

Camper Vans

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse

€ 6,90



+ 16 SEITEN
News und Messe-Highlights 2020

OUTDOOR-SPEZIAL

Splitboard- & Skitouren

Location, Tipps & Ausrüstung



KOMFORT + LOOK

18-ZOLL-FELGEN



» Praxistest La Strada Regent S 4x4

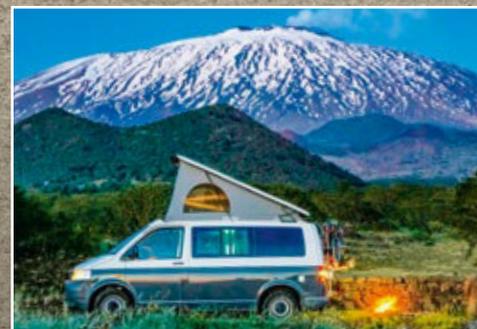
All Terrain-Traum mobil



SCHNÄPPCHEN-T6
Ein neuer VW-Camper für schlappe 30.000 Euro



MALIBU VAN 600
Sportlicher Test-Trip im schicken Kasten für zwei



SIZILIEN IM VW T5
Entlang steiler Küsten und durch zerklüftete Gebirge





BOOM-KONSUM Jedem das Seine und mir das Meiste. Alles einpacken, Hauptsache es kostet nichts. Solche Menschen möchte man nicht einmal auf dem Campingplatz neben sich stehen haben. Wer so mit der Umwelt und Ressourcen umgeht, der verteilt auch Klopapier im Wald und lässt seinen Müll überall rumliegen – zum Glück nur einer von 300.000 CMT-Besuchern!



NASENWINKELKOEFFIZIENT Die perfekte Raumnutzung bei einem Kastenwagen zu finden, ist eine Kunst. Große Dachschränke sind eine feine Sache. Wer allerdings vergisst, den Nasenwinkelkoeffizienten für alle Größen, Längen und Winkel in das Planungstool mit einzubeziehen, verursacht blutige Nasen. Allerdings braucht es dazu eine extrem hohe Rechenleistung.



AUF DIE HARTE TOUR Wenn selbst Steigfell und natürlich auch das eigene Können versagen, hilft nur noch der Allrad-Antrieb, also auf Ski und Händen den Berg hochkraxeln. Allrad- und Outdoor-Trend hin oder her: Ab Seite 68 zeigt der Bergführer, wie's richtig geht!

Volle HÜTTE

Alles platzt aus den Nähten: Messehallen, Stellplätze, Campingplätze sowieso, die Alpen – alle wollen raus, egal wohin. Über 300.000 „Reiselustige“, wie die Besucher „unserer“ Stuttgarter Messe CMT in den Medien genannt werden, sind wie die Heuschrecken über die Aussteller hereingebrochen und haben mal schnell eine Jahresproduktion an Kastenwagen und Campervans verputzt. Das Geld kostet ja heute nichts mehr. Für die Umwelt ist der Trend zur Urlaubsform Caravanning positiv zu sehen. Denn diese Art zu reisen, ist deutlich umweltschonender, als mit dem Flugzeug um den halben Globus in irgendein Hotel zu fliegen. Negativ für uns ist natürlich, dass bei so viel Nachfrage nach bestehenden Produkten kaum noch Zeit für Innovationen bleibt.

Einzig ein paar Neueinsteiger können in unserem Segment der kompakten Camper ein bisschen aus dem Einheitsschema ausbrechen und komplett neue Ideen und Grundrisse präsentieren. Nicht für jedermann und somit nicht großserientauglich, aber für eine gewisse Zielgruppe das Mittel zum Zweck.

Das Mittel zum Zweck ist bei uns ja oft der Campervan als Basislager für allerlei sportliche Aktivitäten. Im Winter heißt das folglich Wintersport, aber natürlich nicht wie alle auf der Piste, sonst würden wir ja auch ins Hotel oder in eine Ferienwohnung ziehen. Doch kaum waren wir mit unserem Ski- und Splitboardtouren-Spezial fertig, haben alle Medien von der Tageszeitung bis zum Vorabendprogramm von der Invasion der Tourengänger in den Alpen berichtet.

Und es stimmt natürlich. Camper, wie wir, die ein paar Nächte auf dem Tourengängerparkplatz stehen, bringen der Region relativ wenig Geld ein – meist bleiben nur ein paar gelbe Flecken im Schnee zurück. Ein Pistler bezahlt seine Liftkarte, muss irgendwo essen und übernachten. Kein Wunder, dass man als Camper nicht immer zu 100 Prozent willkommen ist – besonders, wenn es sich wie bisher mangels Schnee auf wenige Orte konzentriert. Deshalb im Winter bitte noch mehr nachdenken – denn Häufchen im Schnee überdauern bis zur Schneeschmelze, sorgen dann an viel frequentierten Stellen für unschöne Überraschungen. So was macht man einfach nicht – zumindest, wenn man sich und allen anderen den Spaß nicht verderben will.

Ende Januar dann im Internet geteilt, ein weiterer Beweis dafür, dass das Fass am Überlaufen ist: „Wild Campers Fuck Off! Go Home!“ steht auf einem Wohnmobil gesprayt. Einheimische in Portugal haben sozusagen ihren Strand zurückerobert, der über Jahre hinweg kontinuierlich und mit der steigenden Zahl der Camper vermehrt zugemüllt und „verunreinigt“ wurde.

So cool und trendy der Camping-Boom gerade auch ist, der Schuss kann ganz schnell nach hinten losgehen – besonders, wenn es nur noch um #vanlife und nicht mehr um die Freiheit, sich in der Natur bewegen zu können geht.



Hinterlasse nichts als Fußspuren - selbst Reifen auf nasser Wiese sind tabu!
Euer
Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 2/2020

SIZILIEN Traumhafte Routen mit dem Campervan auf Italiens südlichster und größter Insel.

94



NEUHEITEN 2020 Was ist Trend? Wer bringt Innovationen? Und wo ist überhaupt noch ein Kastenwagen oder Campingbus in absehbarer Zeit lieferbar? Auf 16 Seiten zeigen wir die News und Highlights der kommenden Campervan-Saison.

10



52



FÄHREN Wer übers Wasser in den Urlaub möchte, also den Landweg verkürzen oder auf eine Insel will, kann bares Geld sparen. Auf welchen Routen, das haben wir in einem Fahren-Spezial zusammengefasst.

82



58



72



44



KOLUMNE
Was reizt einen Teil der Vanlife-Community daran, in einen ausgebauten Kastenwagen zu ziehen? Kolumnist Clemens kommt der Antwort beim Hauskauf näher.

104



34



68

EDITORIAL

Volle Hütte. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen,
Lob & Kritik. Ungefiltert & willkommen. 6

LESERVAN

Der Selbstausbauer des Monats. 8

NEUHEITEN 2020

Noch mehr Anbieter von Campervans
und passendes Zubehör. 10

MAGAZIN

Türschlösser, Lektüre, Regeln,
Daten, Fakten und News. 28

TERMINE

Veranstaltungen für Camper und die,
die es noch werden wollen. 32

WOHNTEST

Winterlicher Test-Trip im
Malibu Van Charming Coupé 600 DB. 34

PRAXISTEST

Exklusiver Campervan für zwei:
der La Strada Regent S 4x4. 44

PRAXIS-TIPPS

18-Zoll-Felgen und Reifen für
mehr Fahrkomfort und Sicherheit. 52

SELBSTAUSBAU-REPORTAGE

Mit Schweiß, Blut und rund
30.000 Euro zum Campervan. 58

WINTERSPORT-SPEZIAL

Location, Tipps und Ausrüstung: Alles
für die erste Ski- oder Splitboardtour! 68

DAUERTEST

Wintercamping im Campster? Das
geht besser als gedacht! 80

FÄHREN-SPEZIAL

So geht's günstig übers Meer
und entspannt in den Urlaub. 82

SIZILIEN MIT DEM VW T5

Natur pur auf Italiens schöner
Insel für Abenteurer. 94

KOLUMNE

Haus & Hof oder Van & Vanlife? 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So wird's weitergehen. 106

DAS DESIGNER

Text und Fotos von Daniel Schlicke



STÜCK

Bullaugen-Fenster haben bei Malibu lange Tradition. Auf der Beifahrerseite lassen sie sich öffnen.



Auf den ersten Blick sind die Vans von Malibu vor allem von vorne bis hinten durchgestylte Kastenwagen mit gehobener Ausstattung. Wer genauer hinsieht, findet zudem extrem gute Ausbaulösungen.

Carthago Malibu. Für mich hat die Firmen- und Modellbezeichnung einen fast schon sentimentalen Beigeschmack, denn mein erster echter Campingbus – also mit fester Küche und Aufstelldach – war ein eben solcher auf VW T3. Genau mit diesen Ausbauten fing vor rund 40 Jahren auch bei Carthago alles an. In einer Garage baute Karl-Heinz Schuler die ersten Busse aus, vor allem weil er es besser machen wollte, als alles, was der Markt bis dato bot. Mit den Campern von damals teilt unser Testwagen allerdings nur noch wenig. Heute, der Modellname Malibu bezeichnet inzwischen eine eigenständige Tochtermarke von Carthago, laufen die Vans in Slowenien vom Band, das eigens für die Fertigung von Kastenwagen errichtet wurde.

Die Basis ist auf Kastenwagen-Größe gewachsen, genauer auf einen Fiat Ducato in der 6-Meter-Version. Damit steht uns erstmals das Facelift-Modell 2020 für einen größeren Test zur Verfügung. Äußerlich unverändert, erfüllt die beliebte Campervan-Basis jetzt Schadstoffnorm Euro-6d TEMP, außerdem gibt es neue Assistenzsysteme und endlich eine echte Automatik. Unser Malibu kommt mit 160-PS-Motor (die drittstärkste der vier Leistungsstufen), der ein Drehmoment von 380 Nm entwickelt. Nochmal 20 Nm mehr wären es bei gleicher Motorisierung, wenn man bei der Bestellung das Kreuzchen bei der neuen 9-Gang-Automatik setzt – das manuell geschaltete Getriebe muss augenscheinlich schonender behandelt werden. In der 160-PS-Variante ist die Start&Stopp-Automatik Serie. Der Fahrer kann zusätzlich zwischen einem normalen und einem Eco-Fahrmodus wählen. Wie die Optik des Kasten- ➤

Offroad-Camper

Text und Fotos von Andreas Gildenfuß

LUXUSKLASSE



Groß und mächtig. Egal, wo der La Strada Regent S 4x4 auftaucht, sorgt er für Aufsehen. Auf der Straße drehen sich die Leute um, beim Tanken – was relativ häufig vorkommt – hört man Kommentare wie „schönes Fahrzeug“ bis hin zum „Hammer-Gerät“. Mit den aufpreispflichtigen BF Goodrich AT in der Größe 245/75R16 wird der Sprinter gleich noch einmal 1,5 Zentimeter höher. Also insgesamt 17 Zentimeter an der Vorderachse und 15 Zentimeter an der Hinterachse über dem Niveau des normalen Hecktrieblers. Kein Wunder also, dass der Regent so ein Aufsehen macht.

Denn eigentlich wäre der La Strada im dezenten Iridiumsilber völlig unscheinbar, nur ganz diskret mit matter Folie an den Fenstern abgeklebt und sparsam beschriftet. Allein die Höhe und die Reifen reichen aus, um den Passanten klar zu machen, pass auf, da kommen mindestens 81.000 Euro auf dich zugerollt. So viel kostet ein Regent S mit einem Basispreis von 66.900 Euro plus gut 14.000 Euro für den Werksallradantrieb nämlich. Mit ein paar Paketen, dem stärksten Motor und Automatikgetriebe steigt der Preis aber schnell in den sechsstelligen Bereich und noch ein Stückchen

darüber. Aber der Reihe nach. Nicht zu vergessen, dass es sich hier um ein Fahrzeug aus einer Manufaktur handelt. Seit über 30 Jahren werden bei La Strada Fahrzeuge mit viel Liebe zum Detail hergestellt. Jedes Teil wird auf Qualität und Haltbarkeit geprüft und erst danach in Handarbeit eingebaut. Das Thema Raumnutzung steht ganz weit oben auf der Anforderungsliste – das geht so weit, dass es einem fast schon zu viel wird mit all den Klappen und Fächern – zumal meist eher die Zuladungsreserven erschöpft sind als das Platzangebot. 325 Fahrzeuge verlassen jährlich das Werk der Firma in Echzell, die 1986 mit Ausbauten auf Basis des VW T3, später dann Ford Transit und auch Mercedes MB 100 angefangen hat. Und noch heute wird man auf die Frage, woher die hohe Zahl der Allradausbauten kommt, darauf verwiesen, dass man ja bereits 1989 einen VW T3 Syncro unter dem Namen La Strada Dolomiti gebaut hatte.

Zurück in die Zukunft, ins Jahr 2020. Unser Testmobil stammt noch aus der ersten Serie des neuen Modells VS 30. Es ist ein 2019er-Baujahr, die Basis ist unverändert, die neuen Regents bekommen jetzt aber serienmäßig SCA-Sitze mit zwei Armlehnen, die sich dank

Auch wenn der BF Goodrich AT ein ganz ordentlicher Ganzjahresreifen ist, hier brauchte es eine X-Klasse mit Abschleppseil. Vielleicht hätte eine 100 Prozent-Sperre auch gereicht.

BREIT, FLACH, GUT...



Durch eine clever gemachte Umbereifung steigen Fahrkomfort und Fahrsicherheit von Kastenwagen und Reisemobil. Potenzial und Möglichkeiten im Kurz-Check.

Von Karsten Kaufmann, agu

FELGEN-CHECK

Was versteckt sich hinter der Felgenbezeichnung:

➔ 8Jx18 H2 ET 35, LK 5/118

- 8** = Felgenbreite in Zoll, gemessen von Felgenhorn zu Felgenhorn
- J** = Felgenhornausführung (J entspricht 17,3 Millimetern, eine unsymmetrische Tiefbettfelge)
- 18** = Felgendurchmesser in Zoll
- H2** = Hump, ein auf der Felgenschulter umlaufender Höcker, der verhindert, dass der Reifen bei zu niedrigem Luftdruck oder bei starken Querbelastrungen von der Felge rutscht
- ET** = siehe rechts
- LK** = Anzahl der Bolzenlöcher/Durchmesser des Lochkreises in Millimeter, der durch die Mitte der Befestigungslöcher läuft

Mit dem Fahrkomfort im Kastenwagen ist das so eine Sache. Die meisten Basisfahrzeuge sind als verlässliche Paketlastler konzipiert – gefälliger Fahrkomfort steht bei den Entwicklungsteams eher selten oben auf der Prioritätenliste. Er bleibt, im wahrsten Sinne des Wortes, leider komplett auf der Strecke. Auch der sehr beliebte Fiat Ducato steht nicht unbedingt aufgrund seines sänftenartigen Fahrkomforts bei Reisemobilisten hoch im Kurs, im Gegenteil: Der Fahrspaß im Reisealltag wird eher durch tragfähige, aber harte Fahrwerke auf der einen Seite und ebenso harte und unkomfortable Transporterreifen auf der anderen Seite getrübt. Ein Albtraum für viele Camper.

Insbesondere Reifen, als direktes Kontaktelement zur Fahrbahn, bieten bei solchen Problemfällen ein kolossales Potenzial zur Verbesserung von Fahrkomfort und Fahrsicherheit – beispielsweise durch die Umrüstung auf 18-Zoll-Bereifung. In dieser Dimension finden sich zahlreiche tragfähige Felgen von etablierten Herstellern wie Borbet, Goldschmitt und ORC – und eine überschaubare, aber hochinteressante Auswahl an tragfähigen Allwetterreifen. Insbesondere bei Light-Fahrwerken bietet sich Campern im Grunde keine andere Chance, eine komfortable und womöglich schlechtwegetaugliche Bereifung zu finden – einzig durch eine TÜV-konforme Umrüstung auf einen 18-Zoll-Radsatz mit einem All-Terrain-Profil (AT).

Experten raten bei der Auswahl der neuen, breiteren Felge zu Modellen mit geringerer Einpresstiefe, wodurch Felge und neuer Breitreifen etwas nach außen wandern. Ein technischer Kniff, der die Spur etwas verbreitert und das Reisemobil vom Grund-Set-up etwas souveräner auf die Straße stellt. Die Seitenwindanfälligkeit wird reduziert, die Spurtreue erhöht. In puncto Reifen wünschen zusehends mehr Kunden einen robusten Reisereifen – und landen bei der Auswahl immer häufiger

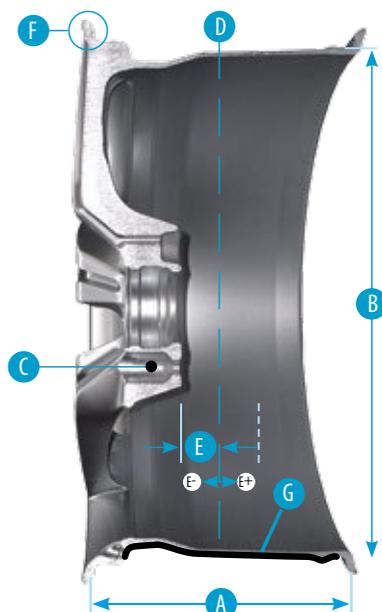


bei einem AT-Reifen. Auch Björn Gärtling von ORC unterstreicht das Potenzial dieser Reifen: „Zwischenzeitlich wählen über 40 Prozent unserer Kunden einen AT-Reifen, Tendenz steigend. Die Schlechtwegetauglichkeit und der gute Pannenschutz sprechen für sich.“

Ob AT-Profil oder nicht: Grundsätzlich erlauben moderne Breitreifen, im Vergleich zum Transporterreifen, die Absenkung des Luftdrucks. Der Reifen absorbiert mehr Stöße,

sein Dämpfungskomfort ist exzellent, Knarzen und Vibrationen im Innenraum sinken dadurch hör- und spürbar. Die etwas flachere Reifenflanke generiert zudem ein wesentlich Pkw-ähnlicheres Fahrgefühl.

Eine Umrüstung ist gemessen am Effekt durchaus günstig. Bei etwa 300 Euro das Stück starten tragfähige Alufelgen. Wenn neue Reifen fällig werden, lohnt eine Umrüstung spätestens zu diesem Zeitpunkt.



- A – Felgenbreite
- B – Felgendurchmesser
- C – Bohrung Radbolzen
- D – Felgenmitte
- E – Einpresstiefe (hier positiv/E+)
- F – Felgenhorn
- G – Felgenbett

● Die **Einpresstiefe** (ET) in Millimetern bezeichnet den Abstand zwischen der Felgenmitte und der inneren Auflagefläche der Felge auf der Radnabe. Ist ET gleich 0 Millimeter, liegt die Felge mit der Felgenmitte also exakt auf Bremscheibe oder Bremstrommel auf. Wäre eine Felge verformbar und könnte man sie somit von außen über die Radaufnahme hinweg nach innen schieben, würde man die Einpresstiefe vergrößern. Bei 25 Millimetern auf ET+25. Die Felge baut nun weiter nach innen, die Spurbreite des Fahrzeugs wäre nun um

insgesamt 50 Millimeter reduziert. Wünscht ein Reisemobilist eine breitere Spur, etwa um die Wankneigung etwas zu reduzieren, benötigt er Felgen mit geringerer Einpresstiefe und/oder breitere Felgen.

● Der Abstand zwischen den Felgenhörnern bezeichnet mal als **Maulweite** oder Felgenbreite. Sie wird in Zoll angegeben. Ein Zoll entspricht 2,54 cm, umgerechnet ist eine 7,0-Zoll-Felge also rund 17,78 Zentimeter breit.

SKI- UND SPLITBOARDTOUREN FÜR EINSTEIGER

Text und Fotos von Andreas Güldenfuß
und Daniel Schlicke



Schon lange kein Geheimtipp mehr: Berge aus eigener Kraft bezwingen. Wir haben uns die Sache einmal genauer angeschaut und getestet.

Genaugenommen wollen beide Personengruppen das gleiche: Der Camper möchte nicht mit Hunderten von Leuten am Frühstücksbuffet im Hotel anstehen und der Tourengänger hat meist keine Lust auf Schlangen am Lift und überfüllte Pisten. Weniger Massentourismus, mehr Individualismus.

Die Wirklichkeit ist wie fast immer ein bisschen anders. Nicht nur das Thema Campervans boomt seit Jahren, auch das Skitouren gehen hat sich zu einem wahren Trendsport entwickelt. Doch auch hier gilt, abseits der absoluten Traumziele gibt es genügend Platz zum Stehen und Gehen.

Skitouren oder Skibergsteigen, wie es ursprünglich mal genannt wurde, gibt es schon seit über 100 Jahren. Geschichtlich wird die Winterbesteigung des Heimgartens im Januar 1890 durch Karl Otto als die erste Skitour gewertet, aber prinzipiell war ja jeder Aufstieg in den Anfängen des Skifahrens eine kleine Skitour.

In den Anfängen des Skibergsteigens hatte das Militär großen Einfluss auf die Entwicklung von Material und Ausrüstung. Vor einigen Jahrzehnten wurden Skitouren immer direkt mit den Gebirgsjägern in Zusammenhang gebracht. Dabei ging es den Pionieren des zivilen Tourengehens eher um das Bergsteigen, also darum, auch im Winter an sonnige Südwände am Fels oder steile Eiscouloirs zu kommen, wobei die Ski den Zustieg und Abstieg um einiges angenehmer machen.