

su:m

Nr.
02
25

CARAVAN SALON 2025

Aktualisierte
Auflage mit
NEUHEITEN von
der MESSE!

Mobil
reisen

S. 12 Caravans und Reisemobile fürs Modelljahr
2025 | S. 24 Gasprüfung kommt | S. 52 Doppelte
Freiheit: FKK-Camping | S. 54 Reiseziele in
Frankreich | S. 62 Die Schlösser der Loire



Der Challenger Electrix ist einer der wenigen Plug-in-Hybride, die es als Teilintegrierte in zwei Längen gibt.



S. 4	Mobile Welt der Freizeit	S. 30	American Way of Drive	S. 57	Zwischen Pinienduft und Salzluft
S. 6	Was der CARAVAN SALON in diesem Jahr bietet	S. 34	Die Premieren auf der Messe	S. 58	Die Île de Béaute entdecken
S. 10	Weiterhin angesagt	S. 48	Verbunden mit der Natur	S. 59	Waldoase in der Île-de-France
S. 12	Caravans und Reisemobile fürs Modelljahr 2025	S. 52	Mit Caravaning in die kleidungslose Freiheit	S. 60	Flussbaden im Languedoc
S. 24	Gasprüfung kommt	S. 54	Gelassen in Frankreich	S. 61	An der Amethyst-Küste
S. 25	Jetzt bis 4,25 Tonnen!	S. 55	Kulinarische Genüsse an der Côte d'Argent	S. 62	Die Schlösser der Loire
S. 26	Mit Sicherheit unterwegs	S. 56	Lavendelduft und Zikadenzirpen		
S. 28	Mit Tieren campen				

SUUM

Impressum

Eine Digital-Publikation der Verlagsanstalt Handwerk GmbH

Verlag und Herausgeber

Verlagsanstalt Handwerk GmbH
Auf'm Telberg 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

Auf'm Telberg 7
40221 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

Redaktionsassistenz:

Gisela Käunicke
Gestaltung: Bärbel Bereth
Freie Mitarbeit:
Wolfgang Weitzdörfer

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Alexander Kempe, Gerhard Prien

Anzeigenverwaltung

Verlagsanstalt Handwerk GmbH
Auf'm Telberg 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. 59
vom 1. Februar 2025

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:

digithek.de/leserservice

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



Freiheit auf vier Rädern

Liebe Caravan-Begeisterte, liebe Leserinnen und Leser,

alle Jahre wieder und doch immer neu: der CARAVAN SALON in Düsseldorf. Er ist das Konzentrat und zugleich das Spiegelbild einer Branche, weil wirklich alle Bereiche hier bedient werden. Und das auf neuestem Stand der Technik. Erfindungen, Neuigkeiten oder Entwicklungen, sie alle feiern ihre Premiere stets auf dem Messegelände in Düsseldorf. Das geht einher mit einer Weiterentwicklung der Angebotsstruktur, der Hallen und der Events.

Das ist nach diesem turbulenten Jahr auch keine große Überraschung. Es ist wenig überraschend, dass der Gebrauchtmarkt boomt. Schließlich haben Caravaning-Käufer der vergangenen Jahre ihre Erfahrungen mit dem gekauften Freizeitmobil gemacht und wollen sich verändern. Oder verabschieden sich davon, weil es doch nicht ihren Bedürfnissen entspricht. Gleichzeitig strömen junge Führerscheinhaber nach, die ihre Lust an der mobilen Freizeitgestaltung ausleben können – und das mit einer Perspektive, künftig größere Modelle bewegen zu dürfen. Denn mit 4,25 Tonnen, die sie dann als zulässiges Gesamtgewicht bewegen dürfen, können sie aus einem größeren Pool schöpfen.

Für die Branche setzt auch das weitere Impulse, ihre Fahrzeugklassen und Anhänger weiterzuentwickeln. Die Digitalisierung hält Einzug in die Fahrzeuge, gleichzeitig erhöht der Wunsch nach ökologisch sauberer Fortbewegung den Druck, auch elektrifizierte Angebote zu schaffen. Vieles hat zwar immer noch den Status einer Studie, aber wer die Entwicklung im Nutzfahrzeugbereich beobachtet, ahnt, wohin die Reise geht. Schließlich bauen die Hersteller ihre mobilen Wohnangebote auf diesen Fahrzeugen auf. Deren konsequente Weiterentwicklung, Nutzfahrzeuge auf einer batterie-

elektrischen Plattform mit Blick auf Laderraum und Volumen zu optimieren, dürfte auch gerade dieser Branche zugute kommen, wenn die Hersteller ihre Grundrisse künftig auch darauf aufbauen dürfen.

Die Messe wird auch 2025 wieder alle Fragen mit Angeboten beantworten dürfen, egal, ob es ein Baukasten ist, der einen Pkw oder Transporter in ein Wohnmobil umwandelt, ob es der kleine, handliche Flitzer für zwei Leute oder ob es der Luxusliner als 40-Tonner ist. Hinzu kommen die Angebote und Workshops für handwerklich geschickte Eigenbauer, Ersatzteile, Zubehör, aber natürlich auch Wohnanhänger oder »nur« Zelte. Zudem gibt es eine breite Übersicht über Reizeziele, wenn man noch so gar nicht weiß, wo es hingehen soll. Vorträge entführen die Menschen in Düsseldorf zu ihren Traumzielen und liefern auch dafür herrliche Inspirationen. Auch hier haben wir schon einige Tipps aufgelistet, wenn man frankophil ist. Das Nachbarland hat viel zu bieten und ist übrigens vom Angebot her tatsächlich FKK-Weltmeister, weshalb wir uns auch ausführlich dem FKK-Camping widmen.

Dieses Digitalmagazin aktualisieren wir übrigens noch rund eine Woche vor Beginn des CARAVAN SALON. Dann liegt eine Übersicht über sämtliche Premieren auf der Messe vor – und wir verraten dann auf zusätzlich eingefügten Seiten, welche Hersteller welche Neuigkeiten präsentieren, natürlich mit der konkreten Angabe dann, wo Besucher diese finden. Ich wünsche Ihnen schon jetzt viel Spaß beim Lesen und der Vorbereitung auf die Saison 2025!

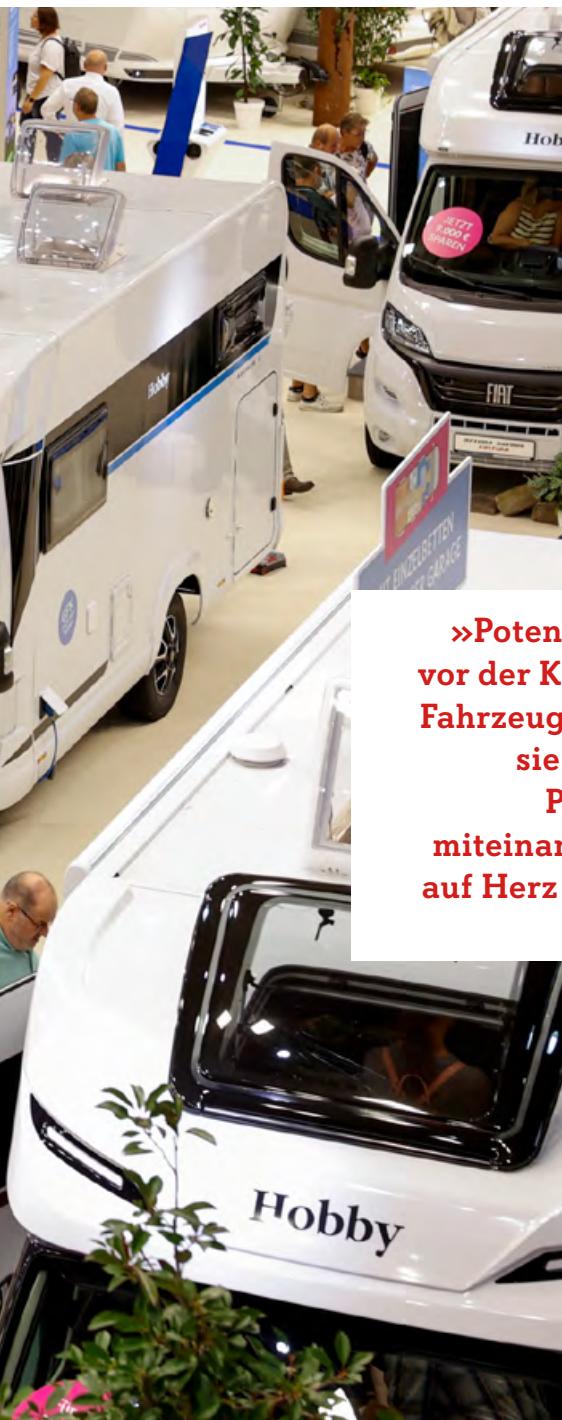
Stefan Buhren
Chefredakteur

»Der Caravaning-Markt hat immer noch Potenzial, aber die Akzente haben sich deutlich verschoben. Der CARAVAN SALON 2025 bedient aber alle Wünsche – Grund genug für jeden Caravaning-Interessierten, die Messe zu besuchen.«

Willkommen in der mobilen Welt der Freizeit

Die **weltgrößte Messe rund um die mobile Freizeitgestaltung** lädt vom **29. August bis zum 7. September** 2025 die Caravaning-Branche **nach Düsseldorf**. Wer sie besucht, weiß, was für die kommenden Jahre angesagt ist.





Der CARAVAN SALON rückt immer näher und wird vom 29. August (Preview Day) bis 7. September 2025 wieder Caravaning-Fans aus aller Welt nach Düsseldorf locken! Die wichtigsten Aussteller der Branche präsentieren eine riesige Vielfalt an Reisemobilen, Caravans und Campervans. Daneben finden die Besucher in den Hallen und dem Freigelände wie gewohnt auch Zubehör, Ausbauteile, Zelte, Mobilheime, Urlaubsdestinationen sowie Camping- und Reisemobilstellplätze.

Der CARAVAN SALON ist die weltgrößte Plattform für Branchenfachleute, die sich hier austauschen und Kontakte knüpfen können. Gleichzeitig setzt er den mobilen Urlaub für jeden in Szene, indem er Produkte präsentiert und seine Besucher informiert und unterhält. Die Fans der mobilen Freizeit können vom CARAVAN SALON wie gewohnt den neuesten Stand der Technik und Entwicklung in Sachen Caravaning, eine vollständige Marktübersicht und Informationen über die aktuellen Trendthemen erwarten. »Die Möglichkeiten in Düsseldorf sind nahezu unbegrenzt. Egal ob Neueinsteiger oder schon begeisterter Camper, bei uns findet jeder das passende Fahrzeug oder ergänzendes Zubehör. Diese Auswahl ist unerreicht und einzigartig, weltweit gibt es kein vergleichbares Angebot«, sagt Director Stefan Koschke.

Zahlreiche Premieren

Auch in diesem Jahr werden wir beim CARAVAN SALON wieder zahlreiche Premieren erleben und einige besonders spektakuläre Reisemobile und Caravans bewundern können – das Spektrum der gezeigten Fahrzeuge reicht vom Faltcaravan

über, Miniwohnwagen und Familienfahrzeuge bis hin zu Luxusmobilen. Bewährte Grundrisse und Fahrzeugklassiker sind ebenso im Angebot wie die brandneuen Modelle für die Saison 2026, die erstmals in Düsseldorf präsentiert werden.

»Reisemobile und Caravans sind sehr emotionale Produkte. Potenzielle Kunden wollen vor der Kaufentscheidung das Fahrzeug sehen und anfassen, sie wollen verschiedene Produkte und Marken miteinander vergleichen und auf Herz und Nieren prüfen. In unseren Hallen ist all das möglich und dabei kommen die Hersteller mit ihren Kunden unmittelbar in Berührung«, ergänzt Stefan Koschke.

»Immer mehr Menschen wollen mit einem Caravan oder Reisemobil verreisen. Diese Entwicklung ist seit über einem Jahrzehnt zu beobachten und hat auch unter den aktuellen schwierigen Rahmenbedingungen nicht an Fahrt verloren. Als Weltleitmesse vereint der CARAVAN SALON die gesamte Bandbreite unserer Branche an einem Ort, daher gibt es in Düsseldorf sowohl für Caravaning-Neulinge als auch erfahrene Camper immer etwas Neues zu entdecken«, fügt Daniel Onggowinarso, Geschäftsführer des Caravaning Industrie Verbandes (CIVD), hinzu.



StarterWelt: Das Sprungbrett ins mobile Reisen

Die beliebte StarterWelt ist die erste Adresse für alle, die das mobile Reisen gerade für sich entdecken. Sie hilft Einsteigern, sich im umfangreichen Messe-Angebot zu orientieren und das geeignete Fahrzeug zu finden. Ob Caravan oder Reisemobil, ob teil- oder vollintegriertes Fahrzeug, hier bekommen die Besucher Antworten auf alle Fragen. Unabhängige Berater, allesamt leidenschaftliche Camper, stehen direkt an den Fahrzeugen bereit und erläutern individuell die jeweiligen Vorzüge sowie die praktische Handhabung. Ergänzend dazun sorgt ein abwechslungsreiches Bühnenprogramm für noch mehr Information und Inspiration.

Diese Themen erwarten Sie:

Egal, ob Sie Einsteiger oder Profi-Reisemobilist sind, neue Ziele suchen oder gar selbst über einen Camping-Platz nachdenken – der CARAVAN SALON liefert sämtliche Antworten auf alle Fragen rund um das Caraving. Hier ein erster Blick auf die wichtigsten Themenblöcke.





Travel & Nature: Reiseziele und Outdoor-Aktivitäten

Der Tourismusbereich des CARAVAN SALON präsentiert sich in seiner gesamten Vielfalt. Hier gibt es eine attraktive Auswahl an Traumzielen, schönen Camping- und Stellplätzen sowie idealen Caravaning-Destinationen für Outdoor-Aktivitäten wie Wandern, Klettern und Biken. Hier ist der Reisemarkt der Messe und das Highlight für alle Outdoorfans. Besucher können ihren Aktivurlaub direkt buchen oder sich optimal über neue Reiseziele in Nah und Fern informieren – das Angebot reicht von beliebten Zielen in NRW bis zu den Traumzielen Europas. Ein informatives und unterhaltsames Programm auf der »Travel & Nature CONNECTED«-Bühne lädt zum Träumen und zur konkreten Planung der nächsten Touren ein.



Technology & Components

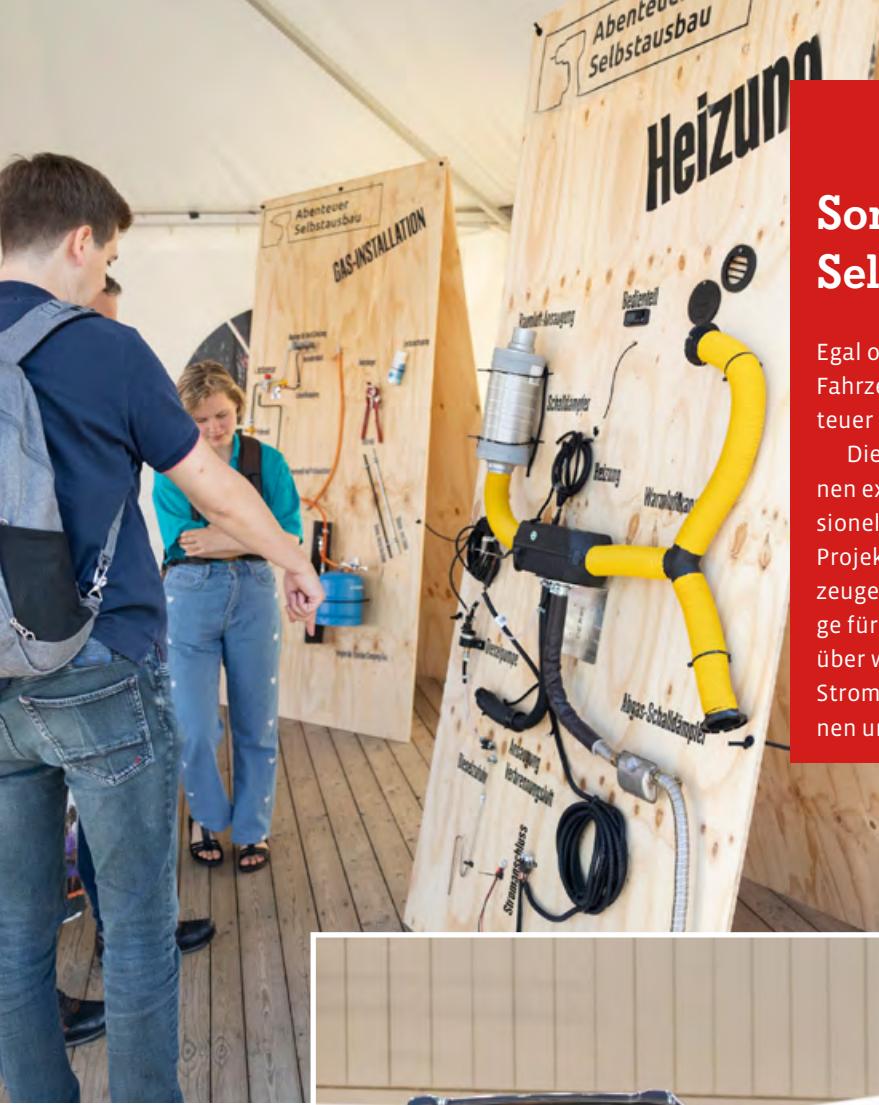
Technisches Zubehör in der ganzen Bandbreite: Besucher finden hier Profiusrüstungen wie Wasseraufbereitungssysteme, Klimatechnik, Industriebatterien und vieles mehr. Trendthemen sind unter anderem die Energieversorgung, der Einsatz umweltgerechter Materialien oder besonders platzsparende Lösungen. Der Bereich Technology & Components zeigt die gesamte Innovationskraft der Zubehör- und Ausstattungsbranche.



Sonderschau »Abenteuer Selbstausbau«: DIY

Egal ob Modernisierung, Reparatur oder ein kompletter Fahrzeugausbau: Die DIY-Community ist im Bereich »Abenteuer Selbstausbau« im Freigelände genau richtig.

Die Sonderschau, die in Kooperation mit den Magazinen explorer & VANderlust veranstaltet wird, bietet professionelle Beratung und Expertenwissen, damit das eigene Projekt gelingt. Mehrere selbst ausgebauten Freizeitfahrzeuge zeigen anschaulich, was möglich ist. Tägliche Vorträge für Anfänger, Fortgeschrittene und Profis informieren über wichtige Themen vom Kauf des Basisfahrzeugs über Strom- und Energieversorgung, Heizen und Kochen, Wohnen und Tischlern bis zur Wasserversorgung.





Equipment & Outdoor

Im Bereich »Equipment & Outdoor« in Halle 3 präsentieren sich Anbieter von Zelten, Faltcaravanen, Caravaning- und Campingzubehör sowie Outdoorbekleidung und -ausrüstung. Der Begriff »Equipment« steht für Ausstattung, Zubehör, digitale Angebote und Services rund um das Thema Caravaning. Zum Angebot gehören unter anderem Vorzelte, Dachzelte, Faltcaravans, Produkte für die Wasseraufbereitung, Campingmöbel und vieles mehr. Der »Outdoor«-Bereich bietet ein Angebot an Ausrüstung und Bekleidung für die passenden Urlaubs- und Freizeitaktivitäten.



Campervans, Minicamper und Kastenwagen

Mit genügend Stauraum, flexibler Innenausstattung und genug Komfort, um bequem zu übernachten und zu reisen: Campervans, Minicamper und Kastenwagen sind Fahrzeuge für alle aktiven Freizeitsportler, die unabhängig, frei und flexibel ihrem Sport nachgehen wollen. Diese kompakten Fahrzeuge sind ideale Transportmittel für die Ausrüstung von Freizeitaktivitäten – von Motorrad, Fahrrad, Surfboard bis hin zu Trendsport-Equipment. Viele Aussteller zeigen in Düsseldorf ihre Ideen rund um die optimale Nutzung des Stauraums in Fahrzeug und Garage, sie präsentieren Trägersysteme, individuelle Möbelkonzepte, pfiffige Konstruktionen im Interieur und haben darüber hinaus spezielle Freizeitfahrzeuge im Angebot, die perfekt für Sportbegeisterte nutzbar oder explizit für Abenteuerurlauber konzipiert worden sind. In Düsseldorf gibt es eine beeindruckende Modellvielfalt dieser kompakten Reisemobile zu entdecken.



Foto: © CIVD

Weiterhin angesagt

*Caravaning bleibt angesagt, die Neuzulassungen liegen **über Vorjahresniveau** plus Rekordnachfrage bei Gebrauchtfahrzeugen. Industrie und Handel reagieren auf **aktuelle Herausforderungen**.*

In Deutschland wurden 2024 insgesamt 96.392 Caravans und Reisemobile neu zugelassen, wie der Caravaning Industrie- und Verband (CIVD) auf seiner Jahrespressekonferenz vermeldete. Damit bewegt sich die Branche weiterhin deutlich über dem Niveau der Vor-Corona-Jahre. Aufgrund eines vorübergehenden Überangebots im Handel wurden allerdings weniger Freizeitfahrzeuge produziert und ausgeliefert. Mit einem Branchenumsatz von rund 15,1 Milliarden Euro bleibt die deutsche Caravaning-Industrie zwar hinter dem Vorjahresrekord zurück, erzielt jedoch mit diesem Wert das zweitbeste Umsatzergebnis ihrer Geschichte.

Nach den beachtlichen Rekordergebnissen der ersten Corona-Jahre liegen die aktuellen Neuzulassungszahlen trotz schwieriger Rahmenbedingungen auf einem bemerkenswert hohen Niveau. 2024 wurden insgesamt 96.392 Freizeitfahrzeuge in Deutschland neu zugelassen – ein Anstieg von 6,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und das drittbeste Ergebnis der Branchengeschichte. Mit 74.718 Neuzulassungen in den letzten zwölf Monaten übertrifft das Reisemobilsegment das Vorjahresergebnis deutlich um 9,1 Prozent. Die Caravan-Neuzulassungen liegen mit insgesamt 21.674 Einheiten (-1,0 Prozent) knapp unter dem Vorjahresniveau und damit weiterhin auf einem stabilen Niveau.

Rekordnachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen

Neben den Neuzulassungszahlen verdeutlichen auch die Besitzumschreibungen gebrauchter Caravans und Reisemobile das ungebrochen große Interesse der deutschen Urlauber am Cara-

vanning: Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 187.219 Besitzumschreibungen registriert – ein Rekordwert, der einem Anstieg von 5,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Beide Fahrzeugsparten trugen zu diesem Wachstum bei: 106.631 gebrauchte Reisemobile (+8,6 Prozent) und 80.588 Caravans (+1,6 Prozent) wechselten im Jahr 2024 ihren Besitzer.

Produktionszahlen unter Vorjahresniveau

Im vergangenen Jahr verließen insgesamt 118.641 Freizeitfahrzeuge (-16,4 Prozent) die Produktionsbänder deutscher Hersteller. Davon wurden 46.490 Fahrzeuge (-15,8 Prozent) ins Ausland exportiert. Die Reisemobilproduktion registrierte 84.742 Einheiten, was einem Rückgang von 12,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Von diesen wurden 31.041 Reisemobile (-9,1 Prozent) ins Ausland geliefert. Die Caravan-Produktion verzeichnete mit 33.899 Einheiten einen Rückgang um rund 24 Prozent, wobei 15.449 Caravans (-26,7 Prozent) in den Export gingen.

Die Hersteller von Reisemobilen und Caravans standen in den letzten Jahren vor großen Herausforderungen: Die Folgen der Pandemie und des Ukraine-Krieges verursachten massive Produktionsstörungen, insbesondere durch stockende Lieferketten in der Reisemobilpartie. Die eingeschränkten Kapazitäten führten dazu, dass weniger Fahrzeuge produziert und ausgeliefert wurden als vorgesehen. Im Laufe der letzten 24 Monate stabilisierten sich die Produktionsbedingungen, vor allem durch die verbesserte Verfügbarkeit von Reisemobilchassis. Dies führte zunächst

zu einem deutlichen Anstieg der Produktionszahlen und einem raschen Bestandsaufbau bei den Händlern. Der Markt verlagerte sich dadurch im Laufe des Jahres 2024 von einer Phase der Angebotsknappheit hin zum zeitweiligen Überangebot an Mobilen.

Einige Fahrzeughersteller passten in Folge dieser Entwicklung ihre Produktion vorübergehend an, indem sie unter anderem die Produktionszahlen reduzierten oder die Fertigung vorübergehend aussetzten. Diese Maßnahmen zeigen bereits sichtbare Erfolge. Sowohl die anhaltend hohen Neuzulassungszahlen als auch die Vielzahl an Besitzumschreibungen unterstreichen die positive Entwicklung: Der Fahrzeugbestand im Handel baut sich mehr und mehr ab und wird sich voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025 normalisiert haben.

Branchenumsatz übertrifft 15 Milliarden Euro-Marke

Die deutsche Caravaning-Branche verzeichnete 2024 einen Jahresumsatz von rund 15,1 Milliarden Euro. Zwar entspricht dies einem Rückgang von rund 6 Prozent im Vergleich zum Rekordwert des Vorjahrs, der auf die reduzierte Produktion zurückzuführen ist, doch ist es erst das zweite Mal, dass die Branche die Marke von 15 Milliarden Euro überschreitet.

Caravaning-Industrie startet mit Optimismus

Mit Blick auf das Caravaning-Jahr 2025 steht die deutsche Caravaning-Industrie weiter vor Herausforderungen, blickt aber auch mit Zuversicht in die Zukunft, wie CIVD-Geschäftsführer Daniel Onggowinarso erklärt: »Die Lage in Industrie und Handel war in den vergangenen zwölf Monaten angespannt. Doch die Ergebnisse bei Neuzulassungen und Besitzumschreibungen zeigen, dass sich die Branche trotz aller Widrigkeiten auf einem guten Weg befindet. Die bevorstehenden Bundestagswahlen werfen, wie in vielen anderen Wirtschaftszweigen, einige Fragen auf – unter anderem hinsichtlich der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung und der Konsumstimmung. Trotz dieser Unsicherheiten bleibt eine wichtige Konstante für unsere Branche bestehen: Die Begeisterung der Deutschen für Caravaning ist nach wie vor ungebrochen. Caravans und Reisemobile werden auch im kommenden Jahr zahlreiche Käufer und Interessierte auf den Händlerhöfen anziehen, nicht zuletzt dank des aktuell besonders vielseitigen und attraktiven Sortiments im Handel. Darüber hinaus dürften die Caravaning-Messen 2025 erneut viele erfahrene Camper und Neueinsteiger begeistern. Die Zeichen für ein erfolgreiches Caravaning-Jahr 2025 stehen also gut.«

CIVD



Foto: © CIVD

Caravans und Reisemobile fürs Modelljahr 2025

Kürzere Lieferzeiten, geringere Nachfrage, Kunden haben sogar die Chance auf **Schnäppchen**. Hier ist ein erster Blick in das **Modelljahr 2025**.

Von Gerhard Prien

Der durch Corona bedingte Run auf Camper aller Art ist etwas abgeflaut. Die Lieferzeiten sind kürzer, die Nachfrage ist gesunken. Bei vielen Händlern stehen Caravans und Reisemobile auf den Höfen, Rabatte sind wieder zu kriegen. Dennoch gibt es natürlich für 2025 Neuheiten, besonders spannende kommen vor allem aus dem Ausland.

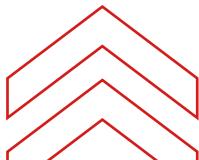
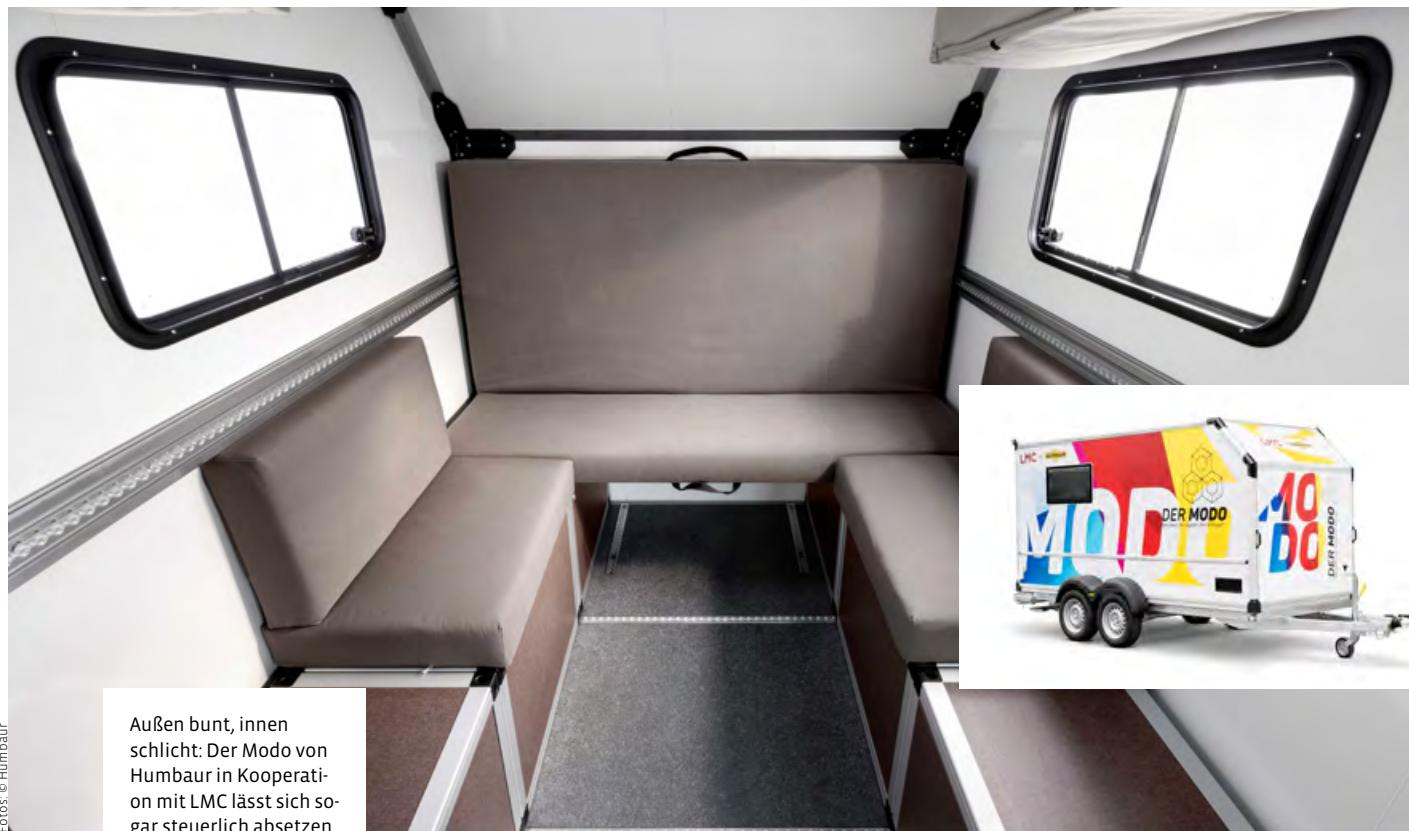
Kompakt und familientauglich: Beachy 420+

Wohnwagen-Hersteller Hobby bringt mit dem Beachy 420+ einen familientauglichen Caravan (Aufbaulänge 426 cm, Gesamtlänge 569 cm) für bis zu vier Personen. Im Heck installiert sind zwei Längssofas, die zum 200 x 170 cm großen Bett werden. Eine zwei-

te Sitzgruppe im Bug lässt sich in eine Couch oder zwei mit bis zu 100 kg belastbaren Stockbetten (Liegefläche 197 x 69 beziehungsweise 193 x 79 cm) umbauen. Fahrbereit wiegt der 216 cm breite Beachy 836 Kilogramm. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 1.000 Kilogramm (Auflastung auf 1.200 Kilogramm ohne Aufpreis). Preis: Ab 19.340 Euro.

Multifunktional: Humbaur Modo

Anhängerbauer Humbaur fertigt in Kooperation mit LMC einen zweiachsigem Kofferanhänger: den Modo. LMC sorgt für den Innenausbau. Der Modo ist kompatibel mit Würth-, Häfele- und Sortimo-Systemen, Gewerbetreibende können ihn steuerlich



absetzen. Ausgestattet mit flexilem Möbelsystem verwandelt sich der Modo in einen Schlaf- und Arbeitsraum. Alle Module haben die gleichen Maße von 750 x 475 x 425 mm. Verfügbar sind Staukästen, Schränke in verschiedenen Ausführungen, ein Küchenmodul mit Spüle, Klapp- oder Kinderbett sowie Zubehör wie Stoffhängeschränke. Das Starterpaket besteht aus Sitzgruppe und Klappbett. Der Anhänger mit Kofferaufbau hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 2.500 Kilogramm (Nutzlast bis zu 1.300 kg). Bei einer Gesamtlänge von 558 cm liegt die Innenlänge bei 418 cm, der Hänger ist innen 173 cm breit. Bei 254 cm Höhe bietet der Modo (Preis ab 19.990 Euro) 188 cm Stehhöhe.

LMC e:dero: für Paare

Mit dem e:dero bringt LMC eine neue Wohnwagen-Baureihe in drei Grundrisse. Zwei für Paare, zudem einen Familien-Grundriss für bis zu vier Personen. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 750 Kilogramm ist der 350 D (First-Edition-Preis ab 14.990 Euro) auch für E-Autos geeignet. Alle Modelle haben eine Bettenlänge von zwei Metern. LMC verzichtet auf Heizung und fest installierte Koch- und Küchleinrichtungen. Es gibt Platz für eine Kühlbox und für ein portables Induktionskochfeld. Verbaut sind ein Spülbecken und 12-Liter-Frischwasser-Kanister. Einstiegspreis: 13.490 Euro.

Rechts: Die Außenansicht des e:dero, in dem bis zu vier Personen Platz finden.



Der Beachy 420+ von Hobby wiegt 836 Kilogramm bei einem zulässigen Gesamtgewicht von einer Tonne.





Roomy Teardrop-Wohnwagen mit Cabrio-Dach

Mit reichlich Holz und abnehmbarem Cabrio-Dach kommt der kompakte Wohnwagen Roomy, hinter dem Architekt und Diplom-Ingenieur Michael Schleger steckt. Zwei Jahre tüftelte er am Konzept des Caravans. Lokale Handwerksbetriebe helfen bei Metallbau und Schreinerarbeiten. »Es gibt schon fast alles aus Holz, aber eben noch keinen Wohnwagen. Dann habe ich mir den selbst gebaut«, so Schleger. Roomy ruht auf einem unbremsten Plattform-Anhänger und ist mit einer Länge von 480 cm (Breite 176 cm, Höhe 199 cm) kompakt und passt sogar in eine Garage. Je nach Ausstattung wiegt Roomy nur 440 bis 480 Kilogramm. Dank Flügeltüren lässt sich der Camper seitlich weit öffnen. Tagsüber dient ein multifunktionales Bett als Sofa, nachts wird es zum zwei Meter langen Bett mit 70 bis 140 cm Breite. Zwei Versionen sind lieferbar: Der Travel (ab 16.490 Euro) als Basisvariante, ergänzt durch den Roadrunner (ab 18.990 Euro). Der bietet einen mobilen Küchenblock aus Birkenholz mit Gaskocher und Kompressor-Kühlschrank, Bettkasten, Lithium-Ionen-Akku und Solarpanel.

Foto: © Roomy

Der Roomy Teardrop-Wohnwagen bietet ein Cabrio-Dach.

Barefoot Eclipse als Black Edition

Seit 2012 produziert Barefoot einen rundlich gestylten Caravan im Retro-Look mit rund fünf Meter Länge. Jetzt kommt er in Black-Edition-Ausführung mit Glasfasergehäuse (Länge 378 cm) und schwarzen Grafiken. Der 192 cm breite Caravan wird von Hand gefertigt. Er verfügt über eine U-förmige Sitzgruppe, die zum Bett umgestaltet werden kann, Küche und Bad. Mit

Heizung, Warmwasser- und Solaranlage ist er ganzjährig nutzbar. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 1.100 kg (Leergewicht 960 kg). Damit passt der Barefoot auch hinter Elektroautos. Wermutstropfen ist der Preis. Im UK liegt er bei 41.500 britischen Pfund, für Europa (ohne Mehrwertsteuer) bei etwa 34.500 britischen Pfund.



Fotos: © Barefoot

Absoluter Retro-Look: der Barefoot Eclipse in der Black Edition.



Futuristischer US-Caravan: Pebble Flow

Rund 7,60 Meter lang ist der Pebble Flow aus den USA, ein futuristisch gezeichneter Wohnwagen mit Alu-Rahmen und aerodynamischer Front. Der gasfreie Caravan steckt voller Technik, etwa Schubunterstützung, autonomes Rangieren oder App-Steuerung für Funktionen im und am Wohnwagen. Etwa das vollautomatische Nivellieren des Caravans oder das Ankoppeln ans Zugfahrzeug. Dafür muss der Kunde den »Magic Pack« bestellen, mit dem der Flow rund 135.500 US-Dollar (Einstiegspreis mit 45-kWh-Lithium-Eisenphosphat-Akku: 109.500 US-Dollar) kostet. Zur umfangreicher Ausstattung zählen zwei E-Motoren, die im Anhängerbetrieb unterstützen und so bei E-Autos die Reichweite erhöhen. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2.800 kg verlangt der Flow ein kräftiges Zugfahrzeug.

Die Küche bietet Induktionskochfeld, Mikrowelle und Kühl-schrank mit 169 Liter Fassungsvermögen. Im Heck befindet sich ein Multifunktionsraum, der als Schlafzimmer mit Queensize-Heckbett (152 x 203 cm) oder – auf Knopfdruck – als Arbeitsraum dient. Sind mehr als zwei Personen unterwegs, verwandelt sich die Front-Dinette mit vier Sitzplätzen durch Umklappen der Bänke und Absenken des Tisches in ein zweites Bett (127 x 203 cm). Zwischen Schlafraum und Dinette liegt das Bad. Mit an Bord sind ein 140 Liter großer Frischwasser- und ein 189 Liter fassender Abwassertank. Für Temperierung sorgt eine App-gesteuerte elektrische Klimaanlage. OTA-Updates (Over the Air) halten das System aktuell. Erste Auslieferungen in den USA sind fürs erste Halbjahr 2025 geplant.



Foto: © AC Future und Pininfarina

Kooperation zwischen
AC Future und Pininfarina:
AI Transformer Home



Foto: © Challenger

Der Challenger Electrix fällt in die Kategorie der Teilintegrierten und kommt als Plug-in-Hybrid in zwei Längen.

Der AI Transformer Home

Seit 2023 entwickelt AC Future in Kalifornien intelligente Wohnlösungen. Damit will das Unternehmen die Krise des fehlenden und bezahlbaren Wohnraums bewältigen. In Kooperation mit der italienischen Design-Firma Pininfarina kommen die ersten Produkte für mobiles und kompaktes Wohnen auf den Markt: Die AI-THu (AI Transformer Home Unit), der AI-THt (AI Transformer Home Trailer) und das AI-THd (AI Transformer Home). AI-THu und AI-THt basieren auf einer flexiblen Plattform und den gleichen netzunabhängigen Fähigkeiten wie der AI-THd. Der AI-THt ist ein 731 cm langer, aerodynamischer Camper mit flexiblen Wohnräumen. Der AI-THd ist eine intelligente, autarke, fahrbare Version des AI-THt, die sich vom Freizeitfahrzeug zum mobilen Wohnraum verwandelt. Damit stehen dem Kunden flexible Räume zur Verfügung, das Cockpit kann als mobiles Büro oder zweites Schlafzimmer genutzt werden. Die ersten Lieferungen erfolgen im vierten Quartal 2026.

Teilzeit-Stromer: Challenger Electrix

E-Mobilität im Reisemobil ist für die meisten Camper (noch) kein kaufentscheidendes Thema. Vielleicht ändert das die experimentierfreudige Marke Challenger mit ihrem Electrix. Zwar werden viele Basisfahrzeuge bereits vollelektrisch angeboten, einige kleinere Hersteller wagen sich auch schon an den Umbau der Transporter zum Camper. Aber vor allem Gewicht und Reichweite scheinen – neben dem Preis – Kunden bisher vom Kauf abzuschrecken. Und an »echte« Reisemobile mit separatem Aufbau wie bei Teilintegrierten oder Alkoven-Modellen wagt sich bisher kaum ein Hersteller.

Die Electrix-Variante der kompakten Modelle X150 und X250 sind 210 cm breite Teilintegrierte (600 und 636 cm Länge). Die Plug-in-Hybride sollen ab Frühjahr ab 100.000 Euro zu haben sein. Das sind rund 25.000 Euro mehr als bei herkömmlich angetriebenen vergleichbaren Modellen. Baugleich gibt es die Electrix-Varianten auch von der Schwestermarke Chausson, als X550 und X650. Zwar gibt es den Fiat Ducato (noch) nicht als Plug-in-Hybrid. Die Franzosen setzen auf Unterstützung von den britischen Spezialisten von Bedeo, spezialisiert auf die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen. Unverändert bleibt der Diesel des Fiat mit 103 kW / 140 PS (oder optional 132 kW / 180 PS). Kombiniert wird der Fronttriebler mit manuellen Sechsgang-Getriebe oder Achttgang-Automatik. Für emissionsfreien Vortrieb sorgt die im Fahrzeugschacht unter der Hinterachse verbaute 37 kWh Batterie. Sie versorgt zwei in den Radnaben der Hinterachse installierte E-Motoren mit einer Systemleistung von 115 kW / 156 PS. Damit fährt der Challenger Electrix auf Langstrecke mit dem Verbrenner. Für die Fahrt in Städten oder Umweltzonen wird der vollelektrische Modus per Knopfdruck aktiviert. Damit sollen bis zu 100 Kilometer Reichweite möglich sein. Das vom Plug-In-Pkw bekannte Zusammenspiel von Verbrenner und E-Motor ist nicht zu machen, hier heißt es entweder – oder. Dual Mode: Entweder der Verbrenner besorgt den Vortrieb – oder der E-Motor. Der bekommt beim Bremsen oder Verzögern elektrische Energie zurück. Sieben Jahre Garantie (oder 100.000 Kilometer) gibt Challenger auf die Batterie.

Unterschiede gibt es bei den beiden Grundrissen im Heck. Die sechs Meter lange Version des X150 verfügt dort über ein Raumbad mit Dusche und WC über die gesamte Fahrzeugschachtbreite. Der längere X250 bietet über der Heckgarage einen Schrank mit Stauraum. Küche und Duschraum gegenüber sind zwischen Schrank und Sitzgruppe angeordnet.

Lightship: Wohnwagen mit E-Antriebsstrang

Anhänger und Wohnwagen verringern die Reichweite von E-Autos. Dadurch werden mehr Ladestopps notwendig, die Kosten für den Ladestrom steigen. In Nordamerika erfreuen sich Caravans großer Beliebtheit, parallel dazu steigt die Zahl elektrisch betriebener Pkw. Damit ist klar, dass viele Camper vor diesem Problem stehen. Lightship, 2021 von ehemaligen Tesla-Ingenieuren gegründet, will es lösen. Die beiden Lightship-Gründer blieben mit einem Anhänger an einer Autobahnabfahrt liegen, da der Zugwagen ihn nicht mehr bis zum nächsten Supercharger ziehen konnte. Damit war die

Idee eines Anhängers mit eigenem elektrischen Antriebsstrang geboren. Zielsetzung war ein Caravan mit aerodynamischem Design. Und elektrischem Antriebsstrang, ausgestattet mit einem Batteriekasten, das dem eines Tesla Model 3 ähnelt und den Anhänger beim Ziehen antreibt. Erstes Modell ist der AE.1 Cosmos Edition, limitiert auf 50 Exemplare. Sie sollen Ende des Jahres ausgeliefert werden. Bis zu 300 zusätzliche Meilen Reichweite verspricht das System mit Akkupack und E-Motor. Der E-Camper bietet bis zu sechs Schlafplätze. Preis: ab 184.000 US-Dollar.



Auf zunächst 50 Exemplare limitiert: der Lightship-Wohnwagen hat einen eigenen elektrischen Antriebsstrang.





Neue Studie von Thor: Das Test Vehicle mit E-Motor und Range-Extender.

Foto: © Langer & Bock

Den Nugget von Ford gibt es schon länger mit langem Radstand und integriertem WC. Neu ist die Version als Plug-in.



Foto: © Ford



Klassiker und Ikone unter den Campervans: der VW California.

Jetzt auf langem Radstand: Marco Polo Horizon



Foto: © Mercedes-Benz

Thor goes Electric

Eine Nummer größer wagt man sich in den USA ans E-Thema. Thor Industries wagt mit der Studie Thor Test Vehicle erste Schritte in Richtung des E-Antriebs bei Integrierten. An Bord sind neben dem E-Motor ein Range-Extender. Damit soll das Dick-schiff auf 800 Kilometer Aktionsradius kommen.

Normalerweise steckt unter dem Aufbau des Wohnmobil ein Fahrgestell der Ford E-Serie mit V8-Benziner. Eckdaten: 7,3 Liter Hubraum, Leistung 242 kW / 325 PS. Jetzt versucht sich Thor mit einem Hybrid-Chassis des kalifornischen Spezialisten Harbinger an der Teil-Elektrifizierung. Harbinger konzentriert sich auf die Elektrifizierung von Fahrgestellen für schwere Transporter. Basis der Energieversorgung sind Akkus mit einer Kapazität von 140 kWh und eine 800-Volt-E-Struktur für rasches Ladetempo. Hinzu kommt ein kompakter Verbrenner, der als Stromerzeuger und Reichweiten-Verlängerer dient.

Die Akkus des Reisemobils können über Schnell-Lader und integrierte Solarpanels geladen werden und E-Bikes »betanken«. Möglicherweise ist das Konzept der Amerikaner ein Zwischenschritt auf dem Weg zu vollelektrischen Großcampern. Und vielleicht kommt die Technologie - über die hiesigen Tochtergesellschaften von Thor - auch in Europa zum Einsatz. In Nordamerika soll der Vertrieb des serienreifen elektrischen Thor in 2025 beginnen.

Ford mit neuer Nugget-Modellvariante

Die Kölner bringen den Nugget mit langem Radstand und festintegriertem WC, gebaut von Westfalen Mobil. Der Radstand des Ford Nugget wuchs bei den L2-Varianten um 40 Zentimeter auf 3,5 Meter, die Gesamtlänge von 505 auf 545 cm. Der Platz wird für Stauraum in der Küche und einen Kleiderschrank genutzt. Optional offeriert Ford Varianten mit Kassetten-WC. Neu in der Nugget Modellpalette ist auch die Ausstattungsvariante Active mit Plug-in-Hybrid.

Foto: © Hobby



Die Baureihe Maxia T (T steht für teilintegriert) baut auf dem Fiat Ducato auf.

Camping light: Mercedes Marco Polo Horizon

Vor zehn Jahren setzte Mercedes mit der V-Klasse Akzente bei den Großraumlimousinen, sie wurde zur Basis der konzerneigenen Campermobile. Jetzt komplettiert das Freizeitmobil Marco Polo Horizon mit langem Radstand (Preis ab 58.939 Euro) die Palette. Die Stuttgarter setzen auf Kunden, denen ein normaler Bus zu wenig flexibel und ein »echtes« Reisemobil zu teuer ist. Vielen genügt die Möglichkeit, sich auf einer ebenen Liegefläche auszustrecken. Auf Küche und Schrankraum können sie verzichten. Darauf setzt der Horizon, ein Campingmobil light als Fünfsitzer mit seriennmäßiger Sitz-/Liegebank (193 x 135 cm) und manuellem Aufstelldach mit Dachbett (205 x 113 cm) und zwei Schiebetüren. Optional gibt es einen Klapptisch im Fond, Standheizung und Allrad.

Volkswagen California: Die Ikone

Der neue VW California basiert auf der Langversion des Multivan. Damit ist er geräumiger, folgt aber konzeptionell den Vorgängern. VW hält an California-Features wie dem Aufstelldach fest. Den neuen California gibt es – alternativ zu den bekannten Diesel und Benzinen – auch mit Plug-in-Hybrid und Allrad. Alle California mit Plug-in-Hybrid verfügen über elektrische Standklimatisierung. Den neuen California gibt es als Beach, Beach Tour, Beach Camper (mit Mini-Küche im Heck) sowie als Coast oder Ocean (mit voller Küchenzeile auf der Fahrerseite). Preis: Ab 62.690 Euro.

Längste Teilintegrierte von Hobby: Maxia T

Neu im Portfolio von Hobby ist die Baureihe Maxia T wie teilintegriert. Zu haben ist der Maxia T mit drei Grundrissen, basierend auf Fiat Ducato mit 4,4 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, angetrieben von einem 180 PS leistenden Motor mit Automatik. Mit 710 cm (T 710 GE) und 740 cm (T 740 WE und T 740 WF) sind die Mobile die längsten unter den Teilintegrierten von Hobby. Sie bieten bis zu fünf Schlafplätze, Sitzgruppe und Küche mit 133 Liter Kompressor-Kühlschrank und dreiflammigem Gaskocher.

Der T 710 GE hat zwei Einzelbetten und drei optionale Zusatzbetten. Die Grundrisse T 740 WE und T 740 WF sind rund 30 cm länger. Das erlaubt einen geräumigen Waschraum mit separater Dusche im Heck. Ein französisches Bett gibt es beim T 740 WF, Einzelbetten beim T 740 WE. Beide Modelle verfügen über einen Sitzbereich im vorderen Teil des Fahrzeugs und eine Winkelküche. Zur Nacht liefert die Sitzgruppe zwei zusätzliche Schlafplätze. Preis: Ab 84.780 Euro.





Der Hymer Grand Canyon S Xperience



Hymer mit Editionsmodell

Das neue Editionsmodell von Hymer, der Experience, basiert auf dem Grand Canyon S und punktet mit Multimedia-System und hoher Konnektivität. Hymer verbaut serienmäßig einen 5G-WLAN-Router mit Dachantenne. Guter Mobilfunkempfang soll auch bei Reisen ins nicht-europäische Ausland gewährleistet sein, per Dual-SIM kann man zwischen zwei Providern wechseln. Preis: Ab 95.151 Euro.

Kurz oder lang: Nägele Sunvan Expert

Nägele Campervans baut unter dem Namen Sunvan verschiedene Basisfahrzeuge zu Reisemobilen um. Einer davon: Der Sunvan Expert auf Basis des Peugeot Expert, verfügbar als Compact mit kurzem (Länge 495 cm) oder als Max mit langem Radstand (Länge 530 cm). Der Compact ist das erste Modell von Nägele mit Heckküche. Die lässt sich vom Heck aus herausziehen und bietet Kompressor-Kühlbox, Induktionskocher sowie Spüle mit Frisch- und Abwasserkanister. Gegenüber der Küche befindet sich eine Sitzbank, die zum Bett (150 x 200 cm) wird. Konzipiert ist das Modell für bis zu drei Personen. In Basisausstattung kommt der 192 cm breite Expert Compact ohne Schlaf-Hubdach, das optional lieferbar ist. Preis mit 120 PS und Schaltgetriebe: Ab 44.990 Euro.

ID.Buzz mit Ausbau-Modulen von Peace Vans

Die Chancen auf einen offiziellen ID.Buzz California von VW stehen nicht gut. Daher baut Peace Vans aus dem US-Bundesstaat Washington den Stromer selbst aus. Drei Pakete bietet das Unternehmen des ehemaligen Microsoft-Managers Harley Sitner an. Da der ID.Buzz in den USA lediglich in seiner Langversion verkauft wird, setzt Peace Vans auf dieses 4,95 m lange Basisfahrzeug. In den USA ist der Hecktriebler in der Basisversion 210 kW / 286 PS stark, ergänzt durch einen 86-kWh-Akku. Damit soll er 487 km schaffen. Alternativ ist der US-Buzz mit einer aufpreispflichtigen 250 kW / 340 PS starken 4Motion-Version lieferbar. Den Ausbau zum Camper offeriert Peace Vans unter dem Namen Buzz.Camper mit zum Bett umbaubarer Sitzgruppe, Schränken, Möbeln sowie Küche mit Waschbecken und Wassertank.

Unter dem Namen Buzz.Box gibt es eine herausziehbare Küche im Heck mit 35-Liter-Kühlschrank, Waschbecken und Wassertank, Kochgelegenheit und Ablageflächen. Dritte Ausbauvariante ist der Buzz.Box.Sleeper mit allen Features der Buzz.Box plus Bett bei umgeklappter zweiter Sitzreihe. Das Küchenmodul kostet rund 8.000 US-Dollar, plus Bett werden rund 11.000 US-Dollar fällig. Ein aufstellbares Schlafdach ist in Planung.

Spacecamper: Ford Tourneo Custom Bus

Seit Jahren steht die patentierte Rückbank von Spacecamper für den vielleicht schnellsten Bettumbau auf dem Markt. Mit dem Vollausbau Classic+ zieht die Rückbank jetzt in den neuen VW Multivan und den Ford Tourneo Custom Bus ein. Beide Modelle passen in Parkhaus oder Garage.

Beim Ford ist das Basisfahrzeug breiter und höher. Der Classic+ Ford ist als Diesel, Plug-in-Hybrid Benzin, rein elektrisch und mit Allrad zu haben. Unter der Rückbank befinden sich zwei Schubladen, neben der Rückbank die 35-Liter-Kühlbox. Die Rückbank bietet eine Liegefläche von bis zu 149 x 200 cm.

Bei geöffneter Schiebetür lässt sich die 150 cm lange Küche ausschwenken oder herausnehmen. Sie verfügt über drei Kochstellen, zwei Gaskochfelder für den Außenbereich und einen Trangia-Kocher für innen sowie zwei Waschbecken. Der Ford Tourneo Custom bringt ein eigenes Aufstelldach mit, der VW lässt sich mit dem Spacecamper Roof ausstatten.



Nägele produziert seinen Sunvan unter anderem auf Peugeot-Expert-Basis



Foto: © Nägele

Der schnellste und zugleich patentierte Umbau für eine Rückbank kommt von Spacecamper. Hier am Beispiel des Ford Tourneo Custom.



Foto: © Spacecamper



Foto: © Spacecamper

Peace produziert für den ID.Buzz eine Buzz.Box als Küche (oben) und Sleeper (rechts)





Vanexxt produziert den neuen Caravelle von VW mit einem Camperausbau.

Foto: © Vanexxt

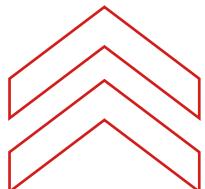
Flexibel: Vanexxt Camper Vans

Vanexxt bringt den VW New Caravelle mit Camper-Ausbau. Er setzt auf das flexible Vanexxt-Konzept und Grundausbau mit Standheizung, drehbaren Vordersitzen und Aufstellendach. Weitere Module sind etwa Sitzbänke, Einzelsitze, Staufächer oder Küchenmodule. So wird das Fahrzeug vom Alltagsauto mit sieben Sitzen zum Camper mit bis zu vier Schlafplätzen. Flexibe Campervans baut Vanexxt auch auf Basis des Ford Tourneo Custom.



Foto: © Yuccon

Yuccon baut seinen Van auf dem Renault Trafic auf, aber es gibt auch eine Version auf Sprinter-Basis.





Auf Mercedes Sprinter und Renault: Yucon

Die Yucon-Modelle rollen überwiegend auf dem Mercedes-Benz Sprinter. Die sechs Meter lange Edition Yucon V-city soll mit einem attraktiven Grundpreis speziell Einsteiger locken. Der 3,5- beziehungsweise 4,1-Tonner bietet ein Bett mit Tellerfedern, optional ein aufstellbares Schlafdach mit weiterer Liegefläche, Bad mit Dusche und WC sowie 110-Liter-Frischwassertank, 95-Ah-Batterie, 85-Liter-Kühlschrank und Truma Combi 4. Serienmäßig kommt er mit dem 150 PS starken Motor und Heckantrieb. Drei Grundrisse stehen zur Wahl.

Eine spezielle Offroad-Ausstattung bietet die Edition K-peak. Dazu zählen Allradantrieb, AT-Reifen, LED-Scheinwerfer, Dieselheizung, 300-Ah-Lithium-Batterie und 90-W-Solaranlage. Es gibt den K-peak in sechs oder sieben Meter Länge und drei Grundrissen: 6.0 GD (Längsbetten), 6.0 BD (Querbett) und 7.0 GD (Längsbetten). Bei den beiden letzteren Grundrissen kann ein Aufstelldach verbaut werden.

Überarbeitet wurde der Yucon Renault Trafic, der serienmäßig vier Schlafplätze hat: zwei auf der Rückbank, zwei im Aufstelldach. Drei Modelle gibt es: den 51 SB (508 cm lang) mit aufstellbarem Schlafdach (Dachbett 139 x 190 cm – Liegefläche unten 124 x 186 cm), den 51 FB mit gleichen Bettenmaßen und den 548 cm langen 55 SB mit bis zu zwei Meter langem Laderraum. Alle Yucon auf Trafic-Basis werden von einem zwei Liter großen Diesel (130 PS) angetrieben und verfügen über einen 80-Liter-Frischwassertank. 40 Liter fasst der Abwassertank, zudem ist eine 2.000-Watt-Dieselheizung an Bord.

Der Starvan Rebel 4x4 baut auf den Sprinter von Mercedes-Benz auf.



Foto: © Starvan

Mercedes Sprinter als Starvan Rebel 4x4

Slideouts – ausfahrbare Erker – kennen wir von großen amerikanischen Reisemobilen. Aber auch bei Campervans kann ein Slideout sinnvoll sein. Das beweist der Starvan Rebel 4x4, dem ein Heck-Slideout beim sechs Meter langen Sprinter zu mehr Raum verhilft. Der Auszug fährt, elektrisch oder manuell, rund 120 Zentimeter nach hinten aus. Im Lastenheft für den Ausbau standen Wohn- und Schlafräum, Küche, Bad. Die Küche verfügt über einen Kompressor-Kühlschrank mit 70 Liter Volumen und ein Gas-kochfeld. Geheizt wird mit Diesel, der Kocher ist der einzige mit Gas betriebene Verbraucher, gespeist aus dem unterflur verbaue-

ten Tank. Bei ausgefahrenem Slideout kann das Bad per Auszug nach hinten erweitert werden. Knüller des Starvan ist das im Heck angeordnete Schlafgemach mit 210 x 140 cm großer Liegefläche. Für den Slideout muss man mit rund 120 Kilogramm Mehrgewicht – und entsprechend verringerter Zuladung – rechnen. Beim Modell mit Hinterradantrieb und Schaltgetriebe soll eine 3,5-Tonnen-Zulassung möglich sein. Mit Allrad, 190 PS und Automatik kommt der Starvan als 4,1-Tonner. Einstiegsmodell ist der Rebel mit 100-Ah-Lithium-Akku, Dieselheizung und 160-Wp-Solar ab 139.900 Euro.



Foto: © Tischer

Gasprüfung kommt

*Ab Mitte 2025 müssen Camper ihre gasbetriebenen Wohnwagen und Reisemobile wieder **prüfen lassen**. Sonst drohen **Bußgelder** – oder man kommt erst gar nicht auf den Campingplatz.*

Von **Gerhard Prien**

Heizung, Kühlschrank und Kocher werden in Reisemobil oder Wohnwagen oft mit Gas betrieben. Künftig muss die verbaute Gasanlage bei Inbetriebnahme und in Folge alle zwei Jahre wieder von einem Experten auf Funktionsfähig- und Dichtigkeit geprüft werden.

Grund für die Verunsicherung ist eine Änderung von Ende Dezember 2019, veröffentlicht im Verkehrsblatt, dem offiziellen Amtsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Seinerzeit wurden Hauptuntersuchung und Gasprüfung entkoppelt, ein fehlendes Prüfzeugnis für die Gasanlage wurde seither nicht mehr als schwerer Mangel bei der HU bewertet. Eine TÜV-Plakette konnte erteilt werden, sofern keine anderen Gründe dagegen sprachen.

Jetzt regelt ein neuer Paragraf der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) den Sachverhalt verbindlich. Eine Prüfung der Flüssiggasanlage in Fahrzeugen ist künftig – unabhängig von der HU – alle zwei Jahre nach Paragraf 60 vorgeschrieben. Wer für sein Reisemobil oder seinen Wohnwagen aktuell keine gültige Gasprüfung hat, kann diese bis zum 19. Juni 2025 nachho-

len. Dann tritt Paragraf 60 in Kraft. Für die etwa 30 Minuten dauernde Prüfung muss man mit Kosten zwischen 40 und 80 Euro rechnen.

Ähnlich wie bei der HU gibt eine Plakette am Fahrzeugheck darüber Auskunft, ob die Prüfung der Gasanlage noch gültig ist. Die oben stehende Zahl zeigt, in welchem Monat die nächste Prüfung fällig ist, die Jahreszahl gibt Auskunft, wann die Prüfung wiederholt werden muss. Infos gibt auch das Gasprüfbuch. Die Gasprüfbescheinigung sollte man als Beleg für die erfolgte Prüfung mitführen.

Die neue Prüfpflicht ist auch künftig keine Voraussetzung für Erhalt einer TÜV-Plakette. Aber wer die Fristen missachtet, begeht eine Ordnungswidrigkeit und muss mit einem Bußgeld rechnen. Bei mehr als zwei bis zu vier Monaten drohen 15 Euro Strafe, 25 Euro werden bei einer Überschreitung von mehr als vier bis zu acht Monaten fällig. Wird die Prüffrist um mehr als acht Monate überschritten, sind 60 Euro zu zahlen. Zudem verweigern manche Camping- oder Stellplatz-Betreiber den Aufenthalt, falls die Gasprüfplakette abgelaufen ist.

Jetzt bis 4,25 Tonnen!

Inhaber eines **B-Führerscheins** können künftig Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu **4,25 Tonnen** fahren. Die deutsche Caravaning-Industrie hat sich lange für diese Anpassung eingesetzt.

Das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten haben sich auf eine Novellierung der EU-Führerscheinrichtlinie verständigt, die eine Sonderregelung für Reisemobile umfasst: Demnach soll das zulässige Gesamtgewicht für Inhaber eines B-Führerscheins auf 4,25 Tonnen bei Reisemobilen erhöht werden. Die überarbeitete Führerscheinrichtlinie bietet die Chance, nachhaltiges und familienfreundliches Reisen mit dem Reisemobil für noch mehr Menschen zugänglich zu machen.

Mit der Einführung des B-Führerscheins im Jahr 1999 teilte sich in Deutschland die stetig wachsende Zahl der Reisemobilisten immer mehr in zwei Klassen auf. Während mit dem alten Führerschein der Klasse 3 noch Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 7,5 Tonnen bewegen werden dürfen, ist es Besitzern des B-Führerscheins nur erlaubt, Reisemobile bis zu 3,5 Tonnen zu lenken. Die Grenze von 3,5 Tonnen wird aus vielen Gründen schnell erreicht: Moderne Reisemobile sind sicherer und umweltfreundlicher als je zuvor. Allerdings sind sie – nicht zuletzt aufgrund der weitgehend durch EU-Recht vorgeschriebenen Sicherheits- und Umweltanforderungen – auch schwerer geworden. Mit dem langfristig angestrebten Umstieg auf alternative Antriebe wird das Fahrzeuggewicht in Zukunft voraussichtlich weiter ansteigen.

»Ob ein Training, eine Prüfung oder beides erforderlich ist, liegt im Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten.«

Daher setzt sich der Caravaning Industrie Verband (CIVD) bereits seit vielen Jahren über den europäischen Dachverband »European Caravan Federation« (ECF) für eine Erweiterung der Gewichtsgrenze des B-Führerscheins auf EU-Ebene ein. In Zukunft können Inhaber eines B-Führerscheins Reisemobile mit einem Gesamtgewicht von bis zu 4,25 Tonnen führen, sofern sie ein spezielles Training oder eine Prüfung absolvieren. Ob ein Training, eine Prüfung oder beides erforderlich ist, liegt im Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten. Bei allen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben entfällt eine Zusatzprüfung, wenn der Fahrer seit mindestens zwei Jahren im Besitz der Fahrerlaubnis ist.

Die Novellierung der EU-Führerscheinrichtlinie bietet die Chance, den naturnahen, nachhaltigen und familienfreundlichen Urlaub mit dem Reisemobil für Millionen von Menschen – insbesondere für junge und kommende Generationen – noch leichter zugänglich zu machen und trägt so positiv zur Entwicklung des Tourismus in Deutschland und Europa bei. **CIVD**



Foto: © CIVD

Gerade für junge Wohnmobileinsteiger eröffnet das neue Führerschein vorhaben Zugriff auf eine größere Modellvielfalt.

Mit Sicherheit unterwegs

*Keiner sitzt in der Regel täglich am Steuer einer Reisemobils. Das richtige Verhalten in kritischen Situationen lässt sich üben – im **Fahrsicherheits-Training für Reisemobil und Caravan**.*

Von **Gerhard Prien**

Klaus ist sichtlich enttäuscht. Da ist er gerade ziemlich brutal in die Eisen gegangen, hat mit brachialer Verzögerung das von ihm gesteuerte Caravan-Gespann zum Stillstand gebracht. Doch aus dem Lautsprecher des Funkgeräts in der Ablage des von ihm gesteuerten Zugfahrzeugs tönt es: »Da wäre mehr drin gewesen«.

Wir sind auf dem Trainingsgelände eines Fahrsicherheits-Zentrums. Und der Sicherheitstrainer redet Klartext. »Das geht eindeutig noch besser«, gibt er Klaus mit auf den Weg, als der sich wieder hinter den anderen Caravan-Gespannen und Reisemobilen einreihrt. Zur nächsten Runde, zum nächsten Ver-

such. Den so genannten »Bremsschlag« will der Instruktor sehen, so perfekt wie möglich ausgeführt. In der Theorie klingt das alles ganz einfach und recht unkompliziert. »Lenkrad ganz fest halten, mit aller Kraft auf die Bremse und, bei Schaltwagen, gleichzeitig die Kupplung treten«.

Easy – zumindest theoretisch. In der Praxis brauchen Klaus und die anderen Kursteilnehmer aber doch einige Runden auf dem Übungsplatz, bis sie die Aktion einigermaßen beherrschen und der Bremsschlag »sitzt«. So dreht die bunt gemischte Truppe eine Runde nach der anderen und übt das richtige Bremsen für den Ernstfall. Der tritt zwar bei Caravans und Reisemobilen eher selten auf, denn rein statistisch gesehen sind schwere Unfälle mit Freizeitfahrzeugen eher selten. Aber etwas Übung kann nicht schaden, um auf eventuelle Gefahrensituationen vorbereitet zu sein. Denn bei Freizeitfahrzeugen ist das Fahrverhalten schon etwas gewöhnungsbedürftig. Schließlich fährt es sich mit einem Wohnmobil oder mit einem Wohnwagen am Haken an-

ders als mit dem aus dem Alltag vertrauten Pkw. Größe und Gewicht der Mobile – und der dadurch verlängerte Bremsweg – werden oft unterschätzt. Außerdem erschwert der gegenüber Pkw höhere Schwerpunkt schnelles Ausweichen bei plötzlich auftretenden Hindernissen. So kann ein Reisemobil bei zu hohen Kurvengeschwindigkeiten auch eher kippen als ein »normales« Auto. Und im Fahrverhalten entspricht ein Wohnmobil eher einem Klein-Lkw. Mit diesem Wissen im Hinterkopf tasten wir uns bei stetig gesteigertem Tempo an den Bremsschlag heran. Übung macht auch hier den Meister.

Bevor die Instruktoren uns mit den Fahrzeugen auf die Trainingspiste des Fahrsicherheits-Zentrums lassen, standen diverse Trockenübungen an. Sind Sitz, Kopfstütze und Rückenlehne richtig eingestellt – passt der Abstand zu Lenkrad und Pedalerie, wie sieht es mit der Lage des Sicherheitsgurtes aus? Da muss sich der ein oder andere von der lieb gewordenen »liegenden« Sitzposition verabschieden. Denn bequem ist nicht gleich sicher sitzen. Beine deutlich anwinkeln, die Rückenlehne in einem Winkel von etwas mehr als 90 Grad positionieren, die Handgelenke erreichen bei ausgestrecktem Arm den oberen Rand des Lenkrads. So ist es richtig, so hat man auch genügend Kraft für den Bremsschlag. Der klappt nur, wenn man »voll in die Eisen geht«. Dabei presst man sich automatisch in den Sitz. Wer dabei wegrutscht, weil der ausreichende Halt fehlt, hat beim Bremsvorgang schlechte Karten. Wir sitzen mittlerweile alle richtig, der Bremsschlag klappt immer besser. Wir trainieren mit unterschiedlichen Fahrzeugen, mit Caravan-Gespannen, mit zum Reisemobil umgebauten Vans, Kastenwagen mit Hochdach und »ausgewachsenen« Alkoven-Wohnmobilen.

Mit den Mobilen geht es weiter zur nächsten Station. Dort geht es spektakulär zu, denn wir trainieren jetzt die schnelle Kurvenfahrt. Und damit auch das Beherrschende der schweren Fahrzeuge bei plötzlichem Ausbrechen des Mobils. Da kommt es schon mal zu ungewollten Pirouetten – und lautem Gröhlen der anderen zusehenden Trainierenden. Wenn ein Gespann zum Pendeln kommt, muss es wieder stabilisiert wer-

Fahrsicherheitstraining

Richtig in Gefahrensituationen zu reagieren – das lernen die Teilnehmer bei solchen Sicherheitstrainings. Gerade für ungeübte Fahrer sind sie eine lohnenswerte Investitionen.

Foto: © iStock.com/deliormani



den. Das geschieht durch sofortiges vom Gas gehen und kurzes, aber heftiges bremsen, wenn der Anhänger wieder hinter dem Zugfahrzeug durchschwingt. Wichtig ist es, die Lenkung dabei völlig ruhig zu halten. Eine Gespannstabilisierung wird mittlerweile von immer mehr Caravan-Herstellern angeboten, optional oder in Serie. Ein solches System erkennt bei Gespannen frühzeitig das gefürchtete Schlingern des Caravans und baut es durch gezielte Bremsen- und Motoreingriffe ab. Es ist beeindruckend zu erfahren, was die Systeme im Einsatz leisten können. Und auch das Herantasten an den Punkt, an dem die Fahrzeuge ausbrechen, ist für den Alltagsbetrieb überaus sinnvoll.

Rückwärtsfahren will gelernt sein

Nächster Punkt: Einparken. Hier machen sich die Abmessungen der Fahrzeuge bemerkbar. Und bei den größeren Mobile, den »Nasenbüren«, die fehlende Rücksicht durch teilweise nicht vorhandene Heckfenster. Da wird Einparken dann – ohne Rückfahrkamera – schon recht schwierig. Der Instruktor rät: »Es ist keine Schande, wenn man den Beifahrer aussteigen lässt zum Einweisen.« Ansonsten gilt: Stärkerer Lenkradeinschlag, dann klappt es auch mit einem größeren Bogen und der Parklücke.

Noch einen Tick kniffliger ist die anstehende Rückwärtsfahrt mit dem Wohnwagen-Gespann. Und als ob das alleine nicht schon schwierig genug wäre,

geht es auch noch durch eine S-Kurve, von rot-weiß-gestreiften Pylonen abgesteckt. Dabei ist es – theoretisch – recht einfach. Denn der Wohnwagen lenkt beim Einschlagen des Caravans in die entgegengesetzte Richtung. Und mit den Rückspiegeln muss man eben immer fein darauf achten, in welche Ecke das Heck des Wohnanhängers läuft. Theoretisch eben. Praktisch ist die Übung für (beinahe) alle Teilnehmer recht knifflig – und die Übung, für die am meisten Zeit gebraucht wird. Millimeterarbeit ist angesagt, mit hoch konzentriertem Gesicht kurbeln die Fahrer an den Lenkräder. »Abkuppeln und zurück schieben wäre einfacher«, flucht so mancher der Teilnehmer schwitzend.

Feucht geht es bei der nächsten Trainingseinheit zu. Auf der nassen Ebene, die eine glatte Fahrbahn simuliert, wird das Bremsen geübt. Das bringt Fahrpraxis für winterliche Straßenbedingungen. Mit unvermutet aufsteigenden Wasserfontänen wird das Ausweichen vor plötzlich auftauchenden Hindernissen geübt – anfangs nicht immer zur Zufriedenheit des Instruktors.

Nach einem ereignis- und lehrreichen Tag sind sich alle Teilnehmer einig: Das Training hat was gebracht. Entsprechende Kurse zur sicheren Beherrschung von Reisemobil und Caravan-Gespann bieten neben den verschiedenen Automobil-Clubs auch die Hersteller von Reisemobilen und Wohnwagen an. Die Preise liegen bei rund 200 bis 400 Euro, gut investiertes Geld.



Zählt zu den Klassiker beim Sicherheitstraining: die aufschießenden Wassersäulen für eine Ausweichbremsung.



Auch im Urlaub möchte keiner auf sein geliebtes Haustier verzichten, aber man sollte vorher prüfen, ob die Tiere die Fahrerei vertragen.



Mit Tieren campen

Auch in der schönsten Jahreszeit, im Urlaub, wollen viele Camper **nicht auf ihre Haustiere verzichten**. Für Wohnmobilisten oder Caravaner gilt es bei Reisen mit Hund oder Katze einiges zu beachten.

Von **Gerhard Prien**

Vor Fahrtantritt sollte man sich zunächst einmal kundig machen und mit der Gesundheitsvorsorge beginnen. Und die aktuellen Einreisebestimmungen für die Haustiere am angepeilten Urlaubsort checken. Denn die Einreisebeschränkungen können für Tiere bis zum Einreiseverbot reichen, damit wäre die Reise dann schon an der Grenze zu Ende. Für Reisen innerhalb Europas ist der blaue EU-Heimtierpass notwendig. Wenn man den Ausweis bei einer Kontrolle im Urlaubsland nicht vorlegen kann, besteht die Gefahr, dass das Tier in Quarantäne genommen wird. In manchen Ländern gilt für Hunde auch eine gesetzliche Maulkorb- und Leinenpflicht, Mikrochip-Kennzeichnung bis hin zur Tollwutimmunisierung werden ebenfalls oft verlangt. Es kann nicht schaden, wenn man einige Wochen vor der Abreise mit dem Tierarzt über anliegende oder überfällige Impfungen und die Einreisebestimmungen des angepeilten Urlaubslandes spricht. Der Tierarzt stellt auch den entsprechenden EU-Heimtierausweis aus, in dem die Eckdaten zur Tiergesundheit dokumentiert werden. Der Tierarzt berät auch zu eventuell notwendigen Prophylaxen und der Zusammenstellung der Reiseapotheke. Und natürlich kann er auch den Heimtierausweis checken und den Mikrochip probeweise auslesen. Es kann zudem nicht schaden, wenn man im Urlaub eine Kopie der Tierhaftpflichtversicherung mit an Bord hat.

Tiere nicht überall erwünscht

Übrigens sind nicht auf allen Camping- oder Stellplätzen Tiere erwünscht. Campingführer können darüber Auskunft geben, im Zweifel bringt ein Anruf beim jeweiligen Platz Klarheit. Doch bieten viele Destinationen mittlerweile hundgerechte Angebote. Explizit hundefreundliche Plätze bieten vieles, was das Hundeherz im Urlaub begeht. Etwa Spielparcours, Freilaufwiesen, Hundestrände oder kühle Schattenplätze sowie Tierarztbesuche, Betreuungsprogramme oder Futter- und Zubehörangebote. Klar, dass die Betreiber solcher Übernachtungsplätze für den Hund sich ihren Service teils extra bezahlen lassen. Kundig machen sollten sich auch Mieter: Denn auch bei angemieteten Reisemobilen sind Tiere an Bord oft nicht erlaubt.

Wer sein Haustier im Wohnmobil transportiert, sollte zwei wesentliche Voraussetzungen für den Transport erfüllen: Das Wohl des Tieres muss während der Fahrt gewährleistet sein. Zu-

gleich darf beim Tiertransport auch die Verkehrssicherheit für alle weiteren Verkehrsteilnehmer nicht vernachlässigt werden. Unfälle lassen sich durch korrekte Sicherung des Tieres im Wohnmobil oder Zugwagen vermeiden. Während der Fahrt darf der Fahrzeuglenker etwa nicht durch ein unruhiges Tieres abgelenkt werden. Es besteht zwar keine Anschnallpflicht für mitfahrende Haustiere, aber eine Pflicht zur Sicherung. Dazu taugen auch entsprechende, gut – etwa mit Zurrurgen – verankerte Boxen oder ein Hundegeschirr. Dabei kommt es natürlich auf Größe und Gewicht des Haustieres an. Kleinere Hunde unter zehn Kilo Gewicht können etwa mit einem entsprechenden Geschirr an jedem Sitzplatz mit üblichem Dreipunktgurt angeschnallt werden. Box oder Käfig sollten in die dafür vorgesehenen Nischen passen, da lohnt sich vorab ein Griff zum Zollstock. Für Gespannfahrer ist klar, das mitreisende Tier gehört während der Fahrt in Innen- oder Kofferraum und nicht in den Wohnwagen.

Reisen oft Stress für das Tier

Für manche Haustiere sind Urlaubsreisen Stress, mit ungewohnter Umgebung, fremden Gerüchen und Geräuschen sowie plötzlicher Änderung des gewohnten Lebensrhythmus. Da sollte man vorab zunächst mit kürzeren Touren sicherstellen, ob der Vierbeiner die Fahrerei verträgt. Hunde mit Angst vorm Autofahren kann man mit Geduld und viel Lob daran gewöhnen. Gegen Übelkeit durch die Schaukelei, die so genannte Kinetose, können Medikamente helfen. Es hilft, auch im Urlaub mit Vertrautem unterwegs zu sein. Dazu zählen etwa Lieblingsspielzeug, Körbchen, Hundebett oder die Kuscheldecke. Denn schließlich soll der Vierbeiner auch im Urlaub eine Rückzugsmöglichkeit finden. Und auch die Mitnahme eines Vorrats vom gewohntem Futter oder der Lieblingsleckerlis sorgt für etwas heimatliches Feeling.

Speziell im Sommer, der Haupturlaubszeit, leiden Tiere bei Hitze im Fahrzeug noch mehr als ihre menschlichen Begleiter. Camper sollten daher die Warnzeichen für einen Hitzschlag bei Tieren kennen und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ergreifen. Und natürlich sollte man auch dem Bewegungsdrang der Tiere Rechnung tragen. Die Fahrt ist für die Vierbeiner am frühen Morgen oder späten Abend mit reichlich frischem Wasser und regelmäßigen Pausen am wenigsten stressig. Beim Gassigehen kann bei Hunden ein vorsorglich angelegtes Zeckenhalsband nicht schaden.

American Way of Drive

*Fast ein Jahrhundert ist es her, dass der Amerikaner **Wallace Merle Byam** (»Wally«) einen ganz eigenen, neuen Lebensstil entwickelte. Und den Mythos der »**silbernen Zigarren**«, der Wohnwagen von **Airstream**, begründete.*

Von **Gerhard Prien**

Byam kauft im Jahr 1929 das Fahrgestell eines Ford Model T. Das hängt Wally, wie er genannt wird, hinter sein Auto, zieht es auf einen Campingplatz in den romantisch-mystischen Blue Mountains von Oregon und baut dort auf einem Campingplatz auf der Plattform sein Zelt auf.

So richtig angenehm ist das wohl nicht. Das findet vor allem Wallys Frau Marion. Sie beschwert sich über das mühsame und raue Leben im Zelt – und Wally, ganz braver Ehemann und auf das Wohl seiner Frau bedacht, macht sich ein paar Gedanken. Um seine Frau zu beruhigen und sich selbst die Arbeit beim Campen zu erleichtern, baut er auf dem Fahrgestell eine Dauerunterkunft, aerodynamisch trünenförmig gestylt und mit einem Kerosinofen und einem kleinen Kühlzettel ausgestattet.

Wie fast alle Wohnwagen zur damaligen Zeit ist auch Wallys Caravan recht simpel aus Leinwand und Sperrholz gebaut. Die Zufriedenheit seiner Frau mit der rollenden Behausung ist viel-

leicht mit dafür verantwortlich, dass Wally unter der Überschrift »Wie man für einhundert Dollar einen Wohnwagen baut« einen informativen Artikel über seinen Selbstbau im gerne gelesenen Magazin »Popular Mechanics« verfasst. Die Leser seines Beitrags verlangen nach weiteren Infos, einer genauen, detaillierten Bauanleitung. Der Herausgeber des Magazins bittet ihn, diese für zehn Cent pro Stück zu verschicken. Aber Wally, ganz cleverer Geschäftsmann, veröffentlicht eine Anzeige in »Popular Mechanics«. Dort bietet er sein »vervielfältigtes Büchlein mit Zeichnungen« zum Nachbau seines Wohnwagens für einen Dollar das Stück an. Eine lohnende Idee: Das große Interesse seiner Mitbürger bringt ihm mehr als 15.000 Dollar ein, für die damalige Zeit eine ganz schone Stange Geld.

Auch die Nachbarn wollten

Eines Tages fragt ihn ein offenbar handwerklich weniger geschickter Nachbar, ob Wally ihm einen Wohnwagen bauen könne. Ja, genau so einen wie der, der vor seinem Haus steht. Wally wil-



»Wir machen keine
Veränderungen – nur
Verbesserungen.«

Wallace Merle Byam



Fotos: Airstream

Der Airstream Clipper von 1936

ligt ein und beauftragt einen Handwerker. Der baut den Wohnwagen in Wallys Hinterhof. »Kaum war dieser fertig, wollte der Nachbar eine Tür weiter auch einen«, so Wally. Der Auftrag geht wieder an den Handwerker. »Dann beschwerten sich die Nachbarn über den vielen Lärm«, so Wally, »deshalb mietete ich mir ein Gebäude.«

Im Jahr 1932 stehen seine ersten Wohnwagen zum Verkauf. Wally nennt sie »Airstreams« – denn, so seine Erklärung, »sie bewegen sich auf der Straße wie ein Luftzug – like a stream of air«. Wally Byam baut mit an der Zukunft des mobilen Lebens: »Mir wurde klar, dass dies ein verdammt gutes Geschäft werden könnte...« Das Geschäft mit Wohnwagen boomt in den USA – im Jahr 1932 gibt es in Amerika 48 Hersteller, fünf Jahre später liegt ihre Zahl bereits bei mehr als 400. Aber: Lediglich Airstream hat bis heute überlebt. Firmengründer Wally verkauft in den ersten Jahren komplett ausgestattete Wohnwagen und parallel dazu seine Bauanleitungen und Bausätze.

Der Erste aus Aluminium

Im Jahre 1935 kauft Wally Byam die Bowlus-Teller Trailer Company. William Hawley Bowlus, von Beruf Luftfahrtgenieur, konst-

ruiert seine stromlinienförmigen Wohnwagen wie ein Flugzeug ohne Flügel: ein Monocoque aus Aluminiumrohr, beplankt mit genieteten Aluminiumtafeln. Resultat dieses Konstruktionsprinzips ist eine hohe Stabilität bei gleichzeitig geringem Gewicht. Dummerweise ist Bowlus als Geschäftsmann nicht so genial wie als Konstrukteur, er geht pleite. Wally kauft den Laden. Kleine Veränderungen am Grundkonzept werden vorgenommen, die Tür etwa wandert von der Front an die Seite, da der Einstieg über die Deichsel doch etwas unbequem ist.

Dann werden die einstigen »Road Chief« mit ihrem damals hippen Art-Deco-Design als »Airstream Clipper« verkauft, eine Hommage an die seinerzeit bekannten »Pan Am Clipper«-Flugzeuge. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte gibt es nur fünf bedeutsame Änderungen im Design der Airstreams. Bis heute ist durch alle Modellgenerationen die Familienähnlichkeit absolut augenfällig. Als bekennender Perfektionist versucht Wally Mängel, die ihm von Kunden mitgeteilt werden oder die er selbst auf seinen Reisen feststellt, abzustellen. Sein Wahlspruch: »Wir machen keine Veränderungen – nur Verbesserungen.«

Der Zweite Weltkrieg stoppt die Produktion, denn für zivile Zwecke ist kein Aluminium mehr zu bekommen. Wally Byam lan-

det bei Curtiss-Wright, einer Flugzeugfirma. Nach dem Krieg baut er mit diesem Unternehmen Wohnwagen, die dem Airstream sehr ähnlich sehen, allerdings über einige Verbesserungen verfügen, die sich Wally aus dem Flugzeugbau abgeguckt hat. Aus namensrechtlichen Gründen muss ein »S« im Firmennamen wegfallen, das neue Unternehmen heißt »Curtis Wright Clipper«. Meinungsverschiedenheiten führen schließlich zu Wallys Ausscheiden aus der Firma, er gründet die Airstream Trailers Inc., Curtis Wright baut den Clipper weiter. Die Firma wird dann 1949 verkauft, die in Silver Streak Clipper umbenannten Caravans werden noch bis 1974 oder gar 1996 (da sind sich unterschiedliche Quellen nicht ganz sicher) weiter gebaut. Doch sie erreichen nie die Verkaufszahlen der Airstreams. Was wohl auch an der charismatischen Person von Wally liegt.

Lebensstil statt »nur« Caravan

Denn er will einen Lebensstil, mobiles Wohnen und Reisen, verkaufen, nicht nur ein Produkt. Die erste von seinen vielen Wohnwagen-Karawanen organisiert er im Jahre 1951. Statt der 35 Einheiten, mit denen er gerechnet hat, rollen 63 Wohnwagen aller Marken vier Monate lang durch Mittelamerika. Lediglich 14 Caravans erreichen das Ziel. Bereits ein Jahr später rollt die nächste Tour, es folgen Reisen weltweit. Der Höhepunkt dürfte 1959 eine Tour von Cape Town in Südafrika nach Kairo gewesen sein. Die Reisen gelten auch als »tourture-tests« für die Airstreams. Während der Fahrten auftretende Mängel führen zu sofortigen Anweisungen ans Werk, mit detaillierten Verbesserungsanweisungen. Obendrein sind die Touren natürlich perfekte Werbung für Werk und Wohnwagen, sie werden entsprechend genutzt und vermarktet. Und außerdem sieht Wally die Reisen als einen Beitrag zur Völkerverständigung. Sinngemäß hat er einmal gesagt: »Wir haben in den Ländern, die wir besucht haben, für mehr Sympathie gesorgt als die ganzen Diplomaten in ihren feinen Anzügen zusammen.«

Wally Byam fertigt mit dem Airstream nicht nur ein Produkt, nicht nur einen Caravan. Er schuf auch einen glänzenden, stromlinienförmigen Lebensstil, gemütlich und nützlich zugleich. Und der ist auch nach mehr als neun Jahrzehnten immer noch modern. Rund zwei Drittel der Caravans in Zeppelinform, gebaut aus glänzendem Aluminium, rollen heute noch auf den Straßen der Welt. Damit liegt die Quote höher als bei Rolls-Royce. Kein Wunder, dass die Airstreams mittlerweile Kult geworden sind. Mit dazu beigetragen hat der 1955 gegründete »Wally Byam Caravan Club« (WBCC), der 1962 in »Wally Byam Caravan Club Inter-

national« (WBCCI) umbenannt wurde. Die auf vielen Airstreams zu sehenden großen roten Nummern sind die Club-Mitgliedsnummern. In seinen besten Zeiten, um die Mitte der 1980er Jahre herum, hat der Club rund 24.000 Mitglieder.

Wally Byam erlebt diese Phase nicht mehr, er stirbt am 22. Juli 1962. Aber auch Jahrzehnte nachdem Wally Byam seinen ersten Airstream Aluminium-Wohnwagen auf den Markt brachte, loben Kunsthistoriker und Designlehrer immer noch sein ansprechendes Erscheinungsbild. »Airstream Wohnwagen sind domestizierte, stromlinienförmige Industrieerzeugnisse. Sie sind immer noch unübertroffen«, schreibt etwa die Architektin Margaret McCurry im »Architectural Digest«. Geoff Wardle vom Lehrstuhl für Transportdesign am Art Center College of Design in Pasadena

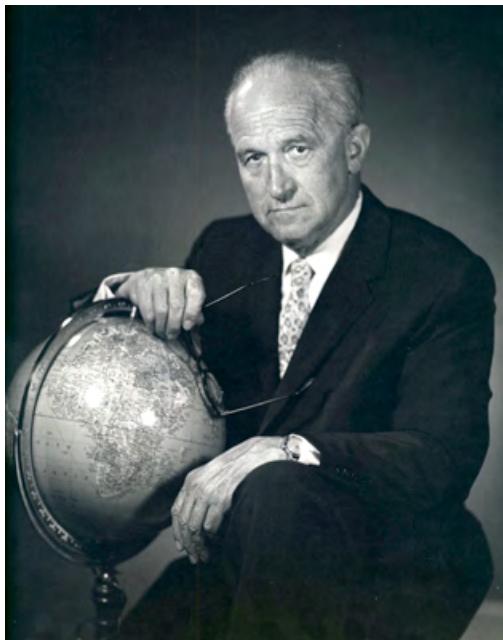
fügt hinzu: »Es ist eine autarke Unter- kunft, der man ihre Funktion sofort ansieht. Man sieht, dass er geschaf- fen wurde, um darin zu leben und sich durch die Luft zu bewegen, anders als andere Wohnwagen und Wohnmobi- le. Der Airstream ist tatsächlich ein unverfälschtes Objekt. Deshalb ist er auch schon so lange erfolgreich.«

Durchdachtes Konzept

Noch heute wird jeder Airstream nach den Regeln der Handwerkskunst der ersten Airstream-Erbauer gefertigt. Die Aluminiumleisten und die Rippenstruktur werden sorgfältig von Hand mit mehreren tausend Nieten befestigt. Ergebnis ist ein leichter und sta- biler Aufbau, der sich auch ohne zu- sätzlichen Rahmen selbst trägt. Zuerst werden der Schalenrumpf und das Fahrgestell montiert. Bevor die Innen- haut und die Möbel eingebaut werden,

testet Airstream in einer eigenen Test- anlage mit Orkanstärke der Kategorie 2 jedes Fahrzeug auf Was- serdurchlässigkeit. Dadurch kann das Airstream-Team am Band sofort jedes Leck erkennen und beheben. Und: Alle Teile, von den Möbeln bis zu den verbauten Geräten, gelangen durch die Tür in den Caravan. So ist jedes Teil bei Reparaturen leicht zugänglich und kann einfach wieder entfernt oder ersetzt werden - durch die Tür. So werden die Airstreams wohl auch noch weiter über die Straßen der Welt rollen, ganz im Sinne von Wally Byam und sei- nem Motto: »Abenteuer ist überall dort, wo du es suchst; an jedem Ort, außer Zuhause in deinem Schaukelstuhl.«

Wer das Abenteuer mit einem Airstream erleben will, braucht einen leistungsfähigen Zugwagen und ein gut gefülltes Bank- konto. Je nach Größe und Ausstattung sind im deutschsprachi- gen Raum auch schon mal sechsstellige Eurobeträge beim Neu- kauf fällig.



Airstream-Gründer Wallyace Merle Byam, geannt Wally.



»Wir haben in den Ländern, die wir besucht haben, für mehr Sympathie gesorgt als die ganzen Diplomaten in ihren feinen Anzügen zusammen.«

Wallace Merle Byam

Die Premieren auf der Messe

Mit **810 Ausstellern** feiert der CARAVAN SALON **einen neuen Rekord**. Die bringen Innovationen mit. Wo Sie die **269 Premieren** finden, haben wir auf den nächsten Seiten aufgelistet.

Adria, Halle 10/A29

Der slowenische Hersteller Adria feiert 60-jähriges Jubiläum und bringt daher in allen Baureihen Sondermodelle in »60Y«-Ausstattung nach Düsseldorf. Insgesamt sechs Modelle der Twin Matrix-, Coral- und Compact-Baureihen profitieren so von üppiger Ausstattung zum Vorzugspreis. Die Kastenwagenausbauten der Slowenen haben ab 2026 zwei neue Spitzenmodelle. Unter dem Namen Supertwin starten zwei Grundrisse auf Mercedes Sprinter mit Allradantrieb und gehobener Ausstattung. Zum Geburtstag präsentiert Adria außerdem die neue Teilintegrierten-Baureihe Compact Max auf Volkswagen Crafter. Drei Varianten davon bringen die Slowenen nach Düsseldorf. Bei den Caravans hat Adria seinen kompakten Klassiker Action komplett überarbeitet. Modernes Styling sowie ein Aufbau mit XPS Dämmung und GfK Boden werben den nur 5,94 Meter kurzen Touringcaravan auf. Zudem bringt Adria zwei Caravans der Altea-Baureihe als »60Y« Sondermodell heraus: den 502 UL für Paare und den 552 OPK für Familien.

Ahorn Camp, Halle 11/A06

Ahorn Camp aus Speyer hat seine komplette Modellpalette überarbeitet und auf dem neuen Renault Master aufgebaut. Zudem werden alle Fahrzeuge nun in Italien im Laika-Werk in San Casciano gefertigt. Die Isolierung der Wohnkabinen erfolgt nun in GfK-Sandwichbauweise mit XPS-Isolierung. Der umfassende Neuaufbau der Modellpalette startet mit elf Modellen in den Aufbauformen Kastenwagenausbau, Teilintegrierte und Alkoven.

Aquatec, Halle 3/A04

WM Aquatec zeigt mit der neuen UV-8 Steel eine kompakte UV-LED-Einheit für die chemiefreie Wasserdesinfektion mit UV-Licht in Freizeitfahrzeugen. Die Anlage eignet sich für alle Pumpensysteme und verarbeitet bis zu acht Liter Wasser pro Minute. Ein integrierter Durchflusssensor aktiviert das System, sobald Wasser entnommen wird.

Batterium, Halle 13/F17

Unter dem Markennamen Ective präsentiert Batterium zahlreiche Komponenten für Solaranlagen in Reisemobilen und

Caravans. Neu ist eine Markise, die mit flexiblen aufrollbaren Solarmodulen Strom erzeugt. Die biegsamen CGIS Module sind wie bei einer herkömmlichen Markise während der Fahrt in der Markisenkassette untergebracht. Im ausgerollten Zustand fangen sie die Sonnenstrahlen ein und produzieren laut Hersteller bis zu 4,5 kWh Strom pro Sonnentag.

Benimar, Halle 10/A21

Die zur Trigano-Gruppe gehörende spanische Marke Benimar bringt mit dem Benimar Tessoro 425 ein neues Familienmodell in seiner Teilintegrierten-Baureihe. Der ungewöhnliche Grundriss hat serienmäßig zwei Etagenbetten im Heck und optional ein Hubbett für zwei über der geräumigen Sitzgruppe. Auch diese lässt sich zum Doppelbett umbauen. So könnten sogar sechs Personen im 7,20 Meter langen Tessoro 425 schlafen.

Bürstner, Halle 6/B05

Bürstner stellt zum Modelljahr 2026 sein Reisemobilportfolio vollständig neu auf. In den drei Baureihen Papillon, Habitton und Signature werden zunächst vier Modelle neu vorgestellt, die in Zukunft nach und nach ergänzt werden. Der Kastenwagenausbau Papillon startet auf Citroën Jumper mit einem 6 Meter Modell, dessen Preisliste bei unter 40.000 Euro beginnen soll. Habitton ist ein Kastenwagenausbau auf Mercedes Sprinter, dessen Clou – ein verschiebbbares Bad – Längseinzelbetten bei unter 6 Metern Gesamtlänge ermöglicht. Signature schließlich umfasst zwei teilintegrierte Modelle, eines mit Längseinzelbetten und eines mit Queensbett. Drei seiner bewährten Campervans und Teilintegrierten belässt Bürstner als »B66« Sondermodelle mit erweiterter Ausstattung und Preisvorteil im Angebot.

Auch bei den Caravans stellt Bürstner acht Modelle als »B66« Sondermodell zur Wahl. Sie umfassen sowohl Grundrisse für Paare als auch Familien in der mittleren Größe zwischen 6,80 und 8 Metern Länge. Der neue Habitton von Bürstner positioniert sich klar im Segment der Mercedes-CamperVans – aber mit einem klaren USP: mehr Raum auf weniger Länge. Möglich macht das eine patentierte Nasszelle, die tagsüber nach vorne verschoben werden kann und so Platz in der Sitzgruppe schafft. Abends wird sie zurückgeschoben, so dass die zwei Einzellängsbetten vollständig

ausgeklappt werden können. Auch die Küche ist mitgedacht: Sie ist mit Spüle, Gaskocher und Kompressor-Kühlschrank ausgestattet – und bleibt dabei von außen zugänglich. So wird der Habiton auch im Alltag zum flexiblen Begleiter. Ob im Zwei-Personen-Modus oder mit optionalem Aufstelldach für bis zu vier Schlafplätze – der Habiton überzeugt durch Vielseitigkeit. Die Halbdinette mit drehbaren Vordersitzen schafft zusammen mit der flexiblen Badlösung und den klappbaren Betten ein überraschend offenes Raumgefühl. Der Basispreis startet bei rund 73.000 Euro.

Carado, Halle 6/A07

Carado zeigt mit dem Van V347 ein neues teilintegriertes Reisemobil mit Längseinzelbetten im Heck. Der Clou des V347 ist ein neuartiges Schwingbett, das neben der Sitzgruppe im vorderen Wagenteil an der rechten Wand montiert ist. Bei Bedarf schwingt es mit Hilfe eines Stahlgestänges über die Sitzgruppe und bietet einen zusätzlichen Schlafplatz mit bis zu 100 Kilogramm Traglast. Carado nennt es Clever-Lift-Bett.

Zudem zeigt Carado mit dem T 328 ein teilintegriertes Reisemobil mit fünf für die Fahrt zugelassenen Sitzplätzen und fünf Schlafplätzen: zwei in den Längseinzelbetten im Heck, zwei weitere im Hubbett über der Sitzgruppe und einem in der umgebauten Sitzgruppe darunter. Bei den Kastenwagenausbauten zeigt Carado mit dem CV 541 pro einen ungewöhnlichen Grundriss auf einen 5,41 Meter kurzen Fiat Ducato. Das Fahrerhaus bleibt dabei komplett mit einer Wand abgetrennt. Betreten wird der Wohnraum durch die Schiebetür. Im Erdgeschoss stehen Koch-/Wohnbereich und Bad zur Verfügung. Eine Treppe führt hinauf zum Schlafplatz unter dem Klappdach.

Caravelair, Halle 11/C44

Die zum französischen Trigano Konzern gehörende Marke Caravelair bringt mit dem Alba 462 einen neuen kompakten Tourencaravan auf den Markt. Bei 6,65 Metern Gesamtlänge ist der Wohnwagen nur 2,10 Meter breit und dadurch leichter durch

Ortsdurchfahrten manövriert. Längseinzelbetten im Bug, Sitzgruppe für zwei und Sanitärraum im Heck sowie ein Küchenblock in der Mitte kennzeichnen den Grundriss.

Carthago, Halle 4/A12

Carthago hat seine Chic C-Line-Baureihe einer gründlichen Überarbeitung unterzogen. Die sechs vollintegrierten Reisemobile sind nun wahlweise auf Fiat Ducato oder Mercedes Sprinter zu haben, jeweils mit AL-KO Tiefrahmenchassis. Das Außendesign ist durch eine neue Front dynamischer geworden. Im Innenraum wirken die Integrierten nun geradliniger und klarer. Mit Längen zwischen 7,39 und 8,78 Metern richten sich die Modelle an Kunden mit hohem Anspruch an Wohnkomfort.

Challenger, Halle 10/C20

Die Trigano-Marke Challenger erweitert ihre S-Baureihe der schmalen teilintegrierten Reisemobile mit 2,10 Metern Breite um das neue Modell S 294. Hier finden vier Personen Platz. Zwei im Querdoppelbett im Heck und zwei auf dem serienmäßigen Hubbett über der Sitzgruppe im Bug des S 294.

Chausson, Halle 11/A45

Auch Chausson, die Schwestermarke von Challenger aus der Trigano Gruppe, bringt den schmalen S 294 neu heraus. Die beiden Schwestermodelle unterscheiden sich lediglich hinsichtlich Innen- und Außenekor, Ausstattung und Preis.

Clever Mobile, Halle 12/B03

Die Marke Clever zeigt auf dem CARAVAN SALON den neuen Kastenwagenausbau 636 Active. Charakteristisch ist sein Längsdoppelbett im Heck, das elektrisch in der Höhe verstellt werden kann und so darunter viel Stauraum für sperrige Sportgeräte schafft. Basis des Ausbaus ist ein Citroën Jumper oder Fiat Ducato mit einer Länge von 6,36 Metern.

Foto Dethleffs



Dethleffs bringt 19 Modelle als Sondereditionen Trend Active, JustGo Active, Globetrotter Go Active und Globetrotter Active auf den Markt, hier der DET T45 Globetrotter Go ACTIV.





Foto: Ford

Ford hat seinem
Nugget ein Hoch-
dach spendiert.



Foto: Frankia

Concorde Reisemobile, Halle 16/E24

Concorde hat seine Carver-Baureihe überarbeitet. Ebenfalls auf Iveco Daily bis 7,5 Tonnen gebaut, erhalten die sieben Liner-Modelle ein neues Cockpit mit einem Monitor mit 360 Grad Bird-View Ansicht zum leichteren Rangieren und einem zweiten Monitor für Navigation.

Corigon, Halle 6/B07

Die Hymer Gruppe erweitert ihr Produktangebot gleich um eine neue Marke. Unter dem Namen Corigon sollen in Zukunft Reisemobile präsentiert werden, die sich auf das Wesentliche konzentrieren. Vier Baureihen mit insgesamt zwölf Modellen machen im Modelljahr 2026 den Anfang. Drei Kastenwagenausbauten gehen unter dem Namen Camper Van CV an den Start. Drei teilintegrierte Modelle umfasst die Slim-Baureihe auf Ford Transit, zwei weitere die »Pure« genannten Teilintegrierten auf Fiat Ducato, und vier Grundrisse bietet die Advanced-Baureihe ebenfalls auf Fiat Ducato.

Dethleffs, Halle 6/D05

Dethleffs hat zum Modelljahr 2026 vier seiner beliebtesten Reisemobil-Baureihen als Sondermodell Active aufgelegt. Insgesamt 19 Modelle kommen als Trend Active, JustGo Active, Globibus Go Active und Globetrail Active auf den Markt. Reichlich Ausstattung mit großem Preisvorteil soll die Kunden von den teilintegrierten und integrierten Reisemobilen überzeugen.

Bei den vollintegrierten Reisemobilen ergänzt Dethleffs einen in dieser Fahrzeugklasse eher selten zu findenden Grundriss: Ein Vollintegrierter für Familien. Bis zu fünf Personen finden im XL Family einen Schlafplatz. Dazu hat er zwei Längseinzelbetten im Heck, ein Hubbett über den Fahrersitzen und eine zum Bett umbaubare L-Sitzgruppe. Auch bei den Wohnwagen hat Dethleffs Active Sondermodelle zusammengestellt. Drei Vertreter der C'Joy-Baureihe und vier Varianten der C'Go-Serie kommen mit reichlich Ausstattung und attraktivem Preisvorteil zum CARAVAN SALON nach Düsseldorf.

Dethleffs stellt auf dem CARAVAN SALON Eco unter dem Motto »Nachhaltiges Reisemobil« den e.home vor. Mit dieser Studie sollen neue Möglichkeiten für eine nachhaltige Fertigung und einen klimafreundlichen Betrieb gezeigt werden. Basis ist ein Ford E-Transit mit einem 135 kW starken Elektro-Antrieb und einer WLTP-Reichweite von 240 Kilometern. Um den Energiebedarf niedrig zu halten und die Reichweite zu erhöhen, wurden die ausladenden Rückspiegel durch ein Kamerasystem ersetzt und auf Radlaufblenden sowie auf sämtliche Dachaufbauten verzichtet. Die Deckschicht der von Dethleffs verwendeten Sandwich-Platten besteht aus dem Naturfasergewebe Flachs. Diese natürliche, schnell nachwachsende Faser zeichnet sich durch eine hohe Steifigkeit, Reißfestigkeit und relativ geringe Dichte aus. Flachs bietet ähnliche Eigenschaften und Festigkeitswerte wie die mineralische Glasfaser, weist aber eine rund 80 Prozent

bessere CO₂-Bilanz auf als diese. Als Harz kommen Bio-Epoxide zum Einsatz, die bis zu 40 Prozent natürliche Inhaltsstoffe wie Leinöl enthalten und besonders hochwertige Laminate ermöglichen. Als Isolierung und Kern der Sandwichplatten setzt Dethleffs einen speziellen Schaum aus recycelten PET-Flaschen ein, der sich aufgrund seiner chemischen und physikalischen Eigenschaften gut für den Einsatz im Reisemobil eignet. Deckschicht und Kern sind zudem recyclingfähig und lassen sich am Ende des ersten Lebens zu ähnlichen Stoffen wiederverarbeiten.

Dethleffs stockt zum Start des Modelljahres 2026 seine Reisemobil-Baureihe XL Family um das integrierte Modell XL Family I 7812-2 auf. Dank fünf Schlafplätzen, reichlich Stauraum und enormer Zuladekapazität ist der absolut winterfeste XL Family auch für längere Reisen mit der Familie oder Freunden bestens gerüstet. Der 8,60 Meter lange Integrierte punktet mit enorm viel Stauraum und absoluter Winterfestigkeit und umfangreicher Serienausstattung. Im Heck bieten zwei Längseinzelbetten mit je 80 Zentimeter Breite und 200 Zentimeter Länge ausgezeichneten Schlafkomfort. Das Hub-Doppelbett über dem Fahrerhaus misst üppige 196 Zentimeter in der Länge und 150 Zentimeter in der Breite. Der Grundpreis liegt bei rund 145.000 Euro.

Dreamer, Halle 4/B01

Zwei neue Kastenwagenausbauten zeigt die Marke Dreamer der französischen Rapido Gruppe zur Saison 2026: den Campervan Dreamer Fun D 68 mit 6,36 Metern Länge und Längseinzelbetten im Heck sowie den 5,41 Meter kurzen Dreamer Select D 43 Up mit Querdoppelbett im Heck.

Eberspächer, Halle 13/A49

Die neuen Dachklimaanlagen der Breezonic Slim-Serie von Eberspächer sind mit 22 Zentimetern Höhe besonders flach und können dank integrierter Wärmepumpe nicht nur kühlen, sondern auch heizen.

Eifelland, Halle 15/A09

Die junge Campervan-Marke Eifelland zeigt als drittes Modell ihres Portfolios zur Saison 2026 den Eifelland Relax Master auf Basis des Renault Master. Trotz 6,38 Metern Gesamtlänge verzichtet der Ausbau auf einen Sanitärraum und setzt dafür voll auf ein großes Längsdoppelbett und reichlich Stauraum darunter.

Eriba, Halle 6/B07

Die Marke Eriba aus dem Hymer-Konzern hat für den CARAVAN SALON ihre Caravan-Baureihen Feeling und Novaline komplett überarbeitet. Drei Modelle der Feeling-Baureihe und sechs Varianten der Novaline-Serie stellen kompakte Abmessungen und niedriges Gewicht ins Zentrum der Entwicklung. Der Feeling hat ein Hubdach, das im angehobenen Zustand volle Stehhöhe herstellt. Die Novaline-Modelle haben stets volle Stehhöhe mit

festem Dach. Außen- und Innengestaltung wurden erneuert und auch die technische Ausstattung mit einer App-Steuerung der Bordtechnik modernisiert.

E-Trailer, Halle 13/F90

Mit seinem neuen Linked-System zur Integration von Fremdgeräten zeigt E-Trailer auf dem CARAVAN SALON 2025 erstmals die dritte Ausbaustufe seiner Smart Caravaning-Lösung zur Steuerung von Campingfahrzeugen per App. E-Trailer Linked kann nun über verschiedene BUS-Systeme zum Beispiel mit dem Kühlenschrank oder der Klimaanlage kommunizieren, diese an- und ausschalten und steuern. Das Linked-System ist als OEM-Produkt für Reisemobil- und Caravanhersteller konzipiert. Es wird in Abstimmung mit den Herstellern auf die Anforderungen der jeweiligen Fahrzeuge angepasst und ab Werk in Neufahrzeuge integriert.

Etrusco, Halle 6/A01

Der italienische Hersteller Etrusco aus der Hymer-Gruppe bringt drei neue Modelle zum CARAVAN SALON. Zwei davon sind Alkoven Reisemobile auf Fiat Ducato mit vier Schlafplätzen und 6,99 Metern Gesamtlänge. Der A 6.9 DB und A 6.9 SB unterscheiden sich dabei nur durch die Anordnung der Betten im Heck – einmal als Querdoppelbett und einmal als Längseinzelbetten. Das dritte Modell ist der Kastenwagenausbau CV 600 SB auf Fiat Ducato mit Einzelbetten im Heck bei einer Gesamtlänge von knapp 6 Metern.

Eura Mobil, Halle 10/C43

Mit der Baureihe Profila T Freestyle möchte Eura Mobil ein größeres Raumangebot in die Klasse der teilintegrierten Reisemobile bis 3,5 Tonnen bringen. Der Profila Freestyle ist daher konsequent auf Leichtbau ausgerichtet. Zwei Grundrisse stehen im Modelljahr 2026 zur Auswahl: der 726 EF mit Längseinzelbetten im Heck und der 726 QF mit Queensbett im Heck. Das Modell QF bietet mit stolzen 7,66 Metern Länge eine für die 3,5 Tonnen-Klasse bisher ungekannte Größe. Mit dem Integra Line GT 726 QF zeigt Eura Mobil den zweiten Vertreter der neuen Integrierten-Baureihe auf Mercedes Benz Sprinter erstmals dem Publikum. Das neue Modell 726 QF mit Queensbett im Heck ist mit 7,64 Metern Länge gut 17 Zentimeter länger als die bereits bekannte Einzelbett-Variante.

Fendt Caravan, Halle 5/C03

Fendt Caravan erweitert seine Bianco-Baureihe um das Modell Bianco Selection 495 SG. Der Zwei-Personen-Caravan verfügt über eine Sitzgruppe im Bug und Längseinzelbetten im Heck. Dazwischen sind Bad, Küche und Schränke angeordnet. Zusätzlich nimmt Fendt zwei neue Activ-Grundrisse in der Baureihe Apero ins Programm. Der Apero Activ 560 SKM ist ein Familien-Caravan mit Stockbetten, der Apero Activ 390 FH ein kompakter Touringcaravan für Paare. Zudem präsentiert Fendt seine neue Marke Next (siehe unter N).

Fleurette, Halle 4/D12

Die französische Marke Fleurette aus der Rapido-Gruppe stellt auf dem CARAVAN SALON den neuen Teilintegrierten Migrateur 69 LJG auf Fiat Ducato Basis vor. Längseinzelbetten im Heck, davor Küchenblock und Bad im Mittelteil sowie eine Sitzgruppe mit Face-to-Face-Sitzbänken und drehbaren Fahrerhaussitzen im Bug kennzeichnen den 6,99 Meter langen Grundriss. Unter dem Markennamen Florium bietet Fleurette zudem zwei neue Kastenwagenausbauten auf Fiat Ducato an. Der Black Pearl 59 LT und 63 LJ unterscheiden sich in Länge und Bettanordnung im Heck. Während der 5,99 Meter lange 59 LT ein Quer-Doppelbett im Heck hat, wartet der 6,36 Meter lange 63 LJ mit Längseinzelbetten im Heck auf.

Ford-Werke GmbH, Halle 16/D 59

Der Ford Nugget mit festem Hochdach erlebt auf dem CARAVAN SALON seine offizielle Weltpremiere. Das solide verbaute Hochdach erweitert nicht nur den Schlaf- und Stauraum, sondern macht die neue Nugget-Generation vollständig winterfest. Damit ist die neueste Modellvariante gleichermaßen für verschneite Bergregionen wie für sommerliche Roadtrips gerüstet.

Forster, Halle 10/C25

Forster stellt zur Saison 2026 die Kastenwagen-Baureihe Livin'up Pro mit drei Grundrissen auf Basis des Citroën Jumper vor. Mit Längen von 5,41 bis 6,36 Metern, solider Ausstattung und attraktivem Preis sollen vor allem Caravaning-Newbieinsteiger gewonnen werden.

Zudem präsentiert Forster mit den I 745 QF und I 745 EF zwei neue Vollintegrierte in der Einsteigerklasse. Der 745 EF setzt dabei auf Längseinzelbetten im Heck, der 745 QF auf ein zentrales Doppelbett. Davor befindet sich ein Raumbad mit Dusche und schließlich die Küche und die Sitzgruppe. Beide Vollintegrierten sind 7,45 Meter lang und bauen auf dem Fiat Ducato-Chassis auf.

Frankia, Halle 17/B22

Zum 65. Jubiläum beschenkt Frankia die Kunden mit einem neuen Teilintegrierten der Luxusklasse. Die Weltpremiere wird erstmals auf dem CARAVAN SALON gezeigt und basiert wahlweise auf Mercedes Sprinter oder Fiat Ducato. Bereits das Außendesign des Next setzt Maßstäbe: mit modernen Linien und seiner markanten Optik, durchgehendem BridgeLight und Highlights wie einem optionalen Panoramafenster im Heck. Der Innenraum des Next überzeugt durch Weite und ein großzügiges Raumgefühl sowie ein komplett neues Design. Ein besonderes Komfort-Highlight ist sicher das völlig neu gedachte Doppelbodenkonzept mit riesigem Durchladefach und Auszügen. Reisende profitieren auch vom neuen Klappenkonzept, das ermöglicht, einzelne Zugänge ganz einfach „per Touch“ zu öffnen. Auch bei Küche und Bad punktet der Next mit Luxus und einigen innovativen Ideen. Der Grundpreis liegt je nach Basis zwischen 135.000 und 145.000 Euro.

Zusätzlich präsentiert Frankia anlässlich des 65-Jährigen Firmenjubiläums vier Sondermodelle namens Together. Die Together A 680 und Together A 740 als Alkoven-Variante und Together I 680 und I 740 als integrierte Version. Alle vier bauen auf dem Fiat Ducato auf und haben eine Rundsitzgruppe im Heck und Längsbetten im Alkoven beziehungsweise im Hubbett über den Fahrersitzen. Dazu eine großzügige Ausstattung mit Preisvorteil wie bei Sondermodellen üblich.

Freedo, Halle 12/C81

Freedo ist die Tochtermarke des polnischen Kastenwagenausbauers Affinity. Zum CARAVAN SALON 2025 zeigt sie den M 599 auf Basis eines MAN TGE. Multifunktionalität steht im Mittelpunkt des Fahrzeugs. So kann die große Rundsitzgruppe im Heck nachts als Bett umgebaut werden und tagsüber als Sitzgruppe fungieren.

Giottiline, Halle 11/D27

Der italienische Hersteller Giottiline ergänzt seine Auswahl von teilintegrierten Reisemobilen um drei neue Modelle. Die beiden Compact CX 60 und CX 66 mit 5,99 und 6,60 Metern Länge bieten ein optionales Hubbett über der Sitzgruppe und ermöglichen damit vier Schlafplätze. Der teilintegrierte Siena 396 bringt auf 7,4 Metern Länge einen Familiengrundriss mit Etagenbetten.

Mit Sicherheit ein Hingucker auf der Messe: der Cyberglad, eine Aufsetzkabine für den Cybertruck von Tesla.

Goldschmitt, Halle 14/D05

Goldschmitt erweitert die Steuerung seiner RHC-Zusatzaufhängungen um eine Wiegefunktion für die Hinterachse: Damit lässt sich das tatsächliche Gewicht der Hinterachse über die Smartphone-App ermitteln und anzeigen. Ein wichtiger Zugewinn an Sicherheit und Kontrolle zur Vermeidung von Überladung.

Hobby Wohnwagenwerk GmbH, Halle 5/A 01

Der Hobby-Van Ontour erhält ein komplett neues Badkonzept: Das innovative Schwenkbad mit integrierter Duschmöglichkeit ermöglicht durch ein schwenkbares Waschbecken eine vollwertige Nasszelle. Eine wasserfeste Lamellentür sorgt für die Trennung von Nass- und Trockenbereich. Außerdem kann das beliebte Panoramafenster Hobby-Top beim Ontour ab Werk als Sonderausstattung ausgewählt werden. Preise werden auf dem CARAVAN SALON bekannt gegeben.

Hotomobil / Restar Co. Ltd., Halle 12/C 53

Cyberglad ist ein absetzbarer Truck-Camper, den Hotomobil exklusiv für den Tesla Cybertruck entwickelt hat. Zu den besonderen Merkmalen zählen eine ultraleichte Monoblock-Karosseriestruktur, die perfekt auf die Tragfähigkeit des Cybertrucks abgestimmt ist, ein schneller Aufbau sowie ein praktisches »Plug-&Play«-System, das keine Modifikationen am Fahrzeug erfordert.



Cyberglad basiert auf dem beliebten Modell der Gladiator-Serie von Hotmobil. Eines der markantesten Merkmale des Cyberglad ist sein revolutionärer Design- und Konstruktionsansatz. Die Monoblock-Technologie sorgt dafür, dass es keinerlei Verbindungsstellen gibt. Diese Bauweise ermöglicht es, die Kabine zu beladen, ohne die Tragfähigkeit des Cybertrucks zu überschreiten, und stellt gleichzeitig sicher, dass weder die Offroad-Leistung noch die allgemeine Mobilität des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Cyberglad wird unter Einsatz von »Raumfahrttechnologie« und Materialien aus dem Yachtbau gefertigt. Trotz seiner kompakten Abmessungen ist der Innenraum des Cyberglad so gestaltet, dass er einen komfortablen und funktionalen Wohnbereich bietet. Im Innenraum befindet sich eine integrierte Küche mit Spüle, Arbeitsfläche, Kühlschrank und verschiedenen Stauraummöglichkeiten, außerdem eine Zweipersonen-Dinette mit gegenüberliegenden Sitzplätzen und einem vielseitigen, verstellbaren Lagun-Tischsystem. Die Standardausstattung bietet ausreichend Platz für zwei Personen. Mit einem optionalen Dachzelt lässt sich die Übernachtungskapazität auf bis zu fünf Personen erweitern. Standardmäßig verfügt das Modell über eingebaute Frisch- und Grauwassertanks. Für den Energiebedarf ist ein Bordbatteriesystem serienmäßig vorhanden; Solarpaneele sind als optionale Ergänzung erhältlich.

Hymer, Halle 6/B07

Sowohl die Teilintegrierten B-MCT als auch die vollintegrierten Reisemobile B-MC I unterzieht der Traditionshersteller aus Bad Waldsee einem gründlichen Update. Neben dem neuen Design fällt besonders der neu gestaltete Badbereich mit großzügiger Dusche ins Auge sowie die smarte Hymer Connect App, durch die sich viele Funktionen vom Smartphone aus prüfen und schalten lassen. Zu Beginn stehen zwei teilintegrierte und zwei vollintegrierte Grundrisse auf Basis des Mercedes Sprinter zur Auswahl.

Zudem zeigt Hymer eine neue Campervan-Marke auf Fiat Ducato. Corigon nennt sich die neue Marke, die teilintegrierte Reisemobile und Camper Vans umfasst und mit vier Baureihen und elf Modellen auf Fiat Ducato und Ford Transit startet. Kern der neuen Marke ist die Kombination der bewährten Qualität und Funktionalität des Marktführers mit einem besonders attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis. Mit diesem Angebot richtet sich Corigon vor allem an preisbewusste Käufer.

Itineo, Halle 4/C02

Itineo baut das teilintegrierte Reisemobil Cozi PS 740 zum Familienmobil um. Im Heck steht nun ein Etagenbett für zwei Kinder mit Sitzgruppe davor. Eine Schiebetür schließt das Kinderzimmer



Corigon nennt sich eine neue Marke bei Hymer, die auf preisbewusste Kunden abzielt.
Foto: Hymer



Hymer hat seine Bau-reihen B-MC T und B-MC I im Grundriss neu gestaltet und vor allem eine großzügige Dusche eingeplant.

Foto: Hymer



Foto: Stefan Seitzer



NeXT heißt die neue Baureihe von Fendt für Einsteiger.





Mit Boxtime präsentiert Knaus eine neue Campervan-Reihe.



vom Rest des Wohnmobil ab. Die Eltern schlafen im Hubbett über der Sitzgruppe im vorderen Teil des Reisemobils.

Ebenfalls neu ist das vollintegrierte Reisemobil Famili JC 740. Auf 7,42 Metern Länge hat es Platz für eine fünfköpfige Familie. Als Schlafstätten dienen dabei Längseinzelbetten im Heck, ein Hubbett über den Fahrerhaussitzen sowie ein Schlafplatz in der umbaubaren Sitzgruppe. Die Längseinzelbetten im Heck lassen sich elektrisch in der Höhe verstellen, um mehr Stauraum in der Heckgarage darunter zu schaffen.

Karmann Mobil, Halle 15/E24

Im Heck des neuen Karmann Dexter 635 dominiert ein Längsdoppelbett den Raum, das elektrisch höhenverstellbar ist. Der opulente Stauraum darunter lässt sich so flexibel nutzen. Flexibilität ist auch die Devise beim Schwenkbad: Dank einer klappbaren Wand lässt sich das Bad als Dusche oder Toilette nutzen.

Karoo Oy, Halle 7a/B18

Das finnische Designerteam von Karoo kündigt für den CARAVAN SALON 2025 einen neuen kompakten Touringcaravan mit unter 750 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht an. Er soll gerade einmal fünf Meter lang sein und 2,05 Meter breit. Ein Aluminiumchassis und ein leichter GfK-Aufbau sparen Gewicht. Der Wohnwagen ist besonders für E-Autos mit niedrigen Zuggewichten konzipiert.

Knaus, Halle 1/A01

Knaus zeigt auf dem CARAVAN SALON 2025 die neue Campervan-Baureihe Boxtime. Die vier Modelle setzen beim Innenausbau vor allem auf Leichtigkeit. Bis zu 60 Kilogramm Gewichtser-

sparsnis wurde aus dem Möbelbau der 5,41 bis 6,36 Meter langen Modelle herausgeholt. Ein neues Schwenkband mit Thetford Kassettentoilette lässt sich dank einer klappbaren Wand auch als Dusche nutzen. Bei den Caravans sortiert Knaus seine Südwind-Baureihe neu. Einige Grundrisse fallen weg, dafür werden drei neue Familien-Caravans 580 UF, 650 UK und 650 UDF ins Programm aufgenommen. Alle drei haben ein französisches Bett im Heck und einen daneben platzierten Sanitärraum.

La Strada, Halle 15/D26

La Strada Fahrzeugbau gönnt allen Modellen der Saison 2026 eine neue Smart Caravaning Elektronikausstattung. Am neuen digitalen Bedienpanel und per App auf seinem Smartphone kann der Kunde dann Füllstände, Temperatur und Fahrzeugeigung ablesen. Heizung, Kühlschrank, Wasserpumpe, Außenbeleuchtung und 12-Volt-Strom lassen sich auch per App ein- und ausschalten. Je nach Version geschieht das serienmäßig im Nahbereich um das Fahrzeug oder optional auch per Fernabfrage von überall auf der Welt.

LMC Caravan, Halle 6/A04

Zum Modelljahr 2026 führt LMC die neue Tracer-Baureihe ein. Fünf teilintegrierte Reisemobile auf Basis des Fiat Ducato oder Citroën Jumper setzen vor allem auf Leichtbau, um mit Längen zwischen 6 und 7,3 Metern noch in der 3,5 Tonnen Klasse zu fahren. Leicht und günstig ist wohl auch das Motto der zwei neuen Caravan-Modelle in der LMC e:dero-Baureihe. Der 470 k ist mit vier Schlafplätzen für Familien konzipiert, der kompakte 400 c richtet sich an Paare.



Malibu hat seine vollintegrierten Reisemobile neu gestaltet, hier der Relax 640.

Malibu, Halle 4/B22

Zur Saison 2026 hat Malibu seine vollintegrierten Reisemobile rundum neu gestaltet. Mit fünf Grundrissen geht die Integrierten-Baureihe von Malibu dabei an den Start. Ein neues kantigeres Front- und Heckdesign verleiht den Modellen mehr Dynamik. Im Innenraum prägen klare Linien und konkave Hängeschrankklappen ohne Griffe das Bild. Kunden können zwischen dem Fiat Ducato und dem Mercedes Sprinter als Basis wählen.

Mit dem Relax 640 LE R zeigt Malibu zudem einen neuen Kastenwagenausbau, der den Grundstein für die neue Relax-Baureihe legen soll. Im 6,36 Meter langen Fiat Ducato baut Malibu dazu Längseinzelbetten im Heck ein, einen kompakten Küchenblock und ein für diese Fahrzeugklasse geräumiges Bad.

Masuria, Halle 11/B07

Erstmals auf dem CARAVAN SALON vertreten ist die neue polnische Marke Masuria. Sie präsentiert zwei teilintegrierte Reisemobile auf Basis des Ford Transit. Sie unterscheiden sich vor allem durch die Bettenanordnung im Schlafbereich. Der 780 TL setzt auf Längseinzelbetten im Heck, der 790 TL auf ein Queensbett. Davor befindet sich jeweils ein Raumbad und der Koch-/Wohnbereich. Optional ist ein Hubbett über der Sitzgruppe als weitere Schlafstatt für zwei verfügbar.



LMC hat mit dem Tracer eine neue Baureihe eingeführt.

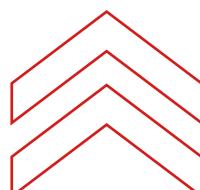
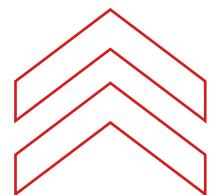


Foto: © RBPR Ralph Binder Public Relations

La Strada macht seine Baureihen smarter und hat sie auch mit einer neuen Steuerung ausgestattet.



Megasat, Halle 13/C60

Der Hersteller für Satellitentechnik und Camping-TVs zeigt gleich acht Neuheiten auf dem CARAVAN SALON. Mit der tragbaren vollautomatischen Sat-Anlage Campingman Portable 2 stellt Megasat erstmals eine Antenne mit integrierter Sat-Hold-Technologie vor. Das Gerät hält das Signal auch bei einer Signalstärkeänderung oder nach einem Stromausfall. Eine erneute Suche entfällt. Zusätzlich zeigt Megasat die neuen Empfangsgeräte Caravanman Kompakt 4, Traveller-Man 4 und Caravanman 55 Professional GPS. Dazu noch vier Smart-TV-Screens mit 19, 22, 24 und 27 Zoll Bildschirmgröße der neuen Royal Line V Smart-Serie.

Mobilvetta, Halle 10/A18

Der italienische Reisemobil-Hersteller Mobilvetta hat zum Modelljahr 2026 seine Kea-Baureihe komplett überarbeitet. Vier Grundrisse teilen sich auf zwei Aufbauformen auf: zwei als Integrierte Kea I und zwei als Teilintegrierte Kea P. Alle vier bauen auf Fiat Ducato auf und sind 7,47 Meter lang. Im Innenraum möchte Mobilvetta Design und Alltagstauglichkeit miteinander verbinden.

Morelo, Halle 16/A04

Der Luxusmobile-Hersteller aus Franken hat seine Einsteiger Baureihe Home komplett überarbeitet. Auf Basis des Iveco Daily baut Morelo drei Grundrisse, die den Einstieg in die Welt der »Liner« genannten Landyachten darstellen. Das leichteste und kürzeste Modell der Morelo-Familie ist zukünftig der Home 78 L, der mit 5,6 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und 7,81 Metern Länge noch mit der C1 Fahrerlaubnis zu fahren ist.

Next, Halle 5/C03

Fendt Caravan möchte mit der neuen Wohnwagen-Marke Next vor allem jüngere Zielgruppen und Einsteiger ansprechen und präsentiert seine Neuentwicklung auf dem CARAVAN SALON erstmals der Öffentlichkeit. Der kompakte 5,88 Meter lange und nur 1.000 kg leichte Wohnwagen lässt sich auch von kleineren Zugfahrzeugen und E-Fahrzeugen mühelos ziehen und ist einfach in der Handhabung. Für hohe Stabilität bei dem leichtgewichtigen Wohnwagen sorgt die Sandwich-Bauweise mit Glattblech. Dank intelligenter Isolierung können die Reisenden ein Rundum-Wohlfühl-Klima im Inneren genießen. Zur Ausstattung gehören unter anderem eine komplette Küche mit Zwei-Flamm-Gaskocher, ein 90-Liter-Kompressor-Kühlschrank und eine Varioheat-Heizung von Truma. Anstelle eines großen Gasflaschenkastens auf der Deichsel findet eine handliche 5-Kilogramm-Flasche in einem Fach der Seitenwand Platz. Der Einstiegspreis beträgt 18.900 Euro.

Niesmann + Bischoff, Halle 6/C01

Der Hersteller von Luxusmobilen aus der Hymer-Gruppe ergänzt zum CARAVAN SALON 2025 die Arto-Baureihe um das neue Modell Arto 84. Der 8,45 Meter lange Arto 84 bildet nun die Mitte der drei Modelle in der Arto Baureihe auf Mercedes Sprinter. Die luxuriösen Liner bieten höchsten Wohnkomfort mit edlem Ambiente und hochwertiger technischer Ausstattung.

Niewadow, Halle 11/C03

Zum 50. Jubiläum zeigt der traditionsreiche polnische Caravanhersteller seinen Erstling N126-D in einer farbenfrohen Gelato-Edition. Innen- und Außendesign heben sich durch die drei wählbaren Farbtöne Himbeere, Limone und Pistazie deutlich ab. Inspiriert wurde die Gestaltung vom italienischen Eismacherhandwerk. Der N126-D ist seit Firmengründung im Programm und hat sich seither technisch weiterentwickelt. Mit seinen kompakten Abmessungen von 4,5 Metern Gesamtlänge und 850 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht ist er inzwischen ein Klassiker der kompakten Touringcaravans. Zusätzlich präsentiert der polnische Hersteller mit dem neuen Villetta 780 seinen bisher größten Caravan. Im Stil eines Tiny Houses mit viel Holz eingerichtet, bringt der Doppelachser mit 9,37 Metern Gesamtlänge rund 2.700 Kilogramm Gesamtgewicht auf die Waage.

Notin, Halle 4/A06

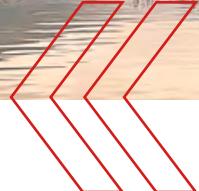
Neu im Programm des französischen Herstellers Notin sind die zwei teilintegrierten Reisemobile Victoria und Bruges. Victoria baut auf Fiat Ducato auf und ist 6,99 Meter lang, der ebenfalls knapp sieben Meter lange Bruges basiert auf einem Mercedes Sprinter.

Outwell, Halle 3/C70

Unter dem Namen Road Trip Air zeigt der dänische Vorzelt- und Campingzubehör-Spezialist auf dem CARAVAN SALON 2025 drei Luftvorzelte für kompakte Campingbusse. Talladega, Daytona und Santa Monica heißen die freistehenden Vorzelte in verschiedenen Größen für Campingbusse und Kastenwagenausbauten in unterschiedlichen Basisfahrzeugen.

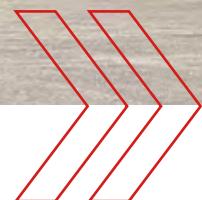


Mit dem Arto 84 erhält die gleichnamige Baureihe von Niemann + Bischoff ein weiteres Modell.



Panama, Halle 11/A57

Der Campingbus-Spezialist aus Spanien zeigt zwei neue Modelle auf Ford Transit Custom. Der Pog ist das neue Einstiegsmodell mit Fokus auf hoher Alltagstauglichkeit mit zwei Schiebetüren im Fond und zum Bett umbaubarer Rücksitzbank. Der P59+ mit langem Radstand bietet hingegen schon eine Heckküche und Banktoilette sowie eine Duschmöglichkeit.



Der neue Vario Perfect 1200 baut auf einem 26-Tonnen-Chassis von Mercedes-Benz auf.



Foto: Vario mobil

Phoenix, Halle 16/E04

Der neue Phoenix Maxi-Alkoven 7800 RSL verzichtet vollständig auf Gas als Brennstoff. Der 7,5 Tonner auf Iveco Daily heizt mit Diesel, kocht mit Induktion und kühlt die Lebensmittel mit Strom. Alkoven mit Längseinzelbetten, dahinter ein großes Raumbad mit separater Dusche, Küche und Schränke im Mittelteil und eine geräumige Rundsitzgruppe im Heck kennzeichnen den Grundriss des Premium-Reisemobils für zwei Personen.

Pilote, Halle 17/A20

Der französische Reisemobil Hersteller Pilote erweitert seine Atlas-Baureihe auf Basis des Ford Transit um zwei weitere teilintegrierte Modelle. Der Atlas 630 G mit Querbett im Heck ist rund 6,3 Meter kurz, das Modell Atlas 670 Gj mit Längseinzelbetten bringt es auf 6,7 Meter Länge. Bei beiden steht optional ein Hubbett über der Sitzgruppe als zweite Schafstatt zur Wahl. Bei den Kastenwagenausbauten bringt Pilote mit dem neuen Vega 630S ein Modell auf Basis des Fiat Ducato, in dem im Heck zwei Doppelbetten übereinander Schlafplatz für vier Personen schaffen.

Pioneer Electronics, Halle 13/A44

Ein Mediencenter mit 10,1 Zoll Bildschirm speziell für Reisemobile stellt Pioneer unter dem Namen SPH-EV0107DAB vor. Das Besondere: Das Modell gibt es als Ein- und Zwei-Schacht Variante, und es lässt sich auf alle gängigen Basisfahrzeuge für Reisemobile anpassen: Fiat Ducato und die Stellantis-Schwestermodelle, Mercedes Sprinter, Ford Transit, Renault Master und Volkswagen Transporter.

Pössl, Halle 12/A02

Der neue Pössl Summit 600 L ergänzt die Auswahl des Marktführers im Segment der Kastenwagenausbauten. Dabei bringt Pössl in einem 5,99 Meter langen Fiat Ducato Längseinzelbetten im Heck unter. Der Marktführer setzt dabei auf eine moderne Innenraumgestaltung und einen günstigen Einstiegspreis.

Rapido, Halle 4/C05

Der französische Hersteller Rapido hat seine zwei vollintegrierten Reisemobile 850F und 80dF vollständig überarbeitet. Die neuen Modelle erhalten eine neue Front mit größerer Windschutzscheibe für bessere Sicht und bessere Geräuschkopplung. Der 80 dF erhält zudem auch ein neues Heckdesign. Basis der Vollintegrierten ist der Fiat Ducato.

Reich, Halle 14/C07

Reich bringt zum 50. Firmenjubiläum gleich drei neue Produkte für das Wassersystem in Freizeitfahrzeugen nach Düsseldorf. Der Myclean active ist ein externer Aktivkohlefilter zur Befüllung von Wassertanks, der dank Gardena-Anschlüssen schnell und einfach zwischen Einfüllstutzen und Schlauch montiert wird. Zusätzlich kann der neue Myclean water steril ergänzt werden, der für mikrobiologisch einwandfreies Wasser sorgt. Dazu feiert die neue Powerflow-Druckpumpe mit einer Förderleistung von 12 L/min und 2,7 bar Druck Premiere.



Mit der Pantiga Finest Edition will Tabbert seinem Premiumanspruch gerecht werden.

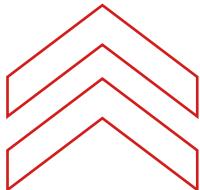


Rimor, Halle 11/B60

Rimor nimmt zum Modelljahr 2026 umfassende Änderungen an seiner Modellpalette vor. Gleich sechs neue Alkoven-Reisemobile stellt Rimor auf dem CARAVAN SALON 2025 aus. Sarus nennt sich die neue Baureihe, zu der auch acht teilintegrierte Grundrisse gehören. Die Alkoven-Modelle zielen vor allem auf Familien und bieten entsprechend bis zu sieben Schlafplätze. Die Teilintegrierten sind eher für Paare oder bis zu vier Personen geeignet, je nach Einsatz eines Hubbettes über der Sitzgruppe im vorderen Wagenteil. Zudem baut Rimor seine beliebte Super-Brigg-Alkovenreihe nun auf Ford Transit mit Vorderradantrieb auf und unterzieht die vier Modelle einer gründlichen Überarbeitung des Interieurs. Die gleiche Behandlung erfahren die fünf Grundrisse teilintegrierten Sailer-Baureihe.



Weinsberg hat seine CaraSuite-Baureihe um zwei Grundrisse erweitert, die sich vor allem im Schlafbereich unterscheiden.



Roller Team, Halle 10/B23

Mit dem Kronos 266 TL zeigt Roller Team einen neuen Teilintegrierten auf dem CARAVAN SALON: Queensbett im Heck, davor ein Raumbad und Koch-/Wohnbereich im Bug kennzeichnen das 7,45 Meter lange Reisemobil. Zudem zeigt Roller Team die neue Kastenwagen-Baureihe Livingston Go, die Einsteiger in vier Modellen mit umfangreicher Ausstattung und attraktiven Preisen überzeugen möchte. Als Basis dient dabei der Citroën Jumper mit Längen zwischen 5,41 und 6,36 Metern.

Sprite Caravans, Halle 7a/A12

Der britische Hersteller Sprite bringt zehn überarbeitete Caravans der Saison 2026 mit nach Düsseldorf. Vier Modelle aus der Mondial-Baureihe und sechs Grundrisse aus der Cruzer-Modellpalette stehen zur Wahl. Die Grundrisse unterscheiden sich von den europäischen Modellen durch große Bäder mit Duschkabinen und die typisch britischen dreiteiligen Bugfenster.

Sterckeman, Halle 11/B55

Die zur französischen Trigano-Gruppe gehörende Caravan Marke Sterckeman zeigt auf dem CARAVAN SALON 2025 den neuen Grundriss Sport Edition 492 LJ mit 6,65 Metern Gesamtlänge und lediglich 1.300 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht. Die Längseinzelbetten im Bug und die ebenfalls zum Bett umbaubare Rundsitzgruppe im Heck machen ihn für Paare oder sogar kleine Familien einsetzbar.

Zudem hat Sterckeman seine Caravan-Baureihe Open Edition überarbeitet und präsentiert drei Grundrisse mit GfK Aufbau und XPS-Isolierung in Sandwich-Bauweise mit gehobener Oberklasse-Ausstattung. Dazu gehört auch eine optionale Smart Caravaning Steuerung, mit der Füllstände, Temperatur und weitere Informationen über eine Smartphone-App abrufbar sind.

Tabbert, Halle 1/A01

Tabbert möchte mit den sechs Sondermodellen der Pantiga Finest Edition den Premiumanspruch der Caravan Marke neu aufleben lassen. Die zwischen 4,94 und 7,52 Metern langen Wohnwagen für Paare oder Familien sind mit reichlich Ausstattung zu einem erheblichen Preisvorteil kalkuliert.

Thetford, Halle 14/B03

Der Marktführer für Campingtoiletten zeigte im vergangenen Jahr einen Prototypen einer Trockentrenntoilette. Auf dem CARAVAN SALON 2025 stellt Thetford nun die serienreife neue Trenntoilette der S-Serie vor sowie ein Umrüstkit der SK Serie für bereits eingebaute Wassertoiletten, die auf den Cassettentoiletten C220 und C260 basieren.

Truma, Halle 14/B07

Warmwasser in Rekordzeit verspricht die neue Truma Heizung Combi Neo. Dabei soll sie nicht nur leistungsfähiger sein als das nun fast schon 20 Jahre im Markt befindliche Vorgängermodell, sondern zugleich auch kompakter und leichter. Zunächst wird sie Gas und Strom als Kraftstoff kombinieren, in späteren Varianten auch Diesel.

Vario Mobil, Halle 16/C23

Der Vario Perfect 1200 Assoluto ist ein Statement für mobile Freiheit – geprägt von kompromissloser Präzision, deutscher Ingenieurskunst, wegweisendem Design und vollendetem Perfektion. VARIOmobil präsentiert exklusiv auf dem CARAVAN SALON die Weltpremiere, die technisch in neue Dimensionen vorstößt. Der wendige Mercedes-Benz Actros 2553 LNR Dreiachser mit 530 PS auf 26-Tonnen-Chassis bietet als Kraftpaket das perfekte Fahrzeug-Fundament. Integriert ist eine Pkw-Garage für ein MINI Cabrio inklusive VELOslide mit Ladestation für zwei E-Bikes. Vier Slide-Outs eröffnen ein einzigartiges Raumkonzept. Herausragend ist der exklusive Doppelcker im Schlafbereich: ein dreiseitig begehbares Kingsize-Bett. Gleichzeitig wird der integrierte Waschtisch im nebenliegenden Bad gemeinsam mit der Schrankkombination ausgefahren. So entsteht ein begehbares, großes Raumbad mit Rainshower im XXL-Duscheschrein sowie ein 10 m² Schlafraum mit Spiegelschrank über die gesamte Fahrzeubreite. Er ist eine mobile Luxus-Suite für Visionäre. Preislich wird der Perfect 1200 Assoluto oberhalb von 2 Millionen Euro liegen – inklusive Sonderausstattungen (exklusive Pkw in der Heckgarage).

Weinsberg, Halle 1/A01

Weinsberg ergänzt die CaraSuite-Baureihe im Modelljahr 2026 um zwei neue Grundrisse. Die beiden teilintegrierten Reisemobile unterscheiden sich vor allem im Schlafbereich: Der 650 MEG kommt mit Längseinzelbetten im Heck, der 700 DX mit einem mittig angeordneten Queensbett. Bei den Caravans hat Weinsberg seine CaraOne Baureihe innen grundlegend überarbeitet. Die elf Modelle, die das komplette Größenspektrum von Touring bis zum Großraumwohnwagen abdecken, sind funktional und schnörkellos eingerichtet. So wollen sie in jeder Größenklasse vor allem preisbewusste Käufer ansprechen.

Westfalia, Halle 15/E04

Auf dem Ford Transit Custom zeigt Westfalia den neuen kompakten Campingbus namens Kipling. Mit Hilfe von Karosserieverbreiterungen im Heck installiert Westfalia ein Querbett mit immerhin 1,90 Meter Länge und 1,30 Meter Breite im Heck des Ford. Zusätzlich sind zwei Schlafplätze unter dem Aufstelldach nutzbar.

Verbunden mit der Natur

Freiheit ist der Begriff, den Anhänger der **Freikörperkultur (FKK)** stets als Erstes nennen. Tatsächlich ist Naturismus weiter verbreitet, als man vermutet. Ein Streifzug durch das **Lebensgefühl**.





FKK ist eigentlich ganz einfach: Man entledigt sich seiner Kleidung und macht genau das, was man sonst auch tun würde. Wäre da nicht immer die fragend hochgezogene Augenbraue, mit der sich FKK-Anhänger immer konfrontiert sehen, als ob sie sich ungebührlich benehmen würden. Eigentlich seltsam, denn wer von seinem Saunabesuch schwärmt, erntet eher Zustimmung, obwohl das Prinzip identisch ist: Menschen sind auf einem lokal begrenzten Gebiet nackt.

FKK ist natürlich mehr als nur kleidungslos agieren, nämlich Lebensgefühl und Lebenseinstellung. Und es ist so alt wie die Menschheit. Vermutlich genauso alt ist die Spaltung zwischen den Menschen, die es machen und denen, die es ablehnen. Nacktheit als etwas Natürliches anzusehen, fällt vielen schwer, weil ihnen kulturell, ideologisch oder pädagogisch eine »Geht-ja-gar-nicht«-Haltung antrainiert oder anerzogen wurde. »Man muss es nicht mögen, man muss es nicht tun«, sagt Jeannette Langner, Vorsitzende des noch jungen Vereins GetNakedGermany, der Naturismus hierzulande fördern und ein positives Bild dieser Bewegung zeichnen möchte. »Aber man sollte so viel Toleranz besitzen, es denen zu gönnen, die FKK lieben.«

Und das tun eigentlich viele. 37 Prozent aller Deutschen haben schon mal in einer Sauna oder einem FKK-Strand die Hüllen fallen gelassen, so eine repräsentative Studie von YouGov aus dem Jahr 2021. Hinzu kommen noch Orte wie Liegewiese, Freibad, auf Wanderwegen oder einem Kreuzfahrtschiff. Nur die Minderheit, nämlich 41 Prozent, so die YouGov-Studie, war noch nie außerhalb der eigenen vier Wände nackt (siehe Grafik).

Ein kleine Zeitreise

FKK ist nicht wirklich eine deutsche Erfindung – wohl aber das organisierte gemeinsame Nacktsein. Ursprünge ordnen die meisten Quellen dem Leibarzt Friedrich Franz I., Prof. Dr. Samuel Gottlieb Vogel (1750 bis 1837) zu, der das erste deutsche Seebad gründete und zugleich davon abriet, Badekleidung zu tragen. Aus gesundheitlichen Gründen, wohlgemerkt. Doch erst 1903 entstand mit dem Freilichtpark Klingberg bei Scharbeutz das erste FKK-Gelände, 17 Jahre später gab es auf Sylt den ersten offiziellen Nacktbadestrand. Die vielerorts entstehenden Vereine sorgten in der Folgezeit für eine Massenbewegung, die Anfang der 1930er Jahre bundesweit 100.000 organisierte Anhänger hatte.

Die Nazis verbieten zunächst FKK, aber auch nach dem ersten Weltkrieg blieb die Nacktkultur verboten und erlebte erst in den 1960er Jahren eine Renaissance. Und im zweigeteilten Deutschland war es vor allem der Osten, der zu DDR-Zeiten persönliche Freiheit auslebte.

Heute ist – bis auf die fragend hochgezogene Braue – FKK in Deutschland weitgehend akzeptiert. Und jedes Jahr geistern zwei sehr widersprüchliche FKK-Schlagzeilen durch die Medienlandschaft, wovon die eine vom Niedergang, die andere von einer Trendbewegung spricht. Unbestritten ist, dass zumindest die FKK-Vereine eine – vorsichtig ausgedrückt – leicht ältere Mitgliederstruktur aufweisen.

»FKK ist persönliches Freiheitsgefühl – und das muss man nicht öffentlich reproduziert sehen. Nackt sein gerne, aber bitte nicht dokumentiert.«

Daraus auf den Niedergang einer Bewegung zu schließen, greift zu kurz, denn oft sind gerade Jüngere einer durchorganisierten Vereinsstruktur überdrüssig. Denn die berühmte Vereinsmeierei, wer wann Vorstand und Kassenwart oder anderer Funktionsträger wird, nimmt gerade in größeren vereinsartigen Strukturen abstruse Formen und Gelüste an. Kein Wunder, dass gerade Jüngere, aber auch Ältere gerade im FKK-Bereich die nicht-organisierte Form wählen, weil die Vereine gelegentlich nicht wirklich zeitgemäß scheinen. Ein Grund auch dafür, dass sich Get-NakedGermany nach australischem Vorbild gründete, um dem Naturismus ein modernes Forum zu bieten. Eines ihrer Anliegen neben der Förderung weiterer Angebote ist zum Beispiel, Naturismus den Status Weltkulturerbe zu verschaffen.

Nackt ist nicht verboten

Das ist allerdings auch keine einfache Ausgabe. Wer aktiv für einen FKK-Lifestyle werben möchte, kommt sehr schnell in eine Grauzone von dem, was erlaubt oder nicht erlaubt ist. Tatsächlich ist Nacktheit nicht generell verboten, aber die juristische Grenze zumindest zwischen Nacktsein und einer ahndungswürdigen öffentlichen Zurschaustellung ist dünn, wie zahlreiche Urteile etwa zur Nacktheit im eigenen Garten oder im Öffentlichen belegen.

Hinzu kommen die in der heutigen Medienlandschaft üblichen Sozialen Plattformen, die ihre eigenen Veröffentlichungsregeln haben. Sie erlauben schlichtweg Nacktheit nicht, um juristische, aber auch andere Probleme wie Hasskommentare oder Missbrauch zu vermeiden. Mal abgesehen davon, dass es Trittbrettfahrer gibt, die aus ganz persönlichen Gründen dabei sind – nicht jeder möchte seine oder ihre persönliche Leidenschaft öffentlich ausgebreitet sehen. FKK ist persönliches Freiheitsgefühl – und das muss man nicht öffentlich reproduziert sehen. Nackt sein gerne, aber bitte nicht dokumentiert.

Hilfreiche Urteile

Eine unerwartete Hilfe kam unter dem Stichwort »Diskriminierung«, zumindest wenn es um das Thema »oben ohne« geht. Frauen haben sich das Recht gerichtlich erstritten, gleichberechtigt wie Männer oben ohne gehen zu dürfen. Etwa Gabrielle Lebreton: Sie zog vor das Kammergericht Berlin, nachdem sie von einem Wachdienst von einem Wasserspielplatz verwiesen wurde, weil sie sich weigerte, das Oberteil anzuziehen,. Die zuständige Richterin sah im unterschiedlichen Bekleidungzwang für Männer und Frauen eine Diskriminierung (AZ 9 U 94/22).

In einem ähnlich gelagerten Fall hatte die Berliner Ombudsstelle der Landesstelle für Gleichbehandlung gegen Diskriminierung genauso entschieden: Die Vorgabe einer Badebekleidung im Schwimmbad heiße nicht, dass eine Frau ihre Brust zu bedecken habe, was faktisch heißt, dass sie aus Gründen der Gleichberechtigung oben ohne baden dürfe. In der Folge haben in etlichen Städten Schwimmbäder ihre Hausordnung entsprechend geändert, auch wenn in der Praxis Frauen bisher eher selten ohne Oberteil schwimmen gehen.

Es geht ums Wohlbefinden

Das überrascht auch nicht: Naturismus lebt vom Gemeinschaftsgedanken – unter Gleichgesinnten gibt es ein anderes Wohlbefinden. Tatsächlich geht es um das Selbstwertgefühl, um das Gefühl, so sein zu dürfen, wie man ist oder auch neudeutsch Body-Positivität. Jeder Mensch hat das Recht, so zu sein wie er oder sie tatsächlich ist. Die Menschen sollen sich dabei wohlfühlen, egal, ob sie dick oder dünn, groß oder klein, alt oder jung sind – es zählt der Mensch, nicht das Äußere. Und wer einmal an einem FKK-Strand oder in der Sauna war, wird feststellen, dass sie alle – zu Recht! – dort vertreten sind und es sich gut gehen lassen. Das ist der große Vorteil vom Naturismus: Menschen werden in der Regel nicht nach dem Äußeren beurteilt, was auch automatisch das Selbstwertgefühl steigert.

Dieses »happy together« oder eben Bodypositivität ist auch etwas, mit dem der Naturismus beziehungsweise die FKK-Bewegung einen neuen Ansatz gefunden hat. Jeder kann sich so verwirklichen, in dem Falle eben kleidungslos. Und die Aktivitäten reichen vom klassischen Strandurlaub oder dem Wellness-Wochenende über die ganze Bandbreite an sportlichen Aktivitäten oder Gemeinschaftsaktionen wie dem Museumsbesuch, der als besondere Aktion auch einen nackten Besuch erlaubt. Meist in Zusammenhang mit Ausstellungen rund um Naturismus.

Ein ebenfalls schon länger anhaltender Trend sind Nacktwanderungen. Tatsächlich gibt es zwei offizielle Nacktwanderwege, einen in der Lüneburger Heide, der andere im Harz. Ein dritter Weg soll noch in diesem Jahr dazukommen, am Rätzsee in Mecklenburg-Vorpommern, rund um einen schon bekannten FKK-Campingplatz. Denn auch das ist möglich: sich auf einem FKK-Campingplatz per Zelt und natürlich Wohnmobil wohlzufühlen!

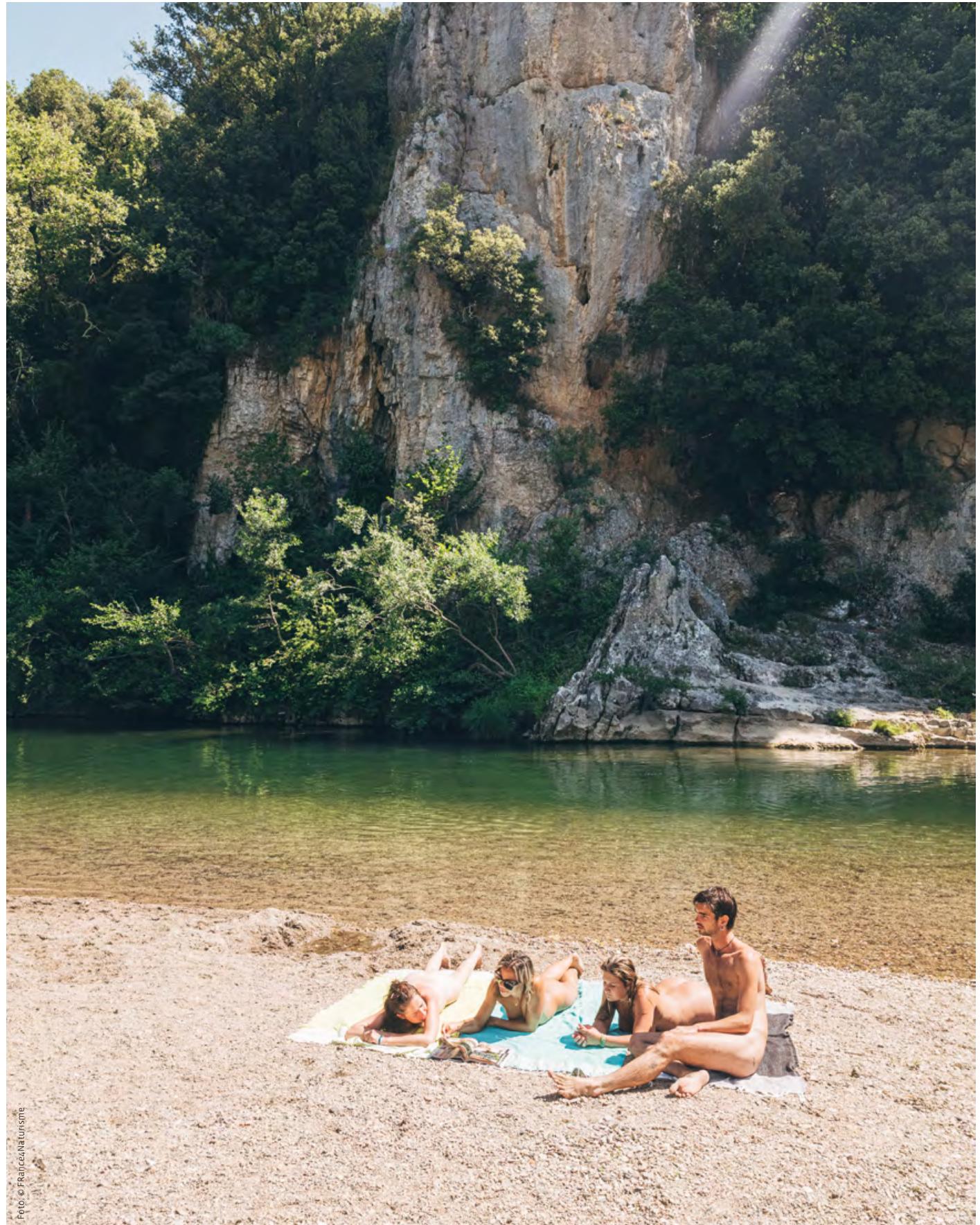


Photo: © France et Natureisme

Mit Caravaning in die kleidungslose Freiheit

Die wohl einfachste Art, Naturismuserfahrungen zu sammeln, ist das FKK-Camping. Für Reisende mit Zelt, Caravan oder Wohnmobil gibt es ein stetig wachsendes Angebot.

Selbst die grenzenlose Freiheit lässt sich noch steigern, gilt doch das Urlaufen per Caravaning als Inbegriff einer nicht zu stoppenden Mobilität. Home is wo mein Caravan gerade steht. 43 Millionen Übernachtungen verbuchten die Deutschen allein 2023 auf ihrem Konto. Auch Naturisten nehmen für sich die unbegrenzte Freiheit in Anspruch, jenseits eines Kleidungzwangs Natur direkt und unmittelbar zu genießen. Beides, Caravaning und FKK, lässt sich kombinieren – und Reiselustige, die beides wollen, finden vor allem europaweit tolle Ziele: Willkommen beim FKK-Camping, ganz nach dem Motto »weniger ist mehr«.

Mit dem seit Jahren boomenden Caravaning hat auch das FKK-Camping weiter zugelegt. Wer europaweit nahtlos auf einem Campingplatz sein möchte, wird vor allem in Frankreich fündig – sie sind nicht nur Europa-, sondern auch Weltmeister. Rund 170 Campingplätze weist La Grand Nation landesweit aus, gefolgt von Deutschland und Kroatien.

Eine genaue Übersicht, wie viele Plätze es gibt, findet sich leider nicht – Portale listen oft nur eigene beziehungsweise die Plätze auf, mit denen sie kooperieren, so dass dazu etwas mehr Recherche erforderlich ist. Zwei Arten von Plätzen gibt es, diejenigen, die ausschließlich Naturisten vorbehalten sind, oder die, die für die FKK-Anhänger einen Teilbereich ausgewiesen haben. Allerdings lohnt es sich, genauer hinzuschauen: Manche Campingplätze führen zwar das Label FKK, haben aber dann nur einen Zugang zu einem FKK-Strand.

Wer einen FKK-Campingplatz buchen will, muss nicht unbedingt Mitglied in einem FKK-Verein sein – das kommt auf den jeweiligen Platz an. Manche Plätze werden von FKK-Vereinen selbst geführt, im Ausland ist es zudem hilfreich, wenn man Mitglied in einem Verein ist und zum Beispiel über einen Ausweis des Internationalen Naturismusverbandes, der International Naturist Federation (INF), verfügt.

Nackt oder nicht nackt?

Klar ist, dass an FKK-Orten grundsätzlich erwünscht ist, dass die Besucherinnen und Besucher kleidungslos sind. Aber nicht immer ist das zwingend vorgeschrieben; manchmal gibt es gute Gründe für das ein oder andere Kleidungsstück. Der Grund für die Hüllelosigkeit liegt im Schamgefühl, das bekleidete Gäste auslösen können – und das hat im FKK-Bereich nichts verloren. Jeder Mensch ist, wie er ist und das soll tatsächlich schamfrei (Stichwort »Bodyshaming«) ausgelebt werden können. Wer sich unsicher ist, kann für den Start einen Campingplatz auswählen, der beide Bereiche, textil und textilfrei, hat, und sich langsam daran herantasten, ob das etwas für einen ist.

Was FKKler immer mithaben sollten, ist ein Handtuch. Denn wenn man irgendwo Platz nimmt, ist es immer angenehm, sich auf ein Stück Stoff setzen zu können – mal ganz abgesehen von der Hygiene. Das gilt nicht nur für das FKK-Camping, sondern generell in Naturistenarealen. Saunagänger kennen das, weil sich jeder in der Sauna auf ein Handtuch setzen muss – und die Vorstellung im Café oder Kiosk, dass auf diesem Stuhl schon viele andere nackte Hinterteile gesessen haben, ist auch nicht wirklich angenehm.

Sehen und gesehen werden

Eines der größten Missverständnisse generell im FKK-Bereich ist das Thema Sehen oder genauer: Voyeurismus. Das hat im Naturismus nichts verloren und ist auch überhaupt nicht das Thema. Jeder begegnet jedem und nimmt seine Gegenüber auch wahr, nur dass die halt ohne Kleidung sind. Aber genau das ist der Standard, bei dem es darum geht, eine Verbundenheit mit der Natur in einer Gemeinschaft von Gleichgesinnten zu erleben – und bei der sich alle frei fühlen dürfen.



Platz gesucht?

Für eine erste Orientierung reicht ein Besuch bei fkk-campingplatz.com, nach eigenen Angaben weltweiter Campingführer in Sachen FKK. Die Seite listet derzeit rund 300 FKK-Campingplätze aus 22 Ländern auf, die sich mit 160 Suchkriterien filtern lassen. Zudem finden sich dort auch Bewertungen dieser Plätze.
fkk-campingplatz.com



Camping ist nicht gleich schnödes Schlafen im Zelt. Wohnmobile von kleinen Pkw mit Schlafboxen ausgestalteten Innenräumen bis hin zum luxuriösen 40-Tonner – die Bandbreite ist dort ebenso groß wie bei den klassischen Caravans, den Wohnwagen. Hinzu kommen noch Lodges, Appartements und Hotels, die es zusätzlich auf Campingplätzen ermöglichen, eine Nacht zu verbringen. Glamping, die Verbindung aus Glamour und Camping, hat auch bei den Naturisten Einzug gehalten.

Frankreich ist tatsächlich Welt- und damit auch Europameister, was das Angebot an FKK-Plätzen für die mobilen Urlauber angeht. Weit über 200 Plätze finden sich zwischen Lille und Lourdes sowie Korsika, mehr als vier Millionen Menschen, die Hälfte aus dem Ausland, genießen die nackte Freiheit. Marktführer in Frankreich ist der 1992 von Naturisten gegründete Verband France 4 Naturisme mit sieben Stellplätzen auf höchstem Niveau, die wir auf den nächsten Seiten vorstellen. Die »4« im Namen steht nicht etwa nur für das Wort »für«, sondern soll auch die vier Hauptwerte der Vereinigung symbolisieren: Respekt, Leben in Harmo-

nie mit der Natur, Freiheit und ökologische Verantwortung.

Tatsächlich lebt France 4 Naturisme diese Werte und legt Wert auf die feine Unterscheidung zwischen Naturisten und Nudisten: Nudisten sind einfach nackte Menschen, während sich Naturisten der Philosophie gegenseitigen Respekts und Achtung als Lebenseinstellung im Einklang mit der Natur verschrieben haben. »Wir predigen im Alltag Wohlwollen, Herzlichkeit, Teilen und gegenseitige Hilfe unter Naturisten«, schreibt die Institution auf ihrer Website. »Außerdem erinnern wir gerne daran, dass jeder Körper einzigartig und wertvoll ist; keiner darf verurteilt werden.« Respekt vor sich selber und der Natur in Verbindung mit Umweltschutz gehören zu den Kernthemen.

Entsprechend gestaltet sind die Plätze, die sich in Aquitanien (Gironde und Département des Landes), im Languedoc (Gard und Hérault), der Provence (Département Vaucluse), der Île-de-France (Essonne) und Korsika (Oberkorsika) befinden. Die Plätze sind stets von Mai bis Ende September geöffnet und bieten familienfreundliche Urlaube auf gepflegten Plätzen.

france4naturisme.com

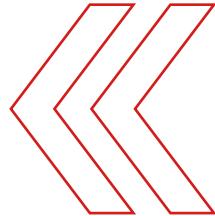
Gelassen in Frankreich

Die **Franzosen** sind in Sachen FKK-Angebote mittlerweile **Weltspitze**. Marktführer ist dort **France 4 Naturisme** mit sieben exzellenten Plätzen im Landesinneren, am Meer und auf Korsika.



France 4 Naturisme führt sieben Plätze, hier im Languedoc, der Campingplatz Gard, Domaine de la Sablière.

Foto: © France4naturisme





Fotos: © France4naturisme



Kulinarische Genüsse an der Côte d'Argent

Zwischen **Atlantik und Pinienwäldern – Arnaoutchot bietet perfekte Harmonie mit der Natur.**

Schön, wenn man sich auf dem Weg zum Strand nicht anziehen muss – genau das bietet Arnaoutchot, direkt an einem der Hotspots für Surfer in Aquitanien. Der Strand ist einen (nackten) Steinwurf entfernt, während man inmitten herrlicher Pinienbäume die Verbindung zur Natur aufnimmt. Denn natürlich ist der Platz im Département Landes am Atlantik in einem 45 Hektar großen Pinienwald gelegen. Gerade die intensive Verbindung zur Natur unter Gleichgesinnten tritt hier auch in

den kulinarischen Genüssen zutage: Es gibt in den Restaurants regionale Küche mit frischen, saisonalen und lokalen Produkten, im Restaurant »Le Landais Gourmand« nutzen die Köche die Erzeugnisse des Permakultur-Gemüsegartens in Arnaoutchot – übrigens auch für Diäten jedweder Art. Die Kalorien lassen sich dann am Strand, in der üppigen Badelandschaft mit Hammam und Balneotherapie, in den Fitnessräumen und anderen sportlichen Aktivitäten abtrainieren. arna.com

Arnaoutchot

FKK-Campingplatz Vielle Saint Girons

Lage:	Côte d'Argent, nahe Vielle-Saint-Girons
Stellplätze:	220 für Urlauber
	320 Mietunterkünfte
	195 Dauercamper

Einrichtung: Balneotherapie, Spa, Badelandschaft, Restaurants, Sport- und Kinderspielplätze

Lavendelduft und Zikadenzirpen

Die **Provence** weckt die Lust an Kräutern, Lavendel und Natur – genau das bietet die **Domaine de Bélézy**.



Fotos: © France/naturisme

Bélézy

FKK-Campingplatz Vaucluse – Domaine de Bélézy

Lage: Bédoin, Provence

Stellplätze: 210 für Urlauber
139 Mietunterkünfte
6 Dauercamper

Einrichtung: Balneotherapie, Spa, Aquapark mit Spa, Pools und Wasserspielplatz, Restaurants, Sportplätze, Kinderspielplätze, Shops

Es ist die Ruhe im Landesinneren, weit von der Küste oder den Touristenzentren entfernt. Hier lockt ein altes provenzialisches Bauernhaus mit Minibauernhof und einer Plantanenallee in einem außergewöhnlichen Klima. Inmitten eines 25 Hektar großen Pinienwalds gelegen, lauscht man abends dem Zirpen der Grillen, atmet den Duft der Natur. Tatsächlich hat Bélézy rund 300 Sonnentage im Jahr.

Wer sich nicht sportlichen Aktivitäten oder anderen Events widmen möchte, kann auf der Sonnenterrasse die Aussicht auf den Mont Ventoux und die Provence genießen oder die Ruhe im Schatten hundertjähriger Olivenbäume. Eine sinnliche Alternative zu einem alternativen Kochkurs, einem Ausritt mit dem Pferd am Mont Ventoux oder einer Wandertour im Umland. Und in Avignon kann man tief in die Geschichte eintauchen, wenn auch nicht kleidungslos. Das aber bietet der Platz in völligem Einklang mit der Natur und einem ökologischen Farmansatz. belezy.com



Euronat

FKK-Campingplatz Gironde

Lage:	Halbinsel Médoc nahe Bordeaux
Stellplätze:	914 für Urlauber 505 Mietunterkünfte 685 Dauercamper
Einrichtung:	Thalassotherapie, Spa, Wellness, Pools, Restaurants, Sportplätze, Kinderspielplätze, Shops

Fotos: © France/naturisme

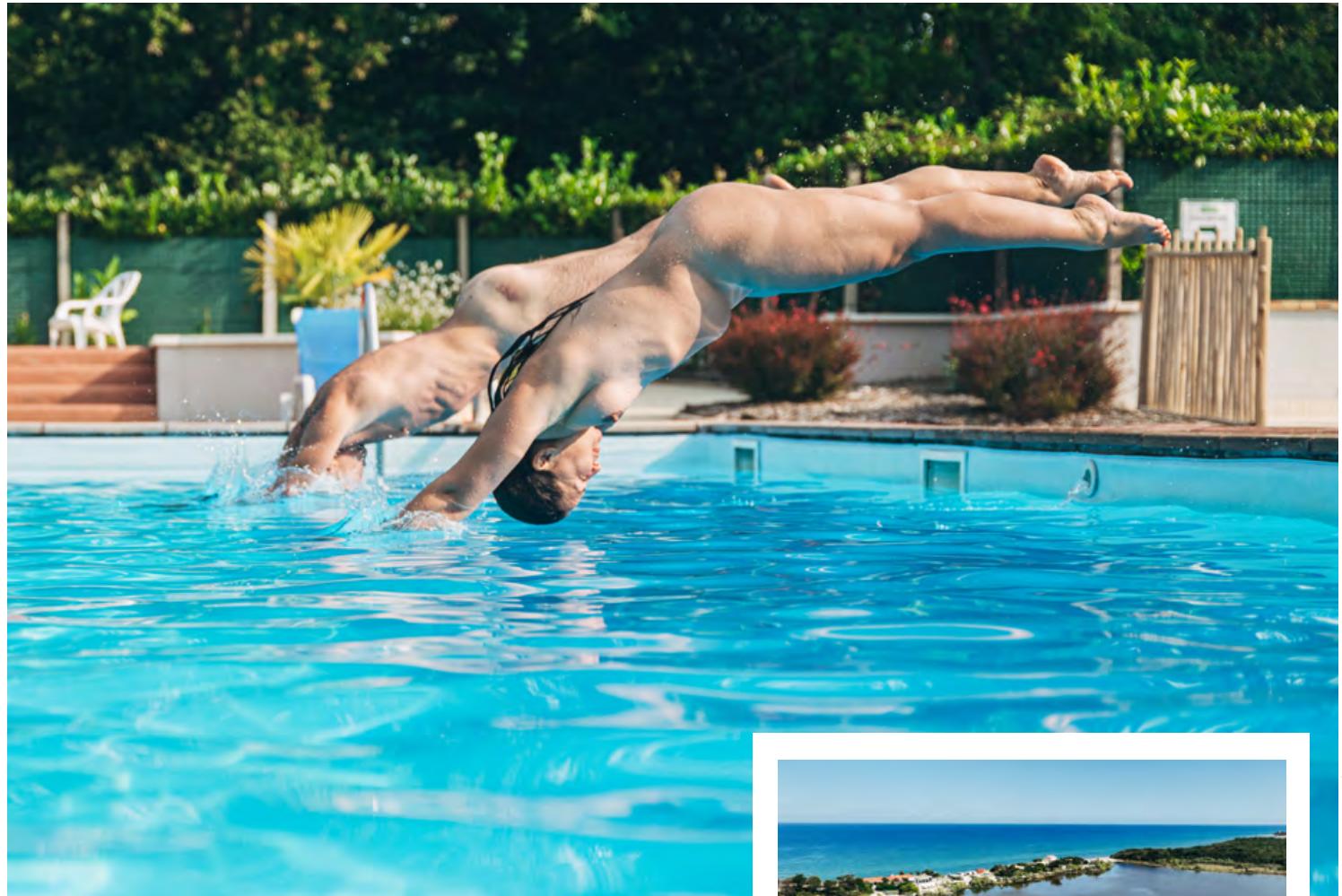
Bordeaux kennt jeder als Weinregion – doch es ist auch die Wiege des französischen Naturismus. Wer einmal die Strände, die Pinienwälder erlebt hat, weiß sofort, warum. Und hier findet sich auch das größte europäische FKK-Zentrum Euronat. Bordeaux, Cap Ferrat, die größte europäische Düne Pilat, die Mündung der Gironde, alles in unmittelbarer Nähe, wenn man sich nicht vom Duft des Meeres oder der Pinienwälder betören lassen möchte. Euronat liegt auf der Halbinsel Médoc und inmitten eines 355 Hektar großen Pinienwalds mit anderthalb Kilometer langem Sandstrand. Der Platz bietet seinen Besuchern alles, vom klassischen Campingplatz bis zur Luxusvilla als Mietunterkunft. Körper und Geist lassen sich im Thalassotherapiezentrums aufbauen, Wellness-Kuren, ein Spa, Sportplätze, Restaurants und Geschäfte finden sich alle auf dem Gelände. Für den Nachwuchs gibt es vier Kinderclubs, aber auch Yoga- und Surfurse, Festivals und Themenabende machen das FKK-Erlebnis perfekt.

euronat.com

Zwischen Pinienduft und Salzluft

*Umrahmt von Pinienwäldern und Sandstrand, bietet Euronat als das **europäische FKK-Zentrum** alles für unbeschwerete Tage.*





Fotos: © France4naturisme

Die Île de Beauté entdecken

Korsika ist ein Kleinod des Mittelmeeres mit unberührter Natur in einem **einzigartigen Klima** – wie **Riva Bella** beweist.

Türkisfarbene Buchten, kleine Bergdörfer mit ihrer charmanten Kultur, edle Strände und einzigartige Natur – schon diese Aufzählung zeigt, warum Korsika so beliebt ist. FKK ist nur auf ausgewählten Arealen erlaubt, zu den Schönssten zählt zweifelsohne Riva Bella an der Ostküste. Es gibt einen direkten Zugang zum breiten, feinsandigen Strand vom 70 Hektar großen Anwesen, das alles bietet, was sich Campingfreunde wünschen.

Man kann an zahlreichen sportlichen Aktivitäten von Wasserwandern über Pilates bis hin zu Aquafit teilnehmen, gegen Aufpreis gibt es Yoga, Bogenschießen und Naturwanderungen, um die heimische Flora intensiv zu erleben. Daneben kann man im Thalassotherapiezentrum entspannen, den Strand genießen, in das herrliche Panorama eintauchen oder bei künstlerischen Aktivitäten mit Aquarellen oder Töpfen völlig neue Seiten entdecken – hier trifft Luxus auf Ruhe! naturisme-rivabella.com



Riva Bella

FKK-Campingplatz Aléria

Lage: Aléria an der Ostküste Korsikas

Stellplätze: 199 für Urlauber

151 Mietunterkünfte

8 Dauercamper

Einrichtung: Thalassotherapiezentrum, Freizeit- und Sporteinrichtungen, Kinderspielplätze

Waldoase in der Île-de-France

Héliomonde ist eine **Oase der Ruhe** in der Nähe von Paris – 47 Hektar Wald im Naturschutzgebiet.

Einatmen, ausatmen, Natur pur. Wer unverfälschte Natur erleben will, ist gerade in der Île-de-France gut aufgehoben. France 4 Naturisme hat mit Héliomonde ein Kleinod inmitten eines Waldgebiets ins Leben gerufen, in den gerade Familien ein unbeschwertes Vergnügen erwartet. Das Naturschutzgebiet lädt zu wunderbaren Wanderungen durch einen herrlichen Baumbestand ein, die Luft ist erfüllt vom Sauerstoffreichtum durch die Bäume.

Natürlich hat der Platz mehr zu bieten als »nur« die Natur. Für die gesamte Familie gibt es Aktivitäten, von ganz klein bis groß. Kinder können sich im Rahmen des Miniclubs beschäftigen, es gibt Themenabende und kreative Workshops sowie natürlich umfangreiche Sportmöglichkeiten. Auch kulinarische Genüsse kommen nicht zu kurz, im Hélio Café gibt es natürlich Speisen mit lokalen und saisonalen Aromen. Und wer trotzdem Großstadttrubel braucht, ist mit der S-Bahn ganz schnell in Paris!

heliomonde.fr



Fotos: © France4Naturisme

Héliomonde

FKK-Campingplatz Saint-Chéron

Lage: 45 km von Paris, Île-de-France

Stellplätze: 50 für Urlauber

40 Mietunterkünfte
286 Dauercamper

Einrichtung: beheiztes Freibad, Wellnessbereich mit Sauna und Dampfbad, Whirlpools, Sporthalle, Multisportplatz, Kinderspielplätze

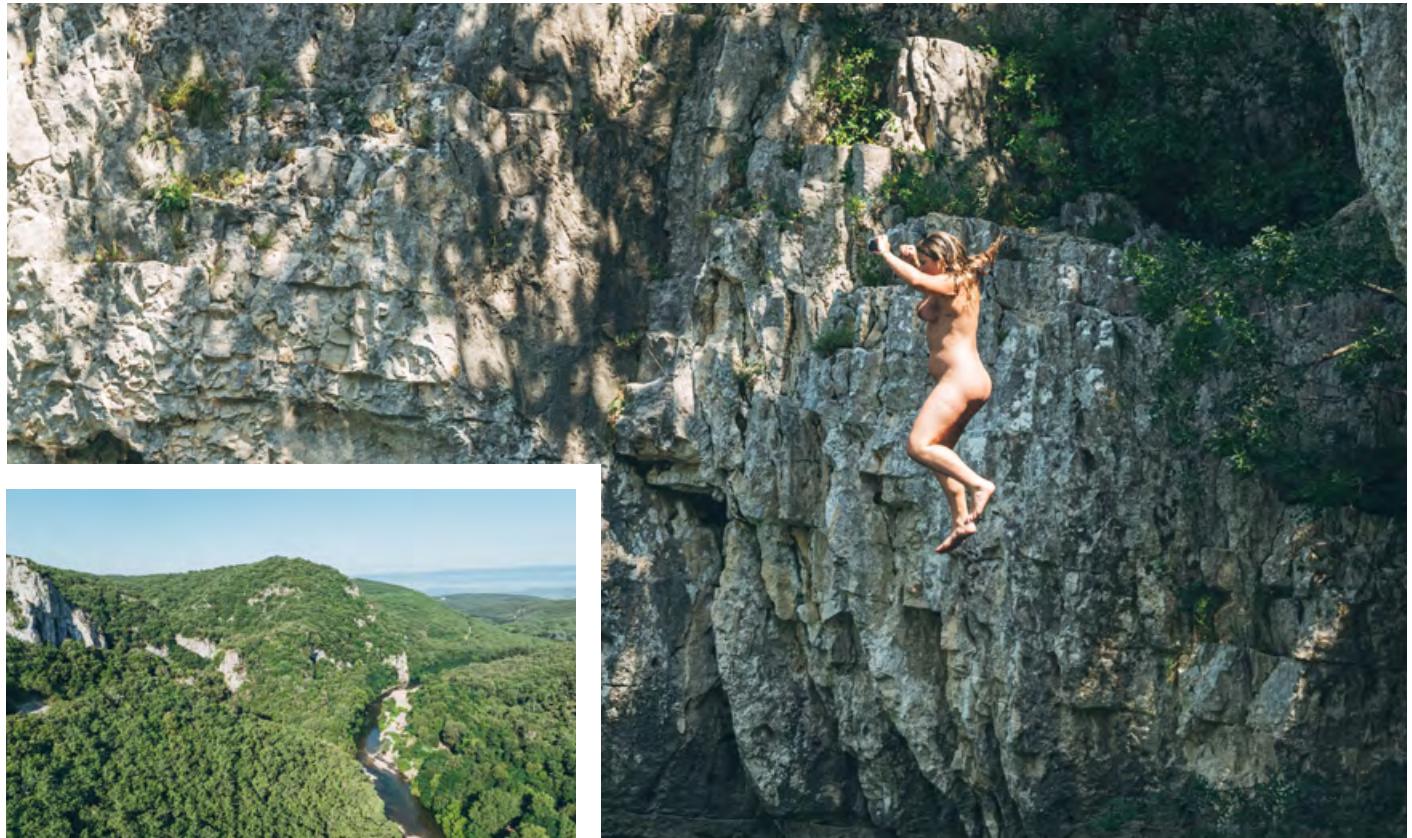


Flussbaden im Languedoc

*In Stein gehauene Pools, Baden in der Cèze, Ruhe im Wald –
Domaine de la Sablière bietet das **Naturherz des Languedoc**.*

Wasser rauscht über Felsen, bahnt sich den Weg von seinen Ursprüngen in den Cevennen und sammelt sich in der Cèze, ehe dieser Nebenfluss in die Rhône mündet. Der Fluss hat sich in atemberaubenden Felsschluchten eingebettet. An den Ufern lässt sich unbeschwert plantschen und baden, Natur pur entdecken. Der Campingplatz Domaine de la Sablière bettet sich in die bewaldete, zauberhafte Umgebung der Cèze-Schlucht zwischen Gard und Ardèche.

Zum Baden und Sonnen laden Privatstrände an der Cèze ein, aber auch in Stein gehauene Swimmingpools. Für die Kinder gibt es Animationen, Workshops und Feste. Für die Erwachsenen gibt es Sportangebote für Volleyball, Tennis oder Minigolf sowie kreative Events, die die Urlaubsstimmung in der Natur noch einmal steigern. Wer selbst kochen will, findet einen gut sortierten Supermarkt, das kulinarische Angebot hält aber auch einen Take-Away-Service und zwei Restaurants bereit. villagesabliere.com



Sablière

FKK-Campingplatz Gard

Lage: Barjac, Languedoc

Stellplätze: 182 für Urlauber
195 Mietunterkünfte
127 Dauercamper

Einrichtung: Shop, Restaurants, Swimmingpools,
Sauna, Tennis, Sportplätze, Kinder-
spielplätze



Le Sérignan Plage Nature

FKK-Campingplatz Hérault

Lage: Hérault

Stellplätze: 199 für Urlauber
117 Mietunterkünfte
53 Dauercamper

Einrichtung: Shop, Restaurants, Swimmingpool,
Balneotherapiebereich, Sportplätze,
Kinderspielplätze

Wenn es eine Region mit exzellenten FKK-Stränden in Frankreich gibt, dann ist es das Département Hérault. Der Strand ist ganz in der Nähe von einem Naturschutzgebiet gelegen. Die Strände Orpellières in Sérignan, Heliopolis in Cap d'Agde, Bagnas in Marseillan, Aresquiers in Frontignan und Maguelone in Villeneuve-les-Maguelone sind die Top-5-Strände für Naturismus und sorgen dafür, dass die Region zu den französischen FKK-Hochburgen zählt. Es ist vor allem die Unbeschwertheit des sonnigen Sandstrandes am Mittelmeer, das für einen kleiderlosen Urlaub höchste Entspannung garantiert. Die ausgedehnten Strände laden zu langen Wanderungen ein, hinzu kommen Seen und herrliche Bergkessel in der Region. Vom Strand sind es gerade mal 400 Meter zur berühmten Côte d'Améthyste. Beeindruckend ist auch der 2.800 Quadratmeter große Balneotherapiebereich mit griechisch-römisch inspiriertem Dekor. Shops, Restaurants, Pools, Workshop, Spielplätze und Animation für Kinder sind selbstverständlich auch vor Ort.

leserignannature.com



An der Amethyst-Küste

Feinster Sand, Mittelmeerkultur, Balneotherapie – in **Hérault** lässt sich die **Leichtigkeit des Seins** an sonnigen Stränden entdecken.

Das imposante Schloss Chambord mit seinen Gärten zählt zu den prächtigsten Bauten.



Die Schlösser der Loire

Die Loire mit ihren rund **400 Schlössern** ist seit 25 Jahren Weltkulturerbe der UNESCO. Wer einmal dort war, weiß auch, warum.

Die Region atmet Geschichte – und jeder kann diese Historie auch sehen, begehen, bewundern. Rund 400 Schlösser stehen auch heute noch für die Pracht des Loire-Tals, die oft nur wenige Kilometer auseinanderstehen und in einer Landschaft eingebettet sind, die ihresgleichen sucht. Ein Traum, der schon im Jahr 2000 von der UNESCO mit dem Titel »Weltkulturerbe« bedacht wurde.

Tatsächlich hat die Region einst, 600 Jahre in der Zeit zurück, sogar Paris in den Schatten gestellt und war der Ort in Frankreich, an dem die Politik und damit die Macht lebte. Mehr als 100 Jahre lagen Frankreich und England im Krieg, der berühmte 100-jährige Krieg von 1337 bis 1453. Auslöser war der englische König Edward III. aus dem Haus der Plantagenet, der den französischen Thron für sich beanspruchte – sehr zum Leidwesen des französischen Königs Philippe VI. aus dem Hause Valois. Innerpolitische Streitigkeiten in Frankreich, aber auch Grenzstreitigkeiten und Wirtschaftskonflikte führten in den Krieg, der letztlich das Nationalbewusstsein auf englischer wie auf französischer Seite prägte und beide Länder in zwei separate Staatswesen aufspaltete.



Als ein Bollwerk gegen englische Streitmächte entstanden in dieser Zeit viele Schlösser, die die Fürsten in der Renaissance bis hin zur Zeit des Klassizismus weiter ausbauten. Auch als die Macht nach Paris zurückkehrte, blieben die Schlösser als gern genutzte Sommer- oder Jagdresidenzen weiter bewohnt. Schon deren unterschiedliche Nutzungen, aber auch die Zeitpunkte ihrer Entstehung beziehungsweise Umbauten führten zu der enormen Bandbreite an Ausflugszielen.

Ein Muss ist das Schloss Chambord, was als das wohl prächtigste Chateau der Loire gilt. 426 Zimmer, 83 Treppen und 282 Kamine groß, hatte es König Franz I. als Prunk- und Jagdschloss Anfang des 16. Jahrhunderts bauen lassen, ehe es der Sonnenkönig Ludwig XIV. fertigstellen ließ. Es findet sich im Département Loir-et-Cher, hat ein Jagdgebiet so groß wie Paris und ist von einer 32 Kilometer langen Mauer umgeben. 18.000 Handwerker sollen am Bau beteiligt gewesen sein, blieb es aber außerhalb der Jagdsaison unbewohnt – tatsächlich ließ es sich kaum heizen. Deshalb lebte sein Erbauer gerade mal 50 Tage in dem Schloss, das schon seit 1981 den Status Weltkulturerbe besitzt. Angeblich soll sogar Leonardo da Vinci daran beteiligt gewesen sein, aber Beweise gibt es nicht – außer der Tatsache,

dass sich der Erbauer, Franz I., vom Genius des großen Meisters bei vielen Dingen hat inspirieren lassen.

Wiege der französischen Renaissance

Im gleichen Département findet sich auch das Schloss von Blois, dessen italienischer Einfluss unverkennbar ist. König Ludwig XII. bewohnte das Schloss mit seinen drei Flügeln, die jeweils für einen eigenen Stil – Gotik, Renaissance, Klassizismus – stehen. Im Département Indre-et-Loire lohnt sich ein Besuch des Schlosses von Amboise, das als Wiege der französischen Renaissance gilt. Es entstand im 15. Jahrhundert unter Karl VIII., der nach seiner Rückkehr aus Italien das Schloss in diesem Stil aubauen ließ. Heute ist allerdings nur noch ein Fünftel der damaligen Bauten erhalten – das Schloss fiel zum größten Teil der französischen Revolution zum Opfer.

Das meistbesuchte Schloss ist zwar Versailles, aber mit 800.000 Besuchern pro Jahr landet das Schloss von Chenonceau, ebenfalls im Département Indre-et-Loire auf Platz 2. Besonders erwähnenswert ist die mehrbogige Brücke über den Fluss Cher, ein Nebenfluss der Loire. Der Bogen besitzt eine dreistöckige Galerie, für deren Entstehen Katharina von Medici verantwortlich ist. Sie ließ die Galerie nach dem Tod ihres Mannes Heinrich II. errichten, wobei das Schloss einst vom verstorbenen Gatten als Geschenk an seine Geliebte Diane de Poitiers gedacht war. Im Schloss können Besucher übrigens Gemälde von Rubens, Tintoretto und weiteren alten Meistern bewundern.

Natürlich hat die Loire wesentlich mehr zu bieten als „nur“ die unterschiedlichsten Schlösser. Zudem lässt sich die Gegend ideal per Pkw, aber auch per Fahrrad erkunden, um von einem pittoresken Dorf ins nächste zu gelangen. Zu den Sehenswürdigkeiten zählen unter anderem Turquant und Saint-Florent-le-Vieil, aber auch die Gegend selbst, etwa das trockengelegte Marschland Bocage Vendéen südlich der Loire. **sbu**



Foto: © C. Mouton - CRT Centre Val de Loire

Camping-Tipps in der Region

Le Camping du Parc *** à Château-Gontier

Im Département Mayenne in Château-Gontier; ein zwei Hektar großer Park am Flussufer des Mayenne mit 38 Stellplätzen.

camping-chateau-gontier.fr

Camping Municipal de l'Hippodrome ***

Im Département Sarthe in Sablé-sur-Sarthe am Ufer der Sarthe; ein drei Hektar großes, grünes Gelände mit 74 Stellplätzen.

camping.sablesursarthe.fr

Camping du Domaine du Collet ****

Im Département Loire-Atlantique am Meer nahe Pornic; ein zehn Hektar großer Wald- und Naturpark mit 271 Stellplätzen.

domaine-du-collet.com

**JETZT
KOSTENLOS**
lesen in unserer
DIGITHEK:
digithek.de/artifex



Tauchen Sie ein in mitreißende Reportagen zu Freizeit, Reisen, Genuss und vielen weiteren Themen, die die Zeit verschönern.



ARTIFEX -
Das Magazin für Handwerks-
Genießer und Entdecker

