

EXTRA-STAUARAUM Mehr Platz in externen Transportboxen – große Übersicht

REISE MOBIL

INTERNATIONAL



6 CLEVERE CAMPING-STÜHLE im Praxistest



E 19189 **NOVEMBER 2023**

KOMFORT-VERGLEICH
GÜNSTIG & GUT: CARADO UND FORSTER FÜR PAARE

SCHMAL VS. BREIT

5,50 €
Österreich € 6,30
Schweiz sfr 8,80
BeNeLux € 6,60
Ital./Span./Port.
(cont.) € 7,70
Finnland € 8,50



DAUERTEST
20.000 KILOMETER
im Knaus Van Ti Plus



STELLPLATZ-TOUR
DURCH HOLLAND
GEPRÜFTE PLÄTZE zum Nachfahren

PROFITEST: LA STRADA AVANTI EBF

MIT LÄNGSBETTEN UND DACHBETT
Perfekter Campervan für 4 Personen



TOP-THEMEN

SERVICE
Tipps fürs Einwintern

NEU 2024
Top-Mobile im Porträt

ITALIENREISE
Zollfreies Alpenhochtal

FÜR SIE GEHECKT



LAND DER WINDMÜHLEN
Tolle Städte & viel Natur



Simon Ribnitzky, Chefredakteur

Spontan reisen oder reservieren?

„Reisen ohne Reservierung wird immer schwieriger. Dabei macht gerade die Flexibilität, zu bleiben, wo es einem gefällt, für viele den Reiz des Reisens mit dem Mobil aus.“

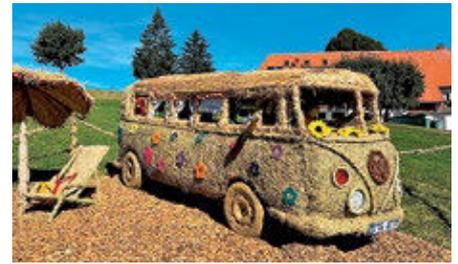
Anfang Oktober, wenn Sie dieses Heft in der Hand halten, ist der Sommerurlaub für die meisten von uns vorbei. Ich war im August zwei Wochen in Südtirol unterwegs, natürlich mit dem Wohnmobil. August, das heißt Hochsaison und dementsprechend volle Campingplätze. Trotzdem bin ich ohne Reservierung gereist. Warum? Weil ich mir keine vorher genau festgelegte Route auferlegen möchte, sondern mal hier, mal dort ein oder zwei Tage bleiben möchte, je nachdem, wie es mir gefällt – genau so, wie es für viele das Reisen mit dem Wohnmobil ausmacht. Doch einmal mehr habe ich erlebt, dass diese Art zu Reisen immer schwieriger wird. Kein einziger Campingplatz hatte während meiner Tour noch ein freies Plätzchen für Spontanreisende. Auch auf vielen Stellplätzen: alles voll. War keine Reservierung möglich, wie etwa auf dem Camperstellplatz am Schneeberghof in Meran, standen bereits morgens um acht Uhr schon fünf Wohnmobile in der Schlange und lauerten auf eine Lücke. Sieht so die Zukunft aus? Also habe auch ich mein Reiseverhalten angepasst: Den nächsten Stellplatz bereits bis zum Mittag anfahren, wenn möglich am Tag vorher mal anrufen und fragen, ob sich noch ein Plätzchen findet – oder auf große (Park-)Plätze wie am Reschensee kurz vor der italienisch-österreichischen Grenze ausweichen. So habe ich trotz voller Stell- und Campingplätze eine entspannte Tour erlebt. Wie halten Sie es – spontan reisen oder lieber vorab einen Camping- oder (sofern möglich) Stellplatz reservieren? Schreiben Sie uns gerne. Volle Campingplätze zwangen auch meine Kollegin Jutta Neumann zum Umplanen beim Stellplatz-Check in Holland. Statt nach Zeeland im Süden der Niederlande fuhr sie entlang des Rheins bis zur Nordsee – und entdeckte ein wunderschönes Reiseland. Herzlichst, Ihr

Simon Ribnitzky



× BORDATLAS 2024

Der neue Bordatlas enthält über 7.100 Stellplätze in Deutschland und Europa und erscheint am 23. November. Wer bis zum 15. November vorbestellt, zahlt statt 36,90 Euro nur 31,90 Euro. Neu: Kombi Print und Digital mit 26 Prozent Ersparnis: shop.doldemedien.de



× EINEN BULLI AUS STROH ...

... entdeckte Bernhard Mosandl von regiostellplatz.de bei einem Strohsulpturenwettbewerb im Südschwarzwald. Er scherzt: Der Verbrauch beträgt einen Liter Strohrum auf 100 km für den Fahrer.



Fotos: H. Mutschler, B. Mosandl

× STAUHAUM MIT AUSSICHT

Gedacht ist die Klappe zum Heckstauraum des La Strada Avanti EBF wohl zum Durchladen von Ausrüstung. Es kann aber auch der Testredakteur heraus schauen. Was den Kastenwagen mit Dachbett sonst noch auszeichnet, verrät der Profitest ab Seite 10.



10

PROFITEST

La Strada Avanti EBF: Längsbetten im Heck, vorn ein bequemes Dachbett. In dem Kastenwagen mit Superhochdach ist Platz für vier.

ALLE 16 MARKEN DIESER AUSGABE

La Strada	10
Dreamer	21
Knaus	21, 38
Carado	24, 47
Forster	24
Rapido	34
Sunlight	42
Bürostner	44
Eura Mobil	45
Giottiline	46
Concorde	47
Dethleffs	48
Hymer	49
Ahorn Camp	50
Vantourer	50
Ford	51



PROBEFAHRT

Rapido C03: Die Franzosen ergänzen ihre Baureihe schmaler Teilintegrierter um ein kompaktes Querbett-Modell.

34

TEST & TECHNIK

► Profitest

La Strada Avanti EBF – auf vielfachen Kundenwunsch: großer Kastenwagen mit Längsbetten und Dachbett. Perfekt für Paare mit (Enkel-)Kindern **10**

► Konzept-Vergleich

Schmalere vs. breitere Teilintegrierter – gleicher Grundriss, gleiche Länge: Carado V337 und Forster T 669 EB im Duell. Siegt Komfort über Wendigkeit? **24**

Probefahrt

Rapido C03 – nur knapp mehr als sechs Meter lang, aber viel Raum für zwei Urlauber. Wir testen den schmalen Franzosen in seiner Heimat **34**

► Dauertest-Abschluss

Knaus Van Ti Plus – rund 20.000 Kilometer im harten Praxiseinsatz der Redaktion: Wir ziehen Bilanz **38**

Dauertest

Sunlight T 670S – unterwegs mit dem 7-Meter-Teilintegrierten. Was überzeugt, was nervt? Zwischenbericht **42**

► Premiere

Bürostner Lounge & Habiton **44**
Eura Mobil Profila T **45**
Giottiline Siena & Giottivan **46**
Concorde Credo 840 LI **47**
Carado T 457 **47**

KOMPAKTE CAMPER

Premiere

Dethleffs Globetrail Performance **48**
Hymer Grand Canyon S **49**
Ahorn Camp Van 620 plus **50**
Vantourer auf Ford & MAN **50**
Ford Nugget **51**

PRAXIS & SERVICE

Mensch und Mobil

Thomas Krage – der Mittelalter-Chronist recherchiert gern vor Ort – und lebt dann oft wochenlang im Camper. Porträt **52**

► Zubehör-Test

Campingstühle – toller Sitzkomfort, geringes Gewicht, clevere Details: Sechs pfiffige Modelle im Praxis-Check **56**

► Ratgeber

Stauraum-Erweiterung – welche Möglichkeiten es an externen Transportboxen gibt. Großer Überblick **64**

► Ratgeber

Wohnmobil einwintern – was vor der Reise-Pause zu tun ist **68**

Neues Zubehör

Frisch am Markt – diese Produkte machen Ihre Reise noch angenehmer. Plus: Energiewürfel im Praxis-Test **70**

Technik-Ecke

Abfahrtskontrolle – warum ein kritischer Blick vor Reiseantritt lohnt **76**

Experten-Forum

Leser fragen – Redaktion und Fachleute antworten **78**

Magazin

Interview mit caravan-fm-Redaktionsleiterin Linn Mackenzie; Spendenaktion auf dem Caravan Salon; Neuzulassungen im August 2023; Knaus Tabbert Halbjahreszahlen; neuer CIVD-Präsident u. v. m. **80**

STELLPLATZ & REISE

► Stellplatz-Check

Holland – Weite, Wasser, Windmühlen: Im Camper auf den Spuren des Rheins durch die Niederlande **112**

Stellplatz-Magazin

Unterwegs entdeckt **122**
Neue Stellplätze **124**

Städte-Tipp

Bad Reichenhall – historische Salz-Stadt vor atemberaubender Alpenkulisse **126**

Reise-Magazin

Südtirol, Toskana, Camping-Car Park
Stellplätze in Frankreich **130**

Reise

Nordsee – Wattwandern und Radeln, Leckereien und Museen: Schleswig-Holsteins Küste hat auch im Herbst viel zu bieten. Tipps für Reisemobilisten **132**

► Reise

Livigno – das italienische Hochtal zwischen Bernina-Gruppe und Ortler verführt in seiner Bergwelt zum Wandern, Radeln und Schafehüten. Zudem attraktiv: Das Gebiet ist zollfrei **138**

Editorial **3**

Augenblick **6**

Das besondere Foto zum Start **6**

Leserbriefe/Impressum **8**

Vorschau **146**

► = Titelthemen



REISE: LIVIGNO

Das Hochtal in den italienischen Alpen ist eine Welt für sich: perfekt zum Wandern, Radfahren und Naturgenießen auf herrlich gelegenen Stell- und Campingplätzen.

138



NEU 2024

Schon gecheckt: Noch mehr Highlights fürs neue Modelljahr – vom Minicamper Bürstner Habiton bis zum Liner Concorde Credo (rechts).

44



27 ÜBERNACHTUNGSPLÄTZE IM HEFT

Niederlande (10)	112
Siebeldingen	122
Gronau	124
Tuna, SWE	125
Ploubalay, F	125
Bad Reichenhall (2)	126
Bozen, IT	130
Toskana, IT	130
Camping-Car Park, F	131
Nordsee	132
Livigno, IT (7)	138

DAUERTEST-ABSCHLUSS

Rund 20.000 Kilometer hat der Knaus Van Ti Plus auf VW Crafter in Diensten der Redaktion abgespult. Große Schlussbilanz.

38



RATGEBER

Wohin mit Sportequipment und Ausrüstung, wenn die Heckgarage nicht ausreicht? Clevere Transportboxen für den Heckträger, auf dem Dach oder angehängt können eine Lösung sein. Großer Überblick.

64

Kostenlose Neuigkeiten aus der Redaktion und der Reisemobil-Branche. Jetzt anmelden:
www.reisemobil-international.de/newsletter





EXKLUSIV von
5 EXPERTEN
geprüft

Aufgedoppelt

Text: Mathias Piontek; Fotos: Hardy Mutschler



MATHIAS PIONTEK

Die Kastenwagen-Baureihe Avanti auf Fiat Ducato bildet bei La Strada den Einstieg.

LA STRADA AVANTI EBF

Basis: Fiat Ducato

Grundrisse: zehn; darunter zwei mit großem Heckbad.

Länge: 5,41, 5,99 oder 6,36 m

Grundpreis: ab 67.801 €

Freizeitfahrzeuge von La Strada aus Echzell bieten oftmals nicht alltägliche Details. So kommt der La Strada Avanti EBF mit Doppelboden daher – bei Kastenwagen eine Seltenheit.

Ein Kastenwagen ist ein Kastenwagen ist ein ... Kastenwagen. Und in der Tat findet sich bei den kompakten Reisemobilen im Blechkleid vorne stets eine Sitzgruppe, in der Fahrzeugmitte stehen meist Küche und Bad, und achtern kommt das Schlafzimmer über einem variablen Heckstauraum unter. Kastenwagenausbauer haben es schwerer, sich von der Konkurrenz abzuheben. Da kommt es auf Details an. Und ein Meister feiner Details ist La Strada. Der Hersteller von Kastenwagen auf Fiat Ducato (Avanti) und Mercedes-Benz Sprinter (Regent) sowie eines Monocoque-Teilintegrierten auf Mercedes-Benz Sprinter (Nova) findet immer wieder seine Nische und bietet, was andere nicht zu bieten haben.

So verhält es sich auch mit dem neuen La Strada Avanti EBF auf Fiat Ducato L5H3. Hinter EB verbirgt sich der Einzelbettengrundriss, den La Strada auf vielfachen Wunsch nun um ein Hubbett ergänzt. Hierfür steht das F. Das Kürzel L5H3 steht für die längst- und höchstmögliche Original-Karosserie des Ducato. So ist der Proband 6,36 Meter lang, 2,05 Meter breit und 2,89 Meter hoch.

Auf dem Papier ist sein Grundriss nichts Besonderes – aber nur auf dem Papier. Sofort offensichtlich ist das moderne, grundsolide Interieur in abgestuften Grautönen. Wer genauer hinschaut, entdeckt den aufgedoppelten, teils beheizbaren Wohnraumboden mit 14 Zentimeter hohen Bo- ▶

Komfort-Duell

Schmale Teilintegrierte sind besonders handlich, Mobile mit breiter Kabine bieten mehr Wohnkomfort. So weit, so klar. Was die Konzepte darüber hinaus unterscheidet, klären Carado und Forster im Vergleich.

Text: Juan Gamero, Fotos: Zuckerfabrik Fotodesign



Teilintegrierte führen schon lange die Beliebtheitskala am deutschen Markt an. Dabei geht ein Trend zu sogenannten Vans. Diese Fahrzeuge gelten ob ihrer schlanken Kabine, die je nach Fabrikat zwischen 210 und 220 Zentimeter breit ist, als besonders handlich. Allerdings bieten sie einen kleineren Innenraum, da es ihnen im Vergleich zum konventionellen Teilintegrierten mit einer Breite von 230 bis 236 Zentimetern an Volumen mangelt.

Was die unterschiedlichen Konzepte ausmacht und wo ihre jeweiligen Stärken und Schwächen liegen zeigen Forster mit dem 235 Zentimeter breiten und brandneuen T 669 EB sowie Carado mit dem 214 Zentimeter schmalen V 337 Pro (derzeit im RMI-Dauertest) im direkten Vergleich.

AUFBAU

Carado fertigt den Aufbau des teilintegrierten Vans auf recht konventionelle Weise.

Das Dach und das Heck (beide 34 Millimeter dick) werden aus einem hagelresistenten GfK-Sandwich geformt. Die Wände bestehen aus einem mit Holzeinlagen verstärkten Alu-Sandwich.

Als Boden verwendet die Hymer-Tochter eine Sperrholz-Sandwich-Konstruktion, die gegen Nässe und Feuchtigkeit beschichtet wird. Isoliert wird mit EPS (offenporiges, expandiertes Polystyrol), das nicht wasserabweisend ist. Einfache

VERGLEICH

Carado V 337 Pro

Basis: Citroën Jumper mit Werkstiefrahmenchassis, 140-PS-Turbodiesel und Sechsganggetriebe.

Länge: 664 cm

PREIS: ab 57.399 Euro

Schmäler Teilintegrierter mit Einzelbetten, ohne Hubbett und mit umfangreicher Serienausstattung.

Forster T 669 EB

Basis: Citroën Jumper mit Werkstiefrahmenchassis, 140-PS-Turbodiesel und Sechsganggetriebe.

Länge: 669 cm

PREIS: ab 63.500 Euro

Großer Teilintegrierter mit viel Platz, guter Ausstattung und optional eingebautem Hubbett.



aufgesetzte Fenster und ein ebenfalls einfach gehaltene, fensterlose Aufbautür mit einfacher Verriegelung signalisieren, dass wir uns im Einsteigersegment bewegen.

Immerhin: Ein Insektenschutz-Plissee für die Aufbautür und das Dachfenster in der Dachhülle sind im V 337 Pro serienmäßig mit an Bord.

Den Schacht der Kassettentoilette legt Carado teilweise mit einer Kunststoffwanne aus, um etwaig austretende

Flüssigkeit aufzufangen. Die Ränder der Wanne fallen jedoch sehr niedrig aus (0,5 Zentimeter). Steht der Van auf unebenem Untergrund, können Flüssigkeiten überlaufen und in den hölzernen und mit Kabeln bestückten Schacht gelangen.

Die Eura Mobil-Tochter Forster konzipiert den T 669 EB mit Voll-GfK-Sandwichkabine (Dach 30, Wände 30 und Boden 54 Millimeter), isoliert den Aufbau mit wasserabweisendem XPS (geschlossenzelliges,

extrudiertes Polystyrol) und verbaut hochwertige PU-Rahmenfenster. Die Aufbautür besitzt ein Fenster mit Verdunklungsrollo und Mückengitter, die Dachhülle ein Fenster.

Im Gegensatz zum V 337 von Carado kapseln die ▶



Ab in die Kiste ...

Transportboxen am Camper bieten willkommenen Platz für Sportequipment, Werkzeug und jegliches Zubehör. RMI zeigt pfiffige Stauraumerweiterungen am Heckträger, auf dem Dach – oder im Schlepptau.

Von Philipp Pilsen



Wer über ausreichend freie Fläche auf dem Dach verfügt, setzt auf eine voluminöse Dachbox. Bei höheren Lasten muss über stärkere Stoßdämpfer nachgedacht werden.

Viel Stauraum kann nur durch eines optimiert werden – durch noch mehr Stauraum. Denn nicht selten sind schon lange vor Reiseantritt alle Staufächer mit Vorräten prall gefüllt, die Kleiderschränke quellen über und in der rappelvollen Heckgarage versucht man durch elegante Tetris-Künste eine freie Lücke für den aus allen Nähten platzend gefüllten Wanderrucksack zu schaffen. Keine Frage: Der Platz an Bord ist begrenzt, und bei wenig Stauraum verliert man schnell die Übersicht und muss ständig umräumen, um an das gerade benötigte Zubehör zu gelangen. Das nervt. Was also tun? Die eine Möglichkeit: Sich in Verzicht üben und sparsamer packen – was bei den meist begrenzten Zuladungsreserven sicherlich eine elegante Lösung wäre. Wer hingegen in puncto Gewicht noch Luft nach oben hat, sollte für zusätzliche Stauraumlösungen in Form von Transportboxen nachdenken.

Dachboxen auf dem Fahrzeug, Staukisten an der Heckwand oder ein hinterherge-

zogener Anhänger sind daher schon längst kein seltener Anblick mehr.

Seltener bei Reisemobilen, dafür umso mehr bei Kastenwagen sind vermehrt Dachgepäckboxen auf den Straßen zu sehen. Sie bieten sich für leichtere und voluminöse Gegenstände an. Die meisten sind für rund 50 Kilogramm Zuladung ausgelegt. Die empfohlene Dachlast steht in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs. Zu beachten gilt: Dachträger und Dachbox inklusive Inhalt dürfen diese nicht überschreiten, egal für wie viel Kilogramm sie selbst jeweils ausgelegt sind.

„Die schneebedeckten Skistiefel, die erst im warmen Fahrzeug auftauen oder das feuchte und sandige Kiteboard will man nicht im Camper haben“, erklärt Martin Stanke, Geschäftsführer von Flensboxx. Mit den größten Dachboxen am Markt bieten die Schleswig-Holsteiner passenden Stauraum für Kiter und Surfer, Angler sowie Ski- und Snowboardfahrer. „Mit Stauboxen kommen Dreck und Feuchtigkeit gar nicht erst ins Wohnzimmer.“

Als Basis für Dachboxen greifen Nutzer beispielsweise auf eine Dachreling von Thule, Fiamma oder Aluline zurück. Alle drei Hersteller bieten hierzu direkt die passenden Boxen an, wenn auch deutlich kleiner und kompakter als die Giganten von Flensboxx. Wichtig zu wissen: Eine Dachgepäckbox verändert den Schwerpunkt des Campers, was wiederum Auswirkungen auf das Lenkverhalten und die Straßenlage hat. Schweres Gepäck sollte daher wenn möglich im Fahrzeug möglichst weit unten verstaut werden und in der Dachgepäckbox möglichst leichte Gegenstände. Nicht selten lohnt der Tausch der Stoßdämpfer gegen verstärkte Modelle, die die Wankbewegungen des Fahrzeugs wieder einfangen und die Fahrsicherheit erhalten. Ist bereits ein Fahrradträger mit an Bord, bieten sich flexible Heckboxen an. Diese lassen sich auf dem Fahrradträger befestigen, in der Regel ohne Werkzeug, und bei Nichtgebrauch zum Lagern in der Garage wieder entfernen. Geht es mit dem Allrad-Camper häufiger einmal für vergleichswei-



Fotos: Hersteller

se miese Pisten, sind die Boxen von H32 Design oder Front Runner einen Blick wert.

Ob als Heckbox am Wohnmobil oder Kastenwagen, auf einem Lastenträger oder auf einem Wheely Universalanhänger, die Bbox von Mfi Camperlife hat ein unverwechselbares Design und ist dank formstabiler GfK-Sandwich-Leichtbauweise ein sicherer Extra-Laderaum für die Urlaubs- und Freizeitausrüstung von schweren E-Bikes über Moped bis zu gepolsterten Liegestühlen.

Auch Heckboxen für Anhängerkuppelung sind eine durchaus attraktive Möglichkeit Stauraum schnell zu erweitern. Wer sie montieren möchte, sollte in jedem Fall die maximale Stützlast im Auge behalten. Diese lässt sich in der Regel an einem Etikett neben der Steckerbuchse oder in der Gebrauchsanweisung ablesen. Sie verrät, wie schwer die Anhängerkuppelung belastet werden darf. Wer erst eine Anhängerkuppelung benötigt, wird bei Händlern wie Rameder fündig, der gängige Hersteller von Anhängerkuppelungen

wie BOSStow und Linnepe führt und auch gleich den Einbau vornimmt.

DRAUF UND EINFACH LOS?

Ein paar Dinge gilt es vor dem Gebrauch zu berücksichtigen. „Dachboxen und Co. gelten als Ladung, nicht als festes Anbauteil, daher ist keine TÜV-Abnahme und Eintragung notwendig“, sagt Martin Stanke von Flensboxx. Gerade das Einschränken der Sicht auf die Rückleuchten stellt aber immer wieder ein Problem dar. H32 Design hat dafür demnächst einen Heckleuchtenträger im Programm, mit dem im Bereich der Stoßstange zusätzliche Heckleuchten angebracht werden. Dann können die Originalen verdeckt werden und es gibt keine Probleme.

Eine gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für das Fahren mit einer Heckbox gibt es im Übrigen nicht. Allerdings empfiehlt der ADAC eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern – allerdings sind die meisten Reisemobilisten sowieso gemächlicher unterwegs.

Ganz wichtig: Auch wenn es der Platz hergibt, immer die maximale Zuladung im Blick behalten, damit das maximal zulässige Gesamtgewicht des Campers nicht überschritten wird. Das ist nicht nur gefährlich, sondern kann im Zweifel auch ein großes Loch in den Geldbeutel reißen.

Praxis-Tipp

Beim Beladen gilt: möglichst raumfüllend packen. So entstehen keine Hohlräume, in denen Gegenstände im Falle einer Vollbremsung Schwung aufnehmen oder während der Fahrt hin und herfallen und so zu Gewichtsverlagerungen führen könnten. Schwere Gegenstände am besten unten in der Mitte der Box gleichmäßig verteilen, so liegt der Schwerpunkt nahe der Befestigung. Spanngurte helfen dabei, Gepäck im Inneren der Box vor Verrutschen zu sichern. Abfahrtskontrolle: Vor Fahrtbeginn unbedingt checken, ob die Box gut verschlossen ist und die Befestigungen am Träger fest verschraubt sind (siehe Technikecke S. 76). ▶