

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



PLUS: LOFOTEN
Mit dem 4x4-Camper auf Skitour am Meer



GRATIS
Top-Reiseziele für Familien als Download



AUSPROBIERT

Heizung in the Box

+ Sunlight Cliff 600 auf Peugeot im Praxistest

EWIGE WEITEN, EINDRUCKSVOLLE NATUR

Abenteuer Norwegen



LÄNGS & KOMPAKT
Flexibler Grundriss mit fünf Sitzen im Pössl 600L



GUTE ALTERNATIVE?
Diff-Sperre statt Allrad im Mooveo auf Transit Trail



FORD: ALT GEGEN NEU
Zwei Copas im Vergleich – muss es der Neue sein?



Österreich € 8,60
Schweiz sfr. 13,20 | Benelux € 8,90
Frankr./Ita./Span./Port. (cont.) € 10,40
Finnland € 11,00



SELBSTVERSUCH Ja, ja, wir leben das. Den Spruch schreibt man sich gern auf die Fahne. Nicht so wir beziehungsweise RMI-Kollege Philipp, der nach dem Gebrauchtkauf-Artikel in CV 1/24 losging und einen gut erhaltenen Ford Transit Nugget gekauft hat. Doch praktischer als die dicken Dinger.

TIERFREUND

Die viel beschworene freie Sichtachse bringt jeweils mit sich, dass der Kühlschrank eher unpraktisch auf dem Boden zum Mittelgang oder ganz praktisch auf dem Boden an der Stirnseite steht. Das ist nicht nur ganz praktisch, um den Kühlschrank zu beladen, auch der magere Whippet Caspar kann sich gleich einen Überblick über den Inhalt verschaffen.



TIERFREUND 2.0 Was wirklich nur Insider wissen: Unser CamperVans-Geburtstagsgeschenk von Campufactum ist gar kein Unikat, sondern nur eine Kopie von der fahrbaren Hundehütte von Sebastians Labrador Hündin Mala. Sie ist vermutlich an stressigen Messetagen öfter in ihrem CamperVans-Van anzutreffen, als wir.



Es läuft

Auch wenn 2024 schon ein paar Tage alt ist, für uns ist es dennoch die offiziell erste Ausgabe im neuen Jahr. Der Start: Naja, zumindest aus wintersportlicher Sicht war es ziemlich durchwachsen. Auch unsere Hausmesse, die CMT, wenn am Ende auch als „Stimmungsaufheller“ tituliert, brachte nicht den erwarteten Strauß an bahnbrechenden Neuheiten – sondern nur viele Sonderangebote, nachdem die Preise zuletzt immer nur gestiegen sind. Aus Sicht der Hersteller herrscht gedämpfter Optimismus. Die Fahrzeuge und Teile sind zwar wieder lieferbar, die Preise aber sind durch die Rohstoffe deutlich gestiegen. Das Interesse ist groß, aber die Kaufentscheidung fällt nicht mehr so leicht wie noch vor einem Jahr. Kein Wunder bei steigenden Zinsen und hoher Inflation. Außerdem schwächtelt die deutsche Wirtschaft. Sparen und Zurückhaltung sind angesagt.

Aber: Über 15 Millionen Deutsche sind Camper und noch immer wollen es einige werden – so jedenfalls das Fazit der über 1.600 Aussteller in Stuttgart. Ganz aktuell hat auch der weltweit größte Reisekonzern verlauten lassen, dass die Reiselust – gerade bei den Deutschen – ungebrochen sei und auch wenn die Inflation den Konsum bremst, am Reisen wird ungern gespart. Also reisen, aber nicht kaufen? Mieten ist ja auch okay, zumal viel nachhaltiger als ein eigenes Fahrzeug, welches nur wenige Wochen im Jahr bewegt wird. Oder wieder Back to the Roots mit dem Zelt, Dachzelt oder Minicamper. Auch das ist eine Möglichkeit und die spart unterm Strich natürlich auch viel Geld in der Anschaffung, im Unterhalt und der Nutzung. Eine verzwickte Lage, alles geht eben nur, wenn man es sich leisten kann. Wer spontan sein möchte, braucht schon was Eigenes, wer etwas Komfort möchte, glaubt zumindest gleich einen Bus oder Kastenwagen besitzen zu müssen. Das ist so ein typisch selbst gestrickter Teufelskreis, an dem wir natür-

lich nicht unschuldig sind – zumindest ein bisschen. Wobei wir schon die Meinung vertreten, weniger ist mehr und beleuchtete Vitрины für die Champagnerkelche im Camper eher zur Abwertung führen.

Auch ein Stimmungsbarometer des Jahresbeginns: Die Mittelschicht bröckelt ab. Die Familie mit zwei Kindern, die sich für 70.000 Euro einen Campervan gekauft hat und in den Urlaub fuhr. Man sieht fast nur noch double income no kids und die kaufen dann im oberen Preissegment. Auch 2024 muss man sich das klassische Camping mit rund 60 Euro die Nacht auf dem Campingplatz erst mal leisten können – zumindest, wenn man sich davor noch einen Camper kaufen musste. Wobei allein schon die Aussage Spontanität und Campingplatz in der Saison nicht mehr zusammenpasst, denn die guten Plätze sind meist schon ein halbes Jahr vorher ausgebucht. Bei den Stellplätzen sieht es nicht viel besser aus, dafür ist es günstiger.

Wie die Entwicklung weiter geht? Anscheinend stehen die Höfe der Händler voll, die „Messschnäppchen“ lassen auch erahnen, dass der Verkaufsdruck nicht unerheblich ist. Dennoch sind die Preise noch nicht da, wo sie vor Corona waren und die Zinsen sind weiter hoch. Das der Gebrauchtmarkt schwächelt, hört man zwar überall, sehen tut man es aber selten. Die Preise sind noch immer stabil bis hoch, einzelne Ausreißer gibt es immer – in beide Richtungen.

Warten wir also ab, was das Jahr noch alles bringt: Wie wird sich der Nachfolger des VW T6.1 schlagen, die ersten Tests des neuen Ford Transit – was die erste Frage gleich mitbeantwortet, es kommen neue Ducatos, Jumpers, Boxer, Movano, Proace Max, VW Crafter, MAN TGE, Nissan Interstar und Renault Master. Es bleibt spannend, so spannend, dass CamperVans künftig acht-mal im Jahr erscheint, damit ihr nicht so lange auf die News warten müsst!



Es läuft hoffentlich weiter und in die richtige Richtung – jetzt 8x im Jahr! Euer

Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



98



NEUHEITEN
Hier ist für jeden was dabei.

18



8



42



70



60

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



48



64



32


KOLUMNE
 Die Zukunft schien gleich um die Ecke.
 Und dann kamen wir um die Ecke.
113



88

EDITORIAL

Es läuft. **3**

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. **6**

PÖSSL SUMMIT SHINE 600L

Sechs Meter, Längsbetten und bis zu fünf Sitzplätze – Praxistest! **8**

PREMIEREN 2024

Ein bunter Strauß neuer Campervans. **18**

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. **28**

SUNLIGHT CLIFF 600

Günstiger dank neuer Basis – ein guter Deal? Praxistest! **32**

2x BÜRSTNER COPA

Neu gegen alt im direkten Vergleich: Muss es das 24er-Modell sein? **42**

MOOVEO F60 DB

Gut ausgestattet und mit Diff-Sperre – eine echte Allrad-Alternative? **48**

GEBRAUCHTKAUF

540er Knaus mit Rundsitze Gruppe, viel Potenzial und ein paar Restarbeiten. **54**

DAUERTEST CAMPSTAR

How to: Sitzheizung nachrüsten. **60**

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

Verstärkte Heckklappendämpfer. **62**

MELAMINGESCHIRR

Kratzfest, bruchsticher und lebensmittelecht: sechs Sets im Test. **64**

MOBILE STANDHEIZUNG

Taugt der Schnapper aus dem Netz? **70**

PRAXIS: WASSERTANK DESINFIZIEREN

Pflichtprogramm. So funktioniert's. **72**

RATGEBER: LITHIUM-AKKUS

Das musst du wissen. **78**

ZEHN CAMPS AM SKILIFT

Campen, direkt an der Piste. **82**

REISE: 2x NORWEGEN

Einmal sportlich, einmal abenteuerlich. **88**

PRAXIS: CLESANA

Verschleißtoilette nachrüsten. **106**

KOLUMNE

Autonome Bewegung. **113**

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im April weiter. **114**



Ohne den zweiten Sitz hat man schon mehr Platz. Zwischen Nasszelle und Küchenblock bleibt es aber eng im Shine.

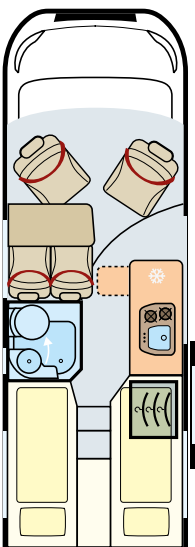
Ofter mal was Neues – wünscht man sich oft im Kastenwagen-Bereich. An Innovationen wird oft gespart – der Klassiker läuft, und die Zeit, was Besseres zu „erfinden“, hat eh keiner. Aus der Sicht bekommt der Shine schon mal ein Sternchen, denn das optionale variable Sitzkonzept ist schon etwas Besonderes. Ein Kastenwagen mit wahlweise drei, vier oder fünf Sitzen bietet sonst niemand – Sechs-Meter-Längsbetten gibt es dagegen viele, nachzulesen in CamperVans 6/23.

Was hat der Summit sonst noch zu bieten? Laut Hersteller gibt es noch das optionale MultiRoof, das die klappbare Ablage über dem Fahrerhaus, das Schwenkbad, die hochwertige Lichtschiene, den Easy Move Tisch und die Oberschränke mit viel Platz und durchlaufenden LED-Streifen enthält. Wirklich besonders ist also nur das Sitzsystem.

Ein, zwei oder drei Sitze im Heck zu haben, kann schon nützlich sein – wenn man den Camper im Alltag als Familienfahrzeug nutzen möchte, fürs Campen ist es relativ egal, da genügt ein bequemer Sitz im Fond und die gedrehten Vordersitze – wenn die Beifahrer nicht im Zelt oder sonst wo nächtigen. Es wird allerdings schon

mächtig eng. Serienmäßig wird der Shine mit nur einem Sitz geliefert. Das ist eigentlich schon ein Vorteil – wenn man zum Campen nur zu zweit unterwegs ist. Der deutlich schmalere Sitzkasten, in dem die serienmäßige Truma-Combi-4-Gasheizung mit 10-Liter-Wasserboiler verbaut ist, sorgt im Eingangsbereich für mehr Bewegungsfreiheit. Der Nachteil bei dieser flexiblen Lösung: Möchte man doch die Flexibilität des vierten Sitzplatzes optional, ragt dieser Zusatzsitz (Aufpreis 999 Euro) so weit in den Gang, dass nur noch 32 Zentimeter Durchgang bleiben. Die weniger innovative und flexible klassische Zweiersitzbank (ebenfalls Aufpreis 999 Euro) ist schmäler als die Nasszelle – also keine Einschränkungen in der Durchgangsbreite.

Ohne Einschränkungen war auch die Idee hinter dem Easy Move Tisch, der schnell und einfach von Fahrt- in Campingstellung geklappt werden kann. Zusätzlich gibt es noch eine Option „Beistelltischchen“, wenn es ganz schnell gehen muss. Leider bleibt nach Längsbett und Nasszelle nicht mehr allzu viel Platz für den Tisch – er fällt also, eh schon gequetscht, relativ schmal aus. Auch das Thema Beinfreiheit ist, obwohl kein störendes Tischbein vorhanden, nicht erfreulich aus, denn man





Gegenüber rückt man sich sehr auf die Pelle und für diagonal ist der Tisch ein bisschen kurz. Also doch sitzen mit Kniekontakt.

Die große Dachhaube sorgt für Licht und Luft. Der lustige Mix aus Anzeigen und Bedienelementen ist eigentlich nicht mehr zeitgemäß.



MEHR BEWEGUNGS-FREIHEIT UND FLEXIBILITÄT SIND IMMER GUT, WENN MAN SIE NUTZEN KANN.



Die Konstruktion ist speziell. Außerdem sind die Sitze zu stark konturiert, um außerhalb der Fahrposition gemütlich sitzen zu können.



Grundriss und Interieur-Design zieht Sunlight unverändert auf die neue Boxer-Basis um.

Nun also auf Peugeot Boxer. Den Schritt sind mehrere Hersteller gegangen, seitdem es in den letzten Jahren schwierig stand um die Lieferfähigkeit des Fiat Ducato und auch, weil auf die Lieferengpässe gleich mehrere Preisanpassungen folgten. Allerdings wurde der Schritt nur von den wenigsten kommuniziert. Bei Sunlight war das ein bisschen anders. Für die Abenteuer-Marke aus dem Hymer-Konzern war die Einführung des preisgünstigen Einsteigers ein wichtiges Ziel, wie Geschäftsführer Stephan Brutscher betont: „Im Zuge der Supply Chain-Herausforderungen der vergangenen Jahre waren wir – wie die gesamte Branche – gezwungen, unsere Preise anzupassen. Es war uns seither ein zentrales Anliegen, dieser Entwicklung mit einem neuen Cliff gegenzusteuern und der gesamten Community weiterhin zu ermöglichen, ihren Traum leben zu können.“

Und so gibt es den beliebten Kastenwagen als 600er aktuell wieder ab knapp unter 50.000 Euro. Ebenfalls sind der 640er und neuerdings auch der 540er auf Peugeot verfügbar. Womit wir beim Zeitfaktor wären: Das Angebot kann eigentlich nicht allzu lange gelten, denn Stellantis hat eben erst ein großes Facelift, unter an-

derem für den Peugeot Boxer angekündigt. Die Transporter schließen technisch allesamt zum Fiat Ducato auf, bekommen etwa die elektromechanische Servolenkung – Grundlage für zahlreiche Assistenzsysteme, die ab Juli 2024 teilweise verpflichtend sind – und die Option aufs digitale Cockpit und das Automatikgetriebe. Außerdem verfügen die Transporter künftig über dieselben Motoren, und so wird die Luft immer dünner für ein preisgünstiges Einsteigermodell, das sich durchs Basisfahrzeug vom Schwestermodell unterscheidet.

Bis es soweit ist, gibt sich die Boxer-Basis im besten Sinne unauffällig, überrascht einzig mit einem sensationell niedrigen Durchschnittsverbrauch: 8,1 Liter auf 100 Kilometer errechnen wir nach rund 1.500 Kilometern, und das auf Winterreifen und urlaufsfertig beladen. Zwecks der Vergleichbarkeit mit anderen CamperVans-Tests sei natürlich erwähnt, dass der Wert in der Praxis und nicht auf einer immer gleichen Teststrecke ermittelt wurde, aber immerhin, wir waren im Stadtverkehr, auf der Autobahn und auf Bergpässen unterwegs. Wer also mit analogen Zeigern im Cockpit, dem Handschaltgetriebe und den bisher üblichen Assistenten (Tempomat, ABS, EBD, ESP) leben kann, der muss keineswegs aufs Facelift warten.



„ Das perfekte Entry-Modell für alle Reisehungrigen und Abenteuerdurstigen.

Sunlight-Website



An der Sitzgruppe gibt's zwei Isofix-Halterungen ab Werk. Auch der Tisch mit ausdrehbarer Erweiterung (im Basic-Paket) wäre groß genug für vier.

Durch das dezentrale Steuerpanel spart Sunlight wertvollen Bauraum. Die touchsensible Bedienung funktioniert ganz gut.



Auch ohne klappbare Erweiterung bringt es der Küchenblock auf 50 mal 46,5 Zentimeter Arbeitsfläche. Die Arbeitshöhe (96 Zentimeter) sollte für die meisten passen.

Obwohl die Flammen weit außen platziert sind, kommen zwei normalgroße Töpfe kaum gleichzeitig unter auf dem 30 mal 28 Zentimeter großen Rost.





Keine Sorge, diese Geschichte ist kein Sprachkurs für Menschen mit Leidenschaft für Wintersport im hohen Norden. Nach vier Wochen in Nordnorwegen sind wir zurück mit unzähligen Eindrücken von Skitouren zwischen Gletschern und Fjorden, Tagen im Pulverschnee und Tagen im Kaffeehaus – dank Nieselregen. Vier Wochen Zeit, ein Camper als mobiles Zuhause und die Skitourenausrüstung stets griffbereit. Über eine Reise ohne Ziel, mit Schneeverhältnissen und Wetter als Wegweiser.

„Dieses Jahr fahren wir mal ans Meer!“, wünscht sie sich. Ich willige ein und schreibe einem Freund aus Tromsø: „Hey mate, how’s life far north? How are the snow conditions?“ Die Nachrichten aus dem hohen Norden klingen äußerst positiv. Fotos von meterhohen Schneewänden und blauen Fjorden wirken beim Blick auf die grün-braune Alpenlandschaft vor der Haustür fast surreal.

Down Days, technische Probleme und südseitiger Sonnen-Pulver

Es ist Ende März. Bei unserer Ankunft in Tromsø herrscht tiefster Winter. Viel Schnee, viel Wind und eine extrem angespannte Lawinensituation. Nachts heult der Wind, bringt neuen Schnee, und am nächsten Morgen ist vom Parkplatz nicht mehr viel zu sehen. Den Allradantrieb etwas überschätzt, verbringen wir den Tag mit sechs



Sonne, Spitzkehren, Pulverschnee = Skitouren Glück! Gipfel mit Fjordblick: Vor der Abfahrt müssen die Felle ab.

Stunden schaufeln – erfolglos. Erst ein netter Mitarbeiter vom Abschleppdienst befreit uns mit schwerem Gerät aus dieser misslichen Lage. Mit Reparaturen am Auto, der Kalorienzufuhr durch Zimtschnecken und der anschließenden Kalorienverbrennung in der Kletterhalle überbrücken wir die Down Days in Tromsø. Lawinenlagebericht und Wetterdienst versprechen für die kommenden Tage endlich brauchbare Skitourenverhältnisse. Viel Sonne, wenig Wind, Temperaturen um den Gefrierpunkt und südseitig eine rasche Stabilisierung der Schneedecke. Ein Ziel ist schnell auserkoren: Der Südanstieg auf den Tromsøer Hausberg Tromsdalstinden. Weitläufige, nicht zu steile Hänge, lichte Birkenwälder und atemberaubende Ausblicke auf die Gipfel der Lyngen Alps – o ja, hier sind wir genau richtig! Ein paar Frühaufsteher haben bereits fleißig gespurt

” Vereistes Gelände, ausgesetzte Gipfel, steile Abfahrten, launiges Wetter – der Anspruch ist vergleichbar mit Touren in den Westalpen.