

# CamperVans

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



€ 7,70

**TEST: HYMER XXL**  
plus Übersicht aller  
Sieben-Meter-Sprinter



**GASWARNER**  
15 Lebensretter  
im Labortest



➔ WEINSBERG-SONDERMODELL

## Gut & günstig



**DER PISTENBULLI**  
Westalpen im womöglich  
besten 4x4-Campingbus



**TOSKANA UND ELBA**  
Kultur und Kulinarik: Italien  
wie aus dem Bilderbuch



**2x SKANDINAVIEN**  
Roadtrip vs. Rallye,  
gemütlich vs. schnell

Österreich € 8,60  
Schweiz/Sfr 13,20 | BelleLux € 8,90  
Frankr./Ital./Span./Port. (com.) € 10,40  
Finnland € 11,00

25002  
4 198748 307706







**GUESS WHO'S BACK** Unser persönliches Messe-Highlight: Nach fast einem Jahr unfreiwilligem Ausfall feierte CamperVans-Chefredakteur Andreas Güldenfuß sein Comeback auf der CMT. Wir freuen uns auf viele spannende Diskussionen, Tests und unterhaltsame Storys aus dem Schwäbisch-Fränkischen Wald. Herzlich willkommen zurück!



**AUSPROBIERT** Über 1.200 Freizeitfahrzeuge plus Zubehör und Urlaubsziele – wer die Hallen der CMT schon einmal durchlaufen hat, weiß um die langen Wege. An einem Messetag ist jede Sitzgelegenheit willkommen, und wenn sie dir dann noch als Neuheit verkauft wird... Auf Wunsch ersetzt ein Klo im Nugget L2 den Kleiderschrank – eine tolle Sache!



**AUCH PROBIERT** Kollege Claus-Georg Petri nimmt seinen Job mindestens genauso ernst. Probegesessen wurde selbst im kleinsten Womo der Messe, einem Mini-LMC Liberty aus 1990 (ausgebaut und fahrtauglich!), den der Hersteller anlässlich seines siebzigjährigen Bestehens aus dem Lager gekramt hat – Happy Birthday!



# SCHNEE VON GESTERN?

**G**ar nicht mal schlecht lief es nach Aussage vieler Hersteller und Händler auf der CMT in Stuttgart und allgemein im noch jungen Jahr 2025. Der zuletzt ungesund groß gewordene Fahrzeugbestand schrumpfte spürbar und werde sich im Laufe des Jahres normalisiert haben, so der Tenor.

Aktuelle Zahlen bestätigen die Gefühlslage: 2024 wurden in Deutschland insgesamt 96.392 Freizeitfahrzeuge neu zugelassen – ein Anstieg von 6,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und das drittbeste Ergebnis der Branchengeschichte. Mit 74.718 Neuzulassungen – davon fallen beachtliche 58 Prozent allein auf die Kastenwagen und Campingbusse – übertrifft das Segment der Reisemobile das Vorjahresergebnis um 9,1 Prozent.

Ist die Krise, von der ich an dieser Stelle vor nur zwei Monaten berichtet hatte, also schon wieder Schnee von gestern? Allein auf die Zahlen zu schauen, wäre jedenfalls gefährlich. Preise und Zinsen sind immer noch hoch, und wer ohnehin schon an den gestiegenen Lebenshaltungskosten knabbert, dem wird die Anschaffung eines Freizeitfahrzeugs nicht unbedingt leichter gemacht. Außerdem schrumpfen die Fahrzeugbestände eher aufgrund gedrosselter oder pausierter Produktionen – inklusive Kurzarbeit für die Angestellten.

Auch der Gebrauchtmotor ist schwierig. Zwar gab es in Deutschland noch nie so viele Besitzumschreibungen wie 2024 (plus 5,5 Prozent), doch auch hier übersteigt das Angebot die Nachfrage deutlich. Vieles läuft nur noch über den Export ins europäische Ausland. Dort sind Fahrzeuge aus zweiter Hand beliebter, weil dann keine Luxussteuer – oder welchen Namen man dem Kind auch geben möchte – fällig wird. Für Käufer aus Deutschland hingegen gilt nicht selten der damalige Neupreis für einen fünf Jahre alten Gebrauchten.

Findet das Thema Selbstausbau auch deshalb immer mehr Anklang? Die CMT verbucht die Premiere der gleichnamigen Tochtermesse jedenfalls als vollen Erfolg. Tatsächlich waren die Stände der mehr als 40 ausstellenden Firmen durchgehend dicht umlagert, die Vorträge gut besucht.

Sven Mammach, Mit-Geschäftsführer der Busbastler Academy, der auch schon für CamperVans berichtete, beschreibt die Zielgruppe so: „Die eine Hälfte der Kundschaft besitzt bereits ein Reisemobil und will komplett umbauen, die anderen waren Neulinge. Neben Fragen zu Elektrik, Wasserversorgung oder Batterie ging es oft um Raumkonzepte für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.“ Stefan Weiland, Geschäftsführer von Vans und Wasser, bestätigt: „Die Selbstausbauer wollen ihr eigenes Ding machen. Das Publikum war gemischt, vom Upgrade-Kunden bis hin zum digitalen Nomaden, der richtig viel Geld in sein Fahrzeug investiert.“

Zumindest laut Aussage der älteren Semester hier im Verlag entstand die Selbstausbau-Szene vor gut 40 Jahren, weil man sich die Fahrzeuge von der Stange als frischgebackener Uni-Absolvent schlicht nie hätte leisten können. Heute scheint es mehr der Wunsch nach Individualität.

Diesem Wunsch kommen freilich auch einige Serienhersteller nach. Ebenfalls auf der CMT durften wir erstmals den CamperVans Sports Award verleihen – für Fahrzeuge und für Produkte aus dem Zubehör, die das Beste aus Camping und Sport vereinen. Alle Gewinner gehen perfekt auch auf ganz spezielle, individuelle Kundenwünsche ein. Das Thema scheint auch innerhalb unserer Leserschaft großen Anklang gefunden zu haben – über die rege Teilnahme am Community Voting habe ich mich jedenfalls sehr gefreut.



Es bleibt spannend – und individuell.

Herzlichst,  
**Daniel Schlicke**  
Stv. Chefredakteur





# INHALT

Ausgabe 2/2025



102



26



42



**NEUHEITEN**  
Hauptsächlich Sondermodelle mit Preisvorteil, aber auch ein paar Innovationen.

18



88

Fotos: Autoren, Hersteller, Redaktion





34



62



8



94

**EDITORIAL**

Schnee von gestern? 3

**LESERBRIEFE**

Meinungen & Anregungen. 6

**WEINSBERG CARABUS 540 MQ EDITION FIRE**

Komplettpaket mit Preisvorteil. 8

**PREMIEREN**

Nachschub für Neukunden. 18

**MAGAZIN**

Meldungen, Gesetze & Gewinner. 24

**MALIBU VAN COMFORT 640 LE**

Komfort-Klassiker in neuem Gewand. 26

**TERRACAMPER TEROCK**

Härtetest, offroad in den Westalpen. 34

**GRAND CANYON S 700**

Eine Nacht im Hymer XXL, ein Tag auf der Timmelsjoch-Piste. 42

**MARKTÜBERSICHT SIEBEN-METER-SPRINTER**

Elf große Kastenwagen stellen sich vor. 48

**REPORTAGE: JUBI-VAN**

Unser Individualausbau. 54

**PRAXIS: SPRIT SPAREN**

... Umwelt schonen, Urlaubskasse aufbessern. 58

**LABORTEST: GASWARNER**

Lebensretter im Fall der Fälle – doch nicht alle warnen wirklich! 62

**NEUES ZUBEHÖR**

Camping-Schaufenster. 72

**ZUBEHÖR: STIRNLAMPEN**

Sieben Modelle im Praxistest. 76

**TOSKANA UND ELBA**

Landschaft, Kultur und Kulinarik: Italien wie aus dem Bilderbuch. 88

**BALTIC SEA CIRCLE**

Spaß-Rallye im Volksporsche – mit einzigartigem Camping-Konzept! 94

**WINTER IN SKANDINAVIEN**

Eine Reise jenseits des Lichts. 102

**KOLUMNE**

Dinner in der Südsee. 110

**IMPRESSUM UND AUSBLICK**

So geht's im April weiter. 114





*Der CaraBus steht für eine gediegene Optik in dunklen Holztönen. Die CaraTour-Variante wird vorerst nicht als Edition Fire angeboten.*

**A**llzu häufig locken Hersteller mit einem günstigen Grundpreis, doch zahlreiche unverzichtbare Extras verteuern das Traummobil schnell erheblich. Ganz anders ist das bei den immer beliebter werdenden Editionsmodellen: Dem zunächst etwas höher anmutenden Preis steht eine üppige Serienausstattung gegenüber, die kaum noch Wünsche offenlässt, zumindest für die klassische Nutzung eines Campervans. Kaufen, einsteigen, losfahren – so lautet die Devise.

Als Meister dieses Metiers gelten die Volumenmarken der Knaus Tabbert AG. Dort läutete der Teilintegrierte Weinsberg Edition Pepper einst das Zeitalter der Editionsmodelle ein, ehe er schnell zum beliebtesten Mobil seiner Klasse avancierte. Mittlerweile ist fast jede Baureihe der Niederbayern auch als Editionsmodell verfügbar. Ganz neu dabei: die Campervans der Baureihe CaraBus von Weinsberg als Edition Fire.

Die Baureihe umfasst sieben Grundrisse auf Fiat Ducato vom kompakten 540er bis zum langen 630er mit Superhochdach. Auch ein Modell mit GfK-Hochdach ist dabei. Zum Test haben wir den kleinsten und günstigsten Kastenwagen der Edition Fire gebeten: den CaraBus

540 MQ mit klassischem Querbett-Grundriss. Grundpreis inklusive Editionsausstattung: 58.200 Euro.

Was bekommen Camper dafür? Da wäre zunächst die umfangreiche Ausstattung des Basisfahrzeugs zu nennen. 140-PS-Motor, elektrische Fensterheber und Außenspiegel, Fahrerhaus-Klimaanlage, Tempomat, Lederlenkrad und -schaltknopf sowie ein 6,8-Zoll-Media-Center von Pioneer samt Rückfahrkamera. Hinzu kommen Leichtmetallfelgen, faltverdarkelung fürs Fahrerhaus, elektrische Trittstufe, Insektenschutztür und eine Markise.

Alles in allem also eine praxisgerechte Ausstattung – wenn auch kein überbordender Luxus wie das bei Editionsmodellen der ersten Stunde samt Sat-Anlage, TV und vielem mehr der Fall war. Als wichtiges Extra fehlt der Edition Fire die Isolierhaube für den Abwassertank für 355 Euro. Aufpreis zahlt auch, wer statt der serienmäßigen Vorhängefenster schicke Rahmenfenster möchte. Den Testwagen verteuern hingegen insbesondere das Aufstelldach, Lithium-Akku und Fahrassistenz-Paket auf knapp 68.000 Euro.

Selbstredend verpasst Weinsberg dem Editionsmodell auch eine eigenständige Optik mit entsprechender





Die Halbdinette ist für die Fahrzeuglänge von nur 5,41 Metern ausreichend geräumig. Der Tisch ohne Tischbein erleichtert das Durchrutschen, ist aber weniger stabil.

Das Podest der Sitzgruppe bietet kleine Staufächer, am Fahrerhaus wurden praktische Leseleuchten montiert. Die mittig geteilte Sitzbank lässt sich für mehr Schulterfreiheit auseinanderziehen.

„ Wenn mehrere Beinpaare an der Sitzgruppe eingefädelt werden sollen, helfen der freischwebende Tisch und die Ausziehfunktion.“



# Evolution

*Text und Fotos von Daniel Schlicke*

Revolution ist anders. Trotzdem ist Malibu mit einigen wenigen Änderungen an Design und Grundriss ein richtig guter Campervan gelungen.









**K**omfortmeister nennen sie den Testwagen bei Malibu in Aulendorf, der streng genommen Van Charming GT Skyview 640 LE heißt – dabei wurden die Modellbezeichnungen schon mal vereinfacht. Um vorab etwas Klarheit zu schaffen: Das „Charming“ steht für eine erweiterte Serienausstattung und „GT Skyview“ beschreibt das offene Fahrerhaus mit Panoramafenster statt Dachstauschrank. „Comfort“ meint großzügig gestaltete Möbel, die mit besonderem Augenmerk auf eine bequeme Nutzung ausgelegt wurden. Etwa durch breite Zugänge oder ergonomische Arbeitshöhen. Und zu guter Letzt gibt das „LE“ Auskunft über die Längs-Anordnung der Einzelbetten.

Um den geräumigen Grundriss unterzubringen, baut der selbsternannte Komfortmeister auf der 6,36 Meter langen Version des Fiat Ducato. Also alles andere als ungewöhnlich, jedoch insofern spannend, als dass der Malibu unser erster Testwagen mit Fiats neuer Achtgang-Automatik ist. In Kombination mit einer aerodynamisch günstiger gestalteten Front soll das Face-lift-Modell bis zu zehn Prozent Sprit und Emissionen sparen. Die neue Wandlerautomatik kommt nicht mehr von ZF, sondern vom japanischen Zulieferer Aisin und verspricht außerdem verbesserten Fahrkomfort durch kürzere Schaltzeiten – sie sind in jedem Fall kurz genug, und logischerweise seltener, was ebenfalls Komfort generiert. Und obwohl der neunte Gang als Overdrive fehlt, begnügt sich der praxisgerecht beladene Malibu

im Testbetrieb (über 1.000 Kilometer Autobahn, Passstraße und Pendelverkehr) mit nur 8,5 Litern Diesel auf 100 Kilometern – vergleichbare Testkandidaten nahmen einen, andere Fabrikate auch mal zwei Liter mehr. Was mitunter an unserem eher gemächlichen Fahrstil liegen dürfte: Vergleicht man die Übersetzung der neuen Acht- mit Fiats alter Neungang-Automatik, so liegt die Motordrehzahl bis 110 km/h beinahe gleichauf. Erst ab Tempo 120 kann die Neungang-Automatik ihre Vorteile ausspielen und das Drehzahlniveau um rund 400 Umdrehungen senken.

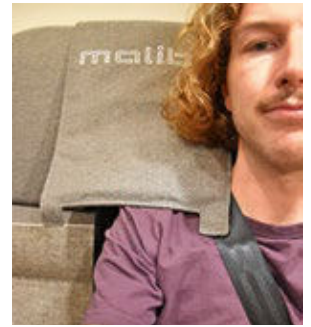
Beiden Antriebssträngen tut der Power-Modus gut: Er verleiht dem 140-PS-Motor die nötige Elastizität. So gelingt der Zwischensprint, zum Beispiel beim Überholen auf der Autobahn, deutlich schneller. Höhere Geschwindigkeiten und auch schlechte Straßen nimmt der Testwagen bis auf wenige Ausnahmen ohne übermäßige Wind- oder Klappergeräusche hin. Zudem gefällt das neue Infotainmentsystem, dass alle möglichen Funktionen mit wenigen Fingertabs übersichtlich auf den 10,1 Zoll großen Touchscreen projiziert.

Die nicht ganz so modernen Bedienpanels für Standheizung und Aufbautechnik versteckt Malibu hinter einer Milchglas-Blende – ein Ausstattungsdetail aus dem Charming-Paket. Unabhängig davon funktioniert ein Teil der Lichtschalter im Eingangsbereich, damit man das Fahrzeug stets im Hellen betreten kann. Hier generiert der Hersteller tatsächlich ein richtig tolles Raumgefühl, das insbesondere durch die erweiterte Ambi-

*Gediegen, aber keineswegs altbacken: Das Interieur wirkt wie aus einem Guss.*







Die Gurtabdeckung ist etwas unnötig, aber die Rückbank ist sehr bequem. Weniger glücklich platziert sind die Steckdosen im Fußraum.



Arbeitsfläche ist durch den hohen Kühlschrank etwas begrenzt, aber es geht. Die klappbare Erweiterung schließt bündig an und ist robust.



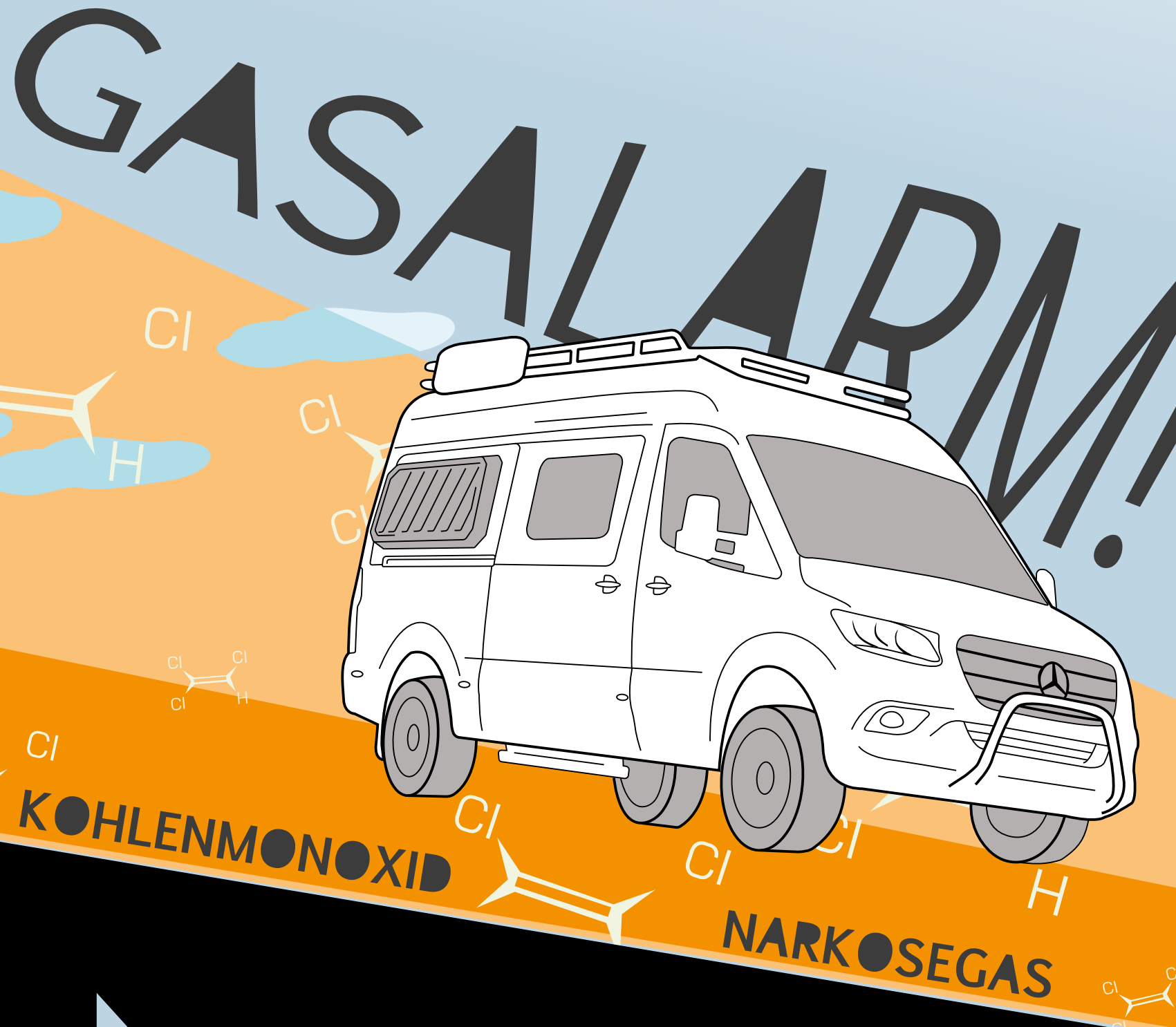
Für uns wäre der rekordverdächtig große Kühlschrank beinahe zu groß, denn Größe kostet Energie. Gut, dass Malibu dem Kunden verschiedene Möglichkeiten bietet.



Unten: die neue Wandverkleidung. Alles mit Stoff kaschiert und top verarbeitet. Nur wenige Ablagen sind aus weniger wertigem Plastik.







15 Gaswarner für Freizeitfahrzeuge unter der Lupe: Sie sollen rechtzeitig vor Flüssiggasen und dem tödlichen Kohlenmonoxid warnen. Nicht alle überzeugen im Labortest.

Von Karsten Kaufmann



**15** Gaswarner im Test. Einen solch umfangreichen Test von Gaswarnern für Camper gab es in Deutschland bisher noch nicht. 2020 testete CamperVans und die Redaktion von Reisemobil International neun Geräte, schon damals offenbarten etliche Geräte bedenkliche Sicherheitslücken. Einige Hersteller hatten auf den Test reagiert und die Kennzeichnung ihrer Produkte angepasst. Andere Hersteller nicht. Zeit für eine erneute Bestandsaufnahme.

Auch im aktuellen Test liegt der Fokus auf Gaswarnern, die das brennbare Flüssiggas (LPG), also Propan/Butan, und parallel Narkosegase (KO) erkennen, und solche, die das tödliche Kohlenmonoxid (CO) detektieren sollen. Während brennbare Gase und Narkosegase durchaus von nur einem Sensor erkannt werden können – beides sind Kohlenwasserstoffe –, zählt CO zu einer ganz anderen Sorte Gas und benötigt einen speziellen Sensor. Diesen Sachverhalt bestätigt der Hersteller der in etlichen Testmustern verbauten Gassensoren auf Anfrage von CamperVans schriftlich. Umso erstaunlicher, dass gleich fünf Testmuster mit „Breitband“- oder „Dual“-Sensoren bestückt sind, die, laut Herstellerversprechen, beide Gase erkennen sollen – allesamt im Test das Gas aber nicht erkennen und bei dieser Prüfung versagen. Was das in der Praxis bedeutet? Oberhalb der getesteten Gaskonzentration drohen schwere gesundheitliche Schäden und im Extremfall der Tod. Diese Werbeversprechen sind aus Sicht der Tester nicht nur extrem gefährlich, sondern auch unnötig. Da LPG- und Narkosegase schwerer als Luft sind, muss die Montage der Zentrale (LPG-/Narkosegase) bodennah erfolgen, für das leichtere Kohlenmonoxid mindestens über das höchste Schlafniveau im Fahrzeug. Da alle spezifischen, externen Zusatz-CO-Sensoren der gleichen Hersteller ihren Job sehr gut erledigen, stellt sich die Frage: Warum diese fahrlässigen Marketing-Versprechen? Warum nicht die Zentrale als reinen LPG-Warner in Kombination mit speziellen CO-Warnern anbieten und auf diesen bedenklichen Grenzgang verzichten?

Die Normen definieren auch weitere Spielregeln: in welcher Form der Gaswarner etwa einen defekten Sensor darstellen oder wie laut der Alarm sein muss. Diese Punkte sind mit großem Toleranzbereich der Tester mit in die Bewertung eingeflossen, da kaum ein Hersteller, mit Ausnahme von Thitronik, seine Geräte mit klarem Fokus auf die Normen entwickelt. Geräte, wie beispielsweise der USB-Stick von Carbest oder der Warner von AS-Schwabe, müssten als nicht ortsfest montierte Geräte im Grunde nicht normgerecht angeboten werden. In den Augen der Tester aber zumindest alle beworbenen Gase innerhalb der Normgrenzen erkennen – was beide tun. Auch Gaswarner mit Kfz-Kabel müsste die Konformität mit der Norm nicht erklären.

Wäre ein seriöser Verkauf von Gaswarnern ohne Orientierung an den beiden Normen denkbar? Nein. Ohne eine klare Vorgabe von Spielregeln könnten sich Verbraucher nicht darauf verlassen, dass solch hochtechnische Geräte das tun, was sie tun sollen: Leben retten. Daher gilt: Mit der CE-Kennzeichnung müssen die Hersteller entsprechende Normvorgaben für ihre Produkte einhalten. Was einige wenige auch tun. Dass solche Geräte dann ein paar Euro mehr kosten? Eine Investition ins Leben. Und die lohnt sich.

Für den aktuellen Test orientierte sich das Team an der DIN Norm EN 50291-2 für Kohlenmonoxid und an der DIN EN 50194-2 (LPG/Narkosegase) und an den dort notierten Grenzwerten für maximal tolerierbare Gaskonzentrationen. Gibt ein Gaswarner innerhalb dieser Grenzen in normkonformer Zeit Alarm, gilt die Prüfung als bestanden.

Kommen wir zu einem hitzig diskutierten Thema: Narkosegase. Gehören all diese Erzählungen zu solchen Übergrif-

fen auf Camper nicht ins Land der Märchen? Dazu muss ich kurz ausholen und etliche Berichte von selbsterklärten Gasexperten im Internet und ihrem gefährlichen Halbwissen ins richtige Licht rücken.

Beginnen wir mit der Notwendigkeit eines Gaswarners im Fahrzeug. Selbstverständlich ist ein Warner, ist Gas an Bord, sinnvoll. Er rettet im Extremfall das Leben der Insassen. Und: Wer sich für einen Gaswarner zum schnellen Erkennen eines Lecks in seiner Flüssiggasinstallation interessiert, kauft ohnehin ein Gerät, das, ganz nebenbei, stets auch Narkosegase erkennen kann. Propan/Butan sowie Narkosegase gehören zur Gruppe der Kohlenwasserstoffe, beide sind schwerer als Luft – womit der Gaswarner zum Erkennen beider Gasarten auch zielführend in Bodennähe montiert werden kann und muss. Der verwendete Sensor detektiert dann beide Gase (im Idealfall) verlässlich. Man kauft den Zusatzschutz „Narkosegase“ quasi ohne Mehrkosten mit.

Ob Angriffe mit Narkosegasen wirklich stattfinden? Tatsächlich hört man immer wieder davon, handfeste Beweise wie ein Nachweis im Blut eines vermeintlich Betroffenen liegen der Redaktion nicht vor. Aber: Als CamperVans diesen Test vorbereitete, hat ein Speditionsunternehmen bei einem Hersteller hier im Test ein Angebot für die Bestückung etlicher Fahrzeuge angefragt, da ein Fahrer glaubt, Opfer eines solchen Angriffs geworden zu sein. Auch Camper erzählen der Redaktion immer wieder von ihrer Vermutung, bei einem erlebten Einbruch durch Narkosegas am Aufwachen gehindert worden zu sein. Tatsächlich handfest belegt sind diese Ereignisse nicht. Dazu am Ende mehr.

Was uns zu der Frage der Machbarkeit eines Narkosegasangriffes bringt. Hierzu muss man wissen: Ein Angreifer würde nicht mit gewaltigen Gasflaschen anrücken, um mit einem Schlauch über Minuten das Narkosegas zischend ins Wohnmobil zu leiten. Er muss nur schlicht ein verhältnismäßig kleines Fläschchen oder über einen Schlauch das Gas durch ein aufgehebeltes oder offen stehendes Fenster leeren. Narkosegase wie Äther oder Trichlorethylen kauft man flüssig, in kleinen Flaschen. Sie sind bei Raumtemperatur extrem flüchtig, verdampfen in wenigen Sekunden. Allerdings würde man im Camper das sehr unangenehm riechende Trichlorethylen in einer kritischen Konzentration sehr schnell riechen und somit den Angriff erkennen. Wäre man wach. Auch müsste die Konzentration, um eine wache Person zu sedieren, sehr hoch, geradezu lebensgefährlich hoch sein. Ergo: Ein Angriff in dieser Form gehört tatsächlich ins Reich der Märchen.

Anders sieht es aus, wenn Camper schon schlafen. Dann reicht eine verhältnismäßig geringe Konzentration aus, um die Personen am Aufwachen zu hindern – oder deren Reaktions- und Aktionsfähigkeit auf quasi 0 zu senken.

Wenn wir das Pferd nun einmal andersherum aufzäumen: Würdest Du besser schlafen, wenn Du wissen würdest, dass der Gaswarner, den Du planst, für Propan/Butan anzuschaffen, auch verlässlich Narkosegase erkennt? Dann hat sich der gewaltige Aufwand des Testteams zumindest gelohnt. Aber bitte wähl unbedingt ein Modell, das sich in unserem Test bewährt hat und das über einen externen Zusatzsensor (dieser muss deckennah montiert werden) das tödliche Kohlenmonoxid erkennt. Denn Unfälle mit CO gehören nicht ins Land der Märchen. Unser Tipp: der CamperVans-Testsieger von Thitronik. Der G.A.S. Pro III-Warner hat nicht nur alle Prüfungen souverän gemeistert, er hat auch eine clevere Elektronik, die vor häufigen Fehlalarmen schützt. In Investition lohnt unbedingt. Denn: Was bringt ein hypersensibler Gaswarner, der nach dem zigsten Fehlalarm in der Schublade landet? Viel Spaß bei der Lektüre dieses Tests. ➤