

# CamperVans

€ 6,90

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



**VANTOURER 600 D**  
Komfortabler Familien-Camper im Wohntest

**PRAXIS**  
HALOGEN AUF LED  
UMRÜSTEN



SPACECAMPER

## New ClassicOpen

➔ Noch mehr Luxus für draußen



**HYBRID-CAMPERVAN**  
Plug-in Transit: Der Custom für die letzte Alltags-Meile



**ZUM POLARKREIS**  
Mehr Schnee als Indian Summer in Schweden



**WAVECAMPER SHORT**  
Praxisgerecht ausgestattete Alternative zum VW California





**LEBEN AM LIMIT** Beinahe kopf-über, bei Minusgraden in schwindelnden Höhen. So ein CamperVans-Fotoshooting verlangt einem alles ab. Dem Chefredakteur hinter der Kamera, dem Redakteur als Model hinter der Kaffeetasse. Wir suchen gerade Kollegen, die genauso viel Spaß beim „Arbeiten“ haben möchten!



**WASSERSCHADEN** und wie immer wenig Zeit. Die Restauration des Redaktions-T4-Syncro zieht sich zäh wie Kaugummi. Nicht nur, dass es nicht vorwärtsght, immer wenn kein Platz im Heft ist, wird er geschrieben. Dabei hat er jetzt schon immerhin einen Reimo-Verstärkungsrahmen für den großen Dachausschnitt bekommen. Mehr dann eben im nächsten Heft.



**NERVENKITZEL OFFROAD** Eigentlich hatten wir uns auf eine Besichtigung des Geländes und eine Tour auf dem Beifahrersitz eines G-Models eingestellt. Plötzlich sollten wir selbst fahren - wenn wir schon mit einem 4Motion da sind. Hammer, was so ein T6.1 alles kann - und es ist nichts kaputt gegangen. Ehrlich!



# BLEIBT GESUND

**B**lick voraus – Moment mal, eigentlich ist der Blick zurück viel schöner. Hinter uns liegt ja doch ein einigermaßen „normaler“ Herbst mit tollem Wetter und relativ uneingeschränktem Reisen. Jetzt aktuell ist der Blick voraus sehr spekulativ. Was wird aus dem geplanten Urlaub über Weihnachten, darf man reisen, finden Messen wie die CMT statt. Die Pandemie hat uns wieder voll im Griff und die vierte Welle bricht über uns zusammen. Was im Sommer versäumt wurde, holt uns jetzt wieder ein. Trotz historisch hoher und noch immer steigender Zahlen hält beim Einkaufen niemand mehr Abstand und wirksame Vorschriften wie eine maximale Besucherzahl pro Quadratmeter Ladenfläche gibt es auch nicht mehr. „Dieser Winter könnte härter werden als alles, was wir bisher in dieser Pandemie erlebt haben“, hieß es bei der letzten Pressekonferenz von Merkel und Scholz. Die Impfquote liegt über 70 Prozent – knapp ein Viertel der vollständig Geimpften ist schon geboostert. Aber man darf nicht vergessen, impfen, egal ob einmal, zweimal, dreimal schützt nicht vor einer Ansteckung, höchstwahrscheinlich nur vor einem schweren Verlauf. Es ist dennoch hundertprozentig der einzige Weg, die Pandemie in den Griff zu bekommen. Schon hart bei der Geschwindigkeit, in der sich der Virus ausbreitet und in der Vorschriften geändert werden. Da kommen einem Dinge wie die aktuellen Spritpreise fast belanglos vor. Am Tankautomaten volltanken geht kaum, wenn bei 100 Euro Schluss ist. Keine Sorge, vor gut neun Jahren hatten wir solche Preise schon einmal – das kann sich also wieder ändern, vielleicht. In der letzten Kolumne hatten wir es ja davon, dass „Weg sein teurer werden wird“. Zuerst einmal müssen wir alle gemeinsam wieder eine Gesellschaft werden, die wieder frei „Weg sein“ darf und kann, Stichwort Imp-

fen. Wenn der Sprit dann noch immer nicht billiger geworden ist? Was dann? Selbst so ein „kleiner“ Bi-Turbo T6.1 mit seinen 200 PS nimmt sich ungeniert zehn Liter. Hat Herbert Dies das gemeint, als er sagte: „Autofahren wird teurer werden“? Wir haben eine Alternative ausprobiert: Ford Transit Plug-in-Hybrid. Unterm Strich allerdings mit deutlich weniger Leistung und – mit elektrischer Unterstützung – von den Kraftstoff-Kosten nicht unähnlich. Auch das kann uns blühen: Wenn es plötzlich heißt, es dürfen überall keine Dieselfahrzeuge mehr in die Städte, egal ob Euro 4, 5 oder 6. Vielleicht ist der hohe Spritpreis nur die Vorstufe zum Abgewöhnen. So weit wird es hoffentlich nicht kommen. Aber klar, Klimaziele und Klimaschutzgesetz funktionieren nur, wenn man sich einschränkt und neue Motoren stoßen weniger CO<sub>2</sub> aus als alte – zumindest in der Theorie. Thema Diesel-Abgasskandal: jeden Tag neue „Verschwörungstheorien“. Findige, vielleicht auch windige Anwaltskanzleien spannen für ein paar Euros Werbung auf deren Kanälen, Influencer und Vanlifer vor ihren Karren, die alle ermutigen sollen, gegen Fiat beziehungsweise die Hersteller ihrer Fahrzeuge zu klagen. Von den tollen Urteilen, die angeführt werden, ist keines rechtskräftig. Ja, Fiat hat vermutlich wie VW und Mercedes Benz auch Dreck am Stecken. Ziel der Hersteller war ja aber nicht, mit Vorsatz zu betrügen, sondern Motoren zu bauen, die die vorgeschriebenen Prüfzyklen einhalten. Hätte man ein Gremium aus Motorenentwicklern in die Festlegung realistischer Grenzwerte zumindest mit einbezogen, wäre vermutlich nichts passiert – aber bei uns wurde ja auch ein Bankkaufmann Gesundheitsminister. Wir haben unseren Beitrag jetzt geleistet: CamperVans wird auf 100 % Recycling-Papier gedruckt. Das spart 68 % Energie, 65 % Wasser und 62 % CO<sub>2</sub>.



In diesem Sinne, schöne, erholsame Feiertage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.  
Euer  
**Andreas Güldenfuß**  
Chefredakteur



96



58

**SCHRAUBER  
SPEZIAL**  
  
**VW T4**

**FILZEN** So geht  
Wohnlichkeit im  
Selbstaufbau.

92



70

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



38



88



44

  
**KOLUMNE**  
 Mobilitätskosten,  
 die Zweite.  
**112**



**WOHNTEST** Komfortabel und familientauglich soll es sein? Die EuroCaravaning-Marke Vantourer hätte da was.

24

**EDITORIAL**

Gesund bleiben. 3

**LESERBRIEFE**

Meinungen & Anregungen. 6

**CAMPERVANS 2022**

Noch mehr Alternativen und auch ein paar Innovationen. 8

**OPEL COMBO-E**

Minicamper-taugliche Reichweite? 16

**MERCEDES-BENZ CITAN**

Zweite Runde. 18

**MAGAZIN**

Termine, Zubehör und ein E-Erlebnis. 20

**VANTOURER 600 D**

Mehr duschen, mehr schlafen, mehr Platz, mehr Spaß. 24

**RIVA BIKE FESTIVAL**

Cooler Ziel für bikende Camper. 36

**FIAT 238 CAMPER**

Komplettrestauration einer Ikone. 38

**WAVECAMPER**

California-Konkurrenz im Praxistest. 44

**CALIFORNIA FESTIVAL**

Bulli-Treffen auf Französisch. 54

**MITSUBISHI L200 EXPLORER**

Abenteuerlich aufgerüsteter Pick-up. 58

**ABENTEUER & ALLRAD**

Offroad-Szene ungebremst. 66

**DAUERTEST AHORN**

Winter-Gadgets für Alltags-Camper. 68

**SPACECAMPER**

CLASSICOPEN

Noch mehr Luxus für draußen. 70

**FORD TOURNEO HYBRID**

Das echte Stadtmobil von Mobiltec. 80

**LED-UMRÜSTUNG**

Neue Leuchtmittel für Ducato & Co. 88

**SCHRAUBER-SPEZIAL**

Wohnraum filzen – so geht's. 92

**REISE: SCHWEDEN**

Jede Menge Überraschungen. 96

**TECHNIK-ECKE**

Hallo Winter. 106

**KOLUMNE**

Warm einpacken! 112

**IMPRESSUM UND AUSBLICK**

So geht's im Februar weiter. 114



*So schön unnatürlich aufgeräumt war es bei unserem Test nicht. Aber zu zweit fällt es eigentlich ganz leicht, ein bisschen Ordnung zu halten.*

**F**ür uns, die CamperVans-Redaktion, ist duschen im Fahrzeug ein echtes Kriterium. Da wir die Fahrzeuge fast immer als Mittel zum Zweck – und das sind nun mal sportliche Outdoor-Aktivitäten – betrachten, ist der Luxus einer heißen Dusche nach dem Sport schon eine feine Sache. Aufs Kochen könnte man eher verzichten. Wie schon ganz viele schlaue Menschen entdeckt haben: Ich fahr doch nicht zum Fahrradfahren oder Klettern nach Italien und koch mir Spaghetti im Camper – da geh ich doch lieber Pizza essen.

Im Vantourer 600 D wurde uns die Essensentscheidung diesmal abgenommen. Der allgegenwärtige Dometic-Rückruf hat uns sogar verboten im Fahrzeug zu kochen. Um dennoch nicht ganz aufgeschmissen zu sein, haben wir unsere Pearl-Powerbank mit Wechselrichter dabei, um wenigstens ein, zwei Kaffee am Morgen zu bekommen.

Das Ziel des Praxistests, beziehungsweise des spontanen Roadtrips, war das Bike Festival in Riva. Freitag nach der Arbeit los, Samstag und Sonntag biken und am Montag ein paar Überstunden abbauen. Ein schönes langes Wochenende also. Mit den Bikes hätte es eigentlich auch kein Problem sein dürfen – schließlich ist

auf vielen Vantourer-Prospekt-Bildern zu sehen, wie ein Fahrrad quer hinter die halb hochgeklappte Matratze des Querbetts passt. Profis haben es schon vermutet, wir haben es getestet: Mit 26 Zoll und Rahmengröße S kein Problem, ein modernes Bike in Durchschnittsgröße passt da aber niemals rein. Also das Cube komplett zerlegt, Vorder- und Hinterrad raus, und vom 29er-Trek das Vorderrad ausgebaut. Eins gelegt und eins gestellt – dann bleibt noch genügend Platz für Rucksäcke und Ausrüstung und eine Person kann noch locker unten auf dem halben Bett schlafen.

Theoretisch wäre das gar nicht nötig, denn im Aufstelldach ist auch Platz für zwei. Das neue Vantourer-Dach kennen wir schon von Knaus und Weinsberg. Die Liste der Neuerungen ist lang, es wird nicht zu viel versprochen, wenn es heißt: „die Wohlfühlzone in der zweiten Etage“. Große Ablagen, Getränkehalter, USB-Steckdosen, Lichtschalter und ein Warmluftausströmer. Cabrio-Funktion mit Mosquito-Netz, Beleuchtung und das Wichtigste, eine riesige Liegefläche mit 2,00 mal 1,35 Meter. Wir schlafen trotzdem lieber getrennt – Männerausflug, ob schnarchen oder nicht, egal.

Die knapp 600 Kilometer Anfahrt mit dem neuen Ducato verlaufen problemlos. Der 8er-Ducato mit 140

# GEMEINSCHAFTS-PROJEKT

Einen Camper bauen und dabei soziale Projekte unterstützen? Das geht mit der gBIG Jungnau gGmbH bei Sigmaringen. Der Fiat 238 war nicht ihr erstes Fahrzeug, aber das seltenste.

Von Andreas Gülденfuß



**P**uristen bitte wegsehen oder die Geschichte nur grob überfliegen. Wobei, kein Mensch regt sich auf, wenn ein Subaru-Motor in einen coolen VW T3 Syncro implantiert wird – und eigentlich darf jeder seinen Ausbau auch optimieren wie er möchte. Wieso sollte man jetzt also bei einem 238er-Fiat anfangen, das Kulturgut schützen zu wollen? Naja, vielleicht weil er so süß ist und natürlich weil der Fiat, noch dazu als Weinsberg, so richtig selten ist.

Dabei ist die Seltenheit der Hauptgrund dafür, dass dieses Fahrzeug komplett überarbeitet und anschließend von der gBIG Jungnau ausgebaut wurde. Der alte Fiat samt Ausbau zerfiel nach 50 Jahren einfach. Die Geschichte des Fiats dürfte hinlänglich bekannt sein. Wer sie nicht kennt, kann sie in CamperVans-Ausgabe 1/2019 nachlesen. 1969, also damals vor genau 50 Jahren, hat die Deutsche Fiat Aktiengesellschaft Heilbronn/Neckar das Karosseriewerk Weinsberg mit dem Bau eines Campers auf Basis des 1966 erschienenen 238ers beauftragt. Das Verhältnis Fahrzeuglänge zu Wohnraum, dem Motor unter dem Beifahrersitz und fehlendem



Ein Traum in RAL Weißgrün und RAL Cremeweiß, ein Idyll wie vor 50 Jahren – nur ist der Weinsberg technisch dieser Zeit voraus.

# Alias Leatherman

*Text: Daniel Schlicke, Fotos: Andreas Güldenfuß*

SpaceCamper heißt: Hier klappt ein Kocher aus, da ein Tischchen und überhaupt gibt es keine Ecke, der nicht irgendeine Funktion zugeschrieben ist. Klappt's auch in der Praxis?





*Schwenkküchen bringen eine Herausforderung mit sich: Im Fahrzeug verwendet, braucht es eine andere Arbeitshöhe als draußen. Die neue ClassicOpen-Küche setzt daher auf einen tiefer angeschlagenen Kocher.*

„ Draußen ist es gerade noch warm genug an diesem goldenen Herbsttag. Andererseits gibt es keine falschen Camper, nur falsche Kleidung.

**E**igentlich hätte der erst kürzlich überarbeitete SpaceCamper ClassicOpen in die CamperVans Edition gesollt, also in unser Sonderheft mit den spannendsten Fahrzeugen am Markt, doch der Lack ist nicht rechtzeitig bis zum Drucktermin trocken geworden. Und das sagt eigentlich schon alles. Normal ist den Ausbau-Spezialisten aus Darmstadt nicht genug. „Normal“, das heißt auf fünf Metern Campingbus-Länge eine feste Schrankzeile links, daneben eine Klappsitzbank und vielleicht noch ein Aufstelldach. Und bunte Lackfarben bietet VW ja auch für den T6.1 Caravelle Comfortline, den SpaceCamper als Basis nutzt. Keine davon strahlt aber nur annähernd in der Tiefe von „Oxygen Blue-Metallic“, in der die untere Hälfte des Vorführfahrzeugs lackiert ist. Ansonsten wurde das Basisfahrzeug so gut wie voll ausgestattet geordert, mit großem 204-PS-Motor, Sieben-Gang-Direktschaltgetriebe, Allrad und Differenzial-Sperre.

Dazu informieren und unterhalten der Digital-Tacho und das große Touchdisplay, während sämtliche für den T6.1 verfügbare Assistenzsysteme an Bord sind, um die Ablenkung, die durchs Touchen entsteht, zu kompensieren. Knapp 83.000 Euro sind dann allein für den Caravelle fällig. Da wundert es nicht, dass jeder zweite SpaceCamper, der momentan ausgeliefert wird, über 100.000 Euro kostet. Und trotzdem liegt die Lieferzeit aktuell bei mindestens anderthalb Jahren. Dass es auch günstiger geht, soll ein verhalten, aber praktikabel ausgestattetes, knapp 80.000 Euro teures Preisbeispiel auf der Website zeigen. Der Vorführer dagegen will zeigen, was geht, und kommt am Ende auf 129.900 Euro.

Dafür gibt es dann doch einiges mehr als eine neue Lackierung. Beim ClassicOpen wurde der bewährte Ausbau um besondere Freiluft-Funktionen ergänzt, die eine zweite Schiebetür auf der Fahrerseite möglich macht. Herzstück ist eine Schwenkküche, die gerade gründlich überarbeitet wurde. Nach außen geschwenkt, können ein Zweiflamm-Kartuschenkocher, zwei Spülbecken und eine stufenfrei tarierbare Tischplatte aus- und aufgeklappt werden – wie Werkzeuge an einem Leatherman-Tool. Die Arbeitshöhe zum Schnibbeln und am Herd beträgt rund 120 Zentimeter. Das geht gerade noch in Ordnung, ist aber um Welten besser als bei gängigen Schwenkküchen in gewöhnlichem Layout.

# Lichtblick

Von Karsten Kaufmann

Wer nachts sicher unterwegs sein möchte, benötigt brillante Scheinwerfer – oder rüstet für vergleichsweise kleines Geld leistungsfähige Leuchtmittel nach.



*Die Night Breaker H7-LED ist die erste LED-Nachrüstlampe von Osram mit Straßenzulassung. Sie ist aktuell nur für ausgewählte Fahrzeuge verfügbar, unter anderem für den Fiat Ducato ab Baujahr 2006. Mit etwas handwerklichem Geschick gelingt die Umrüstung in rund 15 Minuten.*

**N**achrüsthallenlampen von Markenherstellern wie Bosch, Philips oder Osram locken mit einer deutlich besseren Helligkeit von bis zu 150 Prozent. Das ist enorm. In anderen Worten: Der Scheinwerfer strahlt mehr als doppelt so hell – so zumindest das Produktversprechen.

Die besonders hell leuchtenden Teile des Glühwedels sind von den Entwicklern gezielt klein gehalten, um eine möglichst punktförmige Lichtquelle mit sogenannter hoher Luminanz zu erhalten. So gelingt es, besonders viel Licht auf den kritischen Bereich von 50 bis 90 Meter vor dem Kastenwagen oder Campingbus auf die Straße zu bekommen. Auch das Fernlicht profitiert von den Nachrüsthallenlampen – doch nicht im gleichen spürbaren Umfang wie das Abblendlicht.

Die Kunst der optimalen Lichtverteilung spielt hier eine nicht unwesentliche Rolle – denn der Gesetzgeber limitiert die maximale Lichtmenge. Bei der Farbgebung setzen die Hersteller auf ein sehr klares, kaltweißes, leicht bläuliches Licht. Dies garantiert zum einen eine sehr viel deutlichere Ausleuchtung

der Straße, zum anderen ermüdet Fahrer bei kaltweißem Licht langsamer.

Grundsätzlich konnten moderne Scheinwerfer mit H7-Leuchtmitteln im Vergleich zu H4-Lampen in puncto Leuchtkraft und Helligkeit deutlich zulegen, ein spürbares Sicherheitsplus. Die Krux: Eine Umrüstung von H4 auf H7 ist nicht möglich. Es bleibt nur der Griff zu den Nachrüsthallenlampen von Bosch, Philips oder Osram. Lohnt sich das?

Ganz ohne Frage: Zum einen hält das ungemütliche, kalte Licht die Sinne wach. Insbesondere Besitzer von alten Scheinwerfern mit H4-Leuchten, die ein vergleichsweise warmweißes Licht erzeugen, profitieren daher von der Umrüstung auf Hochleistungslampen gleich doppelt. Doch auch Camper, deren Scheinwerfer schon mit H7-Leuchten bestückt sind, schätzen das offensichtliche Plus an Helligkeit. Praxistests unserer Schwesterredaktion Reisemobil International zeigten überdeutliche Unterschiede der Nachrüsthallenlampen im Vergleich zu den Serienleuchtmitteln. Der Wermutstropfen: Das Plus an Leuchtkraft erkaufte man sich grundsätzlich durch eine reduzierte Lebensdauer. Während „normale“



*Der alte Steinbruch in der Nähe von Hällekis hat etwas vom »Grand Canyon«. Das Areal gehört zum »Kinnekulle«, der 306 Meter hohe Berg liegt am Südostufer des Vänern.*

**A**llein der Name verpflichtet. »Kinnekulle«! Ein Wort, das nach einer Figur aus einem Astrid-Lindgren-Buch klingt. Aber damit hat »Kinnekulle« gar nichts zu tun. Von Robert, einem unserer schwedischen Bekannten, hatten wir die Koordinaten bekommen. 58°36'40.2"N; 13°23'28.3"E, da müssten wir unbedingt hin. Die Landschaft dort sei der Grand Canyon von Schweden. Wenn ein Ort mit solch einem Titel ausgezeichnet wird, macht das neugierig. In der Dunkelheit ist es aber gar nicht so einfach, den Weg zu finden. Kleine Straßen und Regen machen das Fahren nicht einfach, vor allem dann, wenn es gilt, einen Abzweig zu finden. Letztendlich finden wir den Ort, es ist stockfinster und ungemütlich. Erkennen lässt sich in dem ganzen Schmuttel kaum etwas. Das ändert sich am kommenden Morgen. Die Sonne scheint, blauer Himmel. Bis zu 40 Meter hohe rote Felsen türmen sich in diesem alten Steinbruch auf, davor Bäume in den schönsten Herbstfarben. Robert hatte nicht zu viel versprochen. Im Sommer sei dort der Teu-

fel los. Das lässt sich leicht glauben, denn der Steinbruch mit seinem See ist ein Erholungsmagnet. Auf der »26« treiben wir den Ducato vorbei an Schwedens größtem See, dem Vänern. Spaß ist dieses stumpfe Eindampfen von Distanz wirklich nicht und deshalb soll dieser Tag auch die Ausnahme bleiben. Wir wollen heute jedoch Fortschritte machen, um mehr Zeit im Norden verbringen zu können. Unser grobes Ziel liegt weiter oben, jenseits von Östersund. Claudia und ich sind auf der Jagd nach dem Nordlicht. Gerade in den letzten Nächten hat der Himmel über Lappland »gebrannt«, das zumindest hat mir meine Polarlicht-App verraten. Am Abend sind wir in Rosentorp. Wer meint, das Dorf ist klein, denkt schon zu groß. Es ist schon fast zur Tradition geworden, bei Karin und Uwe einen Stopp einzulegen und ganz besonders dann, wenn Karin Back-Tag hat, dann gibt es frisches Brot und Kuchen. Diesen Tag haben wir zwar knapp verpasst, aber es ist noch reichlich Kuchen im Angebot. Der Besuch bei Karin und Uwe ist im Laufe der Jahre für uns zu einem »Muss« geworden, da mit diesem Ort immer viel Gemütlichkeit einhergeht. In Rosentorp ist man noch richtig draußen. Die beiden haben vor zwei Jahrzehnten ihr Leben von Deutschland in die Einsamkeit der schwedischen Wälder verlegt. In Rosentorp leben gerade einmal sechs Einwohner und mit zwei davon sitzen wir jetzt hier am Lagerfeuer. Die Nacht war kalt. Karin erzählt etwas von 5 Grad Celsius unter Null und davon, dass es in den

**„Ruska nennen die Samen den Indian Summer im Norden von Skandinavien.“**