

## ADAC Test: Dethleffs Globevan

### Alltagstauglicher Camper mit flexiblem Sitzkonzept

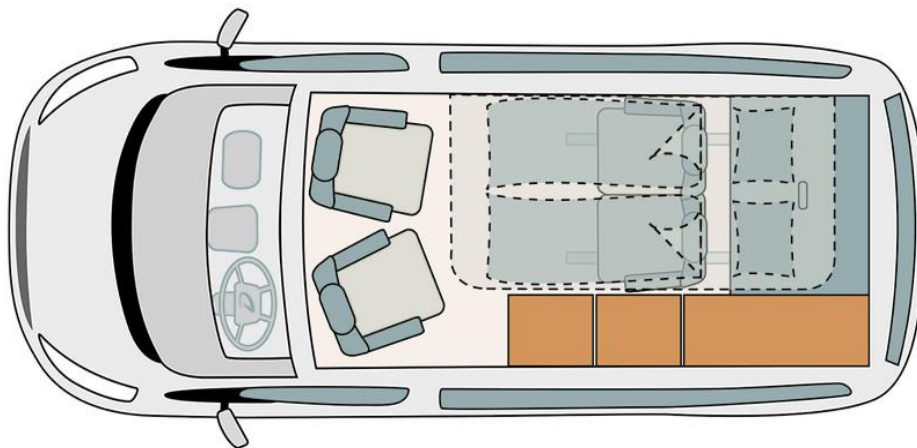
Es gibt nicht nur die klassische vierköpfige Familie unter den Campingfreunden, das hat Dethleffs erkannt. So gibt es den flammneuen Globevan auf Basis des Ford Transit Custom mit bis zu sechs Sitzplätzen, die man variabel anordnen und auch ausbauen kann. So ist vom Umzug über den Campingausflug zu zweit mit großem Sportgerät bis hin zum Alltagstrott mit vier Kindern alles möglich mit dem knapp unter fünf Meter langen Auto.

Dethleffs hat den Globevan in die Kategorie der Urban Camper einsortiert. Laut Fachbegriffe-Lexikon auf der Herstellerseite handelt es sich dabei um „kleine, flexible und kompakte Vans genial für Kurztrips - mit 2-flammigem Gasherd und Waschbecken, ohne Dusche und WC“. Hier wird es nun unscharf, denn der Globevan bietet hier gar noch weniger, nämlich nur eine Flamme an der aus dem Heck ausziehbaren Kochstelle und gar kein Waschbecken. Eine Außendusche am Heck muss in Union mit einem 16 l großen Kanister reichen. Auch beim Möbelbau war man im Allgäu zurückhaltend und hat eigentlich nur Einhausungen für die Aufbauatterie, den Wasserkanister und noch etwas Elektrik gebaut. Ansonsten schaut man auf unverkleidetes Blech im Inneren des Globevan und wünscht sich dann auch auf einem Kurztrip doch vielleicht ein bisschen Schrank herbei.

Die technische Basis des Campers, der Ford Transit Custom, gefällt mit einer guten, wenn auch teils aufpreispflichtigen Ausstattung mit Assistenzsystemen sowie mit seiner guten Bedienbarkeit. Auch Fahrwerk und Lenkung passen, nur beim Thema Reifen verschenkt man auch bei diesem Camper wieder Performance: Die Cargo-Reifen des Testwagens mögen zwar robust sein, bieten aber wenig Grip, was sich zum Beispiel in langen Bremswegen widerspiegelt.



Der Globevan im Profil. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)



Der Grundriss des Dethleffs Globevan. (Quelle: Dethleffs)

## Technische Daten

<b>Grundpreis</b>	49.999 Euro
<b>Testwagenpreis</b>	51.998 Euro
<b>Länge</b>	4,97 m
<b>Breite</b>	1,99 m
<b>Breite mit Spiegeln</b>	2,27
<b>Höhe</b>	2,10 m
<b>Leistung</b>	130 PS
<b>Drehmoment</b>	360 Nm
<b>Getriebe</b>	Handschalter, Automatik optional
<b>Gänge</b>	Sechs bei AT und MT
<b>Antrieb</b>	Front
<b>Leergewicht fahrbereit</b>	2.500 kg*
<b>max. Gesamtgewicht</b>	3.240 kg mit AT / 3.190 kg mit MT
<b>Verbrauch bei 80 km/h</b>	5,6 l/100 km*
<b>Verbrauch bei 100 km/h</b>	7,6 l/100 km*
<b>Verbrauch bei 120 km/h</b>	10,3 l/100 km*
<b>Durchschnittsverbrauch</b>	7,6 l/100 km*
<b>Schlafplätze</b>	4
<b>Sitzplätze</b>	4 serienmäßig, bis zu 6 optional
<b>Küche</b>	ausziehbarer Kocher am Heck
<b>Bad</b>	Nur Außendusche
<b>Heizung</b>	Eberspächer Dieselheizung
<b>Aufbaubatterie</b>	AGM, 95 Ah
<b>Frischwassertank</b>	16 l, Kanister
<b>Abwassertank</b>	keiner
	*Messwerte

ADAC Bewertung	
<b>Gesamtnote</b>	<b>2,5</b>
<b>Teilnote Fahrzeug</b>	<b>2,5</b>
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	2,1
<b>Innenraum</b>	2,0
<b>Komfort</b>	2,9
<b>Motor/Antrieb</b>	2,1
<b>Fahreigenschaften</b>	3,0
<b>Sicherheit</b>	2,6
<b>Verbrauch/Emissionen</b>	2,3
<b>Teilnote Aufbau</b>	<b>2,5</b>
<b>Schlafbereich Aufstelldach</b>	1,6
<b>Schlafbereich Heck</b>	1,5
<b>Bad</b>	-
<b>Küche</b>	-
<b>Aufbau und Stauraum</b>	3,3
<b>Dinette</b>	2,0
<b>Heizung</b>	3,3
<b>Wasser</b>	3,2
<b>Elektrik/Konnektivität</b>	2,5
	Die Noten sind unterschiedlich gewichtet

## Karosserie/Kofferraum

### Verarbeitung

Wie viele Konkurrenten kann auch die Basis des Globevan, der Ford Transit Custom, die Nutzfahrzeug-Herkunft nicht verbergen. Blechfalze sind ordentlich umgelegt und versiegelt, auch gehen die Türen sauber und ohne Geklapper auf und zu – auf schmale Spaltmaße wird in dieser Kategorie aber schlichtweg kein besonderer Wert gelegt. Während diese noch eher ein optisches Thema sind, ist der Unterboden des Fahrzeugs dagegen schlichtweg anachronistisch. Keinerlei Verkleidungen schützen den Motor oder Bleche vor Steinschlag beziehungsweise verbessern die Aerodynamik. Auch lassen manche Installationen Feinschliff vermissen, denn die Steckverbindung der Anhängerkupplung ist nicht ummantelt und ein Kabel an der Standheizung war zu lang, wurde aber nicht gekürzt – sondern einfach oft gewickelt und so mit Kabelbinder am Boden befestigt.

Im Innenraum findet man nur harte Kunststoffoberflächen, die aber nicht billig wirken. Man würde sich sogar noch einige mehr wünschen, denn ab der B-Säule liegen – außer in der Schiebetür – alle Bleche um die Fenster offen. Die Fondinsassen können also rustikalen Transporter-Charme genießen.

### Alltagstauglichkeit

Durch seine Variabilität ist der Globevan ein guter Alltagsbegleiter, wenn man auch manchmal eine zweite Schiebetür vermisst. Bis zu sechs Sitzplätze machen ihn auch für etwas größere Familien interessant, zudem liegt die erlaubte Zuladung im Falle des Testwagens bei üppigen 740 kg. Gewogen haben wir mit vier Sitzplätzen, also mit installierter Doppelsitzbank. Die Einzelsitze für Sitzplätze fünf und sechs waren zum Testzeitpunkt leider noch nicht verfügbar. Überhaupt ist der Globevan in Sachen Gewicht und Ladung gut aufgestellt. Die Anhängerkupplung verträgt 112 kg Stützlast und ist in der Höhe verstellbar, gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,5 t wiegen, falls man das manuelle Getriebe hat. Dem optionalen Automatikgetriebe traut man nur 1,8 t schwere Anhänger zu. Auch auf dem Aufstelldach kann man Lasten befördern, bis zu 50 kg darf man auf dem optionalen Schienensystem transportieren.

Der Wendekreis liegt bei angemessenen 12,3 m, der Campervan ist unter fünf Meter lang und samt Spiegeln 2,27 m breit. Parkhäuser fallen allerdings meist trotzdem aus, denn mit 2,1 m Höhe wird es dort eng. Beim Tanken gefällt die Ford-Spezialität, auf einen gesonderten Tankdeckel zu verzichten, man muss nur die Klappe neben der Fahrertür öffnen und kann loslegen. Gleich neben dem Einfüllstutzen für Diesel ist der für den 21 l fassenden Ad-Blue-Tank.

### Licht, Sicht und Rangieren

Schon der nicht allzu große Wendekreis hilft hier, zudem aber sind erfreulicherweise zusätzliche Helferlein serienmäßig an Bord des Globevan. So unterstützen nicht nur Parksensoren vorn und hinten, sondern auch eine Rückfahrkamera. Auf dem Bildschirm sieht man bei eingelegtem Rückwärtsgang nicht nur die Fahrspur des Autos, sondern auch eine gesonderte Linie für die Anhängerkupplung, zudem kann man das Bild auf diese zoomen: So geht das Ankuppeln leicht von der Hand. Die Außenspiegel sind zweigeteilt und haben einen



Die serienmäßige Anhängerkupplung ist stabil ausgeführt und sogar höhenverstellbar. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)



In das Bild der Rückfahrkamera wird die aktuelle Fahrspurbreite eingeblendet – oder man zoomt auf die Anhängerkupplung. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Zusatzspiegel für den toten Winkel. In der Nacht hilft außerdem ein Abbiegelicht (über die Nebelscheinwerfer realisiert), beim Abbiegen den Überblick zu behalten.

Die Scheinwerfer haben serienmäßig Halogentechnik verbaut, die in Sachen Leuchtkraft aber einfach nicht mehr den aktuellen technischen Stand markieren. Optional bekommt man aber auch Bi-Xenon-Scheinwerfer, die höchstwahrscheinlich eine deutlich bessere Ausleuchtung bewirken und damit empfehlenswert sind.

Etwas gewöhnungsbedürftig ist die serienmäßige Frontscheibenheizung, die im Winter zwar unzweifelhaft gute Dienste leistet, bei Nacht aber für manche Fahrernatur störende Lichtreflexe verursacht.

### Ein-/Ausstieg

Hinten fällt der Zustieg sehr leicht, Stichwort Schiebetür. Durch die serienmäßige Trittstufe unter der Tür stellt auch der recht hohe Aufbau des Fords kein Problem dar. Gerade in engeren Parklücken oder wenn tobende Kinder Ein- und Aussteigen, fragt man sich bei solchen Fahrzeugen meistens, warum nicht alle Autos Schiebetüren haben. Für die vorderen Sitze muss nach noch höher klettern, aber die Stufen sowie Haltegriffe helfen hier weiter.

Ent- und verriegelt wird das Auto über eine übliche Schlüsselfernbedienung mit einklappbarem Bart. Ein schlüsselloses System bietet Dethleffs nicht an.

### **Volumen Alltagskofferraum**

Unter dem Ablagebrett im Kofferraum hat man etwa 270 l Stauraum, darüber und bis zur Fensterunterkante nochmal 530 l. Ergibt gut 800 Liter Alltagsstauraum, damit kommt man sehr gut klar. Nimmt man das Ablagebrett heraus, gewinnt man noch einige Liter hinzu. Dachhoch beladen hat man dann gut 1.400 l zur Verfügung – muss sich aber schon ernsthaft Gedanken machen, wie man die Ladung sichert, so dass sie nicht in Richtung der Fondpassagiere fliegt. All diese Werte sind gemessen mit der Sitzbank in hinterster Position, durch Verschieben der Bank nach vorn kann man den Stauraum vervielfachen und hat immer noch vier Sitze.

### **Kofferraum-Nutzbarkeit**

Die Kofferraumklappe braucht hinter dem Auto einigen Platz zum Aufschwenken, schon beim Einparken sollte man daran denken. Die kräftigen Gasdruckfedern heben die Klappe weit an, so braucht man sich bis zwei Meter Körpergröße keine Sorgen um Kopfverletzungen zu machen. Die Ladekante ist nur 57 cm über dem Boden, gerade bei schwerem Gepäck freut man sich darüber.

### **Kofferraum-Variabilität**

Die Rücksitzbank und -sitze sind verschiebbar, was über das Schienensystem mit etwas Übung ganz gut funktioniert. Für den Ausbau braucht man aber helfende Hände.

Wie bei vielen (Camping-)Bussen vermisst man auch im Dethleffs Globevan im Kofferraum Möglichkeiten, Kleinzeug zu verstauen. Ganz plakativ gesprochen: Wohin mit dem Joghurt und der Milch? Kleinere Taschen, Haken oder Ähnliches fehlen. Immerhin stehen die Verzurrschienen am Boden zur Verfügung: Mit etwas Kreativität und einer soliden Internetrecherche findet man Möglichkeiten, diese für den Wochenendeinkauf zu nutzen.

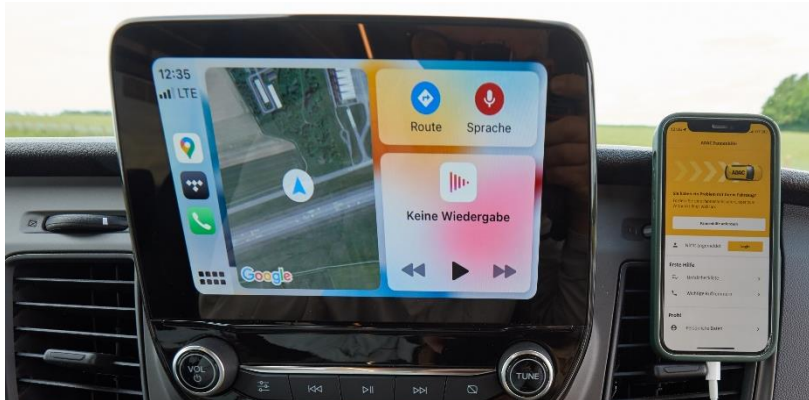
## **Innenraum**

### **Bedienung**

Wenn man gerade keine Musik hören will und gerade auch keine Navigation braucht, kann man den Globevan tatsächlich fahren, ohne über eine einzige Touchfläche zu wischen. Klingt altertümlich, man merkt aber wieder einmal: Nichts schlägt eine ordentlich platzierte Taste, die sauber beschriftet ist. Ein Druck, eine klare haptische Rückmeldung und fertig. So kann man die Klimaanlage und den sehr informativen Bordcomputer schnell und einfach bedienen und ist nicht weiter vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Auch die überaus klare Zeichnung der analogen Instrumente für Tempo, Drehzahl, Temperatur und Tankfüllstand schlägt in die gleiche Kerbe. Ein kurzer Blick genügt und man hat die gewünschte Information. Ein schöner Kontrast zu vielen anderen modernen Fahrzeugen, die hier unnötig verspielt auftreten. Zusätzlich zu analogen Welt thront aber noch ein Touchscreen über der Mittelkonsole, dessen Menüstruktur aber auch deutlich erkennen lässt, dass hier auf eine gute Bedienbarkeit Wert gelegt wurde.

## Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig kann man analoge und digitale Radiosender hören, das Smartphone per Apple CarPlay oder Android Auto koppeln oder auch per Bluetooth telefonieren und Musik streamen. Außerdem ist die Funktion FordPass Connect an Bord – über eine App kann man aus der Ferne einige Daten zum Fahrzeugstatus abrufen. Gegen Aufpreis kommt dann noch eine Navigationsfunktion sowie eine erweiterte Sprachsteuerung hinzu, außerdem AppLink, was die Ford'sche Umschreibung für die Integration einiger Ausgewählter Apps ist. Viele sind es nicht, aber zum Beispiel ist so eine Wettervorhersage oder auch Online-Radio verfügbar.



Zum Beispiel per Apple Carplay kann man seine Smartphone-Apps im Globevan nutzen.

## Komfort

### Fahrwerk

Der Globevan auf Transit Custom ist in Sachen Komfort nicht gerade ein Ford Scorpio, um mal einen der großen Fords aus dem Geschichtsbuch zu holen. Dennoch ist schon bemerkenswert, wie ordentlich ein aktuelles Nutzfahrzeug anfedert – trotz der montierten Cargo-Reifen mit robust-steifer Seitenwand und sehr hohem vorgeschriebenen Reifendruck.

### Sitze

Die beiden Drehsitze in der ersten Reihe haben je zwei Armlehnen, sind manuell in Sitzneigung und Höhe verstellbar und angemessen bequem, nur bei langen Kerls und Mädels wird die Unterstützung an den Schultern etwas knapp. Hinten auf der wenig konturierten Sitzbank wird es etwas rustikaler, immerhin lässt sich die Lehnenneigung aber einstellen.

### Innengeräusch

Der Dieselmotor ist natürlich hörbar, anders als man es vielleicht der Nutzfahrzeugherkunft wegen vermutet, sitzt er aber akustisch nicht auf dem Beifahrersitz. Ordentlich gedämmt geht er unter Haube seiner Arbeit nach, wenn man auch keinen Pkw-Maßstab anlegen kann. Da er schon bei niedrigen Drehzahlen ordentlich Kraft hat, kann man die hohen und lautereren Drehzahlregionen meist vermeiden.

Akustisch fällt etwas ganz anderes auf: Aus dem vorderen Bereich des Aufstelltdachs kommen satte Windgeräusche. Die optimale Auslegung des Windabweisers dort ist eben eine komplexe Angelegenheit. Bei unserem Testwagen piff der Wind dort jedenfalls ordentlich, was sich zusammen mit den übrigen Fahrgeräuschen auf unserem Geräuschpegelmessgerät in üppigen 74,9 dB(A) bei konstanten 130 km/h niederschlägt. Bei konstant 100 km/h liegen auch schon 69,2 dB(A) an.

### Klimatisierung

Schön ist, dass eine manuelle Einzonen-Klimaanlage serienmäßig ist und diese über klar beschriftete Tasten einfach zu bedienen ist. Wer mehr erwartet, wird aber enttäuscht sein, denn eine automatisierte Klimasteuerung oder mehrere Zonen gibt es ebenso wenig wie Luftausströmer für die Fondpassagiere. Insgesamt bietet der Globevan hier nur Hausmannskost und tut sich bei heißem Sommerwetter schwer, überall im Fahrzeug eine angenehme Temperatur zu schaffen. Zumindest gibt es kleine Ausstellfenster in den Seitenscheiben, die für etwas Luftaustausch sorgen, auch sorgen die getönten hinteren Fenster für eine geringere Aufheizung.

## Motor/Antrieb

### Fahrleistungen

130 PS und 360 Nm, damit kann man arbeiten. Zudem steht das volle Drehmoment schon ab 1.500 und konstant bis 2.500 Touren zur Verfügung. Damit zieht der Diesel den Camper stets satt voran, den Überholvorgang von 60 bis 100 km/h absolviert unser Testwagen in 10,5 s. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwa 160 km/h.

### Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur geht im Nutzfahrzeugumfeld als gut durch, Campingbusse auf eher Pkw-orientierten Basisfahrzeugen sind hier von der Dämmung her aber noch überlegen. Es gilt aber: Man kann mit der Laufkultur des Globevan auch im Alltag gut leben.

### Schaltung/Getriebe

Serienmäßig sortiert man sechs Gänge per Hand, optional gibt es wie in unserem Testwagen eine Sechsgang-Automatik mit Wandlergetriebe. Dieses schaltet sehr weich und nicht so spontan-knackig wie mancher Mitbewerber, aber das muss auch nicht sein im Campervan. Wichtiger ist hier die Auswahl des gerade passenden Ganges, und hier gibt sich der Dethleffs keine Blöße: Eigentlich immer ist die richtige Getriebestufe drin. Nachjustieren kann man auch im Automatikmodus jederzeit per Tastendruck am Wählhebel, dann ist man kurzzeitig im manuellen Getriebemodus. Dauerhaft manuell schalten kann man auch, dass unterstützt zusätzlich eine Schaltempfehlungsanzeige im Kombiinstrument.

## Fahreigenschaften

### Fahrstabilität

Auf unserem Testgelände lässt schon vor dem ADAC Ausweichtest der Blick auf die Reifen nichts Gutes erwarten: Die robusten, aber haftarmen Cargoreifen sind fahrdynamisch einfach keine gute Wahl. So ist dann das ESP auch im Dauereinsatz bei der von Untersteuern dominierten Fahrt durch den Pylonenparcours, zeigt aber eine gute Abstimmung und verhindert Schweißperlen beim Testfahrer.



Die beim Testwagen montierten Reifen mit C-Kennung machen dem Dethleffs das Leben beim Ausweichen und Bremsen schwer. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

### Lenkung

Ford kann richtig gute Lenkungen bauen, und auch im Transit Custom haben die Ingenieure abgeliefert. Die denkbar unpräzise Reifenwahl verwässert zwar das Lenkgefühl stark, aber man ist stets Herr der Lage und kann sich auf passende Haltekräfte und eine passende Zentrierung verlassen.

## **Bremse**

Auch hier zeigt sich wieder: Cargoreifen mögen ihre Vorteile haben, diese liegen aber nicht im dynamischen Bereich. Der Bremsweg des Testwagens aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit einem mittleren Wert von 42,9 Metern absolut üblich für Fahrzeuge dieser Klasse und mit dieser Bereifung – was mit besseren Reifen möglich wäre, haben ähnlich schwere Fahrzeuge aber schon gezeigt: Gut fünf Meter kürzere Bremswege sind auch mit genauso schweren Bussen möglich. Damit steht man dann eine Fahrzeuglänge eher.

## **Sicherheit**

### **Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

Serienmäßig greift der Globevan mit einem Fahrspurhalteassistent und einem Tempomaten unter die Arme. Gegen Aufpreis kommen im Rahmen des „Audiosystem 25“ noch ein Notbremsassistent, ein Abstandsregeltempomat sowie eine Verkehrsschilderkennung hinzu. Zumindest in voller Ausstattung ist der Globevan also durchaus auf der Höhe der Zeit. Auch bei der Bewertung der Assistenzsysteme durch Euro NCAP wusste der Transit Custom zu gefallen und hat eine Gold-Bewertung erhalten, die zweithöchste Einstufung.

### **Passive Sicherheit**

Von der aktuellen Ford Transit-Generation gibt es keinen aktuell gültigen Crashtest nach Euro NCAP, deswegen basiert die Bewertung auf der Ausstattung des Testfahrzeugs. Leider gibt es nur Frontalairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vermisst man ebenso wie Airbags oder Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer für die zweite Sitzreihe.

### **Kindersicherheit**

Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze mit dem Gurt gut befestigen, für die Verwendung rückwärts gerichteter Sitze lässt sich im Bordcomputer-Menü der Beifahrerairbag deaktivieren. Auf der scheinbar sehr stabil ausgeführten Rücksitzbank, die Dethleffs von Aguti zukaufte, stehen auch Isofix-Anker zur Verfügung. Diese sind etwas versenkt angebracht, lassen sich nur mit etwas Mühe erreichen. Dennoch: Ein guter Auftritt des Globevan in Sachen Kindersicherheit.

### **Fußgängerschutz**

Der optionale Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger und Radfahrer – ist also absolut eine Empfehlung wert. In den Euro NCAP-Tests der Assistenzsysteme konnte das System ordentlich performen, nur bei querenden Radfahrern tat es sich schwer.

## **Verbrauch/Emissionen**

Die Schadstoffe waren während unserer Testfahrt mittels portablem Emissionsmessgerät unauffällig niedrig. Der Testverbrauch pendelte sich bei 8,1 Liter Diesel alle 100 Kilometer ein.

Für Reisende sind insbesondere auch die Verbräuche bei konstanter Fahrt interessant, deshalb werden auch diese im ADAC Reisemobiltest ermittelt. Bei 80 km/h verbraucht der Testwagen 5,6 Liter, bei 100 km/h 7,6 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 10,3 Liter auf 100 Kilometer.



## Schlafbereich Aufstelldach

Die Schlafkoje unter dem Aufstelldach gefällt. Insbesondere die 40 cm Höhe im Fußraum sind erwähnenswert – man könnte sogar mit dem Kopf nach hinten im 1,30 m breiten und 2 m langen Bett liegen. Vorn hat man drei Fenster im Zeltstoff, zwei davon haben ein Fliegengitter und eines eine Folie. Der vordere Teil des Dachs lässt sich komplett öffnen, so hat man freie Sicht aufs Mittelmeer, die Berge oder auch einfach den Campingplatz. Die Unterlüftung ist super, die Matratze ruht auf Tellerfedern, die auf einem Rost montiert sind. Zwei Ablagen mit integrierten Schwanenhalsleuchten samt USB-Anschlüssen sind vorhanden. Eine Leiter ist wie bei der Fahrzeuggattung üblich nicht vorhanden, man muss über die Vordersitze hochklettern. Ein Netz als Herausfallschutz ist vorhanden. Schön ist auch, dass bei zusammengelapptem Aufstelldach noch genügend Platz für zumindest nicht allzu dicke Bettwäsche ist – diese kann also einfach oben bleiben während der Fahrt.



Das Aufstelldach hebt sich auch am Fahrzeugheck weit an. (Quelle:ADAC/Uwe Rattay)

## Schlafbereich Heck

Nach dem Umklappen der Rücksitzbank ergibt sich eine ebene Liegefläche, die durch die passgenaue Matratzenauflage guten Schlafkomfort bietet. Der Matratzenbezug der 2,1 m langen und 1,45 m breiten Liegefläche ist abnehmbar. Rund 90 cm Raum verbleiben über dem Bett bei heruntergeklapptem Aufstelldach-Bett. Leseleuchten findet man unten nicht.

## Bad

Ein Bad ist im Fünfmeter-Campervan nicht vorhanden, der Wasserkanister im Heck mit 16 l Fassungsvermögen ist für die Außendusche im Heck zuständig. Besorgt man sich noch ein Zelt für die Heckklappe, hat man also immerhin eine Waschmöglichkeit.

## Küche

Auch eine Küche bietet der Globevan nicht – andere Camper der Klasse und Länge haben hier aber durchaus entsprechende Möbel im Innenraum. Dethleffs geht einen anderen Weg und verbaut im Heck eine ausziehbare Kochstelle mit einer Flamme, die von einer kleinen 1,8-kg-Gasflasche gespeist wird. So kann man außerhalb des Fahrzeugs kochen und hält die Geruchsbelästigung im Innenraum niedrig – andererseits ist bei schlechtem Wetter kalte Brotzeit angesagt.

Optional gibt es noch eine Kühlbox, die hinter dem Fahrersitz an der Bodenschiene fixiert werden kann.



Keine Küche im eigentlichen Sinne, aber ein bei gutem Wetter gut nutzbarer Kochplatz.  
(Quelle:ADAC/Uwe Rattay)

## Aufbau und Stauraum

Stauraum ist absolute Mangelware im Globevan. Der Innenraum zeigt nacktes Blech und Fenster, wo die meisten Konkurrenten dachhohe Möbel einbauen. Die Seitenkästen links im Heck sind belegt mit Wasserkäner, Sicherungskästen und Batterie. Direkt hinter dem Fahrersitz sind zwei Klappkästen, die an der Bodenschiene fixiert sind. Die Kästen bieten einen gewissen Stauraum und dienen zudem als Sitzgelegenheit, die auch außerhalb des Autos verwendet werden kann. Optional bietet Dethleffs einen Stofftasche an, die an der Heckscheibe befestigt wird und noch etwas Stauraum bietet. Auch findet man unten am Dachbett ein großes Netz, das zumindest leichte und nicht allzu voluminöse Dinge aufnehmen kann.



Wenig Stauraum, viel sichtbares Blech und Platz für sechs: Der Innenraum des Globevan. (Quelle:ADAC/Uwe Rattay)

Der Boden ist schön eben und bietet keine Stolperfallen, auch sind großzügig Aufkleber mit Warn- und Bedienungshinweisen verteilt. Die Schiebetür ist im geöffneten Zustand sicher arretiert. Sie läuft angenehm leise in der Führung, das Schließgeräusch ist aber mangels elektrischer Zuziehhilfe oder gar vollelektrischer Bedienung dennoch recht laut – nachts auf dem Campingplatz macht man sich so keine Freunde.

## Dinette

Hinten rechts im Heck ist ein Klappstisch verstaut. Stellt man diesen in die Mitte des Fahrzeugs, kann man tatsächlich zu sechst daran sitzen, wenn man die Sitzbank, die vorderen Drehsitze und die Klappboxen

seitlich nutzt. Dann darf das Menü aber nicht allzu opulent sein, denn mit 51 auf 80 cm ist der Tisch nicht gerade eine Tafel. Dafür ist er höhenverstellbar und kann mit seiner maximalen Höhe von 91 cm dann auch als Stehtisch dienen.

## Heizung

Die Dieselstandheizung von Eberspächer hat nur einen einzigen Luftauslass, hinter dem Beifahrersitz. Dennoch wird der nicht allzu große Innenraum warm. Die Standheizung bietet auch eine Lüftungsfunktion. Nicht optimal ist der Abgasschlauch der Heizung verlegt: Er endet unter der Schiebetür, wodurch man sich beim Türöffnen je nach Windrichtung einen Schwall Abgase ins Auto holen kann. Hier kann man als versierter Bastler immerhin Hand anlegen und den Abgasschlauch umlegen beziehungsweise verlängern.

## Wasser

Hier ist der Globevan nur rudimentär ausgestattet. Die Außendusche saugt Wasser aus dem 16-l-Kanister, ein Waschbecken oder einen Abwassertank gibt es nicht. Zum Befüllen soll laut Hinweisschild der Kanister entnommen werden, wahrscheinlich um den nicht weit entfernten Sicherungskasten zu schützen. Das Wiedereinsetzen des vollen und damit schweren Kanisters ist Übungssache.

## Elektrik

Im Heck ist eine AGM-Aufbaubatterie mit 95 Ah untergebracht, diese dürfte recht lange halten. Denn fahrzeugseitige Verbraucher gibt es kaum: Nur die Schwanenhalsleuchten im Oberstübchen, zwei lange und dimmbare LED-Leisten für den Innenraum und die Wasserpumpe der Außendusche ziehen Strom. Unten findet man noch zwei USB-Anschlüsse und eine 12-V-Steckdose. Hat man Landstrom angeschlossen, kann man auch noch eine 230-V-Steckdose nutzen. Der Schaudt-Elektroblock mit Trennschalter ist ordentlich beschriftet und die Kabel sind sauber verlegt.



Die Installationen für Wasser, Gas und Strom nehmen den Stauraum links im Heck ein.  
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

## Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
Test und Technik  
81360 München  
E-Mail [tet@adac.de](mailto:tet@adac.de)  
[www.adac.de](http://www.adac.de)