses spricht speziell Camper an, die die vielen steuerlichen Vorteile, die ein Pick-Up bietet, durch ihre gewerbliche Tätigkeit nutzen können. Ein deutlich kleinerer Teil der Kunden begnügt sich mit dem finanziellen Vorteil, den der Entfall der Normverbrauchsabgabe mit sich bringt und der auch für Privatpersonen oder pauschalierte Landwirte gilt.

Der überwiegende Teil der hierzulande jährlich gut 5.000 neu zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge hat eine fünfsitzige Doppelkabine, einen Turbodieselmotor unter der Haube sowie eine mögliche Zuladung von rund einer Tonne. Aus dieser Kombination lassen sich in weiterer Folge unterschiedlichste Camperkonzepte ableiten.

Ein altbekannter Trend ist es, viel zu große und – schlimmer noch – viel zu schwere Wohnkabinen auf die bei Doppelkabinern nicht gerade riesige Ladefläche zu stellen. Die Hecklastigkeit versucht man dann mit extrem harten Federn optisch auszugleichen und schwärmt dann von deren Geländetauglichkeit. Wer nur Campingplätze im engsten Umkreis anfährt und befestigte Straßen nie verlässt, kann mit einer solchen Kombination durchaus glücklich werden. Alle anderen freuen sich immer wieder auf den Augenblick, wenn die Kabine wieder



abgestellt wird, und das Fahrzeug fahrdynamisch wieder automobiler Züge an den Tag legt.

Es gibt auch leichte Absetzkabinen, die sich für Pick-Up-Modelle durchaus eignen, zumal sie oftmals durch ein Aufstelldach und einen spartanisch eingerichteten Innenraum zu gefallen wissen. Spielen die Anschaffungskosten eine untergeordnete Rolle, kann die Kabine dank teurer Kunststoffe und spezieller Fertigungstechniken auch groß und leicht ausfallen. Diese Kabinen gibt es wahlweise fix montiert oder abnehmbar. Es muss aber nicht unbedingt eine Kabine sein, um aus einem im Alltag genutzten Pick-Up ein Reisemobil zu machen. Ein simples Hardtop macht aus der Ladefläche einen XXL-Kofferraum, und sofern dieses entsprechend stabil gebaut ist, lässt sich obendrauf auch ein Dachzelt oder ein Fahrradträger anbringen. Durch die grundsätzlich stabile Ausführung der Pick-Up-Modelle sind auch ein Dachzelt auf der Kabine und ein Radträger am Hardtop (oder umgekehrt) technisch problemlos machbar. Nur zu schnell sollte man mit dieser Kombination nicht unterwegs sein wollen – auch in Hinblick auf den stark steigenden Treibstoffverbrauch ab Tempo 100.

Hierzulande noch recht neu ist es, Sport- und Freizeitequipment auf Ladefläche und Dach des Pick-Up zu verstauen und große Wohnwagen hinten dranzuhängen. Drei Tonnen Zuglast sind in diesem Segment schon fast Standard, dreieinhalb Tonnen bei vielen Modellen zulässig. Damit übertreffen die Pick-Ups die allermeisten SUV-Modelle, wobei ihr Preis-/Leistungsverhältnis unschlagbar ist – sogar mit einem V8-Benziner unter der Haube und einer Luxusausstattung an Bord.

Aktuell sind zehn Marken im österreichischen Pick-Up-Segment aktiv. Ganz frisch mit dabei ist SsangYong, Ford lockt aktuell die Interessenten mit einer umfassenden Modellüberarbeitung und einem neuen Spitzenmodell, und Mitsubishi bestreitet das Jahr 2020 mit einem komplett neuen Modell.

Im Sand liegen zwischen „leicht festgefahren“ und „komplett vergraben“ oft nur Sekunden, so auch hier. „Wasser Marsch“ bei einem Filmdreh in Gaaden



„Ein bekannter Trend ist es, viel zu große und – schlimmer noch – viel zu schwere Wohnkabinen auf die bei Doppelkabinern nicht gerade riesige Ladefläche zu stellen.“



Wenn schon nicht hinter Gittern, dann zumindest hinter Glas – Premiere für den Ranger in Amsterdam

RANGER PICK UP

BEWUSST ROBUST

Vom Träger, der auch gerne zieht und dabei ungemein sportlich agiert.

So reizvoll das neue Ranger-Topmodell Raptor auch sein mag, so weit ist es auch vom Campingsegment entfernt. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Firma Geocar als österreichischer Spezialist für Leichtbau-Wohnkabinen gerade an einem maßgeschneiderten Wohnaufbau für den serienmäßigen Offroad-Sportler tüfelt. Vielleicht dürfen wir das ja bereits in der nächsten Ausgabe präsentieren.

Unabhängig von diesem zusätzlichen sportlichen Engagement, ist es Ford in den letzten zwanzig Jahren gelungen, den Ranger Pick-Up als DIE Größe am europäischen Pick-Up-Markt zu positionieren. Diese Position wird durch die mittelfristige Verschmelzung der Pick-Up-Agenden von Volkswagen und Ford noch weiter ausgebaut werden. So gesehen war es auch nicht nötig, anlässlich der jüngsten Modellüberarbeitung, die mit tiefgreifenden technischen Veränderungen einhergeht, etwas am breiten Basisangebot zu ändern.

Faktenwissen

Für wen?

Nutzer die einen US-Pick Up fahren wollen, nicht aber dessen Nachteile

Für wen nicht?

Powerjunkies, die ohne Sechszylinder nicht leben können

Vorteile

Stabil, gut ausgestattet, modern und doch bodenständig

Nachteile

Der eine Spur zu knapp bemessene Innenraum

Preis Basisfahrzeug

ab 32.100,- Euro

Also ist auch der neue Ranger mit Einzelkabine und zwei Sitzen, mit Superkabine und vier Sitzen sowie als viertürige Doppelkabine mit fünf Sitzen zu bekommen. Äußerlich unterscheiden sich die normalen Ranger-Modelle des neuen Modelljahrgangs durch eine überarbeitete Frontschürze, einen adaptierten Kühlergrill und – im Falle der teureren Modelle – durch Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive LED-Fahrlicht. Neu sind auch einige zusätzliche Farboptionen wie Pyrit-Silber oder Saphir-Blau.

Deutlich mehr Veränderungen versteckt Ford unter dem Blechkleid des Pick-Up-Modells. So musste der bisher eingesetzte 2,2-Liter-Dieselmotor einem 2,0-Liter-Aggregat weichen, das wahlweise mit 130, 170 oder 213 PS angeboten wird. Standardmäßig an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, steht für die mittlere und die Topmotorisierung eine Zehngang-Automatik zur Wahl, die wir in ihren Grundzügen schon vom spektakulären Ford Mustang kennen. Im Ranger soll diese Automatik zudem die Basis für eine weitere Verbrauchsreduktion um fünf Prozent gegenüber der Version mit Schaltgetriebe legen.

Während also der Verbrauch geringer wird, legt der neue Ranger beim Thema Sicherheitsausstattung deutlich zu. So sind Bergabfahr-Assistent, Überroll-

schutz, Bergabfahrkontrolle, adaptive Lastkontrolle und Anhänger-Stabilisierung genauso an Bord wie Airbags an allen möglichen und unmöglichen Stellen. Um sich nicht nur auf den elektronischen Fortschritt zu stützen, hat Ford zudem das Fahrwerk überarbeitet und neu abgestimmt.

Dass die Elektronik aber auch in einem robusten Pick-Up immer neue Dimensionen annimmt, zeigt die Zahl der hier untergebrachten Assistenzsysteme. Ein Tempomat mit Pre-Collision-Assistent ist ebenso in allen Modellen serienmäßig wie ein Geschwindigkeits-Assistent, ein Fahrspurhalte-Assistent und ein Verkehrsschilderkennungs-Assistent.

Dem Thema Komfort geschuldet ist das erstmals erhältliche Ford KeyFree-System genauso wie der Umstand, dass die Zentralverriegelung jetzt auch die Heckklappe miteinschließt (letzteres kannten wir bisher nur von SsangYong). Über die Ford MyKey-Funktion lässt sich erstmals im Ranger eine Höchstgeschwindigkeit, eine maximale Radiolautstärke oder das Verbot, einzelne Assistenzsysteme zu deaktivieren, in einem Schlüssel hinterlegen. Das dürfte den Nachwuchs vermutlich nur bedingt freuen, dient aber natürlich nur dessen Sicherheit. Durch die Vernetzung des Autos mittels FordPass-App lässt sich der neue Ranger orten, und außerdem kann man den Fahrzeugstatus abfragen oder eine Fernentriegelung durchführen. Neben den Standardausstattungen stehen für den neuen Ranger auch das sportliche-elegante Wildtrak-Paket und als Topmodell natürlich erstmals die eingangs erwähnte Raptor-Version zur Wahl.

Weitere Infos zum Thema:

www.ford.at



1: Zugkraft-Demo ganz ohne Wenn und Aber



2: Da sich im Aufbau keine Veränderungen ergeben haben, steht eine breite Zubehöropalette bereit

3: Freie Wahl aus zehn Gängen – und das dank Untersetzung sogar doppelt

4: Das Cockpit kann und will die sportlichen Erfolge von Ford nicht leugnen



Das Topmodell Raptor wird bereits ab Werk mit einem für den Motorsport konzipierten Setting geliefert



MITSUBISHI L200

ECKIG IST DAS NEUE RUND



Mit viel frischem Schwung zurück zu früheren Erfolgen.

Nahezu jeder Automobilhersteller hat sich schon mal beim Design vergriffen, manche sogar schon öfter. Was der Oberklasse ihr Siebener-BMW aus der Feder von Chris Bangle war, durchlebten die Familienvans mit dem Fiat Multipla und die Pick-Up-Freunde mit der vorvorigen Generation des L200. Mitsubishi hatte sich für die vierte Generation ganz offensichtlich an der Form barocker Postkutschen orientiert, und es half dann auch nur bedingt, dass unter dem sanft geschwungenen Kleid ein sehr guter Pick-Up zu finden war. Generation 5 hat sich neu orientiert und dabei einen feinen Mittelweg gefunden, der viele Kunden zurückgeholt hat.



Pick Up ist die Freiheit, Dinge mit dabei zu haben, von denen man beim Losfahren noch nicht weiß, dass man sie brauchen wird



Der schwarze Überrollbügel steht der praktischen Laderaumabdeckung nicht im Wege

Seit kurzer Zeit steht die sechste Generation beim Händler. Obwohl in Thailand gefertigt, verkörpert sie durch und durch japanische Handwerkskunst – das behaupten die Presseunterlagen und dem ist auch nichts hinzuzufügen. Das Wesen des neuen L200 mit einem kurzen Blick zu erfassen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Man muss sich Zeit nehmen und einen mehrminütigen Rundgang um das 5,3 Meter lange Modell starten. Nur so lassen sich die einzelnen Sicken der Zusatzscheinwerfer erkennen, die breit ausgestellten Kotflügel spüren und die markante Heckansicht genießen. Ob es die in Form eines querliegenden U platzierten Chromleisten an der Front wirklich sein müssen, bleibt offen, Fakt aber ist, dass dieser L200 ein bisschen wie ein klassisches Spielzeugauto aussieht, und das ist wohl das größte Kompliment, das ein Designer bekommen kann.



Nicht ganz so spektakulär, aber dennoch bis auf ein paar Kleinigkeiten völlig neu, präsentiert sich der Innenraum, der nun technischer und edler wirkt und dabei so aufgeräumt, dass man ihm auch harte Arbeitseinsätze zutraut. Das Raumgefühl liegt auf üblichem Klassenniveau, die versenkbare Heckscheibe kehrt auch in der sechsten Generation nicht zurück. Zugelegt hat indes das Informationsangebot, das vom Display für die neuen Offroad-Performance-Programme, über den Totwinkel- und Spurwechselassistent bis hin zur Vogelperspektive auf das Fahrzeug reicht. Neu ist auch, dass der Automatik-Wählhebel jetzt sechs Gänge verwaltet und damit für die allermeisten Kunden die erste Wahl darstellen wird, auch wenn gerade im L200 das manuelle Schalten (wie praktisch in allen Mitsubishi-Modellen) einfach Spaß macht. Wie auch immer man es ausstattungsmäßig dreht, sechs Gänge sind ebenso Standard wie ein neuer 2,2-Liter-Turbodieselmotor, der 150 PS und ein Drehmoment von 400 Nm bereitstellt. Das klingt

Das Automatikgetriebe hat im neuen L200 einen Gang mehr und somit insgesamt deren sechs zu bieten

Entlang der Weinstraße und hinauf auf die Hausberge der Wiener – der neue L200 vermochte beim ersten Kennenlernen zu gefallen

nach wenig, ist aber im Alltag mehr als ausreichend, sogar dann, wenn das Auto erst eine Handvoll Kilometer am Tacho hat. Unterstützt wird die Performance zudem durch das in allen Modellen serienmäßige Untersetzungsgetriebe. Die Zugkraft von 3,1 Tonnen verspricht auch bei voll beladenem Pick-Up ausreichend Reserven, der SCR-Katalysator das Erreichen der jüngsten Abgasvorgaben.

Anstatt sich auf den Erfolg der viertürigen Doppelkabine zu verlassen, bringt Mitsubishi auch vom neuen L200 eine zweitürige Klubbkabine auf die Straße bzw. ins Gelände. Das Einstiegsmodell „Work Edition“ verkörpert dabei alle Charakterzüge, die man sich von einem Reisefahrzeug wünscht: eine große Ladefläche, auf der auch größere Wohnkabinen sicher Halt finden, eine manuelle Klimaanlage und eine Komfortausstattung, die nur jene Extras beinhaltet, die man auch wirklich braucht, sei es die Bluetooth-Freisprecheinrichtung, das Lederlenkrad, die Fensterheber oder die Fernbedienung für die Zentralverriegelung. Zusätzlich gibt es auch noch eine 100-Prozent-Sperre in der Hinterachse ohne Aufpreis mit dazu, genauso wie fünf Jahre Mitsubishi-Werksgarantie.

Souverän unauffällig hat sich der neue L200 bei der ersten Testfahrt im Wienerwald angefühlt. Auf der Landstraße ein zügiger Begleiter, mit dem es richtig Spaß macht, dann und wann der Ideallinie zu folgen, gefällt er auf kurzen Strecken im Ortsgebiet durch sein einfaches Handling. Auffallend ist auch das geringe Geräuschniveau trotz der grob profilierten Reifen. Im Gelände markiert der L200 eher den Gleiter als den Hetzer und bezwingt auch schweres Geläuf, ohne dass die Karosserie Schaden nimmt. Von Vorteil ist hier auch die Pick-Up-typische gute Übersichtlichkeit. Dank der einzelnen Fahrprogramme reicht Standgas in den allermeisten Fällen völlig aus, um steile Hänge oder querliegende Baumstämme zu bezwingen. Wer regelmäßig ins Gelände fährt, muss aber auch beim neuen Mitsu-



Faktenwissen

- Für wen?**
Nutzer, die sich nicht verstecken wollen und gerne abseits der Straße agieren
- Für wen nicht?**
Schüchterne Naturen
- Vorteile**
Allradtechnik, Design, Preis
- Nachteile**
Nicht wahnsinnig stark
- Preis Basisfahrzeug**
ab 27.000,- Euro

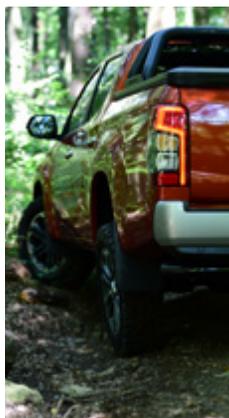


Kinder lieben es immer und überall Picknick zu machen – warum also nicht auch auf der Ladefläche



Schwerem Gelände begegnet der Mitsubishi L200 mit komplexer Allradtechnik und jeder Menge Bodenfreiheit

**SOUVERÄN
UNAUFFÄLLIG
HAT SICH DER
NEUE L200 IM
WIENERWALD
ANGEFÜHLT.**



bishi Pick-Up ein paar Euro in den Ausbau des Unterbodenschutzes investieren. Wer auf einen XXL-Kofferraum nicht verzichten kann, muss etwas mehr Geld für ein auf die eigenen Zwecke abgestimmtes Hardtop zur Seite legen.

Für die ersten Campingeindrücke, die wir zugebenermaßen nahezu ausschließlich für den Fotografen sammelten, war der L200 mit einer Ladeflächenabdeckung, Überrollbügel und dem bereits erwähnten offroadtauglichen Profil ausgestattet. Der individuellen Erweiterung sind dank hoher Zuladung und einem Startpreis von 22.492,- Euro exkl. Steuern kaum Grenzen gesetzt. Das gilt für ein Dachzelt genauso wie für eine Wohnkabine oder aber die Nutzung des L200 als Zugfahrzeug für einen großen Wohnwagen. Mehr dazu in der Ausgabe ichcampe 2021 und auf www.ichcampe.at

Weitere Infos zum Thema:

www.mitsubishi-motors.at



Schaut, bedingt durch die Lackierung, deutlich brutaler aus als er ist – der neue Pick-Up-Allrounder-Aufbau



Leichter Zugang zur ARB-Kühlbox dank integrierter Auszugsschienen im Ford Ranger Pick-Up



Wenn nichts mehr geht, dann hilft nur noch die Seilwinde – in diesem Fall aus dem Hause Warn



Vielseitiges Einsatzspektrum für unterschiedlichste Offroadwerkzeuge wie diese Handwinde



Nur wer den Druck schnell korrigieren kann, passt diesen an, bevor er Gefahr läuft stecken zu bleiben



Schnell mal raus an den See und abends nicht unbedingt gleich heim

PICK-UP-ZUBEHÖR

AUS EINER HAND

Wer Nerven sparen möchte, geht zum heimischen Fachhändler.

Will man die Themen Pick-Up und Reisemobil unter einen Hut bringen, kommt man in 99 Prozent der Fälle nicht um passenden Zubehör herum. Das beginnt bei Fahrwerksadaptionen für jene Modelle, die eine Wohnkabine auf die Ladefläche gesetzt bekommen, geht über Spurverbreiterungen und größere Rad-/Reifenkombinationen und endet noch lange nicht bei zusätzlichem Licht. Wer es lieber rustikal angeht, auch abseits aller Straßen und Wege campen möchte und auf Hardtop samt Dachzelt setzt, greift zu Unterfahrschutzplatten, einer Seilwinde und Differenzialsperren. Ein gemeinsames Thema beider Fraktionen sind Markisen, Kühlschränke oder Luftkompressoren bzw. spezielle Taschen, klassisches Campingequipment oder verstärkte Batterien.

Natürlich bekommt man all diese Dinge von unterschiedlichen Marken, zu unterschiedlichen Preisen und in unterschiedlichster Qualität am allgünstigsten, wenn man bereit ist, das Internet über einen gewissen Zeitraum zu durchforsten – dann allerdings oftmals ohne die nötigen Zertifikate, ohne brauchbare Garantien und mitunter auch in fehlerhafter Ausführung. Problematisch stellt sich oftmals auch die Ersatzteilversorgung dar.

Das einzige wirklich wirksame Mittel dagegen ist, alles aus einer Hand, in einem Geschäft, mit einem Ansprechpartner zu kaufen, auch weil dadurch das Vertrauen geschaffen wird, dass die gekauften Dinge tatsächlich zueinanderpassen. Mit dem Problem einer nicht aufeinander abgestimmten Aus-

rüstung wurde ich auf vielen Reisen konfrontiert, glücklicherweise aber nie beim eigenen Auto.

Geht man bei der Auswahl des Lieferanten noch ein Stück weiter und versucht, die stets recht konstante Zahl an Komplettanbietern am österreichischen Markt nach den Jahren ihrer Marktpräsenz sowie dem Handling des Themas Ersatzteilversorgung in Europa und in der ganzen Welt zu beurteilen, dann erfüllt die Firma Taubenreuther den Kriterienkatalog am allerbesten. Dabei möchte ich aber das Engagement von Horntools aus Vorarlberg, MH 4x4 und Offroad Hesch (neuerdings in Niederösterreich) keineswegs schmälern. Unterstützung erfährt diese subjektive Einschätzung dadurch, dass Taubenreuther mit Herstellern wie Warn, ARB, Old Man Emu, Rhino Rack oder Optima Batteries echte Weltmarken im Angebot hat.

Schlussendlich muss sich aber ohnedies jeder sein eigenes Bild machen und entscheiden, ob er Teile selbst einbaut oder lieber einbauen lässt, und ob die geografische Nähe zum Händler wichtiger ist als der Preis oder andere Kriterien. Fix ist, dass auch hier zu viele Köche den Brei gewaltig verderben können, und die ausgewählte Firma zumindest in der Lage sein sollte, sämtliche technischen Umrüstungen anzubieten. Alles andere ist irgendwie immer ein sehr schlechter Kompromiss.

Weitere Infos:

www.taubenreuther.at
www.offroad24.at
www.kfzlehner.at

BUCH-TIPP

MEHR DRAUSSEN GEHT NICHT

Für erwachsene Pfadfinder und solche, die es noch werden wollen.



„Wie helfe ich mir draußen“, Expeditionsratgeber mit 390 Seiten von Volker Lapp, Pietsch Verlag, 15,40 Euro

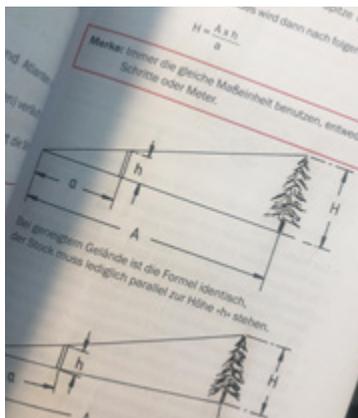
Klar, ich könnte ihnen an dieser Stelle viel über Erste-Hilfe-Maßnahmen, das Abseilen im Gelände und die Herstellung von Hilfsmitteln erzählen – und ja, ich hätte auch richtig Lust dazu. Am Ende aber hätten Sie viele Seiten gelesen und dennoch nur einen Bruchteil aller Informationen gesammelt, die für jene Camper relevant sind, die es dann und wann auch mal weiter in die Natur hinauszieht. Was für ein Glück, dass es mit Volker Lapp jemanden gibt, der sich bereits im Jahr 1988 die Mühe gemacht hat, ein Buch auf den Markt zu bringen, das in 28 Kapiteln nahezu alle Fragen rund um Touren und Expeditionen in der „Wildnis“ beantwortet.

Das nötige Wissen dafür hat sich Volker Lapp bei Extremreisen in aller Welt angeeignet. Unterwegs war er dabei als Bergsteiger, Jäger, Angler, Wanderreiter, Hundeführer, Motorradfahrer, Kanute und natürlich als Allrad-Globetrotter. Da wundert es auch nicht, dass der mehrfach ausgezeichnete Touren- und Expeditionsratgeber „Wie helfe ich mir draußen“ in seiner 11. Auflage auf stolze 390 Seiten (illustriert mit 275 Zeichnungen) angewachsen ist. Im taschenfreundlichen Format 10x15 cm ausgeführt und durch einen wasserfesten Kunststoffeinband geschützt, findet sich das im Pietsch Verlag herausgegebene Outdoor-Leitwerk um 15,40 Euro im gut sortierten Buchhandel.

Wenn Volker Lapp nicht irgendwo auf der Welt unterwegs ist, optimiert er von ihm erdachte Ausrüstungsgegenstände. Die Bandbreite reicht von speziellen Lodenjacken bis hin zu ultraleichten Expeditionstrailern. Auf der Rückreise aus Montenegro Ende August fand er Zeit für einen Zwischenstopp bei mir im Wienerwald. Nach Stunden der Fachsimelei, einer Wien-Rundfahrt und einem Abendessen in einem der besten Beisln, die Wien zu bieten hat – dem „Alten Fassl“ im 5. Bezirk – war klar, dass Volker Lapp in den vergangenen Monaten schon wieder jede Menge zusätzlicher Informationen sammeln konnte: zuletzt über Montenegro und darüber, wie man der Feuchtigkeitsproblematik in Reisemobilen Herr werden kann. Ratschläge, die vermutlich in die 12. Auflage von „Wie helfe ich mir draußen“ einfließen werden.



Hoher Besuch bei mir daheim im Wienerwald – Volker Lapp unterwegs von Montenegro nach Deutschland. Der zwischenzeitlich nicht mehr ganz taufrische Defender ist mit jedem erdenklichen Zubehör ausgestattet, hinten dran hängt ein Prototyp des Lapp-Trailers, der ständig weiterentwickelt wird und auch von kompakten SUV-Modellen gezogen werden kann. Seine Erklärungen sind stets simpel und immer gut



CAMPEN IM ROLLSTUHL

ODE AN EINEN HANS-IM- GLÜCK

Camping in Italien –
ganz mit ohne
Einschränkungen.

In meinem letzten Reisebericht habe ich es ja schon angekündigt: das nächste Mal Camping in der Wildnis, solo selbstverständlich, ohne Rolli-Klo und ohne Dusche. Nun, das hab ich natürlich gemacht. Der Anlass war gegeben: Mein Unfall hat sich zum dritten Mal gejäht und zum ersten Mal war ich am „Jahrestag“ und danach allein. Also hab ich mir mein Auto kurz entschlossen in einen Camper umbauen lassen. Mit den besten Kollegen im Allgemeinen und einem wirklich äußerst engagierten Kollegen im Speziellen, ist die Karre von Donnerstag auf Freitag zum Wohn-Mobil mutiert und am Samstag ging's los. Ab in den Sand am Grado-Strand.

Der erste Hans-im-Glück in dieser Geschichte heißt Johann und ist der große Blonde in der Maierhofer Med-Tec. Echt was drauf hat der Mann. Da kann kommen, wer will, Hans checkt alles. Also braucht auch nur die lahme Kollegin in ihrer Zweitfunktion als Kundin angerollt kommen mit einem schmierig umlächelten „Duuu, darf ich dich was fragen?“ und schon ist die Frage beantwortet und der Wunsch erfüllt. Unglaublich. Dieser Hans jedenfalls ist dafür verantwortlich, dass die Kinder und ich uns heuer auf einen Sommer voll Abenteuer freuen dürfen. Er hat nämlich von einem Tag auf den anderen aus zwei Schaumstoffstücken eine maßgeschneiderte und sogar dekubital prophylaktische Matratze für meinen Auto-Fond geschneidert und darauf liegt es sich wie auf Wolke Sieben. Ein Zelt noch mit, und die Familie ist dann mal weg. Also: Lieber Hansi, egal wie sehr ich dich auch in Zukunft noch anzipfen werde, mit diesem saucollen Zack-Zack-Matratzen-Manöver hast du auf ewig was gut bei mir. So viele M&Ms gib'ts auf der ganzen Welt nicht, wie ich bräuchte, um dich zum Dank fett zu füttern.



Mag. Gudrun Marx-Frühstück, gefallene Ex-Nähfee, die Hände, Hirn und Herz jetzt nutzt, um die wirklich wichtigen Dinge auf den Punkt zu bringen. Life rocks'n'rolls on!

**HANS
SCHNEIDERTE
MIR EINE
DEKUBITAL
PROPHY-
LAKTISCHE
MATRATZE.**

Und nun weiter im Text. Freitag nach der Arbeit noch aus rein fotografischem Zweck probegelegen mit dem Kollegen Waldher, der sich gern auf das eine oder andere Bild fotobommt, bin ich samstags endlich allein on the road Richtung Süden. Herrlichstes Aprilwetter mit Sonnenschein, Platzregen und Sturm, der mich und mein Badgirl-Mobil fast in den türkisen Tagliamento föhnt. Umspielt von den perfekten Songs meiner viel strapazierten Auto-Playlist, schau ich auf schneebedeckte Gipfel, von denen ich auf dem einen oder anderen schon gestanden bin. Im anderen Leben. Ich schau auf satte Grünschattierungen im Tal, die mit dem zeitweise blitzblauen, von reinweißen Haufenwolken verzierten Himmel das Wort „pittoresk“ neu definieren. „Die Welt ist so schön!“ denke ich mir und frage mich, ob es denn tatsächlich Menschen gibt, die das nicht sehen und aufsaugen, während sie durch dieses Bild von Landschaft fahren.

Ein paar Ich-muss-staunen-Pausen und eine Ich-muss-mal-Pause später fahre ich schon fast gegen die Tore von Venezia, weil ich mich wieder einmal auf alles konzentriere, nur nicht auf die Hinweistafeln entlang der Straße. Typisch. Also „Bitte wenden! Bitte wenden! Bitte wenden!“ und mit folgsamem Blick aufs Navi lande ich zu guter Letzt in einem Gott sei Dank verwaisten Privatgarten (!), in dem ich ein letztes Mal wende, um dann endlich die Strada del Sole nach Grado zu finden. Und dann bin ich am Meer! Finalmente.

Leider bin ich nicht die einzige, die an diesem Wochenende die Meer-Idee hatte. Grado ist wegen Überfüllung quasi geschlossen bzw. komplett verstopft. Mit Müh und Not und unter hemmungslosem Gefluche finde ich dann aber doch noch einen Parkplatz. Rolli-Parkplätze sind mir zurzeit leider nicht gestattet, weil ich vor geraumer Zeit blöderweise meinen Parkausweis vor lauter Lustig aus dem Autofenster flattern hab' lassen. Aber das ist eine andere, unrühmliche Geschichte. Im Anschluss an das Parkdrama gibt es für mich nur noch eine Windrichtung: Meer. Dem befestigten Weg sei Dank, gelange ich über Sand bis zum Baywatch-Häuschen samt italienischem Mitch Buchannon, nur ohne die stolz geschwellte, haarige Brust. Dort muss ich jedoch leider feststellen: Ans Wasser, etwa 20 Meter entfernt, gelange ich solo in zehn Jahren nicht. Das kann ich knicken. Das stimmt mich irgendwie traurig, aber nicht lange, denn ich fahre einfach retour zur Bar und lasse mir trotz der zig „Self Service!!!“-Schilder einen Nachmittagslatte an den Tisch liefern. Der Bar-Chef winkt der servierfreudigen Bar-Dame glatt ab und sagt, in diesem Fall bedient er natürlich persönlich. Das bläst mir die Wangen rot und jede Traurigkeit weg. Der zweite Hans-im-Glück in der Geschichte bin jetzt ich.

Gegen späteren Nachmittag wird es unangenehm kalt und ich flüchte an einen anderen Strandabschnitt östlich von Grado. Dort versinke ich für ein Stündchen in mich selbst und blicke auf Schloss Miramare, Triest, das künstliche Portopiccolo, Slowenien, Kroatien und den hässlichen Hafen von Monfalcone. Die Idee, hierher zu fahren, gehört schon jetzt zu einer meiner besseren, denke ich und bereite mich derart beschwingt geistig schon auf die Nacht vor. Zu diesem Zwecke hüpfte ich noch einmal ins Auto und fahre direkt in den Sonnenuntergang, ehe ich mich zur Nacht auf meinem auserkorenen Parkplatz einfinde. Das „Vietato il campeggio“ auf den Schildern verstehe ich ausnahmsweise nicht oder ich tu eben so. Wer soll mir denn noch groß Prügel zwischen die Beine werfen? Eben.

Das einzige, was ich mir selbst jetzt noch verbiete, ist, nochmal aus dem Auto auszusteigen, um dann hinten wieder einzusteigen. Das muss doch auch so gehen. Also klemme ich mich Kopf voran zwischen Fahrer- und Beifahrersitz, bleibe hüftig erstmal stecken, schaffe es hochkant aber dann doch noch auf die Matratze. Yessss! Nun ist nur noch das letzte Mal Pinkeln am heutigen Tag ein Thema. Und zwar ein größeres. Nebenan ist nämlich eine Bar und ohne Eintrittseinkünfte brauch' ich bei Gott kein Publikum für mein urinales Bedürfnis. Zudem erleuchtet sich das Auto wie ein Operationssaal, sobald ich den Klo-deckel (Heckklappe) öffne und das geht gar nicht mit der ganzen Dunkelheit rundherum. Jedenfalls schaffe ich auch das, wenn auch mit Methoden, die ich ausnahmsweise einmal nicht mit euch teile. Nur soviel: Wenn auch kein Auge trocken bleibt bei der witzig-surrealen Aktion, Auto & Matratze bleiben es – und darauf bin ich echt stolz.



DIE WELT IST SCHÖN!

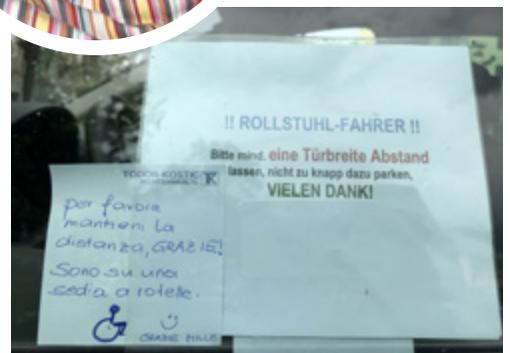


Johannes Mautner Markhof: „Als Plaudertasche habe ich Gudrun auf Facebook entdeckt und irgendwann damit angefangen, nicht nur ihre aktuellen Texte zu lesen, sondern auch zurück zu blättern, um sie besser zu verstehen. Irgendwo zwischendrin habe ich dann entdeckt, dass sie auch schon übers Campen berichtet hat. Direkt und frei von Ausweichfloskeln, so wie man es von ihren Texten gewohnt ist. Sie war es auch, die mich zur Geschichte auf der nächsten Seite inspiriert hat, einfach weil es ein Thema ist.“



Die kommende Nacht wird vor allem eines: eiskalt. Ich hab zwar eine Bettdecke mit und keine Zwiebel der Welt ist so vielschichtig wie meine High-tech-Adjustierung, aber ich friere trotzdem wie ein Schneider. In der Früh spüre ich meine Nasenspitze nicht und würde ich meine Füße spüren, ich würde sie nicht mehr spüren. Sie haben nämlich unfreiwillig deckenlos im Freien übernachtet und ich hab mir dadurch mit Sicherheit mindestens eine Art von Tod geholt*. Als ich jedoch wieder den langen Weg nach vorn auf den Fahrersitz nehme, diesmal Haxen voran, ist mir schon wieder heiß und ich kann mir die Standheizung sparen, noch ehe ich sie einschalte. Geschafft! Ich hab allein im Auto gecamp't, ohne Klo und Dusche, dafür mit „Vietato il campeggio“ und Pinkel-Abenteuer. Und ich lebe noch, frei von Strafzetteln sogar, mit allem noch dran und gar nicht so schlimm müffeln. Quod erat demonstrandum, was zu beweisen war. Ich fahre mit bester Laune in den Tag und

wieder ans Meer, kaufe Mitbringsel für die Kinder und ein fettes Fresspaket für den Matratzen-Hans-im-Glück als Dankeschön, ehe ich mich am früheren Nachmittag endgültig vom Schlechtwetter vertreiben lasse.



Die Fahrt nach Hause ist zwar nicht so bildschön wie die Hinfahrt, dafür bleibe ich konzentriert und schaffe die Strecke in 2 Stunden und 5 Minuten anstatt von 4 Stunden plus. Wahrscheinlich kommen die Strafzettel ja doch noch, in zwei Monaten oder so. An der Grenze schneit es wie Frau Holle. Das ist genau wie vor drei Jahren. Am Tag, als ich zerbrochen bin, war's schön. Einen Tag später lagen dort viele Zentimeter Schnee. Das allerdings ist, an einem Wochenende wie diesem, Schnee von gestern. Aber wie.

*Stand zwei Wochen später: keine Art von Tod weit und breit.

Mehr Berichte über das Leben im Rollstuhl:

www.facebook.com/marx.fruehstueck
www.facebook.com/maierhofer.klagenfurt
www.maierhofer.co.at

Ein großes „Stück“
Freiheit in Form eines
maßgeschneiderten
Campers



REHA CAMPER

ZURÜCK ZUR MOBILITÄT

Ganz normal für Zweibeiner – eine riesengroße Herausforderung für Rollstuhlfahrer.

Ein rollstuhlkonformes Auto ist für viele Menschen mit körperlichen Einschränkungen ein kleiner Schritt zurück in ein Leben, wie es vor einer Erkrankung oder vor einem Unfall einmal war und nie wieder sein wird. Rund 50.000 Menschen sind in Österreich auf den Rollstuhl angewiesen, und einige Tausend sind in der „glücklichen Lage“, über ein Fahrzeug zu verfügen, das sie der Einschränkung zum Trotz alleine bedienen können. Problematisch wird es auch für mobile Rollstuhlfahrer oft dann, wenn es gilt, das Auto zu verlassen, ein entsprechend den eigenen Bedürfnissen angepasstes Hotelzimmer

zu finden oder – wie Gudrun es in der vorangegangenen Geschichte beschrieben hat – einen schönen Platz am Strand zu erreichen.

Es liegt also fast auf der Hand, ein kleines Zuhause mitzunehmen, um auch an fremden Orten den nötigen Komfort vorzufinden und die Eigenständigkeit zu wahren. Ein kleines Zuhause mit Mobilitätsplus ist in der Regel ein Camper, und wer im Internet nach einem entsprechend adaptierten Fahrzeug sucht, wird von einer wahren Angebotsflut überrollt. Quer durch alle Preisregionen wird alles, wovon ein Rollstuhlfahrer träumt, offeriert – und doch sieht die Realität ganz anders aus. Fachlich hochwertige In-

formation bei einem Anbieter zu bekommen, ist schon ziemlich schwierig, ein echtes Campingfahrzeug zu sehen, in dem man auch mal Platz nehmen kann, fast unmöglich. So fand sich auch auf dem gesamten Caravan Salon in Düsseldorf nur ein einziger Anbieter, der mehr als nur einen Rollstuhllift zu zeigen hatte. HRZ Reisemobile baut nicht nur seit mehr als zwei Jahrzehnten rollstuhlgerechte Camper und liefert jedes Jahr rund 20 Exemplare im deutschen Bretzfeld aus, sondern hat auch ein aktuelles Modell mit nach Düsseldorf gebracht.

Unabhängig von der Schwere der jeweiligen Einschränkung, können HRZ-Kunden zwischen dem VW Crafter und dem Mercedes-Benz Sprinter als Basis wählen. Zu definieren ist im Vorfeld auch, ob ein Doppelbett ausreicht, oder ob man für eine Betreuungsperson ein zusätzliches Bett (samt kompakter Privatsphäre) benötigt. Im Falle eines Doppelbetts wählt HRZ eine normale Hochdachversion (Reha Camper 2) als Basis. Muss im Dach ein Extrabett finden, so wird das hauseigene Superhochdach (Reha Camper 2+) montiert. Bei beiden Modellen Standard ist eine in die seitliche Schiebetür integrierte Hebebühne, die es dem Rollstuhlfahrer erlaubt, das Auto ohne jegliche fremde Hilfe und frei von jeder Kraftanstrengung zu besteigen und zu verlassen. Standard ist bei HRZ auch der Abstellplatz für den Rollstuhl vis-a-vis der Schiebetür, um von dort aus direkt auf den Fahrerplatz oder auf die mit wenigen Handgriffen zum Bett umbaubare Couch zu wechseln.

1: Die Küchenzeile lässt sich durchgängig im Sitzen nutzen, egal ob auf der Bank oder direkt im Rollstuhl

2: Der Rollstuhl parkt gleich hinter dem Fahrersitz

3: Aus der Sitzbank wird ohne jede Kraftanstrengung ein Bett

4: Maximale Bewegungsfreiheit im Nassraum ist dank der heckseitigen Platzierung garantiert

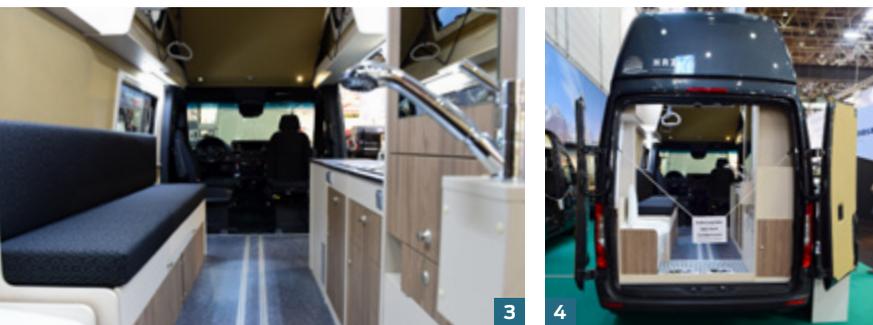
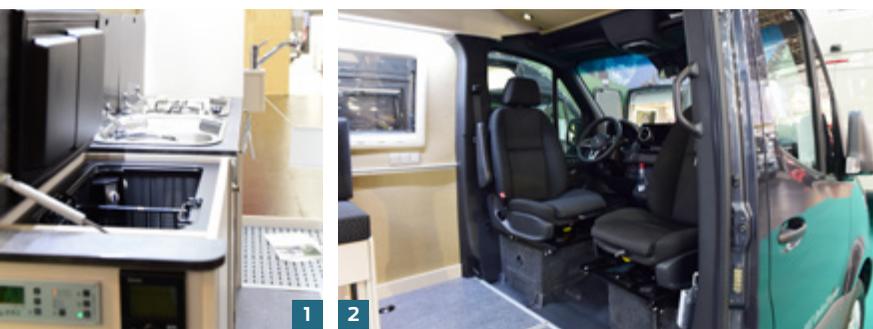
5: Elia Akkawi garantiert jedem Kunden ein maßgefertigtes Einzelstück – das Ausstellungsfahrzeug zeigt dabei in der Regel deutlich mehr Möglichkeiten auf als die Kunden dann wirklich brauchen

FUNKTIONAL

Neben den zahlreichen Griffen, die von der Decke baumeln, ist es die Küche, die die Blicke auf sich zieht. Angebracht in einer Höhe, die eine einwandfreie Bedienung im Sitzen erlaubt, kann hier gekocht, gespült und der Kühlschrank bedient werden. Auch der Zugang zum Kasten im hinteren Bereich ist aus Sitzhöhe möglich. Wer auch im Fahrzeug auf die Nutzung des Rollstuhls setzt bzw. setzen muss, findet einen Gang zwischen Couch und Küche vor, der breit genug ist, um mit dem Rollstuhl auf und ab zu fahren. Ganz hinten, abgetrennt durch einen leicht zu bedienenden Vorhang, ist die Nasszelle samt stabiler Toilette untergebracht. Der im normalen Pkw mitunter entstehende Stress, wenn wieder einmal kein behindertengerechtes WC zu finden ist, kann so entfallen. Einen enormen Mehrwert bieten auch die Dusche an Bord und natürlich die Möglichkeit, sich schnell mal umziehen zu können. Angesprochen darauf, dass der ADAC früher Camper für Rollstuhlfahrer im Mietangebot hatte, erklärt HRZ-Geschäftsführer Elia Akkawi, dass er vermutlich noch nie zwei wirklich ident ausgestattete Reha-Modelle ausgeliefert hat. Jede körperliche Einschränkung ist eine ganz individuelle Sache, was zu unterschiedlichen Anforderungsprofilen führt. Diese kann ein Vermieter niemals wirklich erfüllen, das erklärt für ihn auch, warum alle diesbezüglichen Versuche bisher gescheitert sind.

Zwei Dinge möchte Elia Akkawi abschließend noch ansprechen. Zum einen geht es um den Preis: Hier liegt er für ein Einstiegsmodell auf dem Niveau eines schönen Campervans, während da und dort mitunter teils astronomische Summen aufgerufen werden, die Interessenten bereits im Vorfeld umkehren lassen. Zum anderen bietet HRZ die Möglichkeit, wirklich nur Ausstattungen an Bord zu haben, die man wirklich braucht, sei es für ein Komfortplus im Alltag oder aber für die Campingreise um die ganze Welt.

Wer in Österreich Rat sucht, dem sei die Firma Baumgartner aus Wiener Neudorf als erster Ansprechpartner ans Herz gelegt. Hier ist man bestimmt in der Lage, einen Konsens mit HRZ zugunsten österreichischer Kunden zu erzielen. Schließlich arbeiten Profis am liebsten mit Profis.



Weitere Infos zum Thema:

www.hrz-reisemobile.de
www.baumgartner-fahrzeugbau.at

CAMPING A-Z

100 österreichische Adressen, die dabei helfen können, Ein-, Um- und Aufstieg leichter zu gestalten.

CLUBS

CCA

Wien
www.cca-camping.at

ÖCHV

Niederösterreich
www.öchv.at

ÖSTERREICHISCHER CAMPING CLUB

Wien
www.campingclub.at

EVENTS

CARAVAN SALON AUSTRIA

Oberösterreich
www.caravan-wels.at

GLOBETROTTER RODEO

Steiermark
www.globetrotterrodeo.at

VAN DAYS

Steiermark
www.van-days.com

VIENNA AUTOSHOW

Wien
www.viennaautoshow.at

PICK-UP CONVENTION

Wien
www.pickup.co.at

FERIENMESSE

Wien
www.ferien-messe.at

EXPEDITIONS- FAHRZEUGE

ACTION MOBIL

Salzburg
www.actionmobil.com

HEKLA COMPETITION

Niederösterreich
www.hekla.at

LAND ROVER

Stiegholzer United
Wien
www.stiegholzer-4wd.at

Waldl Sportive

Niederösterreich
www.waldl-sportive.at

FAHRZEUGBAU

BAUMGARTNER

Niederösterreich
www.baumgartner-mitsubishi.at

FREIZEIT- FAHRZEUGE

ADRIA

Gebetsroither
Steiermark
www.gebetsroither.com

BÜRSTNER

Camping Holiday
Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

RMC Reisemobil Center

Oberösterreich
www.reisemobilcenter.at

CARADO

Anaya Reisemobile
Vorarlberg
www.rheintal-reisemobile.com

Falle

Kärnten
www.falle.at

Lindner

Steiermark
www.hlindner.at

Pfaff Camping

Niederösterreich
www.pfaff-camping.at

Sulzbacher

Oberösterreich
www.sulzbacher.at

CARTHAGO

Campingworld Neugebauer
Niederösterreich
www.camping-world.at

CHAUSSON

Robert Harrer
Steiermark
www.robert-harrer.at

CLEVER VANS

Caramobil
Niederösterreich
www.caramobil.at

DETHLEFFS

Campingparadies Krug
Tirol
www.wohnwagen-krug.at

Robert Harrer

Steiermark
www.robert-harrer.at

Star Caravan

Niederösterreich
www.star-caravan.at

DREAMER

RMC Reisemobil Center
Oberösterreich
www.reisemobilcenter.at

EASY CAMPER

Caramobil
Niederösterreich
www.caramobil.at

ERIBA

Lindner
Steiermark
www.hlindner.at

Sulzbacher

Oberösterreich
www.sulzbacher.at

ETRUSCO

Widhalm-Car
Oberösterreich
www.widhalm-car.at

Euramobil

Scheiber Reisemobile
Niederösterreich
www.scheiber-reisemobile.at

FENDT

Camping Holiday
Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

Campingparadies Krug

Tirol
www.wohnwagen-krug.at

FORSTER

Scheiber Reisemobile
Niederösterreich
www.scheiber-reisemobile.at

FREE LIVING

Autohaus Kriechbaum
Oberösterreich
www.autohaus-kriechbaum.at

GEOCAR

Geocar
Niederösterreich
www.geocar.com

GLOBECAR

Caramobil
Niederösterreich
www.caramobil.at

HYMER

Lindner
Steiermark
www.hlindner.at

Pfaff Camping

Niederösterreich
www.pfaff-camping.at

Sulzbacher

Oberösterreich
www.sulzbacher.at

KNAUS

Campingparadies Krug
Tirol
www.wohnwagen-krug.at

Falle

Kärnten
www.falle.at

Gebetsroither

Steiermark
www.gebetsroither.com

Kledo

Steiermark
www.kledo.at

Pfaff Camping

Niederösterreich
www.pfaff-camping.at

KULBA

Easy Camping
Oberösterreich
www.easycamping.at

LA STRADA

kuwo mobil
Niederösterreich
www.freizeitmobile.at

LAIKA

Falle
Kärnten
www.falle.at

LMC

Camping Holiday
Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

Widhalm-Car

Oberösterreich
www.widhalm-car.at

MALIBU

Campingworld Neugebauer
Niederösterreich
www.camping-world.at

MORELO

RMC Reisemobil Center
Oberösterreich
www.reisemobilcenter.at

NIESMANN+BISCHOFF

Campingworld Neugebauer
Niederösterreich
www.camping-world.at

NIEWIADOW

Campingparadies Krug
Tirol
www.wohnwagen-krug.at

PÖSSL

Campingparadies Krug
Tirol
www.wohnwagen-krug.at

Funmobil

Steiermark
www.funmobil.at

RAPIDO

Lindner
Steiermark
www.hlindner.at

RMC Reisemobil Center

Oberösterreich
www.reisemobilcenter.at

RIMOR

Yachtmobile2000
Oberösterreich
www.yachtmobile2000.at

ROLLER TEAM

Webcamping
Tirol
www.webcamping.at

SUNLIGHT

Beiskammer
Oberösterreich
www.beiskammer.at

Camping Holiday

Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

Campingparadies Krug

Tirol
www.wohnwagen-krug.at

Exmanco

Oberösterreich
www.exmanco-steyr.at

Robert Harrer

Steiermark
www.robert-harrer.at

SUN LIVING

Gebetsroither
Steiermark
www.gebetsroither.com

T@B

Camping Holiday
Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

TABBERT

Camping Holiday
Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

Falle

Kärnten
www.falle.at

TISCHER

Scheiber Reisemobile
Niederösterreich
www.scheiber-reisemobile.at

VANTOURER

Caramobil
Niederösterreich
www.caramobil.at

Falle

Kärnten
www.falle.at

WEINSBERG

Camping Holiday
Niederösterreich
www.wohnwagensalon.at

Campingparadies Krug

Tirol
www.wohnwagen-krug.at

Caramobil

Niederösterreich
www.caramobil.at

Gebetsroither

Steiermark
www.gebetsroither.com

Kledo

Steiermark
www.kledo.at

WESTFALIA

Campingworld Neugebauer
Niederösterreich
www.camping-world.at

MEDIEN

ICHCAMPE

Wien
www.ichcampe.at

ZUBEHÖR

ARB

Taubenreuther
Salzburg
www.taubenreuther.at

2B CARS

Wien
www.2bcars.at

EASYGOINC

Oberösterreich
www.easygoinc.com

HESCH

Niederösterreich
www.offroad-hesch.at

HOF & TURECEK

Wien
www.turecek.at

HORN TOOLS

Vorarlberg
www.horntools.com

MH 4X4

Steiermark
www.mh4x4.at

ONZ

Niederösterreich
www.onz-gmbh.at

OLD MAN EMU

Taubenreuther
Salzburg
www.taubenreuther.at

ROAD RANGER

Auto Plus
Wien
www.autoplus.at

S-TEC

Steiermark
www.s-tec.at

SEIKEL

KFZ Lehner
Niederösterreich
www.kfzlehner.at

SORTIMO

Oberösterreich
www.sortimo.at

US-TUNING

Peicher
Steiermark
www.peicher-automotive.com

WARN

Taubenreuther
Salzburg
www.taubenreuther.at

ZELTE

GENTLE TENT

Wien
www.gentletent.com

ZELTSTADT

Wien
www.zeltstadt.at

ZWEIRAD

BIERBAUM / TOURATECH

Niederösterreich
www.touratech.at

ÖSTERREICH

MARKT IN BEWEGUNG



Die angekündigte Zusammenarbeit von Ahorn und Sonnleitner könnte eine positive Signalwirkung für das ganze Segment haben

Eine erfolgreiche Branche motiviert auch Quereinsteiger.

Die Verkaufszahlen für Reisemobile und Freizeitfahrzeuge steigen seit Jahren in ganz Europa und damit auch in Österreich, wenngleich hierzulande deutlich schwächer als in unseren Nachbarländern. Verantwortlich dafür ist zu einem großen Teil die im europäischen Vergleich einmalige Strafsteuer in Form der Normverbrauchsabgabe. Diese sorgt für ein Preisniveau, das in Österreich verglichen mit dem deutschen Markt um rund 15 Prozent höher liegt, was einerseits die Kauflust bremst und andererseits die große Zahl an Reisemobilen mit deutschen Kennzeichen erklärt. Dass die NoVA dabei ein Segment trifft, das sich durch eine recht geringe Kilometerleistung auszeichnet und damit auch weniger Abgase ausstößt, wäre wie so vieles in unserem wunderschönen Land eine eigene Geschichte wert.

**DIE NOVA
SORGT FÜR
EIN PREIS-
NIVEAU,
DAS IN
ÖSTERREICH
UM RUND
15 PROZENT
HÖHER LIEGT**

Problematisch beim gewünschten Wachstum sind auch die teils angejahrten Strukturen im Vertriebsnetz. Viele Händler sind schlicht und ergreifend zu klein und auch zu unprofessionell, um dauerhaft bestehen zu können. Andere wiederum bieten nicht annähernd jenen Service, den man als Kunde aus dem Pkw-/Nutzfahrzeughandel gewohnt ist. Das beginnt schon beim Fehlen einer eigenen Werkstatt oder einer passenden Antwort auf Fragen rund um die Themen Eintauch oder Finanzierung, ganz speziell dann, wenn ein Kunde seinen Pkw für ein Reisemobil in Zahlung geben will. Diese Probleme, die zahlreiche Reisemobilhändler für sich selbst noch nicht erkannt haben, führen dazu, dass viele Fahrzeughersteller Stück für Stück dazu übergehen, selbst im Reisemobilvertrieb Fuß zu fassen, und das vermutlich mit Erfolg.

Obwohl es in der Vergangenheit viele gescheiterte Versuche von klassischen Autohändlern gab, in der Reisemobilbranche aktiv zu werden, so kann man davon auszugehen, dass es hier vielerorts neue und besser geplante Anläufe geben wird beziehungsweise schon gibt. Volkswagen ist mit den California-Modellen extrem erfolgreich. Dieser Erfolg wird mit dem Start des neuen Grand California noch weiter ausgebaut werden, und vielleicht gibt es in Zukunft auch einmal einen kleinen California auf Basis eines neuen Caddy. Sehr aktiv zeigt sich auch Mercedes-Benz mit den Marco Polo-Modellen. Im nächsten Jahr könnten die neuen James Cook-Modelle bei den Händlern Einzug halten, und den einen oder anderen zum Wochenendcamper umgerüsteten Citan hat man auch schon in den heimischen Transporterhallen zu Gesicht bekommen. Mit gleich zwei Basismodellen startet zurzeit auch Ford in den Reisemobilmarkt und hat hier mit der brandneuen Nugget-Generation viel zu bieten.

Dass sich auch bei jenen Marken etwas tun wird, die werksseitig nicht auf Reisemobile fokussiert sind, zeigt das Engagement einzelner Händler.

Dass sich auch bei jenen Marken etwas tun wird, die werksseitig nicht auf Reisemobile fokussiert sind, zeigt das Engagement einzelner Händler. Von einigen Toyota-Betrieben ist bereits zu hören, dass man am Vertrieb der neuen Crosscamp-Modelle aus dem Hause Hymer Interesse hat, und für die Nissan-Händler würde sich eine Zusammenarbeit mit Westfalia anbieten. Vorstellbar ist natürlich auch, dass die mit dem Handling großer Fahrzeuge bestens vertraute Marke MAN künftig das eine oder andere Reisemobil auf TGE-Basis in ihr Sortiment aufnimmt.

Deutlich konkreter als diese teils auf Gerüchten beruhenden Annahmen ist, was die Sonnleitner Gruppe als größter Renault-Händler Österreichs im Reisemobilhandel vorhat. Anzeichen für ein Engagement in diesem Bereich gab es bereits zu Jahresanfang durch gemeinsame lokale Messeauftritte mit der Marke Ahorn und den Spezialisten von Easy Camping. Da trifft es sich gut, dass die deutsche Reisemobilmarke Ahorn eben erst in Düsseldorf ihr umfassend erneuertes Programm präsentiert hat, das mit einigen Modellen auch bei uns richtig gut ankommen könnte. Auf Nachfrage bestätigte man zwar die Absicht, in Österreich einen gemeinsamen Weg zu gehen, verwies aber gleichzeitig darauf, dass es noch keine unterschriebenen Verträge gäbe (Stand Ende September). Informationen dazu, welche Sonnleitner-Standorte in den Ahorn-Vertrieb eingebunden werden sollen, waren dementsprechend ebenfalls noch nicht zu bekommen.

Das Beispiel Sonnleitner ist aber schon jetzt in der Lage, in Österreich Schule zu machen. Die großen Player der heimischen Autobranche – ich denke da an Denzel, Pappas, aber auch an lokale Größen im Autohandel, wie sie in der Steiermark oder in Tirol zu finden sind – wären locker in der Lage, dem Markt zusätzlichen Auftrieb zu beschern. Das gilt nicht nur für Vertrieb und Service, sondern auch für das Thema Vermietung, das neu gedacht werden darf und muss. Dank ihrer finanziellen Strukturen und ihrer Stückzahlen wären sie auch in der Lage, das ausschließlich dem Hersteller zugutekommende Geschäft mit enormen Vorbestellungen zu beenden und eine neue Art der Zusammenarbeit zu finden. Kombiniert mit attraktiven Finanzierungsangeboten und einem erweiterten Carsharing-Angebot, ließen sich für erfolgreiche Kfz-Händler neue Geschäftsfelder erschließen, von denen schlussendlich auch der Kunde profitieren würde. Wir sind gespannt.



Das meistverkaufte Modell hat das größte Händlernetz hinter sich. Was Mercedes-Benz aus dem neuen James Cook macht, wird spannend



Auch wenn der Anlauf des Nugget-Engagements langsam vonstatten geht, scheinen auch hier mittelfristig gute Stückzahlen möglich



MAN hat im Prinzip die gleichen Nutzfahrzeugressourcen wie Mercedes-Benz. Aktuell liegen sie aber noch recht brach



Der Crosscamp vom Toyota-Händler – auch dank der Neubesetzung von Schlüsselstellen bei Toyota vielleicht bald Realität

Mit aufgefrischter Basis und neuen Kastenwagenausbauten haben die Ahorn-Modelle jede Menge Potenzial



TERMINE, TERMINE, TERMINE

Vorfreude auf die spannendsten Events
im neuen Jahr.

16. – 19.

Jänner 2020

VIENNA AUTOSHOW

Die größte Automobilmesse des Landes schmückt sich gerne mit jenem Outdoor-Touch, der für Camper selbstverständlich ist. Spannend ist auch das große Pick-Up-Angebot.
www.viennaautoshow.at

16. – 19.

Jänner 2020

FERIENMESSE WIEN

Jede Menge Information zu weltweiten Reisezielen, dazu ein überschaubares Angebot an Freizeitmobilien, in erster Linie von Firmen, die auch in der Vermietung Stärke zeigen.
www.ferien-messe.at

3. – 5.

April 2020

URLAUB & CAMPING WELS

Der oberösterreichische Einstieg in die Urlaubssaison mit vielen netten Ideen und oftmals auch besonders günstigen Angeboten.
www.gartenmesse.at

15. – 16.

Mai 2020

PICK-UP CONVENTION WIEN

Zwei Tage ganz im Zeichen des heimischen Angebots an vielseitigen Kleinlastern, die immer öfter auch als Basis für Freizeitmobilie herangezogen werden.
www.pickup.co.at

22. – 24.

Mai 2020

VAN DAYS LEIBNITZ

Ein bunter Haufen, der jährlich größer wird und sich zumindest bis jetzt nicht ganz so ernst nimmt, wie das ähnliche Treffen mittlerweile tun.
www.van-days.at

28. – 30.

August 2020

OTA GLOBETROTTER-RODEO ERZBERG

Der Mix aus einer weltweit einmaligen Kulisse und der Möglichkeit, einmal so richtig im Gatsch zu versinken, lockt Jahr für Jahr Reisende und solche, die es noch werden wollen, auf den Erzberg.
www.globetrotterrodeo.at

14. – 18.

Oktober 2020

CARAVAN SALON AUSTRIA IN WELS

Leitmesse für den Freizeit- und Reisemobilhandel in Österreich. Premiere der wichtigsten Neuigkeiten aus Düsseldorf und Stimmungsbarmeter für die gesamte Branche.
www.caravan-wels.at



Tonangebend bei den Van Days, genauso wie beim Globetrotter Rodeo am Erzberg



Die größte Produktvielfalt Österreichs ist stets am Caravan Salon in Wels zu finden



Fehlt bei keinem Event – proventure Unimog

ichcampe-2021 erscheint am **14. Oktober 2020**
alle aktuellen Infos unter www.ichcampe.at

IMPRESSUM: ICHCAMPE-2020

mmotors public relations & event gmbh. Weyrgasse 9 Top 7, 1030 Wien, Tel.: +43 676 6174540, Fax: +43 1 9204116, e-mail: office@mmotors.at **Internet:** www.mmotors.at, www.ichcampe.at
Herausgeber & Chefredakteur: Johannes Mautner Markhof **Redaktion:** Christoph Haydn **Texte von:** Mag. Gudrun Marx-Frühstück, Dipl.Ing. Florian (Flo) Singer, Mag. Niklas (Niki) Krutak
Bildredaktion: Johannes Mautner Markhof, Nikolaus Mautner Markhof, Benedict Mautner Markhof, ampnet & Werksbilder diverser Hersteller **Grafik & Layout:** layoutdeluxe | Felix Bittmann
(Lubbock, Tx USA), Art Direction / Editorial Design | Andrea Neuhaus (Hamburg) **Lektorat:** Bernhard Lichtl, Christoph Haydn **Anzeigen:** Johannes Mautner Markhof **Druck:** Vogel Druck und
Medienservice GmbH, Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg, Deutschland **Vertrieb:** Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH, St. Leonharder Straße 10, 5081 Anif
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichten wir auf geschlechtsspezifische Formulierungen.



caravan

SALON AUSTRIA

Es gibt **so viel** zu sehen.



**WIR
SEHEN
UNS!**

14. - 18. Okt. 20

Messe Wels

Österreich-Premiere
des Multivan und California 6.1 am
Caravan Salon Wels

Besuchen Sie uns:
16.–20. Oktober 2019
Messehalle 20, Stand 60

Freiheit Jetzt neu

Den California 6.1 gibt es jetzt als Beach, Beach Camper, Coast und Ocean. Alle vier Ausstattungslinien können auf Wunsch mit dem neuen Digital Cockpit sowie neuen Fahrerassistenzsystemen kombiniert werden. Immer an Bord: das neue Camper Bedienteil als digitale Zentraleinheit zur Steuerung zahlreicher Campingfunktionen und für den Beach Camper erstmals die neue ausklappbare Miniküche.

Der California 6.1 – Ikone, neuester Stand

Das Fahrzeug wird in Österreich zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht zum Verkauf angeboten. Es liegen noch keine harmonisierten Prüfprotokolle bzw. offiziellen Verbrauchswerte vor. Symbolfoto.

