

Fast alles serienmäßig!



Der Große Hannes. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Der seit Jahren florierende Campervan-Markt lässt neue Ausbauerhersteller sprießen wie Blumen im Frühjahr. Nicht alle werden am Markt bleiben, denn für einen ordentlichen Camperausbau und wirtschaftlichen Erfolg als Camperhersteller braucht es viel handwerkliches Geschick und vor allem einen Blick für die Bedürfnisse des Durchschnittscampers, will man ein möglichst breites Publikum ansprechen. Hannes Camper hat erst 2017 als Verleiher von Campervans gestartet und bietet nun ab 2023 auch einen eigenen Camper zum Kauf an, der von Robeta in Slowenien gebaut wird. Die Erfahrungen als Verleiher flossen in die Gestaltung und Auslegung mit ein, und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Dies kann man auch wörtlich nehmen, denn sofort nach dem Öffnen der Schiebe- oder Hecktür fällt das gelungene Innenraumdesign auf. Geschmäcker sind verschieden, aber der helle und großzügige Möbelbau mit ein paar extravaganten und von der Selbstausbauer-Szene inspirierten Elementen wie offenen Regalen mit Spannbändern oder den wertigen (Haushalts-)Armaturen trifft absolut den Zeitgeist. Zudem gefällt die Qualität des Ausbaus, der auch vom Gewicht her trotz der 6,36 m Länge noch im Rahmen bleibt.

Besonders viele individuelle Gestaltungsmöglichkeiten hat man als Hannes-Kunde nicht, dafür ist aber quasi alles schon drin und der Preis ist absolut gesehen hoch – aber im aktuellen Konkurrenzumfeld ist der Hannes ein richtig gutes Angebot.

technische Daten

Grundpreis	78.900 Euro
Testwagenpreis	86.550 Euro
Länge	6,36 m
Breite	2,05 m
Breite mit Spiegeln	2,49 m
Höhe	2,73 m
Leistung	165 PS
Drehmoment	370 Nm
Getriebe	Handschalter, Automatik optional
Gänge	Sechs bei MT, neun bei AT
Antrieb	Front
Leergewicht fahrbereit	3.050 kg*
max. Gesamtgewicht	3.500 kg
Verbrauch bei 80 km/h	7,1 l/100 km*
Verbrauch bei 100 km/h	9,1 l/100 km*
Verbrauch bei 130 km/h	13,6 l/100 km*
Durchschnittsverbrauch	8,9 l/100 km*
Schlafplätze	2, optional 4
Sitzplätze	4
Küche	2 Gasflammen
Bad	Kassettentoilette, integrierte Dusche
Heizung	Truma Combi 4D, Truma iNet
Aufzubatterie	AGM, 110 Ah
Frischwassertank	112 Liter,
Abwassertank	80 Liter

*Messwerte

ADAC Bewertung	
Gesamtnote	2,5
Teilnote Fahrzeug	2,9
Karosserie/Kofferraum	2,4
Innenraum	2,4
Komfort	3,1
Motor/Antrieb	2,2
Fahreigenschaften	3,0
Sicherheit	3,4
Verbrauch/Emissionen	3,4
Teilnote Aufbau	2,1
Schlafbereich Aufstelldach	2,9
Schlafbereich Heck	1,5
Bad	2,9
Küche	2,4
Aufbau und Stauraum	2,1
Dinette	2,2
Gas/Heizung	1,9
Wasser	1,3
Elektrik/Konnektivität	2,1

Die Noten sind unterschiedlich gewichtet

Karosserie/Kofferraum



Der Grundriss des Großen Hannes. (Quelle: Hannes)

Verarbeitung

Citroen Jumper, Fiat Ducato, Peugeot Boxer und seit 2021 auch Opel Movano: All diese sind weitgehend baugleich, was auch auf den ersten Blick sichtbar ist, denn bis auf die Embleme an der Front und teilweise die Motoren sind die Modelle eineiige Zwillinge. Diese Modellfamilie ist das mit Abstand beliebteste Grundfahrzeug für Campingausbauten, was aber vielmehr am vergleichsweise niedrigen Grundpreis als an der Qualität liegt. In Sachen Spaltmaße, Präzision der Blechkantungen, Lackauftrag und Entgratung von Kunststoffteilen sind die Camper von VW und Mercedes merklich besser. Was die von den Hannes-Campern eingebauten Teile wie etwa die Fenster angeht, ist die Verarbeitung aber tadellos. Das Cockpit ist wie in der Klasse absolut üblich aus hartem Kunststoff. Etwas weniger Spiel an den Drehreglern und genauere Passungen wären aber auch in einem Nutzfahrzeug-Innenraum schön.

Alltagstauglichkeit

Mit einer Länge von 6,36 m stellt der Große Hannes so ziemlich das obere Ende der üblichen Campervan-Größe dar. Die lange Karosserie und der Wendekreis von 14,5 m machen den Wagen eher unhandlich, Ausflüge in die Innenstadt samt Parkplatzsuche sollten wohlüberlegt sein. Vor allem darf der Parkplatz nicht in einem Parkhaus sein, denn die Höhe von 2,73 m schließt diese fast immer aus.

Mehr als die üblichen vier Sitzplätze bietet Hannes nicht an, durch das in dieser Klasse bekannte Zuladungsproblem gerät man allein mit vier Erwachsenen samt vollem Campinggepäck eh schon an die Grenze des Erlaubten: Unser Testwagen hatte 450 kg Zuladung. Das ist im Pkw-Bereich nicht viel, in der Klasse der 6,40 m-Campingbusse aber ein respektable Wert. Die Bemühungen des Herstellers um Leichtbau-Möbel haben gefruchtet.

Auftrumpfen in Sachen Gewicht kann der Große Hannes aber rund um die serienmäßige Anhängerkuppelung. Gebremste Anhänger dürfen stolze 3 t wiegen, die maximal erlaubte Stützlast beträgt 130 kg.

Gleich neben dem Einfüllstutzen für Diesel ist der für den 15 l fassenden AdBlue-Tank.

Licht, Sicht und Rangieren

Bei einem so großen Auto sind Helferlein beim Parken und Rangieren wirklich sinnvoll. Die serienmäßige Rückfahrkamera mit Doppellinse für den Nah- und Fernbereich ist da schonmal sehr gut. Allerdings gibt es für den Hannes keine Parksensoren. Auch seitliche Kameras oder gar ein Einparkassistent sind nicht erhältlich. Immerhin helfen zusätzliche Weitwinkel-Außenspiegel, den toten Winkel und die Bordsteinkante im Auge zu behalten. Alle vier Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen: sehr komfortabel.

Der Hannes kommt stets mit Halogenscheinwerfern daher, höherwertige LED- oder Xenonscheinwerfer gibt es nicht. Leider gibt es auch keine Scheinwerferreinigungsanlage und auch keinen Fernlichtassistenten. Nebelscheinwerfer sind aber serienmäßig.



Die Rückfahrkamera mit Doppellinse erleichtert das Rangieren erheblich. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Ein- /Ausstieg



Über die elektrische Stufe geht es leicht in den Innenraum. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Vorn will zwar der hohe Aufbau erklommen werden, die beiden Stufen dorthin sind aber nicht zu hoch. Ein hilfreicher Griff an der A-Säule fehlt leider, am Dachhimmel hat man einen zur Verfügung. Immerhin

geben die Türen eine angemessen große Türöffnung frei. Die hintere Schiebetür ist freilich noch größer, aber der Küchenblock macht den Zustieg schmaler, als er eigentlich wäre. Der Schweller ist zwar hoch, über die elektrisch ausfahrende Trittstufe kommt man dennoch leicht hinauf.

Volumen Alltagskofferraum

Unter dem Bett und zwischen den Seitenkästen stehen etwa 1.100 l Stauraum bereit, das reicht sicher für die meisten Transportaufgaben. Dachhoch beladen hat man dann über 4.000 l zur Verfügung – bekommt das der Freundeskreis mit, ist man für jeden Umzug gebucht.

Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante ist nur 54 cm über dem Boden, gerade bei schwerem Gepäck freut man sich sehr darüber. Anders als bei Campingbussen mit großer Heckklappe kommt man dank der Flügeltüren auch bei etwas engeren Platz- und Parkverhältnissen noch an den Kofferraum – dafür fehlt bei schlechtem Wetter der automatische Regenschutz beim Hantieren am Fahrzeugheck.

Kofferraum-Variabilität

Wirklich variabel ist der Kofferraum nicht, wie in dieser Bauweise üblich. Man hat links und rechts im Möbelbau unter dem Bett noch Fächer für Kleinzeugs. Leider sind diese nicht besonders gut erreich- und einsehbar, wenn man hinter dem Auto steht. Die Hannes-Entwickler wissen das und haben deshalb noch eine Schublade in den linken Schrank integriert, die wunderbar zugänglich und hervorragend geeignet ist, um einfach mal einen Supermarkt-Einkauf aufzunehmen.



Die Schublade am Heck. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Multifunktionale Zurrschienen (wie etwa die bekannten Airline-Schienen) am Boden würden allerdings sowohl die Variabilität als auch die Sicherheit erhöhen, da man das Gepäck verzurren könnte.

Innenraum

Bedienung

Wenn man schon einmal Auto gefahren ist, kommt man auch im Hannes, sprich im Citroen Jumper, sofort zurecht. Will heißen: Hier wird noch geschaltet und gewaltet nach alter Väter Sitte, nur die Audio- und Navigationsfunktionen steuert man per Touchscreen. Dies ist keineswegs negativ aufzufassen, denn genügend Fahrzeuge im ADAC Auto- und Campingtest haben bewiesen, dass eine Konzentration auf Touchflächen und reduzierter Tastenumfang nicht unbedingt eine Verbesserung der Bedienbarkeit darstellen. Bis auf den etwas versteckten Tempomathebel, dessen Bedienung nach etwas Übung auch blind ablaufen kann, sind alle Tasten und Schalter gut zu sehen und ebenso zu erreichen. Zwar schon altbekannt, aber immer wieder großartig: Das aufklappbare Klemmbrett am Armaturenbrett, das auch ein Tablet oder ein Handy sicher hält.

Ärgernisse gibt es aber auch, wie dass man die Seitenfenster nicht per Schlüssel öffnen oder schließen kann oder dass Fahrzeugeinstellungen teilweise unkomfortabel über das Kombiinstrument vorzunehmen sind.



Das im Camperbereich vom Fiat Ducato wohlbekannte Cockpit. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Multimedia/Konnektivität

Beim Hannes findet man serienmäßig das Infotainment- und Navigationssystem X-F275 von Xzent vor. Dieses bietet digitalen und analogen Radioempfang, Navigation, Apple CarPlay und Android Auto sowie Bluetooth-Anbindung samt Freisprechfunktion und Audiostreaming. Zudem kann man im Xzent-System die individuellen Maße und das Gewicht des Fahrzeugs einspeichern, welche bei der Navigation berücksichtigt werden. Auch besondere Camping-POI wie Stellplätze sind verfügbar. Bedient wird das ganze über einen Acht Zoll großen Touchscreen – angenehmerweise wird die Lautstärke per Drehknopf geregelt.

Komfort

Fahrwerk

Solide Nutzfahrzeugtechnik, die vernünftig abgestimmt ist. Damit kann man das Fahrwerk der altbewährten Ducato-/Jumper-Basis hinreichend beschreiben. Gerade auch aufgrund des hohen vorgeschriebenen Luftdrucks rollt der Hannes über Kanten, Kanaldeckel und Ähnliches etwas herb ab. Mit Bodenwellen auf Landstraßen und Autobahnen kommt der lange Camperbus aber gut klar.

Sitze

Die serienmäßigen Drehsitze in der ersten Sitzreihe sind bequem und auch durch ihre beidseitigen Armlehnen reisetauglich, könnten Großgewachsene im Schulterbereich aber mehr stützen. Hinten auf der einfachen und nicht konturierten Sitzbank wird es etwas rustikaler, die aufrechte Sitzhaltung ist zudem auf langen Strecken nicht für jeden angenehm. Üblich im Segment, aber es gibt auch hier mittlerweile Modelle mit komfortableren Sitzen, die sogar eine einstellbare Lehnenneigung bieten.

Innengeräusch

Der Diesel ist ein nicht besonders lauter Geselle, man hört ihn nur unter Last deutlich – störendes Ausmaß nimmt die Akustik aber nicht an. Windgeräusche sind nicht explizit auffallend, aber durch die Markise und natürlich das Aufstelldach hat der Hannes einfach zusätzliche Elemente im Wind stehen. So hat man ein Grundrauschen, das sich zum Brummen des Motors gesellt und bei 100 km/h für einen klassentypischen Innengeräuschpegel von 69,6 dB[A] sorgt. Bei 130 km/h liegen dann schon 74,5 dB(A) am Messgerät an.

Klimatisierung

Schön ist, dass eine manuelle Einzonen-Klimaanlage serienmäßig ist und diese über klar beschriftete Tasten einfach zu bedienen ist. Wer mehr erwartet, wird aber enttäuscht sein, denn eine automatisierte Klimasteuerung oder mehrere Zonen gibt es ebenso wenig wie Luftausströmer für die Fondpassagiere. Der Hannes tut sich bei heißem Sommerwetter schwer, überall im Fahrzeug eine angenehme Temperatur zu schaffen, vor allem können die Fondpassagiere während der Fahrt die Seitenscheibe nicht öffnen.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen

Serienmäßig hat der Hannes 165 PS aus 2,2 Litern Hubraum, optional gibt es auch 180 PS, dann samt Automatikgetriebe und auf Fiat-Basis. Der Testwagen kommt mit handgeschalteten 165 PS daher. Damit und vor allem dank der 370 Nm ist man angemessen kraftvoll unterwegs, in 11,5 s geht es von 60 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 160 km/h angegeben.

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Citroen-Motor ist im Nutzfahrzeug-Umfeld einer der laufruhigeren Antriebe, was dem Reisekomfort in Sachen Akustik zugutekommt. Auch die Vibrationen stören nicht.

Schaltung/Getriebe

Serienmäßig sortiert man sechs Gänge per Hand, optional gibt es eine Automatik mit Wandlergetriebe. Zusammen mit dem 180 PS starken Fiat-Motor kostet diese happige 8.300 Euro. Der Handschalter gefällt im Test mit nicht zu langen Wegen, guter Erreichbarkeit des Schaltknüppels und vernünftiger Gassenführung. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert, lässt sich aber nur bei stehendem Fahrzeug ohne Geräusche einlegen.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Das ESP greift bei Bedarf recht vehement ein, muss beim ADAC Ausweichtest aber keine Schwerstarbeit leisten. Der Große Hannes fährt mit kräftiger Seitenneigung und untersteuernd durch den Parcours. Zwar hebt er ab und zu mal das kurveninnere Hinterrad, aber das tut der Fahrsicherheit keinen Abbruch. Von Fahrdynamik kann man angesichts der Camper-Bereifung nicht sprechen, aber man kommt träge und sicher durch den Parcours.



Wankt beim ADAC Ausweichtest, lässt sich aber ansonsten nicht aus der Ruhe bringen: der Große Hannes. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Lenkung

Slalomwettbewerbe gewinnt man mit der mäßig präzisen Lenkung nicht, an solchen wird aber auch kaum ein Jumper teilnehmen. Man kommt mit der Lenkung auf Reisen problemlos zurecht, Autobahnetappen kann der Hannes somit stressfrei abspulen. Konkurrenten zeigen aber, dass es auch in dieser Fahrzeugklasse gefühlvollere Lenkungen gibt – wenn auch die klassentypische Cargobereifung ihr Scherflein dazu beiträgt.

Bremse

Auch hier zeigt sich wieder: Cargoreifen mögen ihre Vorteile haben, diese liegen aber nicht im dynamischen Bereich. Der Bremsweg des Testwagens aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit einem mittleren Wert von 43,3 Metern absolut üblich für Fahrzeuge dieser Klasse und mit dieser Bereifung – was mit besseren Reifen möglich wäre, haben ähnlich schwere Fahrzeuge aber schon gezeigt: Gut fünf Meter kürzere Bremswege sind auch mit über drei Tonnen Gewicht möglich. Damit steht man dann etwa eine Fahrzeuglänge eher. Die üppig dimensionierte Bremsanlage des Citroen Jumper wäre sicher für bessere Bremswege gut.

Sicherheit

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig greift der Hannes mit einem Tempomaten samt Limiterfunktion unter die Arme. Weitere Assistenzfunktionen wie Notbremsassistent, Verkehrsschilderkennung oder Spurhalteassistent kann man beim Hannes nicht hinzukaufen – obwohl es diese Extras für den Citroen Jumper ab Werk gegen Aufpreis eigentlich gibt. Das Kontingent an Basisfahrzeugen, das die Hannes-Bauer bei Citroen geordert haben, hat diese Funktionen offensichtlich nicht an Bord. Schade, dass man hier auf Sicherheit verzichten muss.

Passive Sicherheit

Citroen bietet für den Jumper Front-, Seiten- und Kopfairbags, in den Hannes schaffen es aber nur die Frontairbags. Das hängt mit den montieren Drehsitzen und mit den integrierten Verdunklungsrollos zusammen. Dennoch sollte hier auch im Campingbereich eine Lösung gefunden werden, um das endlich steigende Sicherheitsniveau der Basistransporter auch in die Freizeitfahrzeuge mitzunehmen.

Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze mit dem Gurt gut befestigen, für die Verwendung rückwärts gerichteter Sitze lässt sich im Bordcomputer-Menü der Beifahrerairbag deaktivieren. Auf der Rücksitzbank, stehen auch Isofix-Anker zur Verfügung. Diese sind etwas versenkt angebracht, lassen sich nur mit etwas Mühe erreichen. Die Gurte auf der Sitzbank sind für Kindersitze nicht ideal, da die Anlenkpunkte nicht für alle Sitzarten passen.

Fußgängerschutz

Ein Crashtest wurde mit dem Jumper nicht durchgeführt, die glatt gestaltete Front stellt aber tendenziell keine erhöhte Gefahr dar. Da es überhaupt keinen Notbremsassistenten gibt, reagiert der Hannes natürlich auch nicht selbsttätig bei einer Unfallgefahr mit Personen oder Radfahrern.

Verbrauch/Emissionen

Die Schadstoffe waren während unserer Testfahrt mittels portablen Emissionsmessgerät unauffällig niedrig. Der Testverbrauch pendelte sich bei 8,9 Liter Diesel alle 100 Kilometer ein.

Für Reisende sind insbesondere auch die Verbräuche bei konstanter Fahrt interessant, deshalb werden auch diese im ADAC Reisemobiltest ermittelt. Bei 80 km/h verbraucht der Testwagen 7,1 Liter, bei 100 km/h 9,1 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 13,6 Liter auf 100 Kilometer.

Schlafbereich Aufstelldach

Im Obergeschoss gefällt das großzügige Schlafdach mit gutem Raumgefühl, praktischen Ablagen an der Seite und auch im Dach selbst sowie dimmbarer Beleuchtung. Im Dach findet man noch dazu eine Temperaturanzeige, die auch als Wecker fungieren kann. Noch dazu gibt es ausreichend USB-Strom auf beiden Seiten. Das Bett ist 2 mal 1,30 m groß. Ein Display in der Decke zeigt die Temperatur an und dient als Wecker. Die äußere Hülle des Dachs kragt weit über und schützt gut vor Witterung. Der Zeltstoff lässt sich komplett über Reißverschlüsse entfernen.



Das obere Schlafgemach. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Die Matratze ist zwar angenehm und dick, aber liegt ohne Lattenrost oder sonstige Unterlüftung auf der Bodenplatte auf. Vor allem aber ist der Aufstieg ins Dachgemach ein Ärgernis, denn die beigelegte Teleskopleiter ist ein unbeholfenes Provisorium: Sie ist oben überhaupt nicht einzuhängen und steht also einfach angelehnt im Raum. Zudem kann sie kaum ordentlich hinstellen, da der in Frage kommende Bereich am Boden durch den Dinettenabsatz nicht eben ist. Bei Hannes reagierte man prompt auf die Kritik und arbeitet an einer stabileren Lösung.

Schlafbereich Heck

Der Unterschied zwischen dem normalen und dem Großen Hannes besteht in der Größe des Betts im Heck. Bei der getesteten, längeren Variante handelt es sich laut Hersteller um ein Längsbett, obwohl der Begriff Quadratbett besser passen würde: Man hat nicht ganz 1,90 m in die eine und nicht ganz 1,90 m in die andere Richtung zur Verfügung.

Der dreiteilige Lattenrost ist zusammen mit der dreiteiligen, dicken Matratze komfortabel. Der Mittelteil des Lattenrosts ist vorne und hinten anstellbar. Das nahezu quadratische Format des Bettes erzeugt ein großzügiges Raumgefühl. Die Beleuchtung ist in jeder Liegerichtung komfortabel zu nutzen. Die Rahmenfenster sind schließen bündig mit der weichen, fast schon kuschligen Innenverkleidung ab und stören nicht im Schlafbereich.

Die Hecktüren sind bei aufgebautem Bett nicht von innen zu öffnen, ebenso lässt sich bei geschlossenen Hecktüren der Lattenrost nicht heben. Im Campingalltag ist das durchaus nervig, der Hersteller hat versprochen, sich das Thema anzuschauen.

Der Zugang zum Bett kann mit 47,5 cm Breite bei einer Einstiegshöhe von 85 cm je nach Körpergröße herausfordernd sein.



Auf der quadratischen Liegewiese im Heck lässt es sich zwischen dick gepolsterten Wänden gut schlafen. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Bad

Das Bad versprüht mit einem schwarzen, aufgesetzten Rundwaschbecken samt Hansgrohe-Armatur vor den großflächigen Spiegeln viel Chic. Die Drehtoilette ist passend angebracht, zudem wurde der Kassettenkasten sehr sauber abgedichtet. Ablagen sind ausreichend vorhanden, auch an Stangen für Handtücher oder nasse Badesachen wurde gedacht. Die Beleuchtung durch ein helles LED-Band ist zudem ideal angebracht. Blöderweise ist der Lichtschalter aber im Küchenbereich angebracht.



Das Bad in voller Pracht. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Bis dahin ist das Bad eine prima Lösung in einem Camper dieser Länge – wer aber die Dusche auch nutzen möchte, hat es nicht gerade leicht. Duschvorhang oder Trennwand gibt es nicht, man duscht also einfach im Bad stehend und muss dementsprechend alles im Nachhinein abwischen und trocknen. Der Toilettenpapierhalter ist in weiser Voraussicht weit oben montiert, was aber auch nicht zuverlässig davor schützt, dass das Papier komplett durchnässt ist, wenn man mit dem Duschen fertig ist.

Derlei Probleme hat man nicht, wenn man die Außendusche nutzt. Allerdings ist der Anschluss für diese unverständlicherweise so neben der Kassettentoilette angebracht, dass man die Toilette entnehmen muss, um zu duschen. Auch hier hat der Hersteller schon Besserung gelobt.

Küche

Wie der gesamte Innenraum ist auch die Küche richtig elegant gestaltet. Zudem bietet sie viel Stauraum. Eine prima Idee ist auch der in Fahrtrichtung eingebaute Kühlschrank, dessen Tür man in beide Richtungen öffnen kann. So kann man sich seinen Getränkenachschub auch von außen holen, ohne in den Bus steigen zu müssen. Dank Druckwasserpumpe hat man einen eleganten Wasserhahn mit einem starken Wasserstrahl wie zuhause.

Optisch ansprechend, aber leider unpraktisch ist der zweiflammige Gaskocher auf der Arbeitsplatte. Man kann ihn nicht abdecken, um mal mehr Arbeitsfläche zu gewinnen und vor allem bietet er keinerlei Windschutz.



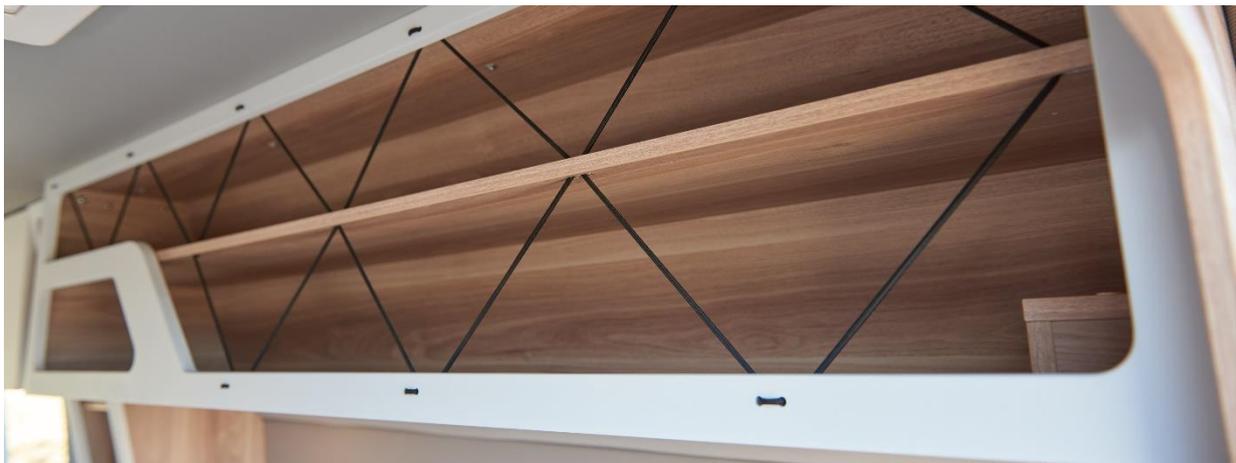
Die Küche mit viel Stauraum und der zusätzlichen, ausklappbaren Ablage am rechten Ende. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Aufbau und Stauraum

Der Innenausbau ist richtig gelungen. Die Kombination aus offenen und geschlossenen Schränken sorgt zusammen mit der hellen Farbgestaltung für eine luftige, wertige und moderne Anmutung. Der Möbelbau kommt ohne unschön sichtbare Verschraubungen aus. Die Leichtbau-Möbel bestehen aus einem an Styropor erinnernden, aber sehr festem Schaum mit Furnier und bieten eine wertige Haptik und Optik. Für den aufgeräumten Look sorgen etwa auch die versteckt angebrachten Entriegelungen der Schränke.

Ein Verdunklungsrollo und ein Insektenschutz sind in alle Fenster des Aufbaus integriert und auch für die Schiebetür hat man ein Schiebegitter zur Verfügung, um summende Plagegeister auszusperrern. Die getönten Fenster sind hochwertige Rahmenfenster.

Auch andere Details sind beim Hannes hochwertig ausgeführt, wie etwa der sorgfältig abgedichtete WC-Schacht.



Viel Stauraum und modernes Design. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Dinette

Zu viert kann man im Hannes sehr gut tafeln, der Tisch hat dafür noch ein ausschwenkbares Unterteil. Längs verschieben kann man den Tisch auch in einem schmalen Rahmen, zudem kann er an der Wand auch auf halber Höhe eingehängt werden, um ein zusätzliches Kinderbett zu bauen. Zu den Drehsitzen im Fahrerhaus ergibt sich eine Stufe, die aber immerhin genutzt ist und eine Schublade beherbergt. Etwas ungeschickt ist der Luftauslass der Heizung am Boden hinter der Fahrersitzkonsole, den man am besten mit der dazugehörigen Klappe verschließt: Beim Essen kann jederzeit etwas krümeln und mit nur ein wenig Pech landen die Brösel dann im Heizungsrohr. Es gibt noch einen weiteren Luftauslass in der Wand unterhalb der Tischplatte, frieren muss man beim Essen also ohnehin nicht.



Platz für vier in der Dinette. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Gas/Heizung

Um Warmluft und -wasser kümmert sich eine dieselbetriebene Truma Combi 4D. Der Warmwasserboiler aus Edelstahl fasst 10 l. Steuern lässt sich die Technik über ein Bedienpanel und – wenn man sich noch die Truma iNet Box installiert – auch per App. So kann man auch aus der Ferne schonmal für einen warmen Innenraum sorgen, um nach dem Wintersport gleich komfortabel in den entspannten Teil des Tages überzugehen. Die Luftauslässe findet man im Hannes großzügig verteilt, aber ein zusätzlicher für den Schlafbereich im Hubdach wäre noch prima. So muss man sich bei Bedarf mit einer selbstgebastelten Verlängerung behelfen, mit der man die Wärme von einem der Luftauslässe an der Dinette nach oben leitet.

Da die Heizung und das Warmwasser über Diesel laufen, braucht man die Gasflasche im Heck nur für das Kochfeld. Deshalb ist die 5 kg-Flasche schon äußerst großzügig dimensioniert, vor allem aber wäre im Gaskasten auch Platz für eine weitere 5 kg-Flasche. Ergo hätte man durch einen kleineren Gaskasten noch Stauraum gewinnen können. Man sollte sich vom Platz im Gaskasten auf keinen Fall dazu verleiten lassen, dort noch Dinge zu transportieren!

Wasser

Hannes erfindet in Sachen Wasserinstallation nichts neu, aber macht nichts falsch. Etwa 112 l Frischwasser sind frostsicher im Innenraum über und um den rechten hinteren Radkasten untergebracht, der Grauwassertank ist gedämmt am Unterboden angebracht und fasst rund 80 l. Ablassen kann man diesen per Tastendruck am Armaturenbrett, muss also nicht am Auto herumkriechen. Beide Tanks kann man über große Öffnungen vernünftig reinigen. Der Frischwasservorrat wird am altbekannten Schaudt-Panel in 20%-Schritten angezeigt. Die Druckwasserpumpe ist unter der Dinettensitzbank untergebracht und gut zugänglich, aber eben auch nicht so leicht zu wechseln wie eine Tauchpumpe. Dafür hält sie auch länger.



Tadellos untergebrachter und angeschlossener Frischwassertank. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Elektrik

Unter dem Fahrersitz ist eine AGM-Aufbaubatterie mit 95 Ah untergebracht, besonders gut zugänglich ist sie dort leider nicht. Die Elektroinstallation ist sauber ausgeführt. Optional gibt es eine Solaranlage mit 130 WP, die mit einem 2 kW-Wechselrichter daherkommt. So sind dann alle 230 V-Steckdosen bei ausreichendem Batterieladestand auch ohne angeschlossenen Landstrom nutzbar – wenn man maximal 2 kW abrufen kann. Ebenfalls optional ist ein TV-Paket, mit automatischer Sat-Antenne und einem 22 Zoll-Fernseher.

Den Xzent-Naviceiver im Armaturenbrett kann man auch über die Aufbaubatterie laufen lassen, so zieht man beim Musikhören nicht die Starterbatterie leer.

Die Lichtinstallation ist großzügig und passend verteilt, Steckdosen und USB-Buchsen sind reichlich vorhanden. Nur die Lichtschalter sind nicht alle logisch verteilt. Im Campingalltag fehlt zum Beispiel ein nahe der Schiebetür angebrachter Lichthauptschalter, um beim Verlassen des Busses alle Lichter auf einmal auszuschalten.