

Feiner Camper im Selbstausbauer-Look



Der Kompanja in karmesinrot. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Campingbusse in der Fünfmeter-Klasse gibt es mittlerweile wie Sand am Meer, der Boom in diesem Bereich lässt Ausbauer aus dem Boden sprießen. Nicht alle davon werden sich am Markt halten, Kompanja aber wahrscheinlich schon. Denn die Manufaktur aus Brühl bei Köln stellt auf Renault-Basis einen durchdachten, auf das Nötigste reduzierten und dennoch äußerst flexiblen Camper auf die Beine. Vor allem sind die Umbauten handwerklich tadellos ausgeführt, da kommen weit größere Hersteller oftmals nicht mit.

Highlight ist sicher der hohe Individualisierungsgrad. Jeder bekommt den Kompanja so, wie es beliebt. Ob man mit Gas oder Strom kochen will, ob man mehr oder weniger Schränke möchte, ob man sich mit einer umfangreichen Elektroinstallation unabhängig vom Landstrom machen will: vieles ist möglich. Sogar einen Beamer kann man in seinen Renault installiert bekommen. Nach Möglichkeit verwenden die Brühler übrigens nachhaltige Materialien wie FSC-zertifiziertes Holz oder einen teilweise recycelten PVC-Boden ohne Weichmacher.

Was die Firma noch auszeichnet: Die gute Umsorgung der Kunden. Anleitungen aller Art findet man nicht nur als pdf zum Download, sondern auch als Video-Tutorial. Auch organisiert die Firma regelmäßig ein Campervan-Wochenende, das von einer Sternenführung über Mountainbike-Kurse bis zu Live-Musik vieles bietet. So bindet man heutzutage Kunden und bleibt gleichzeitig für tiefgehende Feedback-Runden nahbar.

Natürlich ist auch der Kompanja nicht ohne Fehler und schon gar nicht für jeden Campingfreund das passende Modell – Stichwort fehlende Nasszelle. Dennoch trifft der voll alltagstaugliche Campervan einerseits den Zeitgeist und ist andererseits hochwertig gemacht – uns hat das Konzept gefallen, das man sich mit etwas besserer Ausstattung aber auch leisten können muss.

Technische Daten	
Grundpreis	58.800 Euro
Testwagenpreis	87.667 Euro
Länge	5,08 m
Breite	1,97 m
Breite mit Spiegeln	2,30 m
Höhe	2,03 m
Leistung	150 PS
Drehmoment	350 Nm
Getriebe	Handschalter, Option: Doppelkupplungsgetriebe
Gänge	Sechs bei MT, sechs bei AT
Antrieb	Front
Leergewicht fahrbereit	2.450 kg*
max. Gesamtgewicht	3.010 kg
Verbrauch bei 80 km/h	4,7 l/100 km*
Verbrauch bei 100 km/h	6,1 l/100 km*
Verbrauch bei 130 km/h	9,2 l/100 km*
Durchschnittsverbrauch	7,0 l/100 km*
Schlafplätze	4
Sitzplätze	4 bis 6
Küche	Serie: 2fach Induktion, Option: 2fach Gas
Bad	keines, Option: Campingtoilette
Heizung	Dieselluftheizung, Webasto, 2 kW
Aufbaubatterie	Serie: 105 Ah AGM, Option: 100 kW LFP
Frischwassertank	2x12 Liter,
Abwassertank	keiner

*Messwerte

ADAC Bewertung	
Gesamtnote	2,2
Teilnote Fahrzeug	2,2
Karosserie/Kofferraum	2,1
Innenraum	2,3
Komfort	3,1
Motor/Antrieb	1,6
Fahreigenschaften	2,1
Sicherheit	2,4
Verbrauch/Emissionen	1,7
Teilnote Aufbau	2,2
Schlafbereich Aufsteldach	2,4
Schlafbereich Heck	1,8
Bad	-
Küche	1,1
Aufbau und Stauraum	2,9
Dinette	2,1
Gas/Heizung	2,6
Wasser	2,7
Elektrik/Konnektivität	1,7

Die Noten sind unterschiedlich gewichtet

Karosserie/Kofferraum



Der Grundriss des Kompanja. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Verarbeitung

Den Renault Trafic nutzen Campingausbauer vergleichsweise selten. Die Verarbeitung der Karosserie passt aber und steht den Platzhirschen nicht nach. Die Spaltmaße sind eher groß, aber das kennt man auch vom überaus häufig anzutreffenden Fiat Ducato. Sehr sauber umgelegt sind die Blechkanten an Türen und Klappen, zudem sind die Einstiege und auch das innen sichtbare Blech um die Fenster komplett mit allen Lackschichten auslackiert, im Falle des Testfahrzeugs funkelt also ein Karmesinrot-Metallic in der Sonne. Nur unter der Haube und im Bereich unter der Heckklappe fehlt der Klarlack. Die Motorhaube wird gar von Gasdruckfedern offengehalten, diesen Luxus erlebt man auch im Pkw-Bereich eher selten. Der Unterboden ist wie bei diesen Fahrzeugen üblich unverkleidet, immerhin aber ist der Motorraum mustergültig von unten geschlossen.

Im Bereich um das Cockpit gibt es klassentypisch nur harte Kunststoffe, Schaltknäuf und Lenkrad sind aber gegen Aufpreis in Kunstleder gehüllt. Überhaupt hat Renault das Armaturenbrett gefällig gestaltet, silberne Applikationen und eine breite Zierleiste in einer dunklen, gebürsteten Optik wirken wertig – zumindest im Bus- und Transportbereich muss sich der Renault überhaupt nicht verstecken.

Alltagstauglichkeit

Der Kompanja reißt mit der Anhängerkupplung die Marke von fünf Metern Länge knapp, exakt um acht Zentimeter. Das ist nicht weiter tragisch, im Alltag schwieriger ist die Breite von 2,30 m. Klappt man die Spiegel an, sind es noch 2,17 m. Im Italienurlaub empfiehlt es sich, manch enge Gasse lieber zu vermeiden. Kommt man nicht weiter und muss wenden, fällt der große Wendekreis von 14,2 m besonders negativ auf. Samt Aufstelldach ist der Kompanja knapp über zwei Meter hoch, was in Tiefgaragen und auch an manchem Parkplatz schwierig werden kann. Deshalb kann man den Wagen gegen Aufpreis um 35 mm tieferlegen lassen, dann klappt das mit der üblichen Höhenbeschränkung auf zwei Meter.

Beim Transport schlägt die Stunde des Kompanja, denn nicht nur kann man zu den serienmäßig vier Sitzplätzen noch einen oder zwei hinzubestellen, auch verträgt der kleine Camper gewichtsmäßig einiges, dem leichten Möbelbau sei Dank: 560 kg Zuladung sind bei unserem Testfahrzeug erlaubt, gemessen mit vollem Dieseltank. Andere Camper dieser Klasse haben teils deutlich weniger erlaubte Zuladung. Auch die serienmäßige, starre Anhängerkupplung verträgt einiges, denn mit 100 kg Stützlast und 2,5 t Anhängelast kann man arbeiten. Sogar das Aufstelldach darf mit 50 kg belastet werden, dazu muss man die aufpreispflichtige Dachträgervorbereitung bestellen.

Der Dieseltank fasst 80 Liter, in den AdBlue-Tank passen nicht ganz 25 Liter. Ordentliche Werte, mit denen man weit kommt.



Hier die Konfiguration mit fünf Sitzen. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Licht, Sicht und Rangieren

LED-Scheinwerfer hat der Kompanja immer verbaut, so profitiert man von einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe und hellen Ausleuchtung. Diese könnte allerdings homogener sein. Ein Fernlichtassistent, der automatisch abhängig von der Verkehrssituation abblendet, kommt gegen Aufpreis hinzu. Auch ein automatisch abblendender Innenspiegel findet sich in der Aufpreisliste.



LED-Scheinwerfer sind Serie, wie auch die Nebelscheinwerfer. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Serienmäßig hingegen sind die Außenspiegel mit den Zusatzspiegeln elektrisch einstellbar, beheizbar und anklappbar. Abbiegelicht wird über die serienmäßigen Nebelscheinwerfer realisiert, Kurvenlicht ist nicht verfügbar.

Insbesondere das Parken ist mit einem solchen Bus oft eine kleine Herausforderung. Schön, dass Parksensoren am Heck standardmäßig dabei sind. Gegen Aufpreis kann man noch mit Parkpiepsern vorn, seitlich und einer Rückfahrkamera aufrüsten. Diese sei besonders bei häufigen Anhängerfahrten empfohlen, allerdings hilft sie auch grundsätzlich enorm, gerade niedrige Hindernisse oder eben auch Kinder hinter dem Auto wahrzunehmen.

Ein- /Ausstieg

Vorn will zwar der hohe Aufbau erklommen werden, die beiden Stufen dorthin sind aber nicht zu hoch. Ein Griff am Dachhimmel oder an der A-Säule wäre aber noch angenehm. Immerhin geben die Türen eine angemessen große Türöffnung frei.

Hinten nimmt der Küchenblock etwa die Hälfte der verfügbaren Einstiegsbreite weg, dennoch ist es bei weitem nicht zu eng. Zudem gibt es hier einen Haltegriff an der B-Säule. Eine manuell ausziehbare Tritstufe ist optional, diese erleichtert den Einstieg. Die Schwelle ist geschickt indirekt beleuchtet, was hochwertig wirkt und in der Dunkelheit hilft.

Zum Öffnen der Türen und Starten des Fahrzeugs muss man den Schlüssel im Scheckkartenformat nur in der Hosentasche mit sich führen. Ver- und Entriegeln funktioniert neben der automatischen Erkennung der Schlüsselkarte auch über Tasten außen an den Griffen. Das System funktioniert gut, kann aber mit einem Reichweitenverlängerer überlistet werden. Nähere Informationen gibt es unter adac.de/keyless

Volumen Alltagskofferraum

Unter dem Bett und bis zur Küchenzeile hat man – betrachtet ohne den optionalen Schwerlastauszug im Heck – bereits üppige 835 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Ein Teil davon geht verloren, wenn man den Schwerlastauszug im Heck dazubestellt. Nimmt man das Bett raus und belädt dachhoch bis zur Küche, sind es 1.710 l. mit ausgebauten Sitzen und ohne Küche wären es bis zu den Vordersitzen gigantische 3.290 l, die Ladefläche ist bis zu den Vordersitzen fast 2,50 m lang.



Der zur Verfügung stehende Raum ist enorm. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Klappe geht unterstützt von den Gasdruckfedern leichtgängig auf. Sie könnte aber weiter öffnen, ab 1,90 m Körpergröße stößt man daran an. Die Ladekante ist niedrig, nur 56 cm über dem Boden und mit einer Aluminium-Schutzleiste ordentlich verkleidet.

Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität ist einer der Kompanja-Stärken. Der optionale Schwerlastauszug nimmt vier Euro-Boxen auf und ist sehr einfach nutzbar. So kann man auch den Supermarkt-Einkauf sicher verstauen und dann



Der optionale Schwerlastauszug mit den Euroboxen erhöht die Nutzbarkeit deutlich, gerade im Alltag.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

mit den Boxen ins Haus bringen. Muss man größeres Gut transportieren, lassen sich die Sitze umklappen, verschieben oder ganz ausbauen. Der Mechanismus dazu ist leider recht hakelig, man braucht etwas Erfahrung im Umgang. Die Airline-Schienen, in den die Sitze montiert sind, stellen aber sowas wie die eierlegende Wollmilchsau dar, denn dafür gibt es allerhand Zubehör wie Ösen, Haken, Spanngurthalter oder sogar Fahrradhalter. So kann der Kompanja annähernd alle Transportaufgaben des Alltags und darüber hinaus übernehmen.

Innenraum

Bedienung

Der Renault Trafic hat ein klar aufgebautes Cockpit. Tasten an Lenkrad, in der Türverkleidung und am Armaturenbrett sind klar beschriftet oder mit eindeutigen Symbolen versehen. Nur der von vielen Renault-Modellen bekannte Bediensattel für Lautstärkeregelung und Quellenauswahl ist ungünstig versteckt hinter dem Lenkrad angebracht und muss blind bedient werden. Am besten versucht man sich vor der ersten Fahrt die Funktionen einzuprägen, während der Fahrt muss sich dann nämlich eher nach dem Motto „Versuch macht kluch“ ausprobieren. Hat man mal ein paar Tage mit dem Auto verbracht, geht die Bedienung aber leicht von der Hand.



Viel Stauraum, dabei übersichtlich: Das Cockpit. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Infotainment und Fahrzeugeinstellungen sind per Touchscreen zugänglich. Dieser ist leider nicht zum Fahrerplatz geneigt und noch dazu für kürzere Arme etwas zu weit weg. Das Menü ist ordentlich bedienbar, wenn es auch aufgeräumtere Systeme gibt. Tacho und Drehzahlmesser sind gut ablesbar, der Bordcomputer zeigt über ein Farbdisplay alle relevanten Werte und Informationen an.

Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig steckt ein Bluetooth-fähiges Radio im Armaturenbrett, das digitalen und analogen Radioempfang bietet und auch per USB-Anschluss mit Audiodateien gefüttert werden kann. Man kann zusätzlich die App R&GO von Renault aufs Smartphone laden und dann dort auf den Bordcomputer und Fahrzeuginfos zugreifen, Naviapps nutzen oder die Audiowiedergabe steuern. Optional kommt wie beim Testwagen das Touchscreen-Infotainment namens Easy Link ins Auto, dann hat man auch Apple CarPlay/Android Auto sowie eine fahrzeugeitige Navigationsfunktion zur Hand. Außerdem gibt es gegen Aufpreis noch eine induktive Ladeschale. Per Kabel aufladen geht auch, über zwei USB-Anschlüsse in einer Ablage oben auf dem Armaturenbrett.

Komfort

Fahrwerk

Dass man einen Bus bewegt, der primär mal für den Einsatz als Nutzfahrzeug entwickelt wurde, kann der Trafic nicht verbergen. Andererseits: Wie gut sich ein solches Auto heutzutage fährt, ist erstaunlich. Das simpel gestrickte und auf hohe Belastung ausgelegte Fahrwerk verdaut Bodenwellen souverän, herbere Anregungen wie Kanaldeckel in der Stadt werden allerdings etwas rustikaler verarbeitet, was auch am im Vergleich zu einem Pkw steiferen Reifen mit recht hohem Reifendruck liegt. Im Vergleichsumfeld der Campervans auf Transporterbasis braucht der Renault aber keinen Vergleich zu scheuen.

Sitze

Die serienmäßigen Drehsitze in der ersten Sitzreihe passen von der Ergonomie grundsätzlich gut, sind aber etwas hoch montiert – ab 1,90 m Körpergröße kommt man so langsam in Kontakt mit dem Dach. Zudem sind die Drehkonsolen unseres Testwagens nicht besonders stabil, man kann mit dem ganzen Sitz stets leicht vor und zurück wippen. Im Wohnbetrieb kein Problem, während der Fahrt aber kann man sich daran stören.

Die Einzelsitze im Fond sind ordentlich konturiert und bieten deutlich mehr Komfort als die im Campingbereich oft verwendete Sitzbank. Zudem kann man die Rückenlehnen in der Neigung zigfach einstellen.

Innengeräusch

Der Diesel hält sich akustisch angenehm zurück. Auch der Wind pfeift nicht auffallend laut um den Wagen. Auch die Messungen bestätigen den subjektiv angenehm leisen Eindruck, denn bei konstant 100 km/h zeigt das Messgerät 65,7 dB(A) an, bei 130 km/h sind es 71,6 dB(A).

Klimatisierung

Für den Trafic bietet Renault zwar eigentlich eine Klimaautomatik an – in der Kompanja-Preisliste fehlt diese allerdings. Serienmäßig ist aber eine manuelle Klimaanlage, die gegen Aufpreis um einen Zuheizer ergänzt wird. Die hinteren Insassen haben keine eigenen Lüftungsdüsen, können aber serienmäßig immerhin Schiebefenster links und rechts nutzen. Gegen Aufpreis werden verdunkelte Scheiben verbaut, außerdem gibt es noch eine Sitzheizungsfunktion für die Vordersitze in der Preisliste.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen

Der Kompanja hat serienmäßig 110 PS, gegen Aufpreis kann man auf 130, 150 oder gar 180 PS upgraden. Unser Testwagen ist die Version mit 150 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 178 km/h. Damit ist man souverän unterwegs, die 350 Nm ziehen den Kompanja auch beladen wacker voran. Von 60 auf 100 km/h geht es in gemessenen 9,2 s, Überholvorgänge sind also kein größeres Problem.

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor ist nicht nur akustisch zurückhaltend, auch die Vibrationen des Diesels sind gut gedämmt. Auf Gaspedalbefehle reagiert der Turbodiesel zwar konzeptbedingt mit einer kurzen Verzögerung, stellt seine Leistung beim Durcheilen des Drehzahlbands aber kontinuierlich zur Verfügung. Der Motor ist ein angenehmer Begleiter im Alltag und auf Reisen.

Schaltung/Getriebe

Serienmäßig sortiert man sechs Gänge per Hand, optional gibt es eine Automatik mit Doppelkupplungsgetriebe und ebenfalls sechs Gängen. Kombinieren lässt sich diese aber nur mit den beiden stärksten Motorvarianten.

Der Handschalter im Testwagen hat zwar nicht allzu kurze Schaltwege, der Schaltknüppel ist aber ordentlich geführt. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert, man muss einen Ring an Knauf ziehen, um ihn zu entriegeln.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Hier gibt es keine Probleme für den kompakten Kompanja, der Traffic liegt gut, ist gutmütig abgestimmt und sein ESP greift bei Bedarf sicher ein, wie auch der ADAC Ausweichtest zeigt. Hier lässt der Kompanja aber Potential liegen, da er auf sogenannten C-Reifen daherkommt. Wo die Schwächen liegen, hat der ADAC in einem umfangreichen Test aufgezeigt: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/reifentest/sommerreifen/215-65-r16-c/> In der Gewichtsklasse des Kompanja kann man auch deutlich haftstärkere Pkw-Reifen fahren.



Er hat beim ADAC Ausweichtest alle Räder voll zu tun, bleibt aber fahrsicher. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Lenkung

Typisch Transporter ist die Lenkung kein Paradebespiel für Präzision und Rückmeldung, aber andererseits ist sie passend zum Fahrzeug abgestimmt und ermöglicht in der Stadt einfaches Rangieren genauso wie entspannte Autobahnetappen.

Bremse

Der Bremsweg des Testwagens aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit einem mittleren Wert von 38,7 Metern absolut üblich für Fahrzeuge dieser Klasse und angesichts der Cargo-Bereifung nicht schlecht – was mit besseren Reifen möglich wäre, haben ähnlich schwere Fahrzeuge aber schon gezeigt: Zwei bis drei Meter kürzere Bremswege sind auch mit über drei Tonnen Gewicht möglich. Die Bremsanlage selbst steckte die Belastung in den Tests gut weg und zeigte keine Anzeichen von Überlastung.

Sicherheit

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Schön ist, dass Kompanja die für den Trafic angebotenen Fahrsicherheitsassistenten an die Kunden weiterreicht – die meisten davon müssen aber extra bezahlt werden. Serienmäßig ist zumindest ein Tempomat. Gegen Aufpreis warnt und bremst der Campervan bei Kollisionsgefahr selbstständig, kann Geschwindigkeitslimits erkennen sowie in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen, warnt beim Verlassen der Fahrspur und bei Fahrzeugen im toten Winkel. Auch aufkommende Müdigkeit kann der Kompanja gegen Aufpreis erkennen und zu einer Pause mahnen.

Passive Sicherheit

Erwähnenswert, weil keine Selbstverständlichkeit: Renault bietet für den Trafic zumindest für die vorderen Sitze Front-, Seiten- und Kopfairbags, und auch im Kompanja findet man all diese. Die Insassen im Fond haben aber weder Airbags, noch Gurtkraftbegrenzer oder -straffer zur Verfügung.

Im Februar 2015 wurden Crashtests nach Euro NCAP-Norm mit dem Trafic durchgeführt. Da es sich um die Vorfacelift-Variante des aktuellen Modells handelt, werden die Ergebnisse für diesen Test herangezogen. Im Kapitel Erwachsenen-Insassenschutz überzeugte der Renault nicht und erzielte nur 52% der Maximalbewertung.

Kindersicherheit

Bei den Tests im Februar 2015 wurde die Kindersicherheit mit guten 91 % der Punkte bewertet.

Auf den Einzelsitzen im Fond kann man Sitze per Isofix oder Gurt einfach und lagestabil befestigen. Auf dem Beifahrersitz fehlt Isofix, aber der Gurt ist passend. Möchte man einen rückwärts gerichteten Kindersitz dort anschnallen, muss man unbedingt zuerst den Beifahrerairbag deaktivieren. Das geht über einen Drehschalter am Armaturenbrett. Die elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Die Bewertung der Crashtests stellt der Front des Trafic in puncto Fußgängerschutz ein nur durchschnittliches Zeugnis aus: 52 Prozent der Punkte sind kein Ruhmesblatt. Der optionale Notbremsassistent kann Personen oder Radfahrer nicht erkennen.

Verbrauch/Emissionen

Die Schadstoffe waren in unserem standardisiertem Camper-Testzyklus unauffällig. Der Testverbrauch pendelte sich bei 7,0 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 4,7 Liter, bei 100 km/h 6,1 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 9,2 Liter auf 100 Kilometer.

Schlafbereich Aufstelldach

Die Matratze im Aufstelldach liegt auf einem sehr gut unterlüfteten Lattenrost. Der weiche, dichte Zeltstoff gefällt, auch durch seine gute Verdunkelung. Gute Lüftungsmöglichkeiten im Hubdach, der Zeltstoff ist großflächig zu öffnen, so kann man annähernd im Freien schlafen oder einfach mal die Aussicht genießen. Das Dach ist auf der Innenseite gedämmt, insgesamt herrscht hier Wohlfühlatmosphäre.

Die Matratze bleibt mit 6 cm Dicke unter ihren Möglichkeiten - 10 cm wären baulich möglich gewesen. Im Oberstübchen gibt es keine USB-Anschlüsse und keine separaten Leseleuchten, ein dimmbarer LED-Streifen sorgt aber für ausreichend Helligkeit. Ein Netz als Absturzsicherung ist zwar nicht vorgeschrieben, wäre aber noch eine feine Sache.



Oben hat man es gemütlich, eine Leseleuchte fehlt aber. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Schlafbereich Heck

Unten muss man die Sitzlehnen in der zweiten Reihe nach vorn umlegen, den Lattenrost aus dem Heck nach vorne ausziehen und diesen auf den Sitzen ablegen. Das wirkt erst etwas improvisiert, schränkt den Liegekomfort aber nicht ein. Zudem geht der Umbau schnell. Anschließend kann man sich mit den drei Teilen der Matratze ein großes Schlaflager bauen. Ordert man nur einen oder gar keinen Seitenschrank im Heck, wird das Bett auch breiter als die 1,28 zwischen den Schränken – pro Schrank sind es 20 cm. Vor den Seitenschränken ist das Bett ohnehin gut 1,40 m breit. Die Karosserie des Trafic hätte sogar noch etwas mehr Breite möglich gemacht. Die Matratzenteile bieten durch ihren mehrlagigen Schaum einen prima Schlafkomfort, die Bezüge sind wechselbar.



Die untere Matratze besteht aus drei Teilen. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Optional gibt es noch weitere Möglichkeiten, das Bett aufzubauen. Möchte man beim Reisen zu weit mehr Platz haben und lässt die hinteren Sitze daheim, braucht man Extrabeine, auf denen sich das Bett dann anstelle der umgeklappten Rücksitzlehnen abstützt. Baut man das Bett auf diese Art auf, ist es aber nicht ganz so wackelfrei wie auf den Rücksitzlehnen abgelegt.

Weiterhin kann man das Bett gegen weiteren Aufpreis statt von vorn auch nach hinten ausziehen, so dass die Hälfte des Bettes dann unter der geöffneten Heckklappe aus dem Heck ragt. Zusammen mit einem Heckzelt schafft man so zusätzlichen Raum (Natürlich kann man auch im Freien schlafen!) und kann zum Beispiel nach dem Abendessen die Sitzgruppe und den Tisch aufgebaut lassen.

Bad

Ein Bad hat man nicht zur Verfügung, über die Brausen am Küchenmodul und im Heckbereich kann man sich aber zumindest außerhalb des Busses eine Katzenwäsche angedeihen lassen. Eine Trockentrenn- oder Chemietoilette bietet Kompanja als Extra. Diese wird unter den Rücksitzen verstaut.

Küche

Die Küche ist Schwerpunkt und Glanzleistung des Kompanja. Bestens durchdacht, feine Schreinerarbeit und flexibel nutzbar - sowohl im Fahrzeug als auch am Heck. Dazu passt der Induktionsherd mit zwei Kochstellen, wahlweise betrieben über eine großzügig bemessene Powerstation. Möchte man lieber mit Gas kochen, zieht ein zweiflammiges Kochfeld anstelle der Induktionsplatten ein.



Eine der Möglichkeiten, den Küchenblock einzurichten (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Weiter bieten die Auszüge und Klappen reichlich Stauraum, der gut zugänglich ist. Die Kompressorkühlbox von Dometic fasst 31 l und wird über eine Schublade vorn aus dem Küchenmodul gezogen. Man muss sie ganz herausziehen, damit der Deckel im geöffneten Zustand arretiert. Einen Wasserhahn hat man auch, dieser wird in ein faltbares Waschbecken eingehängt. Öffnet man alle Klappen, Laden und nutzt die abnehmbare und multifunktionale Tür des Küchenmoduls als Ablage, hat man eine mehr als nur ordentlich dimensionierte Küche zur Verfügung, vor allem angesichts des in einem Fünfmeter-Bus äußerst begrenzten Raums. Man merkt sofort, dass sich hier Leute mit viel Campingerfahrung Gedanken gemacht haben.



Auch am Heck lässt sich kochen und schnippeln. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Und damit ist es noch nicht vorbei, denn Kochfeld (egal, ob Gas oder Strom!), Arbeitsplatte und Waschbecken lassen sich auch nach hinten umziehen und im optionalen Schwerlastauszug installieren. Mehr Flexibilität geht fast nicht. Obwohl, das Kochfeld steht auch prima für sich allein und kann Dank des Außengasanschlusses beziehungsweise per Verlängerungskabel auch einfach auf einem Tisch in der Nähe des Autos Platz finden.

Aufbau und Stauraum



Das Sideboard: Auch von oben zugänglich, zudem innen beleuchtet. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Der Ausbau wirkt simpel, hat es im Detail aber in sich, denn qualitativ lässt Kompanja hier nichts anbrennen. Laut Hersteller beginnt der Ausbau mit vollflächigen Dämmmaßnahmen – da man aber noch relativ viel Blech im Innenraum sieht, ist diese allerdings doch nicht ganz so vollflächig. Alles, was man in der Brühler Manufaktur dann einbaut, hat wiederum Hand und Fuß. Die Bodenplatte ist robust und wertig, vor allem sind alle Kanten wie an Heckklappe und Schiebetür mit exakt passenden Leisten versehen. Auch die Kanten zur Karosserie hin sind mit mustergültigen Silikonfugen abgedichtet. Das PVC der Bodenplatte ist teilweise recycelt und kommt ohne Weichmacher aus.



Gegen Aufpreis zieht ein kleiner Tresor in das Sideboard ein. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Die Möbel verzichten bewusst auf Umleimer – so sieht man sauber gearbeiteten Kanten des Multiplex-Holzes, die äußerst wertig daherkommen. Teilweise werden auch Bambus-Tischlerplatten verwendet, die mit ihrer Dicke sehr hochwertig auffallen und wegen des verwendeten Bambus dennoch leicht sind. Prima ist auch das durchdachte Sideboard links, denn man kommt sowohl von vorn als auch von oben an den Stauraum, was sich im Alltag ständig bezahlt macht.



Die Seitenschränke im Heck sind passgenau und praktisch. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Dinette

Hier geht es modular weiter, denn die Tür des Küchenmoduls ist nicht nur an der Küche selbst in mehreren Positionen nutzbar, sondern dient eingehakt in das Sideboard auch als Tisch. Da dieser aber mit nur 65 x 40 cm einfach klein ist, passt Geschirr für vier Personen eigentlich nicht drauf, zudem kommt man vom umgedrehten Beifahrersitz aus nicht besonders gut ran.

Die dimmbare Beleuchtung sorgt für eine angenehme Atmosphäre und die Sitze sind einstellbar und bequem. Das Ambiente ist durch die Holzoberflächen geprägt, zusätzlich sieht man rund um das unverkleidete Seitenfenster großzügig die gewählte Fahrzeugfarbe. Ein warmer Ton wie das Karmesinrot unseres Testfahrzeugs ist hier eine gute Wahl.



Man sitzt gut, aber der zugegebenermaßen clevere Tisch ist schlicht zu klein. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Gas/Heizung

Serienmäßig kommt der Kompanja ohne Standheizung daher. Möchte man auch bei niedrigen Temperaturen campen, bietet sich aber das Kreuzchen in der Aufpreisliste bei der Dieselstandheizung an. Diese hat 2 kW und reicht damit für den kleinen Campervan aus.

Unglücklich: Das Abgasrohr der Dieselstandheizung mündet auf halber Höhe links - das Schiebefenster darüber keinen Unterbrecher für ein automatisches Abschalten der Heizung, sobald man das Fenster öffnet. Alternative: Die Mündung des Abgasrohrs verlegen oder eben das Fenster zulassen, was sich bei eingeschalteter Heizung eh anbietet.

Gas findet man im Kompanja nur, wenn man sich für die Gaskochfelder anstelle der Induktionskochplatte unseres Testwagens entscheidet. Dann ist eine 2,75 kg-Campinggas-Flasche samt Schlauchbruchsicherung und Crashesensor installiert.

Wasser

Passend zur von vorn nach hinten umbaubaren Küche verbauen die Brühler zwei Tanks mit je 12 l Volumen. Einer versorgt die vordere Armatur und der andere die Armatur am Heckauszug. Die Tanks lassen sich leicht entnehmen und befüllen beziehungsweise reinigen. Ein besonders großer Wassertank hat natürlich keinen Platz im Trafic, aber ein etwas üppigerer Wasservorrat wäre rund um den rechten hinteren Radkasten aber schon möglich. Dann wäre er aber schwerer und man bräuchte einen Einfüllstutzen, statt die Tanks zu entnehmen. Man sieht mal wieder: Der Ausbau eines Campers ist stets ein Kompromiss.

Einen Abwassertank gibt es nicht, das Wasser aus dem Waschbecken muss man also mit einem Kanister auffangen.



Die beiden Wassertanks links im Heck. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Elektrik/Konnektivität

Standardmäßig fährt der Kompanja mit einer AGM-Aufbaubatterie mit 105 Ah vor, diese ist links unten im Sideboard untergebracht. Eine Ladeautomatik im Batteriemangement sorgt für passende Ladezyklen, Ladestrom und Akkustand sind ablesbar. Auch ein Landstromanschluss ist serienmäßig.

Aufrüsten lässt sich der Kompanja in Sachen Elektrik aber noch enorm. So lässt sich eine LiFePo₄-Batterie mit 100 Ah ordern, die die AGM-Batterie ersetzt und deutlich mehr nutzbare Kapazität mitbringt. Unabhängig vom Landstromanschluss oder der Fahrzeug-Lichtmaschine lässt sich über die beiden optionalen Solarpakete erzeugen. Entweder gibt es ein flaches Solarpanel mit 160 Wp oder deren zwei mit jeweils 115 Wp. Die Ladeelektronik kann mit einem Bluetooth-Konnektor ausgestattet werden, um per Handy alle Lebensdaten einzusehen. Die 230-Volt-Steckdosen kann man bis zu einer Last von 600 W auch ohne Landstromanschluss nutzen, wenn man den Wechselrichter ausgewählt hat.



Batterie und dahinter der Wechselrichter. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Die Krone setzt man der Elektrik auf, indem man sich das „Mobil-Power Paket“ gönnt, welches im Wesentlichen eine Powerstation mit 2 kWh Kapazität umfasst. Diese lässt sich auch per App überwachen, hat mannigfaltige Anschlussmöglichkeiten per USB-A, USB-C, Schukostecker und 12-Volt-Stecker. Damit, mit der Aufbaubatterie und der Solaranlage ist man bei halbwegs sonnigen Tagen gut gerüstet. Der Clou: Die Powerstation ist zwar schwer, aber dann doch nicht schwierig zu entnehmen und kann auch im Garten oder sonst wo als Stromquelle etwa für Kühlschränke, Musik oder auch einen Beamer dienen. Beamer ist ein gutes Stichwort, denn einen solchen bietet Kompanja tatsächlich an. Das Bild wird von innen an eine Leinwand an der Vorderseite des Aufstelldachs projiziert. Zuletzt: Braucht man noch mehr Stromkapazität, kann man sich beim Hersteller der Powerstation (EcoFlow) noch mit bis zu zwei zusätzlichen Akkupack eindecken und hat dann 6 kWh Kapazität. Braucht wohl kaum jemand, aber dennoch gut zu wissen.

Auch zum Thema Fahrzeugdiebstahl hat man sich bei Kompanja Gedanken gemacht. Man bekommt für den Camper eine Alarmanlage ebenso wie ein GPS-Ortungssystem.



Die Powerstation (hier ausgebaut) und die zugehörige App. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de