

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



PRAXISTEST
Sunlight Cliff 4x4

+ MARKT-ÜBERSICHT CAMPER AUF FORD

DIY-UMBAU

- Fahrwerk
- Trenntoilette



ROCKET CAMPER

Der Van für fünf



ROADTRIP WESTALPEN
Über Pässe und Pisten zum Stellplatz auf fast 3.000 m



WOHNKONZEPT 2.0
Variabel trotz Heckküche: Ventje Camper aus Holland



KORSIKA GEHT IMMER
Happy Family: Urlaub auf der Trauminsel für Camper



Österreich € 8,60 | Schweiz sfr 13,20 | BelnLux € 9,90
Frankr./Ital./Span./Port./Cont. € 10,40
Finnland € 11,00

NOTIZEN AM ANFANG

MAN(N) HILFT, WO MAN KANN
Vor allem, wenn der Redakteur ohnehin nur so halbwegs zweckmäßig (Verbrauchsmessfahrt) im großen Sprinter durchs eh schon verkehrsgeplagte Stuttgart eiert, und zwei Studentinnen sieht, die ein zwei mal zwei Meter großes Gemälde zur Universität schleppen wollen. Fürs Karma, versteht sich. Und für die Kunst.



POLITISCH INKORREKT Aber als der Aufkleber in den 1970er-Jahren verbreitet wurde, hat man noch gehandelt: autofreie Sonntage, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Autobahn. Heute wissen wir, dass nicht Allah, sondern unsere Regierung über 55 Prozent Steuern auf den Kraftstoff erhebt – ohne diese würde der Liter rund 90 Cent, also knapp zwei Mark kosten.



VERFLIXTE TECHNIK Geschwindigkeitsimpulsübertragungskabel. Alleine das Wort. Jedenfalls scheint jenes des Pioneer-Navigators eines Testwagens einen Wackler zu haben. Oder wurde es erst gar nicht richtig abgeschlossen? 109 km/h laut Anzeige und in der 50er-Zone wären auf jeden Fall weniger lustig gewesen, oder gar verheerend für die Passantin.



Wer liefert was?

Kein Ende in Sicht. Die Liefersituation bei unseren Basisfahrzeugen bleibt spannend. Steigende Rohstoffpreise, abgeschnittene Lieferketten, Corona und der Krieg in der Ukraine sind die Faktoren, die die Hersteller ausbremsen. Egal ob VW, Daimler, Ford oder Fiat, früher als in acht Monaten ist momentan kein neu konfiguriertes Fahrzeug verfügbar, einige Modelle sind derzeit nicht einmal bestellbar. Die einzigen Fahrzeuge, die früher verfügbar sind oder teils sogar auf dem Hof stehen, sind die E-Transporter. Der einstige Branchenprimus Fiat strapaziert die Nerven der Großkunden im Camper-Sektor besonders: Der Produktionsstopp des Ducato Serie 8 für Endkunden Ende September 2022 hat die Hersteller kaum gestört, ihre Fahrzeuge waren davon in den seltensten Fällen betroffen. Allerdings wissen unsere Hersteller zum Ducato Serie 9 außer, dass die ersten Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2023 verfügbar sein sollen, nicht viel. Preise, Pakete und Ausstattung sind noch ein Rätsel, perfekt für die Kalkulation und Preisgestaltung der neuen Modelle, die teilweise auch auf der CMT in Stuttgart vom 14. bis 22. Januar präsentiert werden.

Bei den anderen Herstellern sieht es kaum besser aus. Eine große Unbekannte ist auch, was nach der Kooperation von VW und Ford aus dem Crafter wird. Aktuell kann der Crafter nur noch als Fahrgestell – gut für NEXSD, siehe Seite 44 – oder eben als Grand California bestellt werden. Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, die nächste Unbekannte wird dann der MANTGE.

Aber vielleicht müssen wir uns gar nicht so viele Sorgen machen, denn im Moment laufen die Höfe bei den Händlern alle voll. Die Preise sind zwar (noch) astronomisch hoch und die Fahrzeuge kommen in teils sehr exotischen Konfigurationen, dafür aber in einer noch nie dagewesenen Markenvielfalt. Im Prinzip war in der Not wohl alles erlaubt, was im Stellantis-Konzern

verfügbar war. Anstatt Fiat wurde auf Citroën gebaut, oder auf Peugeot, nur ein Opel Movana Campervan wurde noch nicht gesichtet – auch wenn die Pläne bei zumindest einem großen Hersteller schon gut ein Jahr in der Schublade liegen.

Auch wenn sich die anfängliche Panik ein bisschen gelegt hat – okay, vielleicht kommt sie ja mit der nächsten Heizkostenabrechnung zurück – die Markt- und Wirtschaftsentwicklung wird uns alle, oder viele von uns, verändern. Gestiegene Preise, gestiegene Kosten – das Thema ist noch immer präsent. Der Kastenwagen als relativ günstiger, leistbarer Einstieg stimmt ja schon länger nicht mehr. Vor knapp zwei Jahren konnte man mit Campervans unter 40.000 Euro noch ein paar Seiten füllen, heute kosten die gleichen Fahrzeuge zwischen 25 und 30 Prozent mehr. Unter 50.000 Euro wird kaum noch was geboten – und wenn, ist das Modell häufig auf unbestimmte Zeit nicht lieferbar. Parallel sind auch die Preise für Gebrauchtfahrzeuge gestiegen, egal ob Camper oder nackter Kasten zum Selbstausbau.

Alles wird teurer, man muss also irgendwo wieder sparen, um seine Wünsche und Träume weiterhin leben zu können – oder mindestens den Standard halten zu können. Ob es wirklich so weit kommt, dass Campen Luxus wird? Solange die Preise für die Flugtickets im gleichen Maß steigen wie unsere Kosten, bleiben die Reiseformen zumindest auf Augenhöhe. Unterm Strich ändert sich also nicht viel, der Strich ist nur höher angesetzt. Der längst erwartete Break im Aufwärtstrend, der Zeitpunkt, an dem alle Spontankäufer, die mangels Alternativen zu niedrigen Zinsen gekauft haben und jetzt, wo man wieder uneingeschränkt reisen darf, lieber wieder fliegen, rückt dadurch wieder in die Ferne. Fazit: Gerade ist ein guter Zeitpunkt zu kaufen, wenn man nimmt, was auf dem Hof steht – ist halt noch teuer.



Nach der Messe ist vor der Messe. Mehr dazu, also alle CMT-News, im nächsten Heft im neuen Jahr. Einen guten Rutsch, euer

Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 1/2023



88



**ALLE AUF
TRANSIT (Custom)**
Kaum eine Neuheit
ohne Pflaume auf
dem Kühlergrill:
Doch was bietet
welcher Hersteller?

60



46



KOLUMNE

Übers Sagen vs. Tun und
das Klima in der Presse.

112



84



78

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



34



82



74



24



52

EDITORIAL

Wer liefert was.

3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen.

6

PREMIEREN

Nachschub für Neukunden.

8

MAGAZIN

Neues aus der Camping-Szene.

18

ROCKET CAMPER

Einzigartiges Grundriss-Konzept für bis zu fünf Personen. Praxistest!

24

SUNLIGHT CLIFF 4X4

Alpiner Praxistest von Ausbau und neuer Allrad-Basis.

34

PORTRÄT: NEXSD

Zur Idee hinter dem Aluminium-Spaceframe-Kastenwagen.

44

GEBRAUCHTKAUF: VW T3

Internet-Schnapper oder Reinfall?

46

VENTJE CAMPER

Variabel trotz Heckküche? Test!

52

MARKTÜBERSICHT: FORD

Alle Camper auf Transit und Transit Custom. Plus: Historie.

60

DAUERTEST: VANTOURER

Von Feintuning am Soundsystem und ungebetenen Gästen.

70

DAUERTEST: MALIBU VAN

Kein CamperVans-Dauertest wäre komplett ohne Wintercamping.

72

PRAXIS: TRENNTOILETTE

Umrüstung von Chemie auf Autark.

74

PRAXIS: FAHRWERK

Highend-Upgrade für den Ducato.

78

GETESTETES ZUBEHÖR

Vor-Ort-Mobilität mit E-Unterstützung.

82

BESSER SCHLAFEN

Camper-taugliche Decken und Schlafsäcke.

84

REISE: KORSIKA

Familienurlaub zwischen Bergen und Meer.

88

REISE: WESTALPEN

Über Pässe und Pisten zum Stellplatz auf fast 3.000 Meter.

98

KOLUMNE

Leben mit dem, was ist.

112

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im Februar weiter.

114

Bemannte Raumfahrt

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Was braucht ein vollwertiger Kastenwagen?
Ein festes Bad gehört nicht dazu, meint
Rocket Camper. Das schafft Platz
und Bewegungsfreiheit.





Wer wagt, GEWINNT?



Ein Auto, und schon gar nicht einen Camper, darf man niemals nie nicht blind kaufen! Warum? Weil es immer ein bis zwei Gründe gibt, warum ein Auto verkauft wird. Wir starten einen Selbstversuch.

----- *Text und Fotos von Trebor Külg* -----

Ach du grüne Neune, ich hab es getan! Und schwanke nun zwischen Euphorie und Zweifel hin und her. Oh, diese einsamen Momente vor dem Rechner, in denen man sich aufgrund von Begehren per Tastendruck aus der virtuellen Welt hinaus in die harte Lebensrealität katapultiert.

Was ist geschehen? Nun, sagen wir es einmal so, ich fahre einen Selbstversuch. Für niemand anderen als Dich, lieber Leser! Ich stürze mich in das Risiko eines Blindkaufs, um Dir direkt davon zu berichten. Und um Dich im Zweifelsfall davor zu bewahren, es mir nachzutun und selbst auf der Nase zu landen.

Konkret habe ich einen Camper gekauft. Online, in einem global sehr präsenten Online-Auktionshaus, ohne den Wagen jemals live und in Farbe begutachtet zu haben. Was??? Genau mit dieser Reaktion von Dir habe ich gerechnet! Ich kann es selbst kaum fassen, ►

Tipps zum Schlafen im Campervan

In der kalten Jahreszeit kommt man manchmal an seine Grenzen. Worauf sollte man beim Kauf eines Schlafsacks oder einer Decke achten?

Von Andreas Gülденfuß

Wintercamping wird ja immer beliebter, der absolute Trend der letzten Jahre. Natürlich hat Corona seinen Teil dazu beigetragen – wenn Hotels oder Pensionen geschlossen sind oder einem die geballte Ansammlung von Menschen zu viel ist, geht man auf den Stell- oder Campingplatz.

Mit dem Reisemobil oder Wohnwagen klappt Wintercamping zum größten Teil auch ganz ordentlich. Diese Fahrzeuge besitzen meist einen geschlossenen Aufbau aus mehr oder weniger einem Guss – oder einfacher ausgedrückt: eine Kabine aus einem Sandwich-Material mit dicker Schaum-Isolierung im Kern und relativ wenigen Kälte-, oder wie es wissenschaftlich korrekt heißen muss, Wärmebrücken.

In einem Campervan oder Kastenwagen ist die Ausgangslage meist nicht ganz so ideal. Unsere Fahrzeuge bestehen größtenteils aus Blech. Blech, das wissen wir auch, hat eine sehr hohe Dichte, ist also ein guter Leiter. Leider leitet der Leiter ganz viel Energie, in dem

Fall Wärmeenergie, die erzeugt durch bloße Anwesenheit im Fahrzeug, Kochen oder Heizen, vom Innenraum nach außen. Dort, wo die Wärme entschwindet, wird es kalt. Und dort wo es kalt wird, kondensiert die Feuchtigkeit aus der Raumluft.

Auf die Analyse, dass das ganze Problem nur durch einen Energiemangel verursacht wird, würde man ständig kräftig nachheizen, könnte nichts auskühlen, verzichten wir jetzt. Schließlich geht es ja nur darum: Beim Campen im Winter, oder generell bei kühleren Temperaturen, kann man sich im Campervan teilweise wie in einer Tropfsteinhöhle fühlen. Egal wie viele Zentimeter Arma, X-Trem, Vanue, Hanf oder sonstige Wolle man in den Ausbau gesteckt hat, gegen etwas Kondenswasser ist kein Kraut gewachsen.

Ein bisschen Feuchtigkeit im Fahrzeug ist eigentlich ja nicht so schlimm, beschlagene Scheiben beim Aufstehen, Kaffee kochen, wenn man nach einem Regenschauer ins Auto kommt. Uns geht es um ein anderes Pro-

blem: Schlafen. Was ist unangenehmer als ein feuchtes, klammes Bett? Nicht viel. Aber wie verhält es sich meist, wenn man mit einem Campervan mit Aufstelldach unterwegs ist? Wenn es draußen richtig eklig ist, sitzt man bei noch geschlossenem Dach im Auto, damit es bei laufender Heizung schön warm wird. Die Bettdecke oder der Schlafsack liegt meist zusammengedrückt zwischen Dach und Matratze oder in einen Beutel gestopft in einem Schrank – Platz ist meist Mangelware.

Wenn es dann Zeit zum Schlafen ist, wird das Dach geöffnet, die Decke oder der Schlafsack ausgerollt und es vergehen ein paar kühle Momente, bis man seine Schlafutensilien aufgewärmt hat – meist hilft die Heizung im ersten Moment noch mit, bevor sie gedrosselt oder abgeschaltet wird.

Am nächsten Morgen geht es dann in umgekehrter Reihenfolge weiter, nämlich Dach zu, Schlafzeug eingequetscht oder zusammengerollt – auf zu neuen Taten. Im Idealfall hat man nach zwei, drei Tagen Zeit und schö-





Le Tour de Corse

Text und Fotos von Alan Klee

Korsika – die Hochgebirgs-Perle im Mittelmeer, Île de Beauté, der Traum vieler Camper. Wir packen den Bulli, um dem Reisemythos auf den felsigen Grund zu gehen.