Reise-Alleskönner

Vielseitig, kostengünstig und pfiffig: Mit dem Campster auf Basis des Citroën Spacetourer beweist Pössl eine ganze Menge Reisemobil-Kompetenz

Zweitausendundachtzehn. Ganz Camper-Van-Deutschland ist fest in der Hand des Volkswagen California. Ganz Deutschland? Nein, ein kleiner Gallier stemmt sich tapfer gegen die Dominanz des beliebten VW „Bus“ und nutzt dabei geschickt dessen Hauptschwachpunkt aus: Mit einem Einstandspreis von deutlich unter 40.000 Euro unterbietet der Pössl Campster den teuren Aufstelldach-Klassiker um rund 15.000 Euro – angesichts dieser Summe könnten selbst eingefleischte Bulli-Freunde schwach werden. Der Pössl Campster stellt dabei nicht einfach nur eine schwache Billiglösung für Sparfüchse dar, sondern setzt durch ganz eigene, pfiffige Detaillösungen starke Akzente und kommt überdies keineswegs verkniffen sparsam daher.

Aber der Reihe nach: Basis für den Campster bildet der moderne Citroën Spacetourer, nahezu baugleich mit Toyota Proace sowie Peugeot Traveller und ein ausgesprochen positiver Beitrag zum Segment der kompakten Personentransporter. Moderne Motoren von 95 bis 180 PS servieren je nach Wunsch maximale Effizienz oder kernige Durchzugskraft. Das Fahrverhalten ist angenehm flüssig und Pkw-artig, die Ausstattung an Assistenz-, Sicherheits- und Infotainment-Systemen reichhaltig, die Qualität gut, die Funktionalität hoch – kurzum: Der Spacetourer steht dem VW Multivan in kaum etwas nach. Zumindest nicht so viel, dass der eklatante Mehrpreis des VW durch etwas Anderes als Kultfaktor zu rechtfertigen wäre.

Beim Campster setzt Pössl auf das Knowhow der größeren Baureihen

Beim modernen Basisfahrzeug hört der Campster aber nicht auf, hier geht er eigentlich erst los: Umgesetzt wird der kompakte Weltenbummler nämlich vom Reisemobil-Profi Pössl, der ganz augenscheinlich mit Inspiration und Routine tief in die Trickkiste des Camper-Baus gegriffen hat. Die aus Holz gefertigten, folienbeschichteten Einbauten entsprechen in ihrer Machart zwar dem Kampfpreis des Campster,

Relativ dünne Matratze im Obergeschoss. Tellerfedern machen den Schlafplatz trotzdem recht bequem

sind aber trotzdem passgenau und wirken durchaus wertig. Den Vogel schießt jedoch das herausnehmbare Küchenmodul ab, das im Familienalltag den Platz für zusätzliche Bestuhlung (bis insgesamt sieben Sitze) freimacht oder am Urlaubsort angekommen mit angeschraubten Füßen zur Outdoor-Küche mutiert. Vergleichbares hat der California nicht zu bieten, im Vergleich könnte höchstens der Kleiderschrank des Campster etwas besser erreichbar sein und der Kühlschrank größer.

Die Koje im Aufstelldach des Campster ist ähnlich groß und ausreichend komfortabel wie im Volkswagen. Dass die Tellerfedern direkt auf dem Dachboden befestigt sind und nicht auf zusätzlichen flexiblen Trägern, schlägt sich nicht in übertriebener Härte nieder. Um über die Vordersitze ins Obergeschoss aufzusteigen, muss ein wenig körperliche Beweglichkeit vorausgesetzt werden. Die manuelle Bedienung des Klappdaches mit Spannriegeln und Steckverschlüssen ist zu Beginn etwas fummelig. Dass aber der Aufstelldach-Zulieferer SCA vom Darmstädter Camper-Van-Spezialisten „Spacecamper“ die Erlaubnis bekommen hat, die Konstruktion der mittels Reißverschluss nach vorne öffnenden Aufklappdach-Zeltwand auch anderen Kunden anzubieten, verleiht dem Pössl Campster einen tollen emotionalen Mehrwert: Bei sommerlichen Temperaturen im Panorama-Ausguck alle Viere gerade sein zu lassen, das hat schon was.

Variabilität und Flexibilität gibt es beim Campster serienmäßig

Im Erdgeschoss schlägt aber erst so richtig die große Stunde des Campster, seine Variabilität nimmt im Wettbewerbsumfeld eine Sonderstellung ein. Das wie erwähnt herausnehmbare Küchenmodul, die nahezu frei wählbare >

Der Küchenblock kann ausgebaut werden – das ergibt mehr Platz im Alltag oder eine Outdoor-Küche

Durchdachtes Layout mit viel Funktionalität. Saubere handwerkliche Ausführung

Sitzkonfiguration, das separat öffnende Heckfenster und die optionale zweite Schiebetür gibt es woanders so entweder überhaupt nicht oder nur teilweise.
Gespart wurde im Campster bei kleinen, meistens verschmerzbaren Details: So sind etwa die LED-Leuchten im Innenraum aufgesetzt und nicht integriert. Im oberen Schlafabteil hat sich Pössl eine Beleuchtung vollkommen gespart, und eine zusätzliche Isolierung gegen Schwitzwasser ist (wie beim VW) ebenfalls nicht vorgesehen. Leider klappen die Sitze nicht wirklich zur vollkommen ebenen Liegefläche um. Eine zusätzliche Matratzenauflage sollte für längere Camping-Ausflüge also dabei sein. Und für die steckt ja nun wirklich noch etwas Kleingeld im Portemonnaie. **Johannes Riegsinger**

FAZIT: *Mit dem Campster legt Pössl ein variables und detailstarkes Campingmobil für unternehmungslustige Familienmenschen vor, die das Freizeit-Budget nicht unbedingt nur in den fahrbaren Untersatz stecken wollen. Er ist gut gemacht und obendrein sehr sympathisch.*

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel; 1560 cm³; 70 kW/95 PS bei 3750 /min; 210 Nm bei 1750 /min; 5-Gang, manuell, Vorderradantrieb; L/B/H 4959/1920(2204)*/1960 mm; Radstand 3275 mm; Leergewicht/Zuladung 2635/455 kg; Größe der Liegeflächen: Sitzgruppe 1,99 x 1,14 m (verbreiterbar auf 1,50 m ohne Küchenblock); Dachbett 2,00 x 1,20 m; 0-100 km/h in 15,9 s; 145 km/h; EUP-Verbrauch 5,6 l D/100 km; CO_2-Ausstoß 148 g/km; Grundpreis 37.999 €

Alle Daten Werksangaben, Fahrzeug-relevante Daten auf Basis Citroën Spacetourer; *Breite mit Außenspiegeln

Die Rivalen

VW California Coast
Den Klassiker unter den Camper-Vans gibt es ab rund 53.000 Euro

Ford Westfalia Nugget
Mit Hoch- oder Aufstelldach: Westfalia-Umbau für den Transit ab 52.600 Euro

Einladend: Der Campster ist sehr wandlungsfähig und erfreulich unkompliziert