



# PÖSSL'S BOMBE



Text und Bilder: Timo Großhans

Der wird einschlagen. Der **Campster** macht bei uns auf Facebook Rambazamba. Eine mega Bulli-Alternative ab schlappen 37.999 Öros.

**N**och klappt die Sache mit der Klappsitzbank nicht. Noch hakelt es, noch rastet es nicht richtig. Und die Liegefläche gleicht eher dem Profil der Schwäbischen Alb samt Albrauf statt dem Salzsee in Utah.

„Dieser Prototyp ist gestern erst fertig geworden“, beteuert der Pössl-Entwickler. Auch wenn manche Idee, manche technische Umsetzung noch nicht zu Ende entwickelt ist – die Idee, die dem Campster zugrunde liegt, zielt auf einen breiten Markt: Eine preisliche wie konzeptionelle Alternative zu Campern auf VW-T-Modellen zu sein. Bisher ist das keinem Hersteller in nennenswertem Maße – vielleicht mal vom Ford Nugget abgesehen – gelungen.

Was sind die Eckdaten, die den Campster interessant machen? Zunächst steht mal Pössl drauf. Pössl ist Marktführer bei Kastenwagen, weil deren Preis-Leistungs-Verhältnis am Markt am besten angenommen wird. Ein Faktor hier: Mittlerweile 70 Prozent der Pössl, Globecar, Roadcar und Clever haben als Basisfahrzeug den im Vergleich zum Fiat Ducato günstigeren Citroën Jumper. Und der Campster basiert auf dem neuen Citroën Spacetourer, der Pkw-Variante des Jumpy. Einem neuen Van, der erst im Laufe des Jahres auf den Markt kommt und von Peugeot und Toyota baugleich zu haben ist.

„Unter 40.000 Euro wird der Preis mit einer vernünftigen Ausstattung liegen“, verspricht Martin Heinen, Pössl-

Vertriebschef und wohl einer der Menschen, die mal ganz grundsätzlich für den Erfolg von Kastenwagen im Markt verantwortlich sind. Und ein paar Wochen später präsentiert er erste Preise: Mit 1,6-Liter-Motor und 95 PS startet der Van bei 37.999 Euro. Ihn gibt es noch mit drei 2,0-Liter-Motoren mit 115 PS (38.999 Euro), 150 PS (39.999 Euro) und mit 180 PS (42.599 Euro), letzterer mit Wandlerautomatik – sonst mit Fünfgang- und zweimal mit Sechsgang-Schalter. Typisch für Pössl: Die Zusatzpakete sind überschaubar. Ein Vorabkatalog gibt es auf der Homepage.

Das zweite wichtige „unter“ (neben dem Preis) ist seine Höhe mit 1,96 Metern – mit Aufstelldach. In dieser Klasse sind die zwei Meter ein gewichtiges Argument. Das Aufstelldach kommt von SCA im sogenannten Panoramadach-Zeltschnitt. Pössl ist der erste Großserienhersteller in Deutschland, der dieses Dach verbaut. Entwickler und Inhaber des Gebrauchsmusterschutzes ist die Firma Spacecamper, die nun SCA erlaubt hat, den Zeltstoff auch an andere auszuliefern. Der Trick: Der Stoff wird per Zipper unten geöffnet und per Klett an den Fauschis des Himmels geheftet. Damit entsteht nicht nur eine Dachterrasse, sondern insgesamt ein sehr offenes Raumgefühl.

Das Dach ist nicht das Einzige, was an aktuelle Spacecamper-Entwicklungen erinnert. Der Campster hat zwei Schiebetüren, und wie beim SC Open (nächste



Die neue Klappsitzbank ist noch nicht zu Ende entwickelt. Sie könnte auch noch etwas anders ausfallen. Ansonsten: klassischer Grundriss.



Da bitte hinlegen, wenn müde. Ist die Küche ausgebaut, kann ein Zusatzpolster an der Stelle die Liegefläche verbreitern.



Das Modul: Kocher, Waschbecken und zwei Tanks rechts unten drin. Ein Kabel versorgt die Pumpe.





Eigens von Pössl entwickelte Schlafsitzbank. Dank Schienensystem kann die Sitzplatzanzahl auf bis zu sieben anwachsen.



Es gibt Schlimmeres: Das Cockpit des Spacetourer ist aufgeräumt und funktional. Der Motor macht einen modernen Eindruck.



SCA-Dach mit Panoramaausblick SERIENMÄSSIG. Per Reißverschluss wird der Stoff geöffnet und mit Klett an das Flauschi im Himmel befestigt.

Ausgabe großer Test), lässt sich links der Küchenblock herausnehmen. Hier naturgemäß einiges einfacher gelöst als bei der Darmstädter Van-Manufaktur. Aber die endgültige Qualität des Pössl Campster lässt sich nach der ersten Sitzprobe noch nicht bewerten. Dass die Möbelqualität haptisch, optisch und technisch höher sein muss als bei einem Jumper-Ausbau, ist den Entwicklern klar: „Alles viel Pkw-mäßiger“, denkt auch Manuel Sauter, Vertriebler in der Mannschaft. Ausgebaut wird der Campster bei Dethleffs in Isny, wo auch alle anderen Pössl der D-Linie gefertigt werden. Was fällt noch auf: Der Küchenblock ist herausnehmbar. Super, um ihn a) nicht immer mit rumfahren zu müssen und b) um, ihn zum Beispiel ins Vorzelt zu stellen. Soll er links rausgenommen werden – die Schiebetüre kostet 550 Euro. Eine weitere Stärke ist die Variabilität der Sitzplätze. Bis zu sieben Personen können mit auf Reise. Das macht den Campster zu einem ziemlich flexiblen Alltagsbus für Familien. Jetzt können alle, die sich immer eine Alternative zum „total überbeuerten“ und „qualitativ schlechten“ VW California gewünscht haben, endlich einen Camper ohne VW-Emblem kaufen, der mainstreamtauglich ist – und damit den Geschmack vieler treffen wird. Und alle, die schon immer von einem Blau geträumt haben, das einem Tränen der Rührung ins Auge drückt, dürfen sich ebenso freuen.



So sieht die neue Alternative zum VW aus. PSA (Citroën und Peugeot) kooperierten mit Toyota. Alle Marken bringen den Van mit eigenem Design, darunter sind die Autos aber baugleich.



Die Küchenzeile eingebaut. Trotzdem lässt sich die zweite Schiebetür öffnen. Die Kühlbox links ist fest verbaut.



Gut, wer sich diesen Namen schon vor Längerem gesichert hat. Jetzt kann Pössl mit einem guten Konzept und griffigem Namen angreifen.