

Camper Vans

€ 6,90

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse

• MTB-SPEZIAL •

Bikes, Parts, Location und Fahrtechnik



STAPELWARE
Spart Platz,
ist leicht



● FORD NUGGET PLUS

Mehr Platz zum Leben



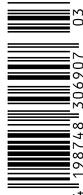
FORSTER VAN 636
Längsbetten-Einsteiger im großen Wohntest



TOURNE MOBIL 425
Newcomer: extra schick mit cleveren Details



ISLAND-SURFTRIP
Zwei Profisportlerinnen auf besonderer Mission



NOTIZEN AM ANFANG

TEACH 'EM YOUNG Früh übt sich, was insbesondere fürs Radfahren in den Bergen gilt. Zur Not, also noch vor dem ersten 20"-MTB, auch vom Zusatzsattel auf Mamas Oberrohr aus. Wer dafür doch schon etwas zu groß ist, findet ab Seite 60 alles rund um den Mountainbike-Trip mit dem Campervan, also Bikes, Parts, Ausrüstung, Location und Fahrtechnik-Tipps. Shred it!



HUND LUIS sollte eigentlich der ruhigste aus seinem Wurf sein - eigentlich. In Wirklichkeit werden auch noch heute, nach dem Welpenalter, die meisten Fotos ein wenig bewegungsun-scharf. Oder man erwischt ihn in der Luft. In jedem Fall unser wahres Goldstück - auch mit dem „Nugget“ im Hintergrund. Alles zum Fahrzeug ab Seite 8.

TEACH 'EM YOUNG 2.0 Ab dem zehnten Monat können Babys allmählich an normale Familienkost gewöhnt werden. Mit zwei bis drei Jahren können sie schon allein mit kindgerechtem Besteck umgehen. Nur bei manchen dauert es ein bisschen länger - die landen dann bei CamperVans.



Halb so lustig

Am Anfang hat man vielleicht noch geglaubt, es handelt sich um unnötige Panikmache. Selbst als die ersten Freunde und Bekannte ins Homeoffice oder gar in die Kurzarbeit geschickt wurden, konnte man sich noch einreden, dass der Spuk schnell, vielleicht in ein, zwei Wochen, vorüber sein wird. Jetzt ist selbst bei uns gut das halbe Heft im Homeoffice entstanden. Tests mussten verschoben werden, große Hersteller rücken keine Testfahrzeuge mehr raus, um ihre Mitarbeiter zu schützen: Der Virus hat uns zum jetzigen Zeitpunkt voll im Griff. Dennoch ist die Stimmung, wenigstens bei denen, die gesund sind, gut. Homeoffice und Kurzarbeit bedeuten fast immer mehr Zeit, also auch mehr Zeit für Projekte. Auch wenn einem die Mitarbeiterleidtun können, die Baumärkte haben geöffnet und die Paketdienste liefern eifrig aus.

Passend zum Redaktionsschluss überschlugen sich die Ereignisse: Marokko schließt die Grenzen und Urlauber können nicht ausreisen, Frankreich, Spanien und Portugal schließen alle Stell- und Campingplätze, Italien verschärft die Einreisebedingungen und in Österreich herrscht teils Schutzmaskenpflicht.

Da Hoffnung bekanntlich zuletzt stirbt, haben viele Entscheider anfangs zögerlich das Ende der Osterferien, also den 19. April, als Neustart angegeben. Zum Drucktermin sieht es aber noch nicht so aus, als ob man diesen Termin halten könnte. Bei einer Pressekonferenz mahnte die Kanzlerin „Eine Pandemie kennt keine Feiertage“ und auch der ADAC rät dringend von Reisen über Ostern ab. Wer sich nicht daran hält, landet hinterher unter Umständen in Quarantäne und muss noch eine saftige Geldstrafe bezahlen. „Selbst innerhalb unserer Grenzen sollen Übernachtungen zu absolut notwendigen und ausdrücklich nicht zu touristischen Zwecken durchgeführt werden“, so jedenfalls der Bund und die Länder.

Was uns dann noch bleibt? Abwarten und gesund bleiben. Auch Corona geht vorbei und danach weiß man die Freiheit, mit seinem Campervan überall hinzufahren, wo man möchte, noch viel mehr zu genießen. So ähnlich sehen das auch die Hersteller. „Die Campingbranche wird mit einem blauen Auge davonkommen“, sagt Robert Hein, Vertriebsleiter bei Pössl.

Die derzeitige Situation macht Camping plötzlich für Menschen interessant, die bisher nicht auf ihre Flug- und Hotelreisen verzichten wollten - aber wo kann ich mir meine Sozialkontakte besser aussuchen als beim Campen? Ist ein Platz belegt, fahre ich zum nächsten - und wenn ich nicht gerade auf einer Insel oder in Afrika festsitze, komme ich auch wieder nach Hause.

#stayathome - vorerst mal bis Mai, dann sehen wir weiter.



Wir rücken auseinander und kommen uns doch näher. Bleibt gesund!
Euer
Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



88



VW GRAND CALIFORNIA
Es wird ja viel geredet und spekuliert. Wir haben ihn jetzt komplett vermessen, ausgemessen, gewogen und berechnet.

40



MTB-SPEZIAL. Ob gemütliche Tour, anspruchsvolle Singletrails, kernige Downhills oder Marathon. Für viele Hobby-Biker ist ein Campervan das perfekte Fahrzeug, um ihren Sport auszuüben.

60

72



Fotos: shutterstock - Kochneva Teyana, Martin Erd, Tirol-Webung, Mercedes-Benz, Veranstalter, Redaktion.



8



54



24

KOLUMNE
 Einmal Krise und alles dreht sich. Plötzlich wird einem bewusst, worauf es wirklich ankommt und dass viele Dinge unnötig kompliziert laufen.



104



82

EDITORIAL

Halb so lustig. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

TEST FORD NUGGET PLUS

Viel Wohn-, wenig Stauraum. Aber dennoch eine interessante Alternative. 8

MAGAZIN

News, Aktuelles und viel zu feiern. 20

FORSTER VAN 636

Der preiswerte Längsbettenneuzugang im Einsteigersegment im Praxistest. 32

VW GRAND CALIFORNIA

Nochmals alle Daten und Fakten. Gemessen, vermessen und ausgewertet. 40

TIPPS FÜR SCHRAUBER

So gelingt der Basic-Selbstausbau ohne Profi-Werkzeug. 46

DAUERTEST

Keine Pause für den Campster und willkommen Neuzugang Knaus Boxlife 600 DQ. 48

STAPELWARE

Klein, leicht und praktisch. Wir haben acht verschiedene Topfsets verglichen. 54

MTB-SPEZIAL

Camp & Bike ist für viele die perfekte Symbiose. Was gibt es Neues 2020? 60

SUNLIGHT CAMP&RIDE

Campen und Biken im schönen Ötztal. Immer zu empfehlen. 68

TEST TOURNE MOBIL 425

Das Sahnestückchen aus der slowenischen Campervan-Manufaktur. 72

ISLAND-SURFTRIP

Es geht auch ums Surfen, das Ziel der Reise war aber ein anderes. 82

ALBANIEN PUR

Als Frau allein mit dem Camper in der schönen fremden Welt unterwegs. 88

TECHNIK-ECKE

Kochen mit Strom aus der Bordbatterie. 18-Zoll-Räder, die Zweite. 102

KOLUMNE

Weniger Verrücktmakei ohne uns. 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

Alles neu, dann wieder ab Mai. 106

Zweieinhalb Zimmer

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Der Nugget ist bewährt, seit 35 Jahren etabliert, aber noch immer exotisch – besonders in der Version mit langem Radstand. Warum? Keine Ahnung. Mindestens einen Vorteil hat der einzigartige Grundriss garantiert.





1995: Marktstart mit Sternfahrt. Auch Campervans verlieh dieser Transporter ein völlig neues Fahrgefühl. Blick auf ein Vierteljahrhundert Sprinter-Klasse.



25 Jahre Mercedes-Benz Sprinter

Gefragter denn je

Jubiläum für den Mercedes-Benz Sprinter: Zum Debüt vor 25 Jahren schickt Daimler am 23. Januar 1995 vom Werk Düsseldorf aus 500 Exemplare des völlig neu konstruierten Transporters auf eine Sternfahrt in die Verkaufsstützpunkte. Damit beginnt eine Ära in der Geschichte der leichten Nutzfahrzeuge von 2,6 bis 4,6 Tonnen zulässiger Gesamtmasse – die Ära der Sprinter-Klasse.

Der Sprinter löst die Typenreihe T 1 ab. Er hat Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS samt automatischem Bremsdifferenzial, eine strömungsgünstige Karosserie und verbraucht relativ wenig Treibstoff.

Dieselmotoren oder ein Vierzylinder-Ottomotor treiben den Sprinter an. Besonders der aufgeladene 2,9-Liter-Fünfzylindermotor mit Direkteinspritzung, Ladeluftkühlung und 90 kW (122 PS) ist stark verbreitet. Als Radstände stehen 3.000, 3.350 und 4.025 Millimeter zur Auswahl. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt zunächst 2.590, 2.800 oder

3.500 Kilogramm. Von Beginn an kommt der Transporter auch als Campervan zum Einsatz. Auf dem Pariser Nutzfahrzeug-Salon im September 1995 hat der Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4.600 Kilogramm Premiere. Die an der Hinterachse doppelt bereiften 4,6-Tonner eröffnen dem Sprinter eine neue Gewichtsklasse.

Die erste Modellpflege findet zur Jahrtausendwende statt. Von außen ist sie unter anderem an dem nun in die Motorhaube ragenden Mercedes-Stern zu erkennen. Im Innenraum bekommt der Transporter ein neues Kombiinstrument und einen ins Armaturenbrett integrierten Schalthebel. Zudem kommen neue Dieselmotoren mit Common-Rail-Direkteinspritzung zum Einsatz mit 60 kW (82 PS) bis 115 kW (156 PS).

Im September 2002 debütiert der überarbeitete Sprinter mit ESP. Im November 2003 läuft in Düsseldorf der einmillionste Sprinter vom Band. Daimler produziert die erste Sprinter-Generation

Länge läuft

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Neue Marke, gleicher Auftritt? Das Konzept der Forster Vans ähnelt anderen Kastenwagen am Markt, findet durch einige Details aber dennoch eine Nische.



Harte Fakten

Text: Piontek, Schlicke;
Fotos: Hardy Mutschler

Seit drei Jahrzehnten ist der VW California eine feste Größe unter den Campingbussen. An diesen Erfolg soll der Grand California nun bei den Kastenwagen anknüpfen. Unsere Kollegen von Reisemobil International haben im „Profitest“ ganz genau hingesehen.



Als Volkswagen 1989 auf Basis des T3 seinen ersten California vorstellte, war das der Beginn einer nun schon 31 Jahre währenden Erfolgsgeschichte. Auch wenn die Fahrzeuge bis 2004 von Westfalia ausgebaut wurden, konnte der Kunde seinen Campingbus immer direkt im VW-Autohaus kaufen. Wem der California zu klein war, für den hatte Volkswagen bis 1995 den VW Florida auf Basis des Kastenwagens LT 28 im Programm. Der kantige LT ist längst Geschichte. Nachfolger ist seit 2006 der VW Crafter. Auf dessen Basis hat VW nun wieder einen ausgebauten Kastenwagen im Programm – den Grand California.

Spätestens seit 2018 der von Volkswagen angedachte Basispreis von unter 55.000 Euro bekannt wurde – und zwar inklusive 177 PS Motor und Achtgang-Automatik – sorgte der Grand California für Furore. Zwei Grundrisse sind im Angebot: der 6,84 Meter lange Grand California 680 mit Längs-Einzelbetten im Heck sowie der 5,99 Meter lange Grand California 600 mit Doppel-Querbett. Letzteren konnten wir bereits im vergangenen Jahr bei der Präsentation auf Gran Canaria recht ausgiebig testen, also probefahren, schlafen, duschen und kochen, nachzulesen in CamperVans-Ausgabe 4/2019.

Was der Redaktion auf dem dreitägigen Event im Vorserienfahrzeug verwehrt blieb, war ein detaillierter Einblick in den Aufbau des finalen Kastenwagens sowie harte Fakten. So zum Beispiel die große Unbekannte der verbleibenden Zuladung im fahrfertigen Zustand. Hier konnten wir bisher nur auf den



VWN-Konfigurator verweisen: „Bitte beachten Sie, dass das Grundfahrzeug bereits ein hohes Leergewicht hat“.

Hier setzt der Profitest unserer Schwesterredaktion Reisemobil International an. Das Test-Team aus Elektro-, Schreiner- und Karosseriebaumeister sowie Dekra-Sachverständigem und selbstverständlich einem Reisemobil-Redakteur hat den Grand California 600 ganz genau unter die Lupe genommen, konfiguriert, beladen, vermessen, angecampert und auf einer abgesperrten Teststrecke probefahren. Wir haben alle wichtigen Daten und Fakten herausgefiltert und für euch auf den nächsten Seiten zusammengefasst.

Im Wohnraum des VW Grand California geht es modern und sachlich zu. Die ergonomisch geformte Sitzbank bietet Komfort wie bei einem Pkw.

WAS AUFFIEL



+ Intuitiv zu bedienendes Multifunktions- und Informationspanel.



+ Mühelos erreichbare Gasabsperrentile am Küchenblock.



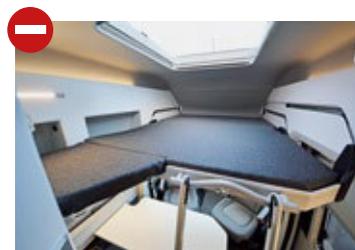
+ Die Gasheizung Truma Combi 6 CP Plus lässt sich zusätzlich noch übers versteckte Truma-Panel steuern.



+ Mit dem Klappbrett wird ein Stück des Betts zur Küchenarbeitsfläche.



+ WC-Klappe mit Zentralverriegelung und abgedichteter WC-Schacht.



- Wäre der Alkoven etwas steiler, wäre das Dachbett lang genug.



- Die eingelassene Stufe an der Schiebetür hat nur eine geringe Tiefe.



- Die Halteschiene für die Front des Gasflaschenkastens ist labil, VW verspricht hier aber noch nachzubessern.



Kilometerstand
44925

Fotos: Redaktion

Keine Pause

Andere Camper haben über den Winter ihre wohlverdiente Ruhepause. Nicht so unser Campster, der muss durchhackern.

Text von Andreas Gülldenfuß

Alltagstauglich wie ein Pkw. Unser Campster wird und will nicht geschont werden. Tag ein, Tag aus – er wird gefahren und getestet. Selbst über die Wintersaison war das mobile Zuhause ständig im Einsatz. Ein spontanes Skiwochenende – da macht sich doch niemand die Arbeit, ein großes Wohnmobil mit fest installierten Wassertanks startklar zu machen. Beim Campster beträgt die Rüstzeit rund fünf Minuten: Schiebetür auf, Wassertank herausnehmen, auffüllen, reinstellen, Tür zu und los. Schnell, bequem, sparsam im Verbrauch und wo immer man will, kann man sich mit überlistetem Dachkontaktschalter einen Kaffee kochen, gemütlich bei eingeschalteter Standheizung zusammensetzen oder, wenn genug Platz im Auto ist, ein Nickerchen auf der Schlafsitzbank beziehungsweise, wenn es das Umfeld erlaubt, im aufgeklappten Schladach machen.

Rund 45.000 Kilometer hat der Citroën inzwischen mehr oder weniger problemlos abgespult. Einmal wurde etwas Öl nachgefüllt, einmal war er beim Rückruf in der Werkstatt, bei dem die Kugelgelenkverschraubungen durch Verklebung und Erhöhung des Anzugsdrehmoments gesichert wurden. Also nichts wildes, wenn man bedenkt, was man alles von wesentlich teureren Mitbewerbern hört.

Bei unserer letzten Tour machte sich allerdings die Airbagleuchte bemerkbar und auf dem zentralen Bildschirm erschien die Meldung „Problem mit Airbag(s) oder Gurtstraffer(n)“. Für erfahrene Fahrer von Fahrzeugen mit Drehsitzen ist das keine Besonderheit. Die Steckverbinder unter den Sitzen sind eigentlich dafür gemacht, dass ein Sitz in Längsrichtung verschoben wird – von einer 180-Grad-Drehung stand nichts im Pflichtenheft. Also haben wir die Meldung



Auch bei winterlichen Straßen fährt sich der SpaceTourer mit seinen speziellen Fahrmodi ganz gut – und dank Standheizung wird es schön warm.