

SUM:m

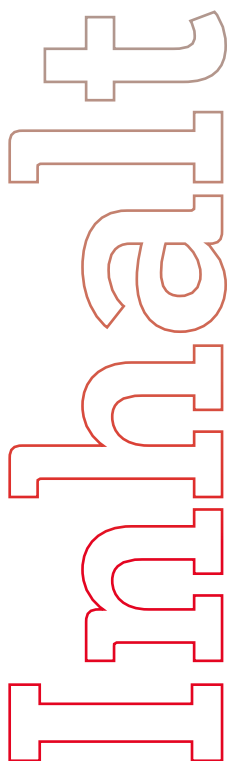
№
03
23

CARAVAN SALON 2023
25.08. – 03.09.2023

Foto: © Messe Düsseldorf/Constanze Tillmann



Der CARAVAN SALON im Überblick
Die Trends im Caravanning
Fahren mit dem Anhänger
Schweden – ein Reisetagebuch



S. 4
Über 750 Aussteller in 16 Hallen

S. 10
Die Trends im Caravaning

S. 18
Pilote überrascht

S. 19
Alpincamper setzt auf Opel

S. 20
Fahren mit Anhänger

S. 22
Willkommen in Schweden – ein Reisetagebuch

S. 32
Hallen- und Geländeplan zum CARAVAN SALON 2023



26.08. – 03.09.2023
25.08. Preview Day
caravan-salon.de

SUUM

Impressum

Eine Digital-Publikation der
Verlagsanstalt Handwerk

Verlag und Herausgeber

Verlagsanstalt Handwerk GmbH
Auf'm Tetelberg 7, 40221 Düsseldorf
Postfach 10 51 62, 40042 Düsseldorf
Tel.: 0211/390 98-0, Fax: 0211/390 98-79
info@verlagsanstalt-handwerk.de

Verlagsleitung:

Dr. Rüdiger Gottschalk

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Andreas Ehlert

Redaktion

Postfach 10 29 63
40020 Düsseldorf
Tel.: 0211/390 98-47
Fax: 0211/390 98-39
info@verlagsanstalt-handwerk.de

Chefredaktion:

Stefan Buhren (v.i.S.d.P.)
Chef vom Dienst: Lars Otten

Redaktion:

Kirsten Freund, Anne Kieserling,
Bernd Lorenz, Robert Lüdenbach,
Jürgen Ulbrich, Verena Ulbrich
(Volontärin)

Redaktionsassistent:

Gisela Käunicke

Grafik: Bärbel Bereth

Freie Mitarbeit:

Wolfgang Weitzdörfer

Anzeigenverwaltung

Verlagsanstalt Handwerk GmbH
Auf'm Tetelberg 7, 40221 Düsseldorf
Postfach 10 51 62, 40042 Düsseldorf
Anzeigenleitung: Michael Jansen
Tel.: 0211/390 98-85, Fax: 0211/30 70 70
jansen@verlagsanstalt-handwerk.de
Anzeigenpreisliste Nr. 57
vom 1. Januar 2023

Sonderproduktionen:

Brigitte Klefisch, Claudia Stemick
Tel.: 0211/390 98-60
Fax: 0211/30 70 70
stemick@verlagsanstalt-handwerk.de

Vertrieb/Zustellung

Fax: 0211/390 98-79
Leserservice:
vh-kiosk.de/leserservice

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte wird keine Gewähr
übernommen, Rücksendung nur,
wenn Porto beiliegt. Nachdruck,
auch auszugsweise, nur mit Ge-
nehmigung des Verlags. Gezeich-
nete Artikel geben nicht unbedingt
die Meinung von Verlag, Redaktion
oder Kammern wieder, die auch für
Inhalte, Formulierungen und ver-
folgte Ziele von bezahlten Anzeigen
Dritter nicht verantwortlich sind.

In der Mitte angekommen!

Die Zahlen sind beeindruckend: das Caravaning hat enorme Zuwachsraten und über Jahre einen Zulassungsrekord nach dem anderen gefeiert. Jetzt brechen die Rekordzahlen ein, was aber noch lange nicht das Ende des Booms der Freiheit auf Rädern bedeutet. Denn da Thema ist längst in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Spätestens mit der Corona-Krise hat jeder verstanden, dass sich auf diese Art ein Stück individueller Freiheit erkaufen lässt, home ist halt da, wo man gerade hält.

Umfragen belegen weiterhin das ungebrochene Interesse an der mobilen Freizeitgestaltung, die durch Versorgungsengpässe in den Lieferketten und damit der Verfügbarkeit, aber auch durch den Ukraine-Krieg einige Dämpfer erhielt, weil gewünschte Fahrzeuge, Produkte und Ausstattungen nicht lieferbar waren. 14 Millionen Menschen in Deutschland können sich vorstellen, in den nächsten fünf Jahren einen Caravaning-Urlaub in die Realität umzusetzen.

Die Frage aber dürfte sein, in welcher Form sie es für sich umsetzen. Sicher, es gibt für nahezu jeden Geldbeutel eine Caravaning-Möglichkeit. Aber die entscheidende Frage ist, ob der Geldbeutel auch zu den eigenen Wünschen passt. Vor allem dann, wenn es ein eigenes Fahrzeug sein soll. Wer glaubt, im Ge-

brauchtmarkt ein günstiges Fahrzeug zu bekommen, irrt, selbst wenn diejenigen, die mit einem Neuwagen Caravaning wieder aufgeben, ihre Modelle auf den Markt werfen. Denn sie bekommen oft sogar für mehrere Jahre alte Fahrzeuge mehr, als sie selbst einst dafür hingeblättert hatten.

Dennoch spricht einiges für eine Marktberuhigung, weil Käufer mittlerweile überlegter herangehen und aus den Anfängerfehlern der Corona-Käufer gelernt haben. Auch wenn die Preise weiterhin konstant bleiben dürfen, mehren sich die Alternativen für diejenigen, die erst einmal weniger investieren wollen. Kleinere Modelle oder erst mal einen Selbstbau anstreben, wenn man über etwas handwerkliches Geschick verfügt, all das ist auf dem CARAVAN SALON 2023 zu sehen. Die mobilen Träume jedweder Art zum Angucken und Anfassen, dazu noch die passenden Traumziele und Infos direkt zum Einsteigen ins Caravaning sind umfassend in den Messehallen und dem Freigelände in Düsseldorf zu finden. Der größte Reiz liegt bei aller Freiheit immer noch in der Spontanität, mal eben schnell zu einem Kurztrip aufzubrechen. Für die Verwirklichung gibt es dann nur zwei Limitierungen: die Finanzen und die Zeit, die einem für das Freiheitserleben bleibt. Wer da Kompromisse sucht, wird sie auf dem CARAVAN SALON 2023 finden!



Foto: © Messe Düsseldorf/Ralph Binder

Über 750 Aussteller in 16 Hallen

Am 25. August öffnet die weltgrößte Caravaning-Messe in Düsseldorf ihre Pforten und zeigt den State-of-the-Art der Branche.



Wenn es eine Messe geschafft hat, auch unter Corona-Bedingungen der Welt eine Branchenschau zu bieten, ist es der CARAVAN SALON in Düsseldorf. Im Jahr 1 nach der Pandemie freut sich die Düsseldorfer Messe über mehr als 750 Aussteller, die in 16 Messehallen und dem Freige-lände auf 250.000 Quadratmeter die komplette Welt des Carava-nings den Besuchern nahebringen. „In Düsseldorf ist das Erleb-nis Caravaning vom Fahrzeug bis zum Traumziel in seiner kom-pletten Form spürbar“, beschreibt Stefan Koschke, Project Di-rector des CARAVAN SALON, auf der Pressereise in Westschwe-den, den Unterschied der Messe zu allen anderen Veranstaltun-gen. „Caravaningmessen gibt es viele, aber der CARAVAN SALON ist einzigartig, auch was das Rahmenprogramm und begleitende Sondershows betrifft.“

Es ist vor allem die Bandbreite, die die Messe ausmacht und das Erlebnis Caravaning allen Interessierten lebendig vermittelt. Denn auch das hat sich verändert: Spätestens mit der Corona-

Pandemie ist Caravaning in der Mitte der Gesellschaft angekom-men. „Caravaning ist für viele Menschen interessant geworden, die bisher andere Formen des Urlaubs bevorzugt haben – quer durch alle Altersstufen und Gesellschaftsschichten“, erklärt Ko-schke, dass auf der Ausgabe des CARAVAN SALON 2022 gleich 37 Prozent Erstbesucher waren.

Um den unterschiedlichsten Interessen gerecht zu werden, hat die Messe für jeden Besucher ein passendes Angebot. Neu-einsteiger in das Thema können sich beispielsweise in der Halle 7 in der StarterWelt einen ersten Eindruck verschaffen, worauf es ankommt und welche Form, aber auch welches Fahrzeug für sie passend ist. Anhand unterschiedlichster Modelle kann jeder für sich feststellen, was ihm liegt und sich bei den Experten erkundigen.

Wer selber einen Kastenwagen zu einem Freizeitmobil um-bauen will, kann sich ebenfalls das Expertenwissen auf dem CA-RAVAN SALON holen. Die Do-it-yourself- oder Selbstbau-Präsen-







tation hatten die Düsseldorfer 2022 erstmalig im Programm und wurde vom Publikum begeistert angenommen. In diesem Jahr gibt es das Angebot auf einer erweiterten Fläche. Hinzu kommen Vorträge für Anfänger, Fortgeschrittene und Profis, die die wichtigsten Aspekte zum Beispiel bei der Strom- und Energieversorgung, beim Material oder zu Themen wie Heizen und Kochen, Wohnen und Tischlern, Fenster und Luken sowie Dämmung oder Grundrissplanung beleuchten. Die Sonderschau finden Besucher im Freigelände vor den Hallen 13 und 14. Das Beste: Es gibt auch Produkte für die Hobbybaster: „Wir stellen damit eine direkte Verbindung zum Angebot dieser Aussteller her – dies ist einmalig“, so Koschke.

Wie üblich bleibt das Messeangebot nicht bei Produkten für die mobile Freizeit stehen, sondern zeigt auch Destinationen. Im Bereich „Travel & Nature“ in Halle 3 sind traditionelle und alternative Camping- und Stellplätze, die schönsten Regionen und die vielfältigsten Freizeitaktivitäten vertreten.

Marktforschungen haben übrigens ergeben, dass Caravaning ein langfristiger Trend ist. Nach einer Marktstudie der GfK können sich mehr als 14 Millionen Deutsche vorstellen, in den kommenden fünf Jahren Urlaub mit einem Reisemobil oder Caravan zu machen – knapp jeder vierte Erwachsene. Besonders affin zeigen sich dabei die Millennials, also Personen im Alter zwischen 25 und 34 Jahren, ebenso wie Personen mit überdurchschnittlichem Einkommen. Laut Institut für Demoskopie Allensbach wollen sich außerdem 1,2 Millionen Camper in den nächsten ein bis zwei Jahren ein Freizeitfahrzeug anschaffen.

Dabei haben zwei von drei Caravaning-Urlauber auch Nachhaltigkeit im Blick und wollen ihre Reisen und Ausflüge möglichst nachhaltig gestalten. Für die Tourismusbranche ein guter Ansatz, um selbst bei der Erreichung von Klimazielen mitzuwirken. „Nachhaltigkeit und Naturerlebnisse werden in Zukunft gerade in der Reisebranche eine sehr wichtige Rolle spielen“, sagt Daniel Onggowinarno, Geschäftsführer des Caravaning Industrieverbands e.V. (CIVD). „Caravaning als naturnahe und umweltverträgliche Art des Reisens ist also prädestiniert dafür, eine tragende Rolle für den Tourismus in Deutschland und Europa einzunehmen.“

Wie das möglich ist, kann sich jeder auf dem CARAVAN SALON in Düsseldorf vom 25. August bis 3. September selbst anschauen. Dort ist schließlich die komplette Palette ab Reisemobilen und Caravans zu sehen, in jeder Größe und für jeden Geldbeutel.



Ticketpreise

Wichtig: Sämtliche Tickets gibt es **nur online**, inklusive Registrierung. Die Messe startet mit dem sogenannten Preview-Day am 25. August, für den es nur ein begrenztes Kartenkontingent gibt, da dieser Tag der Presse und den Fachbesuchern vorbehalten ist. Deshalb ist der Preis dafür auch höher. Hier die Übersicht:

Tageskarte Preview Day (25.08.)	35 Euro
ermäßigt	30 Euro
Kinder	8 Euro
Tageskarte Samstag, Sonntag	19 Euro
ermäßigt	16 Euro
Kinder	8 Euro
Tageskarte Wochentag (Mo-Fr)	17 Euro
ermäßigt	14 Euro
Kinder	6 Euro
nachmittags 14 - 18 Uhr	10 Euro

Foto: © Messe Düsseldorf/Constance Tillmann



Die Trends im Caravaning

Für die Caravaning-Branchen waren und sind die Zeiten herausfordernd. Dennoch blicken die Anbieter optimistisch in die Zukunft und haben mit Neuigkeiten auf die Anforderungen im Markt reagiert. Ein Blick auf die Trends und Innovationen.

Text: Gerhard Prien

Das durch Corona beförderte Interesse potenzieller Kunden an Freizeit-Fahrzeugen ist nach wie vor groß. Aber immer noch gibt es Lieferprobleme bei den Basisfahrzeugen und der verbauten Technik. Hinzu kommt ein Mangel an Fachkräften. Das führt zu gesunkenen Absatzzahlen. Aber die Caravaning-Branche blickt noch optimistisch in die Zukunft.

Denn immer mehr Menschen reisen in ihrer Freizeit mit Caravan oder Reisemobil. Im ersten halben Jahr 2023 bekamen in Deutschland insgesamt 54.299 Freizeitfahrzeuge (minus 1,6 Prozent) ihre Neuzulassung. Dabei liegen die Wohnwagen mit 12.799 Neuzulassungen um zehn Prozent unter dem Vorjahresniveau. Dafür erreichten Reisemobile mit 41.500 Einheiten (ein Plus von 1,3 Prozent) und ihr zweitbestes Ergebnis aller Zeiten fürs erste Halbjahr. Und noch aus Corona-Zeiten sind die Auftragsbücher der Hersteller voll, die Nachfrage weiterhin hoch.

Doch Daniel Onggowinarso, Geschäftsführer des Caravaning Industrie Verbandes (CIVD), dämpft die Erwartung der Kunden: „Die vergangenen Jahre haben die Caravaning-Industrie vor außergewöhnliche Herausforderungen gestellt.“ Und er ergänzt: „Bis unsere Industrie wieder unter relativ normalen Bedingungen produzieren kann, wird es noch dauern.“ Das Potenzial der Branche sei jedoch „bei weitem noch nicht ausgeschöpft.“ Und er führt entsprechende Studien als Beleg an. Rund 14 Millionen Deutsche, also etwa ein Viertel aller Erwachsenen, können sich laut GfK-Marktforschung in den kommenden fünf Jahren einen Urlaub mit Wohnmobil oder Wohnwagen vorstellen. Und eine Allensbach-Studie sieht 1,2 Millionen Camper mit konkreten Kaufabsichten für die nächsten ein bis zwei Jahre.

Foto: © Messe Düsseldorf/Constanze Trillmann





VW

Da passt es ins Bild, dass bei Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) am 12. Juli der 200.000ste California vom Band rollte. Der VW California kam 1988 auf den Markt – zu Beginn auf Basis der dritten T-Generation (22.000 Fahrzeuge). Seit 2004 wird der erfolgreiche Camper auf Basis des T-Modells in Hannover-Limmer gefertigt. Rund 21.600 California 6.1 wurden im vergangenen Jahr ausgeliefert, 14,9 Prozent mehr als im Vor-Corona-Jahr 2019.

Auch der Nachfolger des aktuellen California soll ab 2024 wieder aus Hannover kommen. Basisfahrzeug wird wohl der T7 sein, der Multivan. Der Cali macht aber auch das Dilemma der Branche deutlich. Basisfahrzeuge für andere Ausbauer sind bereits seit Monaten nicht mehr als Neufahrzeuge bestellbar. Der von VWN selbst gefertigte Cali fährt sich wie ein Pkw, ist kompakt und damit alltagstauglich, was seine Beliebtheit erklärt. Andererseits ist der Cali aber auch teuer.

Selbst ist der Mann/die Frau

Da viele Camper die fast sechststelligen Preise nicht zahlen können oder wollen, setzen handwerklich begabte Reiselustige zunehmend auf den Selbstausbau gebrauchter Transporter oder Kleinbusse. Und sie kommen damit oft schneller und günstiger an ihr Freizeit-Mobil als beim Kauf eines Neufahrzeugs. Ganz klar, Do-it-yourself-Camper erleben eine Renaissance. Und der Caravan Salon in Düsseldorf widmet ihnen gar eine eigene Sonderschau „Abenteuer Selbstausbau“. Dort gibt es Workshops, Vorträge und natürlich Fahrzeuge und Produkte für den Selbsteinbau zum Anfassen. Experten stehen zudem für konkrete Fragen zur Verfügung.

Natürliche Reisemobile

Da der Eigenausbau zum Wohnmobil nicht gerade einfach ist und viele an die Grenzen ihrer handwerklichen Fähigkeiten stoßen, bieten sich flexible Campingmodule als Alternative an. Die machen aus dem Hochdachkombi oder Bus in kurzer Zeit ein Reisemobil. Darauf hat sich auch Natürliche Reisemobile aus Ottensoos eingestellt. Der Ausbau für den VW ID.Buzz ist herausnehmbar und in Echtholz gehalten. Der ID.Buzz bleibt auch mit eingebauten Möbelmodulen (Grundpreis 4.290 Euro) weiterhin als Fünfsitzer nutzbar. Mit an Bord: Ein Bett (190 x 125 cm), Spüle, je 13 Liter Frisch- und Abwasserkanister sowie eine Sitzbox mit Fach für ein WC.

Dachzelte

Ähnlich „trendy“ wie Campervans sind Dachzelte wie das Dometic TRT 140 AIR, ein aufblasbares Modell für zwei Personen. Es kann mit knapp 50 Kilo Gewicht auf den meisten Fahrzeugen montiert werden. Denn gerade bei Dachzelten gilt es, die entsprechenden Vorgaben der Autobauer zu beachten, wie viel Gewicht tatsächlich aufs Dach darf. Der Preis: 2.500 Euro – und damit ein vergleichsweise günstiger Einstieg ins Campen.

Toyota

Den Trend zum Reisen mit dem Auto hat auch Toyota erkannt und bietet entsprechendes Zubehör an. Etwa die Campingbox von Ququq (2.620 Euro), die den Proace City Verso in einen Microcamper verwandelt. Ebenfalls im Angebot: Das Hartschalendachzelt Airtop Medium (3.990 Euro) und ein klappbares Dachzelt für den Hilux (2.450 Euro) mit einer Liegefläche von 240 x 140 Zentimeter.

Skoda

Und auch andere Autohersteller werden auf die Camper aufmerksam. So zeigte Skoda jüngst das elektrische Azubi-Car Roadiaq auf Basis des E-SUV Enyaq iV. Noch ist der Wagen ein Konzept-Car, mit Dachaufbau und diversen Features für „digital nomads“. Im Dachaufbau sind zwei vom Heck zugängliche Staufächer und ein ausziehbarer Einzelsitz untergebracht. Zudem gibt es eine Liegefläche im Bereich von Rückbank und Kofferraum, eine kleine Küche und eine Solar-Dusche. Ein Außenzelt an der Heckklappe vergrößert den Wohnbereich. Fürs mobile Arbeiten gibt es eine permanente Highspeed-Internetverbindung, 27-Zoll-Monitor, Dockingstation, Steckdosen und Espressomaschine.

Elektrifizierung

Insgesamt gesehen läuft die Elektrifizierung bei den Freizeitmobilen aber eher schleppend. VW bringt zwar seinen ID.Buzz mit langem Radstand, aber (noch) ohne Ausbau. Mercedes will in der zweiten Jahreshälfte eine Microcamper-Version des Kombis EQT liefern, mit einer Reichweite von 282 Kilometern plus Schnelllade-Funktion und minimalistischem Campingausbau. Bürstner bringt als erster der Großserien-Hersteller mit dem Lineo electric 590C auf Basis des Transit ein serienreifes E-Wohnmobil. Sein Preis dürfte jenseits von 85.000 Euro liegen. Knaus-Tabbert zeigte vor zwei Jahren den Prototyp eines E-Teilintegrierten – um das Fahrzeug ist es aber recht ruhig geworden.

Knaus

Dafür bringt Knaus jetzt den Yaseo, einen gasfreien Wohnwagen. Per Strom betrieben werden Induktionskochfeld, Klimaanlage und Kühlschrank. Entweder per Landstrom oder vom Zugfahrzeug mit V2L-Technik. Die Face-2-Face-Sitzgruppe kann mit einem Transport-Paket für maximales Transportvolumen verkleinert und der Tisch hochgeklappt werden. Der Platz lässt sich über bis zu zwei Garagentüren beladen. Obendrein ist der Caravan (ab 905 kg fahrbereit) für Elektroautos optimiert.

PlugVan

Aus Berlin kommt das Camping-Modul Small von PlugVan. Zu haben ist es ab 6.990 Euro, es passt in Kleintransporter wie den VW Bus oder den Mercedes Vito. Das Konzept: in fünf Minuten von einer Person einladen, festzurren, der Campingtrip kann starten. Zur Ausstattung zählen die zum Bett (120 x 200 cm) ausklappbare



Foto: © Natürliche Reisemobile



Foto: © Knaus



Foto: © Skoda



Foto: © Toyota

1: Natürliche Reisemobile, 2: Knaus Yaseo, 3: Skoda Rodiaq, 4: Dachzelt von Toyota, 5: PlugVan, 6: Bau des VW California, 7: Workshop Selbstausbau auf dem CARAVAN SALON, 8: Dachzelt Dometic



Foto: © PlugVan



Foto: © VWN



Foto: © Messe Düsseldorf/Constanze Tillmann



Foto: © Dometic

Sitzbank, Küchenzeile mit Spüle, Schwenktisch, Kühlbox und gasbetriebener Kartuschenkocher.

Karmann-Mobil

Ansonsten gibt es heuer wenig aufregende Neuheiten. Bei Karmann-Mobil hat man die groß gewachsenen Mitmenschen entdeckt. Mit dem Davis 600 erweitert man das Angebot an Einzelbett-Grundrissen um eine Variante in der Länge bis sechs Meter. Das Einzelbett auf der Beifahrerseite ist 203 cm lang, das auf der Fahrerseite misst 175 cm. Die Betten können hochgeklappt werden und geben Stauraum im Heck frei. Die Halb-Dinette bietet mit den drehbaren Fahrerhaussitzen Platz für bis zu vier Personen. Optional gibt es ein Aufstelldach mit Doppelbett. Der neue Davis 600 Lifestyle ist ab 58.600 Euro zu haben.

Crosscamp

Crosscamp baut sein Angebot der Camper Vans mit drei neuen Modellen aus: Crosscamp Flex 541, Full 600 und Full 640 gehen in der Unlimited-Edition mit umfangreicher Serienausstattung an den Start.

Der Flex 541 auf Basis des Opel Movano (514 cm lang) bietet bis zu vier Sitzplätze und erlaubt durch modulare Gestaltung 14 Varianten aus einem Grundriss. Statt eines fest eingebauten Bettes im Heck gibt es längs hinter dem Fahrer eine große Schlafcouch (210 x 133 cm), die sich mit wenigen Handgriffen hochklappen, an der Seitenwand befestigen oder ganz herausnehmen lässt. Preis: Ab 49.990 Euro.

Auf Wohnkomfort und Stauraum setzen Full 600 und 640, ebenfalls auf Opel Movano. Beide Modelle verfügen über einen klassischen Grundriss mit Sitzgruppe vorn, Küche und Bad mittig und quer verbautes Doppelbett (600) oder längs platzierten Einzelbetten im Heck (640). Der Full 600 steht ab 58.999 Euro in der Preislise, der längere 640 ab 61.399 Euro. Optional gibt es für alle drei Modelle ein aufstellbares Schladach (Preis: 5.999 Euro).

Sunlight

Neuheiten in der Van-Klasse auch bei Sunlight, mit den Modellen Cliff 600 und 640, beide erstmals auf Peugeot Boxer-Basis. Die Basmotorisierung leistet 140 PS, die Fahrzeuge sind ab 49.999 Euro zu haben.

La Strada

La Strada bringt den Avanti EBF auf Basis des Fiat Ducato. Preis für den 3,5 Tonner: ab 76.433 Euro. Er bietet auf 6,36 Metern Länge Schlafplätze für vier Personen: Zwei Einzelbetten im Heck und ein Hubbett für zwei im Bug. Das Hubbett ist am Fußende auf der Fahrerseite 175 und auf der Beifahrerseite 200 cm lang (Breite 130 cm). Die längs angeordneten Einzelbetten im Heck sind 185 bzw. 195 cm lang. Durch Umbau des Bettes entsteht eine Heckgarage: Der hintere Teil lässt sich über die gesamte Fahrzeugbreite hochklappen, so entsteht Stauraum bis unter die Decke.

Vansports

Dem Trend zum Allrad-Antrieb folgt Vansports aus Neuss mit dem Wildboar auf Sprinter 4x4 319 CDI. Werksseitig bringt er rund 15 Zentimeter mehr Bodenfreiheit sowie den Allradantrieb mit. Am Bug haben die Neusser Unterfahrschutz, eine Frontschürze mit LED-Scheinwerfern plus Kurvenlicht installiert, an den Seiten Kotflügelaufsätze vorne und hinten, sowie Seitenverbreiterungen links und rechts, die einen Querbetteinbau mit einer Länge von 205 cm ermöglichen. Für Frischluft an Bord sorgen Schiebefenster in der linken Seitenwand sowie in der Schiebetür.

Yucon

Zehn Grundrisse, drei Basis-Fahrzeuge (Mercedes, Fiat, Renault) gibt es bei Yucon, dazu eine besondere Offroad-Edition. Den Yucon K-peak gibt es in zwei Längen (sechs und sieben Meter), mit 3,5 oder 4,1 Tonnen Gesamtgewicht und drei Grundrissvarianten: 6.0 (Längsbetten), 6.0 BD (Querbett) und 7.0 (Längsbetten). Die beiden letzteren können optional mit Aufstelldach geliefert werden. Mit an Bord: Allrad mit AT-Reifen, zusätzliche LED-Scheinwerfer, Dieselheizung, 300 Ah Lithium-Akku und 90 W Solaranlage.

Mobilvetta

Auf den Fiat Ducato setzt Mobilvetta beim 745 cm langen Teillintegrierten Krosser P86. Schwarzer Kühlergrill, eingelassene Griffe und flache Fenster zieren ihn außen. Innen gibt es zwei Einzelbetten im Heck, die sich zu einer großen Liegefläche zusammenbauen lassen. Der Kleiderschrank unter dem Bett auf der Beifahrerseite bietet eine verschiebbare Kleiderstange. Eine Luke unter den Betten stellt die Verbindung zur 120 cm hohen Heckgarage her.

Per 230 Volt-Steckdosen lassen sich E-Bikes laden. Neben Bad mit WC und Waschbecken auf der Fahrerseite gibt es eine abtrennbare Duschkabine, Der Frischwasser-Tank fasst 145 Liter, der Grauwasser-Tank 135 Liter. Die Sitzgruppe besteht aus drehbaren Pilotensitzen und zwei Längssitzbänken. Über der Sitzgruppe befindet sich ein Hubbett. Preise stehen noch nicht fest.

Frankia

Der Integrierte Platin, dem ein neues Außendesign spendiert wurde, ist das Flaggschiff von Frankia. Fünf Grundrisse stehen auf Mercedes-Basis zur Wahl, zwei davon mit Rundsitzgruppe. Serienmäßig hat der Platin 190 PS unter der Haube, der Diesel ist an eine 9-Gang-Automatik gekoppelt. Trotz durchgängig stufenlosem und beheiztem Doppelboden verfügt der Platin mit seiner GfK-Außenhaut über eine durchgehende Innenraumhöhe von 203 cm. 270 Liter fasst der Frischwassertank, eine 300 Ah LiFePo-Batterie liefert Strom, versorgt wird sie über eine Solaranlage mit vier 115 W Solarzellen mit Fernanzeige.



Foto: © Karmann

Interessant für groß gewachsene: Das Einzelbett auf der Beifahrerseite im Davis 600 von Karmann misst 2,03 Meter.



Foto: © Crosscamp

Crosscamp hat sein Angebot mit drei neuen Modellen auf Basis des Opel Movano erweitert.

Laika

Gründlich überarbeitet hat Laika seine Kosmo-Generation mit den L Teilintegrierten (L 319, L 409, L 412 DS), die es mit oder ohne elektrisch gesteuertem Hubbett über der Sitzgruppe gibt, und den Kosmo H Integrierten (H 1319, H 1409). Die Kosmo L Teilintegrierten basieren auf Fiat Ducato 35 Light mit tiefergelegten Spezial-Chassis. Das Layout ist identisch mit dem der Kosmo H Integrierten, die auf ein Fahrgestell mit Windlauf gebaut werden. Basismotorisierung ist bei allen der 2.2 Multijet III mit 140 PS und Schaltgetriebe.

Der 789 cm lange Integrierte Kreos ist das Top-Fahrzeug von Laika. Basis ist der Fiat Ducato Heavy mit Al-Ko AMC-Chassis und 180 PS. Die aerodynamisch optimierte GfK-Front zeigt Voll-LED-Scheinwerfer (mit Blinkern und Tagfahrlicht), verfügt über eine große Panorama-Windschutzscheibe und ist auf dem selbsttragenden Aluminium/XPS/Aluminium-Aufbau angebracht. Dazu gibt es doppelt verglasten Seitenscheiben und zwei individuell einstellbare Linsen der elektrisch verstellbaren Rückspiegel. Die breitere Fahrtür erleichtert das Ein- und Aussteigen und ist mit einem elektrischen Fensterheber sowie Zentralverriegelung mit Fernbedienung ausgestattet.

Das elektrisch bedienbare Hubbett ist vollständig in die Decke integriert und bietet eine Liegefläche von 195 x 140 cm, Froli-Unterfederung und eine Schaummatratze. Hinzu kommen Einzelbetten im Heck (195 x 80 cm) sowie ein L-Sofa mit 147 cm Länge und ein 117 cm lange Sofa auf der Beifahrerseite. Die Küche bietet serienmäßig einen Gasherd, dreiflammiges Kochfeld, 153 Liter fassenden Kühlschrank und eine Doppelspüle. Optional gibt es Geschirrspüler oder eine Corian-Kaffeemaschinenhalterung.



Foto: © La Strada

Der Avanti EBF von La Strada auf Ducato-Basis



Foto: © Vansports

Allrad-Antrieb und mehr Bodenfreiheit für das etwas unwegsamere Gelände: Der Wildboar auf Basis des Mercedes-Benz Sprinters 4x4 319.



Foto: © Sunlight

Sunlight baut erstmals auf Peugeot-Boxer-Basis und bietet mit dem Cliff 600 und Cliff 640 gleich zwei neue Modelle.



Foto © Yukon

Der Yukon K-Peak setzt auch auf den 4x4-Sprinter von Mercedes-Benz.



Foto © Laika

Laika hat seine Kosmo-Baureihe überarbeitet.



Foto © Frankia

Platin, das Flaggschiff von Frankia, hat ein neues Außendesign.



Foto © Mobilvetta

Für den neuen Krosser P86 setzt Mobilvetta auf den Fiat Ducato.

Pilote überrascht mit einem neuen Teilintegrierten

Die Franzosen setzen mit ihrer Baureihe Atlas auf den Ford Transit. Mit dem Atlas 696 G kommt ein mittelgroßer Teilintegrierter dazu.

Text: Michael Kirchberger

Die französische Marke Pilote überrascht mit einem neuen Modell, dem Atlas 696 G. Im Vorfeld hatte das Unternehmen unter dieser Baureihen-Bezeichnung bereits einen Kastenwagen auf Basis des Ford Transit vorgestellt, jetzt gesellt sich ein mittelgroßer Teilintegrierter dazu. Er ist 6,98 Meter lang und nur 2,18 Meter breit, nutzt die Transit-Version Trail, die mit markantem Kühlergrill und grobstolligen Reifen auf Offroad-Optik setzt und mit einem Sperrdifferential an der Vorderachse bestückt ist.

Der Atlas hat Längsbetten im Heck, vorne bietet eine Face-to-Face-Sitzgruppe Variabilität. Ein Hubbett bringt zwei weitere Schlafplätze an Bord. Auf den weiter vorn angeordneten Längsbänken können vier Camper zum Dinner zusammenfinden. Werden die drehbaren Kapitänssessel im Fahrerhaus mit einbezogen, steigt die Zahl der Essengäste auf maximal sechs. In der Heckgarage gibt es allerdings nur Platz für zwei Fahrräder, zu wenig für einen Camper, der Familien beherbergen soll. So muss ein zusätzlicher Träger am Heck oder auf der Anhängerkupplung

montiert werden, falls alle Mitreisenden, am Stellplatz angekommen, mobil sein sollen. Schick ist das Raumbad in Wagenmitte, das sich aus einer separaten Dusche auf der Fahrerseite und einem Toilettenraum mit Waschbecken und WC auf der anderen Seite zusammensetzt. Wird dessen Tür um 90 Grad geschwenkt, rastet sie neben dem Duschraum in einem Schloss ein, so entsteht ein großzügiger Ankleidebereich und ein Sichtschutz für das Schlafzimmer. Motorisiert ist der Atlas 696 G mit einem 170 PS (125 kW) starken Diesel, sein zulässiges Gesamtgewicht liegt bei 3,5 Tonnen.

Das Basisfahrzeug ist unter anderem serienmäßig mit einem Spurassistenten, Kollisionswarner sowie Windschutzscheibe und Außenspiegel mit Heizung ausgerüstet. 83.990 Euro soll das Pilot-Mobil kosten, die ersten Fahrzeuge kommen im Frühjahr zu den Händlern.

Wenig später soll ein weiterer Atlas-Grundriss erscheinen, der 656 D ist etwas kürzer und verzichtet auf das Schlafzimmer im Heck. Geschlafen wird hier nur im Hubbett, hinten wird ein noch größeres Badeabteil eingebaut. Etwa 74.000 Euro soll der kleinere der Atlas-Brüder kosten.



Der Atlas 696 G von Pilote.



Der bayerische Ausbauspezialist Alpincamper setzt auf den Opel Vivaro

Alpincamper macht den Opel Vivaro zum Urlaubsvan

Ausbauspezialist Alpincamper aus dem bayerischen Lenggries hat sich den Opel Vivaro vorgenommen. Der Van wird in zwei Versionen als Campingbus angeboten.

Der Alpincamper Vivaro 2 bietet komplett ausgestattet mit Wohnraum Platz für zwei Personen; im Alpincamper Vivaro 4 können vier Personen verreisen. Die beiden Modelle verfügen über den 145 PS (106 kW) starken 2,0-Liter-Dieselmotor und das Schlechtwege-Paket von Opel mit zweieinhalb Zentimetern mehr Bodenfreiheit und dem Traktionssystem Intelligrip für Sand, Matsch und Schnee. Mit einer Höhe von unter zwei Metern bleiben sie tiefgaragentauglich.

Im Alpincamper Vivaro 4 findet eine vierköpfige Familie Platz. Für die Alltagsfahrten in die Stadt hält der Freizeitvan neben Fahrer- und drehbarem Beifahrersitz zwei weitere Plätze im Fond inklusive Isofix-Vorrichtungen für die kleinen Passagiere bereit. Am Urlaubsort lässt sich die Schlafsitzbank in Sekunden zu einer 1,20 x 1,95 Meter großen Doppelliegefläche umbauen. Dazu kommt das Aufstelldach, unter dem sich entweder bequem stehen oder eine ebenfalls 1,20 x 1,95 Meter messende Liegefläche einrichten lässt. Darüber hinaus ist ein Küchenblock mit Spüle, Frisch- und Abwassertank sowie Kühlbox an Bord. Der einflammige, herausnehmbare Herd lässt sich über eine Gaskartu-

sche versorgen. Der Wohnraum ist isoliert und mit Filz ausgekleidet. Zur Ausstattung zählen Vorhänge für die Seiten- und Heckscheiben sowie die Fahrerhausverdunkelung und LED-Lampen. Dazu kommen eine Standheizung, 220-Volt-Außen- und Innenanschluss sowie ein Ladegerät für die zweite Batterie.

Der Alpincamper Vivaro 2 verfügt ebenfalls über ein Hubdach, aber kein Bett darin. Es dient lediglich dazu, Stehhöhe im Camper zu schaffen. Die Komfortcouch im Fond lässt sich auch hier einfach zum Doppelbett ausziehen; eine 10 Zentimeter dicke Kaltschaummatratze sorgt für Liegekomfort. Der Küchenblock verfügt über einen zweiflammigen Herd mit elektrischer Zündung und ein integriertes Spülbecken. Für kleine Mahlzeiten zwischendurch oder als zusätzliche Ablage lässt sich außerdem ein integrierter Klapptisch nutzen.

Dazu bietet der Lenggrieser Ausbauer weiteres Zubehör von der Markise über Geländebereifung bis Solarpanel. Preise für die Camper-Varianten des Opel Vivaro gibt es auf Anfrage bei Alpincamper. Die Firma erstellt auf Wunsch auch individuelle Finanzierungs- oder Leasing-Angebote. (aum)

Mit Gelassenheit zum Ziel

Anhänger ankuppeln und los geht's? Ganz so einfach ist es nicht. Worauf Fahrerinnen und Fahrer achten sollen.

Ein Anhänger will bewegt werden, vielleicht ein großer wie ein Wohnwagen? Damit beginnt ein eigenes Kapitel des Autofahrens. Denn aus dem flexiblen Personenwagen wird im Moment des Ankuppelns ein gar nicht mehr so wendiges Gespann, für das eigene Gesetze gelten – sowohl rechtlich wie auch in der Praxis, da die Hinweise der Fachleute der GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung hilfreiche Tipps für den Anfänger und Auffrischung für die, die ihren Caravan nur zur Urlaubszeit anspannen.

Der wohl wichtigste Hinweis: Ruhe. Das hilft schon beim Ankuppeln dabei, alle Schritte sorgfältig erledigen: das Verbinden der Anhängerkupplung mit dem Kugelkopf am Auto, das Schließen der Antischlingerkupplung, falls vorhanden, das Einstecken des Elektrokabels und endlich die Frage: Ist das Abreißeil um die Kupplung gelegt? Am Schluss noch einmal alles prüfen: Damit der Anhänger nicht vom Kugelkopf springen kann. Das ist tatsächlich schon passiert.

Zum sicheren Ankuppeln gehört auch der obligatorische Test aller Heckleuchten am Anhänger. Zudem sollen nicht nur die Räder des Anhängers, sondern besonders die Räder des Autos mit dem korrekten Luftdruck für den Anhängerbetrieb versehen sein. Entsprechende Daten liefert die Betriebsanleitung.

Das Stützrad ist hochgezogen und in dieser Position arretiert? Die zusätzlichen Außenspiegel bei überbreiten Anhängern sind montiert? Die Unterlegkeile von der Straße genommen? Wenn alle Fragen positiv beantwortet sind, kann die Fahrt losgehen.

Völlig unterschiedliches Fahren

Der geübte Fahrer schaltet in diesem Moment mental in einen anderen Modus: Er steuert gewissermaßen ein ganz anders Fahrzeug also sonst. Dem Ungeübten hilft es, sich dies immer wieder klarzumachen: Ab diesem Moment gesteht er dem Gespann nicht nur angenehme Eigenheiten zu. Vorausschauendes Fahren ist noch wichtiger als sonst. Der Zug ist länger und etwa bei Wohnwagen breiter und höher als der Solo-Pkw. Die Geräuschkulisse ist anders. In Kurven muss weiter ausgeholt werden, dabei unbedingt den Gegenverkehr im Auge behalten. Beim Überholen benötigen Aus- und Einscheren mehr Platz als gewohnt. Der

tote Winkel ist in besonderem Maß zu beachten. Beim Beschleunigen reagiert das Gespann träger aufs Gasgeben. Der Bremsweg ist länger. Auch hier gilt: Beim Gespannfahren hilft Gelassenheit. Überhastete Aktionen sind fehl am Platz.

Genau planen

Es geht mit dem Wohnwagen in den Urlaub? Dann sollte man auf jeden Fall ausreichend Pausen einplanen. Zudem ist die Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich niedriger als mit einem Solo-Pkw, daher sollte die Familie von einer um 30 bis 50 Prozent längeren Fahrzeit ausgehen.

Sorgfalt erfordert auch die Routenplanung. Gehören extreme Steigungs- und Gefällestrassen oder sehr enge Straßen zur zunächst ausgewählten Strecke? Manchmal ist es angenehm, um solche Passagen einen Bogen zu machen und den einige Kilometer längeren Weg in Kauf zu nehmen. Navigationssysteme helfen dabei. Es gibt auch Handy-Apps, die nicht nur die niedrigere Fahrgeschwindigkeit bei der prognostizierten Ankunftszeit berücksichtigen, sondern auch die Gespannmaße. Sie empfehlen ausschließlich entsprechend geeignete Routen.

Rangieren ist herausfordernd

Rückwärtsfahren und Rangieren sind für Anfänger mit Anhänger eine echte Herausforderung. Das Heck des Anhängers bewegt sich beim Rückwärtsfahren entgegengesetzt zur Lenkbewegung des Zugfahrzeugs. Eine Übungseinheit auf einem leeren Parkplatz bringt erste Routine. Moderne Fahrzeuge haben eingebaute Rangierassistenten, die eine große Hilfe sein können. Essentiell ist ein Einweiser, der zugleich den rückwärtigen Verkehr warnt. Wer sich unsicher fühlt, kann ein paar zusätzliche Fahrstunden nehmen. Oder es empfiehlt sich ein spezielles Fahr-sicherheitstraining absolvieren, denn dieses beinhaltet meist auch das Rangieren.

Gesetzliche Vorgaben beachten

Zu den rechtlichen Aspekten. In Deutschland dürfen Gespanne außerhalb geschlossener Ortschaften mit maximal 80 km/h unterwegs sein. Das gilt auch für die Autobahn – es sei denn, der

Anhänger hat eine Tempo-100-Zulassung. Das etwas höhere Tempo erlaubt das Überholen von Lastwagen. Obacht bei höheren Geschwindigkeiten, der Anhänger kann sensibel auf Seitenwind reagieren. Im Ausland gelten oft andere Geschwindigkeiten: Am besten vorher informieren, damit keine Geldbuße die Reisekasse belastet.

Unterwegs ist auf besondere Verkehrsschilder zu achten. Etwa das Überholverbot für Gespanne, gekennzeichnet durch ein symbolhaft dargestelltes Auto mit Anhänger. Seltener ist das Verbotsschild für lange Fahrzeuge. Dieses zeigt einen Lkw und nennt die relevante Länge – das gilt dann auch für Gespanne. Weitere Schilder warnen vor schmalen Durchfahrten oder geringen Durchfahrthöhen. Aus einem ans Armaturenbrett geklebten Spickzettel über Länge, Breite, Höhe und Gewicht des Gespanns geht mit einem Blick hervor, ob die Fahrt durch einen Engpass möglich ist.

Auch beim Parken gelten besondere Bestimmungen. Einige Beispiele: Wird ein zugelassener Anhänger ohne Zugfahrzeug am Straßenrand abgestellt, darf er an dieser Stelle maximal zwei Wochen stehen. Ist er an ein Zugfahrzeug gekuppelt, gilt keine Zeitbegrenzung. Allerdings muss es dann ein Parkplatz sein, der nicht ausschließlich für Pkw ausgewiesen ist. Denn dort darf ein Gespann nicht stehen. Wiegt ein Anhänger bis zu maximal 2,8 Tonnen, darf er auf dem Rand von Gehwegen geparkt werden, wenn Verkehrszeichen das zulassen. Die entspre-

chenden Markierungen dürfen dabei nicht überschritten werden. Ist der Anhänger schwerer, muss er auf einer Lkw-Parkfläche abgestellt werden.

Wer was bewegen darf

Abschließend zum Führerschein. Fein raus ist, wer ihn vor 1999 erworben hat. Mit dieser früheren Klasse 3 darf der Fahrer dreiachsige Züge mit einem Gesamtgewicht von mächtigen 12 Tonnen bewegen. Anders regelt es der Führerschein der Klasse B, mit ihm darf der Anhänger höchstens 750 Kilogramm wiegen. Die Klasse B ist ohne Prüfung und meist per Tageskurs auf den Zusatz B96 erweiterbar für schwerere Anhänger. Ob B alleine oder in Verbindung mit B96: In beiden Fällen beträgt das Gewichtslimit für das komplette Gespann 4,25 Tonnen.

Fix rechnen: Wenn das Zugfahrzeug zum Beispiel 2,2 Tonnen auf die Waage bringt, bleiben für den Wohnwagen 2,05 Tonnen. Beides im fertig beladenen und fahrbereiten Zustand. Das sollte für viele Fälle ausreichen. Oder man erweitert den Führerschein auf die Klasse BE, dann darf die Gesamtkombination sieben Tonnen wiegen. Der Seitenblick aufs Wohnmobil: Mit dem Führerschein der Klasse B darf es maximal 3,5 Tonnen wiegen. Wiegt es bis 7,5 Tonnen, ist die Klasse C1 erforderlich. Dieser Führerschein gilt befristet: Nach fünf Jahren müssen für die Verlängerung eine ärztliche Eignungsbescheinigung und ein aktueller Sehtest vorgelegt werden. (aum)



Das Fahren mit einem Anhänger ist Übungssache – und es gilt, gesetzliche Vorgaben zu beachten, wer was bewegen darf.

Willkommen in Schweden

Der CARAVAN SALON weckt Begehrlichkeiten, mobil unterwegs sein zu dürfen. Wir machen Appetit mit einem Reisetagebuch von einem Schweden-Kurztrip.





In den Schären unterwegs – Tag 1

Text und Fotos: **Stefan Buhren**

Tag 1 empfängt uns in Göteborg mit blauem Himmel und wenigen weißen Wolken. Es gilt zu erfahren, was den Reiz des seit Jahren andauernden Caravaning-Booms ausmacht. Das soll auf einem Kurztrip in Schweden passieren, auf dem wir in einer Gruppe mit 15 Wohnmobilen (eines davon ist eine Aufsetzkabine von Tischler auf einem Mitsubishi L200 sowie ein Wohnwagen) drei Campingplätzen ansteuern. Tatsächlich ist das Camping für ausländische Gäste die beliebteste Unterkunftsform. 17,1 Millionen Übernachtungen zählte das skandinavische Land, die meisten Gäste kommen aus Norwegen, Deutschland, den Niederlanden und verstärkt auch aus Belgien und der Schweiz.

Wir sind unterwegs in einem vollintegrierten Wohnmobil aus dem Haus Weinsberg, dem Caracore 700 MEG Superlight, der auf einem Fiat Ducato aufbaut. Der Motor leistet 88 kW/120 PS, das Wohnmobil ist in der Klasse bis 3,5 Tonnen unterwegs mit einer Länge von 7,81 Metern, 2,32 Metern Breite und einer Höhe von 2,79 Metern. Mit ihm bewegen wir uns von Göteborg aus in das rund 240 Kilometer entfernte Kungsham/Smögen zum Johannesvik Xamöig & Stugby, mitten zwischen Wiesen und Feldern gelegen und von Felsen und Meer umgeben.

Der Campingplatz bietet rund 400 Stellplätze für Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte, hinzu kommen rund 40 Ferienhäuser, Mobile Homes und Doppelzimmer. Zum Campingplatz gehört eine eigene Badestelle, ein Saunafloß, Strandgrill, das obligatorische Geschäft und das übliche Freizeitangebot von Aben-

teurgolf, Spielplätzen und Wellnessbereich. Wege führen in die felsige, hügelige Waldlandschaft hinaus und laden zum Wandern ein.

Die Eiszeit formte die Landschaft

Um uns herum die Schären. Schären sind felsige Inseln, die in der Eiszeit entstanden sind. Die Eismassen, die sich über die Felsen geschoben hatten, schleiften gleichzeitig das Gestein und verpassten ihnen das heutige Aussehen. Überall dort, wo sich kärgliche Reste von Erde finden, siedeln sich Pflanzen an und schmücken als Gräser, Büsche und Bäume den kargen Fels. Die Region lebte über Jahrzehnte vom Fischfang, aber auch vom Gesteinsabbau, das weltweit exportiert wurde. Heute kommt der Stein aus China, der Hering wird nur noch draußen auf dem Meer gefischt und die Region lebt vor allem vom Tourismus.

Smörgard ist Magnet

Dass der boomt, lässt sich auch am Abend beobachten. Große Massen schieben sich entlang des Piers in Smörgard, um in eins der zahlreichen Cafés, Bars oder Restaurants einzukehren. Wir landeten im Restaurant Skäre's Krog, um mit Blick auf das Wasser eine leckere gegrillte Makrele zu genießen. Kurz zuvor waren wir durch die felsige Landschaft gewandert, die uns immer wieder atemberaubende Blicke lieferte. Die anschließende Bootstour versorgte uns mit einem Blick auf die Schären vom Wasser aus. Nebenbei servierte Skipper Martin uns Geschichten aus der Vergangenheit über Fischfang und Steinexporte, während wir fasziniert von den skandinavischen Holzhäusern unsere



Der Campingplatz Johannesvik Xamöig & Stugby bietet neben einer Stellwiese auch Plätze mitten in der von der Eiszeit geformten Felsenlandschaft.

Blicke schweifen ließen, die frische Brise genossen und immer wieder neue Spielarten der Schären entdeckten.

Spannend ist es auch, die Natur rund um Johannesvik nicht passiv auf dem Boot, sondern auch aktiv zu erleben. Wer will, kann die Schären selbst auf dem Kayak erkunden, sich durch die felsige Landschaft zu Fuß oder mit dem Mountainbike bewegen. Oder dem Wildpark Nordens Ark einen Besuch abzustatten, der um die Ecke liegt.



In die Wildnis – Tag 2

Nein, das Kajak und ich werden keine Freunde – zumindest heute nicht. Denn für mich ist es eine wackelige Angelegenheit, ich finde keine Balance für den geplanten Trip raus aufs Meer in Kungsham. Nachdem ich von der Anlegestelle bis in den Hafen gepaddelt war, ging der Versuch, die Balance zu wahren, mit dem Kopf unter Wasser zu Ende – das Kajak kippte um. Bloß gut, dass der Kanute zu Anfang erklärte, wie man sich aus der misslichen Lage befreit, auch wenn unter Wasser im Kajak verkeilt seine Vorgabe „Bloß keine Panik“ nicht zu einfach umzusetzen war. Übrigens genauso schwer, wie mit nassen Klamotten aus dem Wasser wieder ins Boot zurückzufinden. Nach dem zweiten Kentern war das Abenteuer Kajak in den Schären für mich beendet, während die Mitstreiter fasziniert vom Ritt durch die Wellen auf dem Meer berichteten.

Tag 2 begann also eher anstrengend, aber die Landschaft entschädigte dafür vielmals. Denn genau das zeichnete gerade das Camping in Schweden aus: die enge Verbundenheit und Nähe zur Natur. Überall gibt es freien Zugang zur Natur, nicht so wie in Deutschland, wo Zäune und Warnschilder Unbefugten das Betreten verbieten. Auch der schwedische Tourismusverband hat sich auf die Fahnen geschrieben, das vor allem in Schweden beliebte Camping auch außerhalb seiner Landesgrenzen weiter zu forcieren und noch mehr Gäste aus Deutschland zu locken.

Mit 275 Freizeitfahrzeugen pro 10.000 Einwohner haben die Schweden europaweit die höchste Quote – und was für die Landsleute gilt, soll auch erst Recht für Ausländer gelten. Zwischen 2018 und 2022 stieg die Zahl der deutschen Besucher um 18 Prozent. Mit der Weiterentwicklung der Campingplätze wol-

len die Skandinavier das Wachstum fortschreiben, legen dabei aber ihren Fokus auf Nachhaltigkeit. Statt noch mehr zur Hauptsaison an Kunden zu generieren, will der Verband lieber eine gleichmäßigere Auslastung über das Jahr, um weder Urlauber noch die Natur zu überfordern.

Weltkulturerbe Felsbilder

Der Zwischenhalt beim Museum Vitlycke und dem Weltkulturerbe Tanum belegt, dass die Schweden nicht nur Natur, sondern auch Historie haben. Vor rund 3.000 Jahren haben hier die Menschen der Bronzezeit Tausende von Bildern in den Felsen geschlagen. Das Erbe umfasst eine Fläche von rund 41 Quadratkilometern und weist 615 Plätze mit diesen Zeichnungen aus. Der berühmteste Felsen liegt unweit des Museums Vitlycke, bei dem in der Zeit zwischen 1.700 v. Chr. bis etwa 300 vor Christus rund 500 Bilder entstanden. Zu den berühmtesten Motiven zählen das Brautpaar oder das Sonnenpferd.

Nach diesem Halt geht es wieder ins Landesinnere, Dalsland ist das Ziel und dort der Campingplatz Laxjöns Camping och Friluftsgård, auf einer Halbinsel gelegen mit Zugang zu einem idyllischen See. Der Platz bietet 199 Stellplätze und 61 Saisonplätze, dazu kommen noch 15 Ferienhäuser bzw. Zimmer. Man ist mit-tendrin in der Natur und kann zum Beispiel im Dalsland Aktiv-teter Cender Kontakt mit der Natur bei einer Zipline durch die Baumwipfel oder einem Wildnistrainig aufnehmen. Die Fahrt da-hin überraschte mit Elchen in freier Natur, live gab es sie später. Die großen Tiere machten sich über die Birkenblätter her und lie-ßen sich dabei aus nächster Nähe begutachten.



Viel freie Flächen mit angeschlossenem See, der als eines der besten Raubfischgewässer gilt: der Campingplatz Laxjöns Camping och Friluftsgård.



Oben die Felszeichnungen des Weltkulturerbes Tanum, unten Fütterung der Elche mit Birkenblättern im Dalsland Aktiviteten Cender.



Feuer und Wasser – Tag 3

Nur wenige Meter vom Campingplatz Laxsjöns Friluftsgård entfernt überrascht uns der erste Elch in freier Wildbahn. Den Platz selber hat Pontus Gyllenberg erst 2022 übernommen und weiß, dass er in die in die Jahre gekommene Anlage weiter investieren muss. Auch wenn das Wasser mit Kärcher-Druck aus den Duschen kommt, es ist sauber und man hat eine schöne offene Anlage. Das Besondere: Gyllenberg ist auch Inhaber des Dalsberg Aktiviteter Center, fünf Fahrminuten entfernt, was rund 60 unterschiedliche Freizeitaktivitäten rund um Outdoor anbietet. Das reicht von Wanderungen über Outdoortraining und Angeltouren bis hin zu Reitevents und Hochseilgarten. Und wer will, kann in sogenannten Glashäusern, den 72 Hour Cabin, übernachten und ungehinderten Blick aus dem Bett auf den See genießen.

Wir treffen uns in einem Tipi des Dalsberg Aktiviteter und genießen den Ausblick auf den See. Ein Biber zeigt sich auf einmal, doch als er wahrnimmt, das Menschen anwesend sind, ist ebenso schnell verschwunden wie er aufgetaucht war. Auf dem See sehe ich ein Boot und mein Neid erwacht, als ich sehe, dass sie in Ufernähe angeln. Mit Blinker gehen sie auf die Jagd nach Hecht, Barsch oder Zander, aber auch Lachse könnten den Köder nehmen.

Mit Funken Feuer entfachen

Nach einem Barbecue, was für alle Nichtvegetarier mit Elchburgern aufwartete, geht es am nächsten Morgen zu einer Demonstration, was alles für reine Outdoor-Aktivitäten notwendig ist. Unerlässlich ist ein wasserdichter Beutel, um alle wichti-

gen Sachen, die nicht nass werden dürfen, vor der Feuchtigkeit zu schützen. Mit einem Feuerstahl, der aus Magnesium besteht, lassen sich mit einem Stahl durch Reibung Funken erzeugen, die Späne entzünden können, um Feuer zu machen.

Das gelingt, in dem man zum Beispiel Birkenrinde mit einem Messer aufräut und kleine Späne auf ein Häufchen zusammenlegt. Nur wenige Ratscher mit dem Messerrücken auf dem Feuerstahl, schon haben die Funken die Späne entzündet. Mit weiteren Spänen wird das Feuer am Leben gehalten und wenig später brennt das Lagerfeuer. Mit einem Birken- oder Zunderschwamm lässt sich das Feuer sogar von Ort zu Ort transportieren. Der Schwamm selbst ist ein Pilz, der laut Outdoor-Trainer nur in jeder 15.000sten Birke zu finden ist und den Baum von innen her abtötet. Durch die Zersetzung des Holzes führt er die Stoffe wieder zurück in den Naturkreislauf und es entsteht neuer Mutterboden.

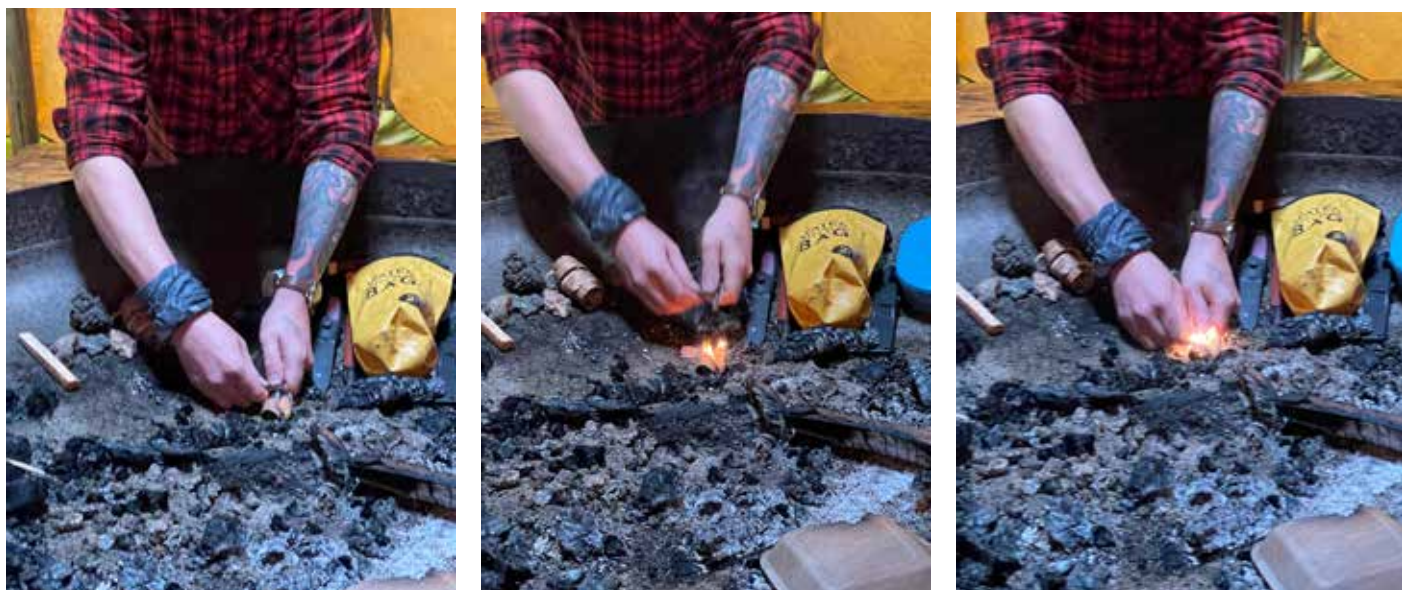
Wasserbrücke in Håverud

Nach weiteren spannenden Informationen rund um das Feuermachen mit natürlichen Mitteln geht es zurück aufs Wohnmobil zum nächsten Punkt in Dalsland: dem Aquadukt Håverud. Vom Feuer direkt ans Wasser. Einst industriell genutzt, verbindet es den Vänernsee, Schwedens größten See, mit dem Norden über fast 50 Schleusen. Das Besondere an Håverud: Eine Stahlbrücke führt die Schiffe über eine Schlucht – ein beeindruckender Zwischenstopp.

Wir verabschieden uns aus dem ländlichen Idyll und fahren zum letzten Standort, dem Lisebergsbyn Camping in Göteborg,



Scheinbar Natur und doch mitten in der Stadt: Lisebergsbyn Camping in Göteborg



Wildnistraining: Mit etwas Übung hat man mit Hilfe von Spänen, Holz, einem Messer und einem Feuerstahl schnell ein Feuer entfacht.

zwar städtisch gelegen, doch auf dem Platz selbst bekommt man nicht mit, dass er in der Stadt zu finden ist. Er zeigt sich voll ausgebucht und die Camper stehen dicht an dicht. Er erweist sich auch als wesentlich luxuriöser als die vorherigen Standorte, wobei das schwedische System zwar auch in seiner Bewertung mit Sternen arbeitet. Aber fünf Sterne in Schweden ent-

sprechen nicht fünf Sternen beispielsweise in Frankreich oder Kroatien, so dass erfahrene Südeuropa-Camper leichte Abstriche machen müssen – ohne dass es Abstriche an der Qualität gibt.

Der große Vorteil des städtischen Platzes ist: Es sind nur wenige Schritte bis zur Straßenbahn – und man kann Göteborg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erkunden.



Das Aquadukt Håverud verbindet den Vänernsee, Schwedens größten See, mit dem Norden über fast 50 Schleusen.

Mit Bus und Bahn – Tag 4

Ausgerechnet in Göteborg die weiteste Strecke zu Fuß gegangen zu sein, damit hatte ich nicht gerechnet. Kamen in den Schären als auch in Dalsland rund 13 Kilometer am Tag zusammen, standen abends mehr als 15 Kilometer auf dem Zähler, nicht zuletzt dank einer ausgedehnten Stadtführung zu Fuß. Und ja, es hat sich gelohnt.

Ausgangspunkt ist der Campingplatz Lisebergsbyn, am östlichen Stadtrand der Hafenstadt gelegen. Der Platz ist ganzjährig geöffnet und verfügt über 200 Stellplätze, dazu 54 Ferienhäuser und 13 Zimmer. Einmal den Caravan oder das Wohnmobil abgestellt, kann man sich innerhalb der Göteborgs am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen. Nur wenige Schritte entfernt ist eine Haltestelle und die Linie 5 führt uns in die Innenstadt. Wer viel unterwegs sein möchte, sollte sich am besten eine 24-Stunden-Karte holen.

Die ersten Schritte bringen uns in die Markthalle, die Stora Saluhallen, die klassische Feinkost anbietet und leckere Spei-

sen und Getränke, aber Brot, Wurst, Fleisch, Fisch, Gemüse oder Obst anbietet. Wir gehen durch die gut gefüllten Einkaufsstraßen mit vielen Boutiquen, Cafés und Restaurants, die zu Pausen einladen, ehe wir die Christinenkirche, auch Deutsche Kirche genannt, erreichen. 1648 wurde sie für die deutsche Gemeinde eingeweiht, finanziert hatte sie Königin Christina, was auch den Namen erklärt. Am Kanal geht es entlang wieder zurück in die Einkaufsmeilen. Zu den Sehenswürdigkeiten zählen das Stadtmuseum, das Schifffahrtsmuseum oder auch der Botanische Garten mit einer 100-jährigen Geschichte.

Alle Grünflächen dürfen in Schweden jederzeit betreten werden. Daher ist es üblich, sich einen Snack zu holen und sich auf den Rasen zu setzen, etwa im Park Slottsskogen, einst Eigentum des Königs, heute beliebter Treffpunkt für jung und alt für ein Picknick. Nebenan ist das naturhistorische Museum und der Zoo. Überall sind Flaggen und Fahnen zu sehen. Göteborg wurde 2021 400 Jahre alt, doch wegen Corona feiert die 650.000-Einwohner-



stadt diesen Sommer, von Juni bis August, das besondere Jubiläum mit vielen Events.

Einen ganz besonderen Reiz hat für viele der Vergnügungspark Liseberg mit Achterbahnen, Riesenrad und vielen anderen Attraktionen sowie Konzerten, deren Besuch im Eintrittspreis enthalten ist. Am besten sieht man den Vergnügungspark vom Restaurant Heaven 23 aus, das im 23. Stockwerk des Hotels Gothia Tower liegt und einen herrlichen Blick über Stadt bietet.

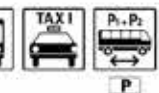
Einen Besuch, zu dem man viel Zeit mitbringen sollte, ist das Universeum, ein Museum für Naturwissenschaften, Technik und Mathematik, das sich vor allem an Kinder und Jugendliche richtet, denen die Themen spielerisch nähergebracht werden. Beindruckend ist der Nachbau des Regenwaldes aus Costa Rica, in denen Entomologen sogar bis dato unbekannte Insekten fanden. Einen Sea-Life ähnlichen Eindruck vermitteln die Aquarien. Neuestes Highlight ist der Wisdom, eine überdimensionale Kuppel mit 360-Grad-Bildschirm, worin wir eine sensationelle

Reise von der Erde durch das Weltall in 3D erleben. Das Besondere: Die Visualisierung beruht auf echten Daten der Nasa, eine von mehreren Animationen, die die Besucher darin erleben können.

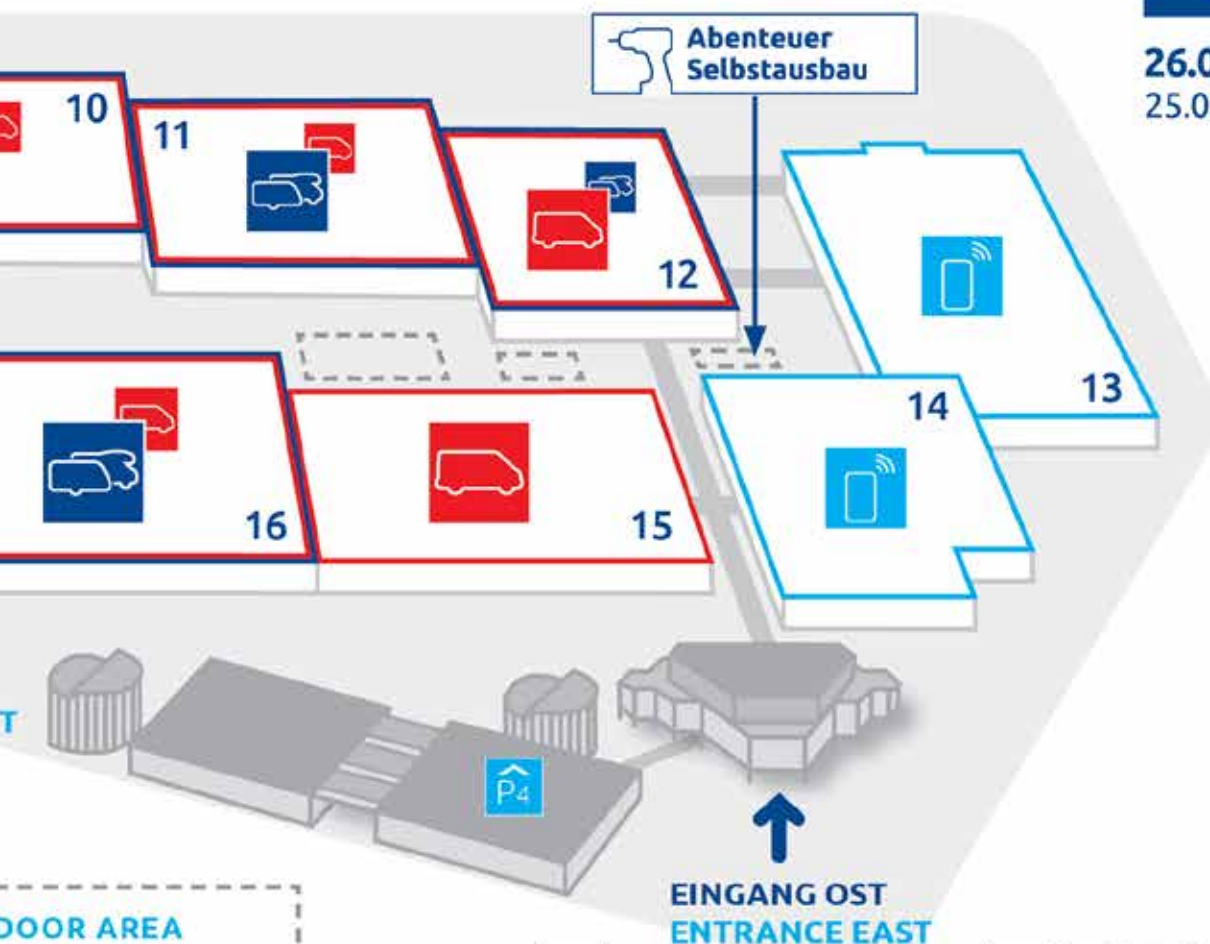
Die Nacht bringt uns erst mal wieder Regen, aber das ist passend für den Start mit dem Oceanbus. Das ist ein Amphibienfahrzeug, das uns nach einer charmanten Stadtrundfahrt auf Rädern aufs Wasser befördert. Die Einfahrt ist spektakulär, weil das Wasser ordentlich spritzt, ehe wir dann über das Wasser tuckern und die Stadt aus anderer Perspektive erleben.

Nach dem Programmpunkt bleibt nur noch eins: Die Reise-mobile für die Rückgabe fertigzumachen, Wasser abzulassen und auszuräumen, ehe es vom Flughafen Göteborg zurück nach Deutschland geht. Eins ist schon mal sicher: Schweden wird mich wiedersehen, auch und gerade mit dem Wohnmobil, weil sich so die unterschiedlichsten Regionen am besten erkunden lassen: Adjö och tack!





26.08. – 03.09.2023
25.08. Preview Day



DOOR AREA
/ CVD Sample pitch
u/
ure
omes



HALLE/HALL 7
StarterWelt

P Parkplätze
Carparks

Bus 896 zum Flughafen
Bus line 896 to Airport

Taxi

Bus 722 zur Innenstadt
Bus line 722 to City Centre

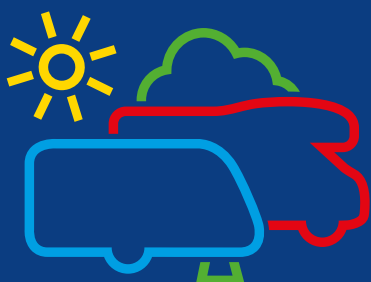
U Straßenbahn,
Linie U 78, U 79
zum Hauptbahnhof
Trams U 78, U 79
to Central Station

Kostenloser Buspendeldienst
von den Parkplätzen P1/P2
zu den Eingangsbereichen
Free shuttle service between
car parks P1/P2 to entrances

ponents

FÜR ALLE, DIE WIND UND WELLEN LIEBEN.

26.08. – 03.09.2023



CARAVAN SALON
DÜSSELDORF

Leidenschaft, die verbindet. Entdecken Sie auf dem CARAVAN SALON eine riesige Auswahl an Campervans, Faltcaravans und anderen Freizeitfahrzeugen. Ziehen Sie außerdem neue Outdoor-Ausrüstungen an Land und entdecken Sie Ihr nächstes maritimes Reiseziel.

25.08.2023 Preview Day

Ideeller Träger

CIVD
Caravaning Industrie
Verband e.V.



**Messe
Düsseldorf**