

# Camper Vans

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse

€ 7,70



**70 JAHRE VW BUS**  
Alle Infos zum ersten und zum neuen Bulli

224 Seiten  
Camping-Tipps als  
Gratis-Download



## Qualität aus China

➔ Spannend viel Technik für 59.900 Euro:  
was der neue Maxus bietet – und was (noch) nicht



**KARMANN / ETRUSCO**  
Sechs-Meter-Bestseller mit Style: Wer bietet was?



**ERLEBNIS WESTALPEN**  
Offroad über die Ligurische Grenzkammstraße



**LA STRADA FÜR ZWEI**  
Kompakt mit Längsbetten und Allrad unter 3,5 Tonnen

Österreich € 8,60  
Schweiz sfr 13,20 | BelvaLux € 8,90  
Frankr. / Ital. / Span. / Port. (cont.) € 10,40  
Finnland € 11,00





EINMAL T1 FAHREN war tatsächlich ein kleiner Traum. Doch gleich ein originaler 23-Fenster-Samba aus der Sammlung von VWN? Im Feierabendverkehr von Athen? Mit ordentlich Spiel im Lenkgetriebe durchaus eine Erfahrung der besonderen Art. Respekt an den Verantwortlichen, der mir den Schlüssel seelenruhig in die Hand gedrückt hat. Und danke!

JA GIBT'S DAS DENN? Den Youngtimer aus dem Winterschlaf wecken wollen und dann das: Türen zu, Haube auch, Batterie tot und die Mechanik aller Schlösser scheinbar kaputt. Als dann auch der mit Luftkissen bewaffnete, gelbe Engel scheiterte, sah ich mich schon die Scheibe einschlagen. Die geniale Lösung aus dem Forum: eine zweite Batterie ans Plus vom Anlasser - Jackpot!



WORK LIFE BALANCE Definition: ein ausgewogenes Verhältnis zwischen beruflichen Anforderungen und privaten Bedürfnissen. Es wird Sommer. Camping am See, ein Getränk in der Hängematte und der Hund hat auch noch einen Platz gefunden. Die Saison soll und darf starten!



# HEAVY DUTY

**G**ute Nachrichten aus Brüssel: Das Europäische Parlament und der Europäische Rat sowie seine Mitgliedsstaaten haben unsere eigentlich doch recht nischige Szene erhört. Im Rahmen der Führerschein-Novelle haben sich die Verhandlungsführer auf eine Sonderregelung für Reisemobile verständigt. In Zukunft sollen Inhaber des B-Führerscheins Wohnmobile mit einem Gesamtgewicht von bis zu 4,25 Tonnen führen können, sofern sie ein spezielles Training oder eine Prüfung absolviert haben.

Ob ein Training, eine Prüfung oder beides erforderlich ist, liegt im Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten. Und: Bei allen Reisemobilen mit alternativem Antrieb entfällt die Pflicht zur Zusatzprüfung, wenn der Fahrer seit mindestens zwei Jahren im Besitz des B-Führerscheins ist. Wozu das frisch gebildete, neue deutsche Parlament tendiert und wann die Novelle im nationalen Recht umgesetzt werden soll, konnten wir bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe nicht in Erfahrung bringen.

Keine Frage: Die Sonderregelung für Reisemobile ist ein großer Gewinn für Camping-interessierte Inhaber der Führerscheinklasse B – inklusive meiner Wenigkeit. Freizeitfahrzeuge sind nicht zuletzt aufgrund der durch EU-Recht vorgeschriebenen Sicherheits- und Umwelanforderungen immer schwerer geworden. Gerade für junge Familien ist das ein schwerwiegendes Problem.

Aber ganz ehrlich, bei mir hält sich die Freude in Grenzen – und das trotz Zugriff auf so manchen luxuriösen Testwagen. Denn mit dem Führerschein allein ist es nicht getan: Mit über 3,5 Tonnen sind viele Mautstraßen und einige Fähren teuer. Außerdem entstehen Mehrkosten für TÜV und Sprit. In der Schweiz wird eine leis-

tungsabhängige Schwerverkehrsabgabe fällig, in Österreich die GO-Box samt höheren Gebühren. Außerdem gelten besondere Verkehrsregeln, darunter Durchfahrts-, Überhol- und Parkverbote, allem voran aber niedrigere erlaubte Höchstgeschwindigkeiten. Obwohl ich für ein generelles Tempolimit bin: 80 km/h auf den Autobahnen von Dänemark und Österreich, das erscheint mir doch recht zäh.

Auch erscheint mir die Sorge, der eine oder andere Kastenwagen-Hersteller könnte die Führerscheinreform als Einladung verstehen, nun schwerere, weil günstigere Materialien zu verwenden, nicht allzu weit hergeholt. In der CamperVans haben wir schon immer eher für Leichtbau plädiert.

Und wenn ich schon dabei bin: Man darf natürlich hinterfragen, warum die Pflicht einer Zusatzprüfung entfallen soll, sofern man am Steuer eines Womos mit alternativem Antrieb sitzt. Ist der Bremsweg eines E-Ducatos aufgrund des niedrigeren Schwerepunkts kürzer als der eines ansonsten baugleichen, gleich schweren Ducato mit Dieselmotor im Bug? Das sollten wir vielleicht mal testen.

Die Vermutung liegt nahe, dass es den Verantwortlichen in Brüssel gar nicht um die Sicherheit im Straßenverkehr geht, sondern darum, mehr Elektro- und Hybridfahrzeuge auf die Straßen zu bringen – eine schwere Anschuldigung, zumal die Methode „Brechtstange“ in Sachen Mobilitätswende bisher kaum funktionierte.

Da ist es ein schwacher Trost, dass die Zusatzprüfung wohl um einiges günstiger wird als die Alternative, ein C1-Führerschein. Denkbar ist ein ähnliches Modell wie bei der Erweiterung B96. Für den „kleinen Anhängerführerschein“ ist ein Kurs zu absolvieren, jedoch keine Prüfung. Kostenpunkt: zwischen 300 und 500 Euro.



Ich freue mich schon jetzt darauf, Euch aus der Fahrschule zu berichten.

Herzlichst,  
**Daniel Schlicke**  
Stv. Chefredakteur



# INHALT

Ausgabe 3/2025



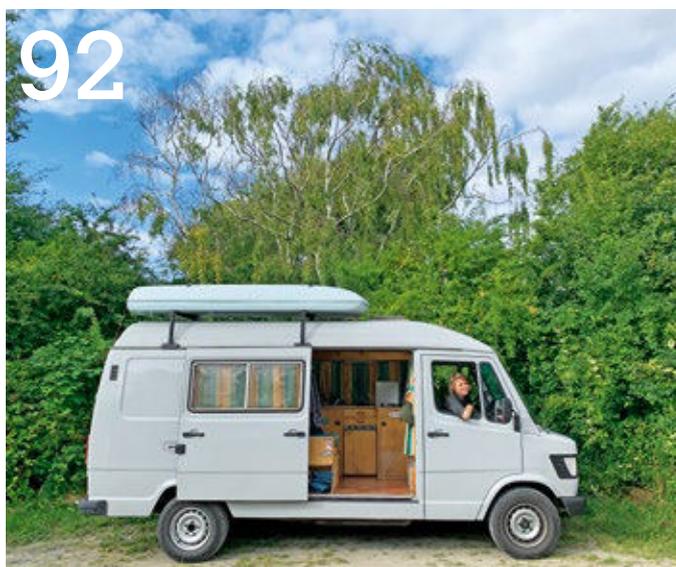
84



46



80



92



28

Fotos: Autoren, Hersteller, Redaktion, stockfour via shutterstock



  
**KOLUMNE**  
 über das Paradoxon  
 Wintersport.  
**104**



## EDITORIAL

Heavy duty. **3**

## LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. **6**

## LA STRADA REGENT E

Sechs-Meter-Sprinter mit Längsbetten und Allrad unter 3,5 Tonnen. **8**

## PREMIEREN

Nachschub für Neukunden. **18**

## MAGAZIN

Meldungen, Termine & Downloads. **24**

## ETRUSCO VS. KARMANN

Welcher Bestseller bietet was? **28**

## MAXUS AUS CHINA

Erstzunehmende Konkurrenz? **38**

## VW NEW TRANSPORTER

Hintergründe & Fahrbericht. **46**

## 75 JAHRE VW BUS

Von den Anfängen und vom T1. **52**

## DAUERTEST: YUCON 55 SB

Durchaus wintertauglich. **58**

## WASSERKOCHER

Schneller und effektiver als mit dem Herd? Sechs Geräte im Praxistest. **60**

## AUSPROBIERT: BEAMER

Großes Kino im Campingbus. **66**

## NEUES ZUBEHÖR

Camping-Schaufenster. **68**

## MERINO & MEHR

Ausrüstung für Outdoor-Aktive. **72**

## TECHNIK-ECKEN

Neue Heizungen und Fahrwerke. **76**

## KRANK IM AUSLAND

Diese Versicherungen müssen sein. **80**

## REISE: WESTALPEN

Offroad und im Team über die Ligurische Grenzkammstraße. **84**

## REISE: TSCHEDIEN

Im Sommer mal zu den Nachbarn. **92**

## KOLUMNE

Mehr oder weniger Ski. **104**

## IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's schon im Mai weiter. **106**



*Das Bettzeug hat – anders als bei Grundrissen mit großer Rundsitzgruppe im Heck – ausreichend Platz und ist eigentlich nie im Weg.*

**D**ie Kastenwagen-Manufaktur La Strada ergänzt ihre Sprinter-Baureihe um eine Version mit Längs-Einzelbetten. Klingt halbwegs unspektakulär, ändert aber einiges. Vor allem am Grundriss, denn die Sitzbank für Mitfahrer entfällt, das Fahrzeug ist streng auf zwei Personen ausgelegt. Und vielleicht sogar an der Zielgruppe. Der neue Regent E bedient gleich zwei aktuelle Trends: Bequeme Längsbetten auf kompakten sechs Metern und Allrad bei einem B-Führerschein-tauglichen zulässigen Gesamtgewicht.

Zumindest der Allrad passt perfekt zum Hersteller aus dem hessischen Echzell. Auf Sprinter liegt der 4x4-Anteil dort schon heute bei mehr als 90 Prozent. Zugunsten einer realistischen Zuladung hatte man zuletzt von der magischen Gewichtsgrenze 3,5 Tonnen abgesehen: La Strada nutzt grundsätzlich die 4,1-Tonnen-Variante des Sprinters und bietet dem Kunden – wenn möglich – eine Ablastung an. So geschehen auch bei unserem Testwagen, der fahrbereit und fast vollausgestattet mit 3.142 Kilogramm auf die Waage drückt. Das mag nach nicht besonders viel Zuladung klingen, doch wer keine größeren Experimente wagt, sollte durchaus gut klarkommen. Deutlicher wird der Gewinn im Vergleich mit dem Regent S mit Rückbank und Querbett: Der ganz ähnlich konfigurierte Testwagen aus CamperVans 2/2020 wog leer fast 100 Kilogramm mehr. Dazu

kommen noch zweimal 75 Kilogramm, die die Norm für die zusätzlichen Passagiere rechnet. Da wird es ganz schnell eng.

Und schon sind wir bei der Frage, wie eng es im Regent E aufgrund der Längsbetten wird. Wie gesagt, die Sitzbank für Mitfahrer entfällt, was Platz spart. Es bedeutet aber auch, dass man sich mit kleineren Umbauarbeiten arrangieren muss. Am schnellsten kommt man zu seiner Vesperpause, wenn die Fahrerhaussitze gedreht und der Tisch aus der klappbaren Ablage über dem Fahrerhaus im Boden arretiert wird. Das ist eigentlich keine große Sache, dauert aufgrund der sehr langen Sterngriffschraube aber doch eine gewisse Zeit. Dann aber steht der 74 mal 50 Zentimeter große Tisch ordentlich stabil. Etwas mehr Fläche wäre zwar schön, doch es gibt seitlich noch eine Ablage, und schon so erfordert es eine schlanke Statur, um sich vorbei am Küchenblock, über den Beifahrer- bis hin zum Fahrersitz durchzuschlängeln. Einmal Platz genommen, sitzt man sehr bequem auf dem optionalen Komfortsitz vom Zulieferer SKA – und man darf sich den restlichen Abend bedienen lassen.

Doch der Regent E hält eine Alternative bereit: Die Fußenden der Betten lassen sich zu einer Face-to-Face-Sitzgruppe umbauen. Dazu müssen lediglich ein paar der Polster umgeklappt werden, was mit passenden Bettlaken (die bietet La Strada leider nicht) noch leichter



*Der Küchenblock ist kompakt gehalten. Arbeitsfläche gibt es nur bei geschlossener Glasabdeckung.*

*Zwischen Bad und Fahrerhaus bleibt Platz für einen Kleiderschrank, standesgemäß innenbeleuchtet. Beim Frühstück dient er als wertvolle Ablage.*



*Das großzügige Kombigerät von CAN ist eine feine Sache, selbst zum Putzen. Den Dometic-Kühlschrank zeichnet der doppelte Türanschlag aus. Außerdem arbeitet er angenehm leise, und das Gefrierfach ist entnehmbar – dann fehlt aber ein zusätzlicher Zwischenboden.*



*Die Schubladen im Küchenblock bieten eine Unterteilung fürs Besteck und einen Mülleimer. Robuste Auszüge und perfekte Spaltmaße dürfen dem Testwagen ebenfalls bescheinigt werden.*



# Ende Legende?

Dass der VW Transporter nicht mehr in Hannover gebaut wird, sondern in Kooperation mit Ford in der Türkei, hat sich inzwischen herumgesprochen. Doch was bedeutet das für Camper? Ein möglichst objektiver Blick auf den Bulli „Made in Turkey“.

Text: Daniel Schlicke, Fotos: VWN

**M**it dem Serienstart des New Transporter und der New Caravelle schließt Volkswagen Nutzfahrzeuge die Transformation der ikonischen Bulli-Baureihe ab. Aus ehemals einem Fahrzeug für sämtliche Einsatzzwecke sind drei Modelle geworden: der vollelektrische ID. Buzz, der Multivan auf Pkw-Basis und der nun vorgestellte (Personen-)Transporter. VW verspricht für jeden Nutzen das ideale Modell – auch wenn das bedeutet, dass der Transporter nach exakt 75 Baujahren nicht mehr aus eigener Entwicklung stammt.

Denn die Entwicklung moderner Autos verschlingt gigantische Mengen Geld. Aber ein Elektroauto ist nun mal deutlich besser, wenn es rund um den Elektroantrieb konzipiert wird – mit langem Radstand, kurzen Überhängen oder ohne Kardantunnel. Und ein

Großraum-Pkw sollte in Sachen Fahrkomfort und Fahr-sicherheit möglichst nah am Pkw-Standard sein – was wiederum schwer vereinbar ist mit der hohen Wirtschaftlichkeit, die einen guten Transporter auszeichnet. Also hat sich VW mit Ford zusammengetan, um durch die Entwicklung gemeinsamer Plattformen Synergieeffekte zu nutzen und letztlich Geld zu sparen. Diese Praxis – genannt Badge Engineering – ist wahrlich nicht neu, gerade im Volumensegment der Campervans. Auch VW und Ford haben bereits kooperiert, und so in den 1990ern zum Beispiel das Segment der Familien-vans (Sharan/Galaxy) erschlossen.

Nicht falsch verstehen: Auch ich war einigermaßen entsetzt über die Entscheidung, dass ausgerechnet die Entwicklung des geschichtsträchtigen Transporters an Ford ging und nicht etwa die des Caddys. Für die VW-



*Fahrgefühl und Materialanmutung sind gar nicht so anders als im T6.1. Die Sitze bieten ausreichend Seitenhalt, Auflagefläche und zwei Armlehnen. Außerdem sind sie endlich auch mit Drehkonsole höhenverstellbar.*

Verantwortlichen stellt das hingegen kein Problem dar. Sie argumentieren mit einem deutlichen Raumgewinn und höheren Zuladungen, einer verbesserten Variabilität und einer optimierten Effizienz gegenüber dem T6.1. Fuhrparkmanager, die ihre Flottenfahrzeuge in großen Stückzahlen bestellen, dürften ähnlich denken. Kaum einem Industrieunternehmen wird es um die Bulli-Geschichte gehen. Doch wo bleibt da der Camper?

VW selbst schätzt den California-Kunden als Gelegenheitscamper ein, der dafür kein zweites Fahrzeug anschaffen möchte und sich deshalb einen möglichst alltagstauglichen Campingbus wünscht. Ein California auf Pkw-Basis war für den Hersteller also die logische Konsequenz. Wer hingegen auch mal längere Zeit an einem Ort urlauben möchte, im Extremfall sogar zu viert, der wird in Zukunft wohl eher bei einem der zahlreichen Ausbau-Hersteller fündig. Denn: Die große Mehrheit wird den größeren New Transporter als Basisfahrzeug wählen. ➤

# Sprudelnd heiß

Wasserkocher erhitzen schnell und effektiv Wasser. Ein lohnendes Zubehör für Camper? 6 Geräte im Praxis-Check.

Von Karsten Kaufmann

**S**agen wir mal so: Es gibt keinen vernünftigen Grund, den Gaskocher zu meiden, wenn es darum geht, schnell und günstig Wasser zum Kochen bringen zu wollen. Für einen Liter braucht ein durchschnittlich kräftiges Gasfeld so rund vier Minuten, verbraucht dabei lächerliche 16 Gramm Flüssiggas und verursacht somit Kosten von kaum fünf Cent. Da gibt's doch nichts zu meckern.

Allerdings: Auch wir Camper sind Gewohnheitstiere. Wer seinen Wasserkocher zu Hause schätzt, wird diesen für eine Tasse Kaffee oder eine Wärmflasche auch beim Camping nutzen wollen. Wenn Strom zur Verfügung steht. Hinzu kommt: Immer mehr Camper favorisieren gasfreie Camper. Nicht immer eine gute Entscheidung, aber das ist ein anderes Thema.

Also starten wir einen Vergleich: Welcher Wasserkocher taugt für den Einsatz beim Camping? Darf der aus den eigenen vier Wänden mit auf die Reise? Wir haben sechs Modelle von 1.000 bis 3.000 Watt genauer unter die Lupe genommen. Den winzigen und faltbaren EuroTrail und den Tristar von Frankana, den Kampa Cascade (Dometic), zwei Modelle aus dem Angebot von Fritz Berger von Severin (WK 3468 & WK 3472) und – last, but not least – den WK 3000 vom Traditionsunternehmen Rommelsbacher. Er steht exemplarisch für einen gut ausgestatteten Wasserkocher, den man sich für zu Hause kaufen würde.

Preislich streckt sich das Testfeld vom EuroTrail für 32 bis zum Rommelsbacher WK 3000 für 59 Euro. Der WK 3000 ist nicht nur doppelt so teuer, sondern mit einem Kilogramm Gewicht auch ziemlich exakt doppelt so schwer. Doch er bringt mit verschiedenen Temperaturmodi, so viel darf vorneweg verraten werden, das Wasser fast doppelt so schnell zum Kochen. Auch fasst er mit maximal 1,7 Liter Füllmenge die doppelte Menge Wasser. Ob das alles von Vorteil ist?



Denn auch das ist ein wichtiger Punkt: Auf einigen südeuropäischen Campingplätzen kann der Betrieb von leistungshungrigen 230-Volt-Geräten durchaus zum Problem werden. Schon jenseits von 1.200 Watt fliegt mal gerne die Sicherung des Landstromanschlusses. Wohl dem, der einen guten Wechselrichter an Bord hat, der über entsprechend hohe Leistung für den Wasserkocher verfügt. Ein 2.000-Watt-Wasserkocher benötigt mindestens einen 2-kW-Wechselrichter, besser einen größeren, da bei sommerlicher Hitze die Leistung der Geräte schrumpft. Am Bordnetz startet der Wasserkocher dann problemlos – auch wenn das Fahrzeug am Landstrom hängt. Der hohe Strombedarf ist dann erst mal egal, das Ladegerät am Landstrom füllt die Batterien ja sowieso sofort wieder. Kleiner Technik-Exkurs: Einige gute Wechselrichter, wie beispielsweise von Victron oder auch Büttner-Elektronik (ältere Wechselrichter und ICC-Kombigeräte), synchronisieren das Stromnetz des Wechselrichters und das des Campingplatzes (Land-

strom). Sie übernehmen auf schwach abgesicherten Campingplätzen kurzfristig hohe Anlaufströme, beispielsweise von Klimaanlage, um dann direkt auf Landstrom umzustellen. Klasse Sache.

Wer nicht über solch eine clevere Elektro-Installation an Bord verfügt und trotzdem jederzeit zum Wasserkocher greifen will, der muss für einen problemlosen Einsatz auf einem Campingplatz mit schwacher Absicherung zu einem Kocher mit limitierter Leistung greifen. Im Testfeld kommen die Geräte von EuroTrail, der Severin Mini und der Kampa Cascade in Frage. Mit rund 1.000 Watt Stromaufnahme sollten sie die Sicherung des Landstromanschlusses nicht knacken. Für die Ü-2.000-Watt-Wasserkocher gilt also: gute Idee für Camper mit großen Wechselrichtern und jene, die häufig auf Campingplätzen mit solider Elektroinstallation gastieren. Oder eben für Camper, die, sollte die Sicherung doch mal fliegen, lächelnd und frustfrei wieder zum Gaskocher wechseln.

Und dann wäre da noch ...? Das Induktionskochfeld. In puncto Stromverbrauch und Geschwindigkeit dem Wasserkocher ebenbürtig. Und wer häufiger mal nur eine kleine Menge Wasser für eine Tasse Tee überbrühen möchte, stellt mit Blick auf den Energieverbrauch lieber einen Topf auf den Induktionsherd (oder Gaskocher), als zu viel Wasser mit dem Wasserkocher zu erhitzen. Denn die Mindestfüllmenge sollte nicht unterschritten werden. Man erwärmt dann mitunter unnötig viel Wasser. Wenig nachhaltig.

Apropos energiesparend: Unabhängig von der Leistungsklasse liegt der Energieverbrauch beim Erhitzen von einem Liter Wasser zwischen rund 100 und 110 Wh. Einzig der Faktor Zeit unterscheidet sich enorm. Das lässt sich auf folgenden, wenig überraschenden Nenner bringen: je mehr Power, desto schneller. Und um nochmals auf die Kosten sprechen zu kommen: Ist die Strompauschale des Campingplatzes ohnehin schon bezahlt, braucht's den Camper nicht zu interessieren. Rechnet der Campingplatz verbrauchsorientiert ab, wird's mit den Wasserkochern ab rund 45 Cent pro kWh teurer als mit Gas. Denn:  $0,112 \text{ kWh (Severin 3468)} \times 0,45 \text{ Euro} = 0,05 \text{ Euro}$ . Womit wir bei diesem Strompreis exakt auf Augenhöhe mit den Kosten vom Gaskocher liegen. Aber mal ehrlich: Das ist jetzt schon Erbsenzählerei.

Da lohnt es doch eher einen Blick auf die Qualität der Wasserkocher im Testfeld zu werfen. Wie sicher stehen sie? Wie gut isoliert sind Griff und Kanne und/oder wie gut und kleckerfrei gelingt das Ausgießen des kochenden Wassers? Das alles erfährst Du in den Testbriefen.

Solltest Du im Testfeld dennoch keinen Wasserkocher finden, der exakt Deine Ansprüche erfüllt, sollten beim Kauf eines Kochers in jedem Fall folgende Punkte beachtet werden: Im Idealfall hat der Kocher auf beiden Seiten des Gehäuses einen Füllstandsanzeiger. Er muss eindeutig und hell anzeigen, dass

er angeschaltet ist und es muss möglich sein, absolut kleckerfrei auszugießen. Sonst spritzt früher oder später doch mal kochendes Wasser auf die Finger. Ein extrem wichtiger Punkt beim Campen, wo es in der Bordküche eher mal eng zugeht. Daher gilt auch: Die Kanne muss sehr solide auf ihrer Basis stehen und dort auch in jeder Position einen sicheren Stand finden. Wer eine Kanne aus Kunststoff favorisiert, sollte zudem darauf achten, dass diese 100 Prozent BPA-frei sein muss. Auf Produkte von Temu und Co sollte man verzichten –

die CE-Kennzeichnung ist meist den Aufkleber nicht wert, auf dem sie gedruckt ist.

Speziell fürs Campen sollte man auf einen Wasserkocher setzen, bei dem nur die Basis, nicht der Kocher selbst mit der Steckdose verbunden ist. So kann die Kanne jederzeit frei bewegt werden und man läuft nicht Gefahr, im engen Camper die Kanne am Kabel umzureißen.

Außerdem weisen manche Hersteller (in unserem Testfeld: Kampa) in der Bedienungsanleitung darauf hin, dass man den Kocher nicht im Freien verwendet sollte. Was aber Camper nun mal doch regelmäßig tun. Die Warnung ist berechtigt: Jeder Camper muss dafür Sorge tragen, dass bei der Verwendung von 230 Volt Stromführung und Geräte stets regensicher sind. Viel Spaß bei der Lektüre der Testbriefe.

**Obacht: Bei schwach abgesicherten Landstromanschlüssen können leistungsstarke Wasserkocher (≈1.200 Watt) die Sicherung auslösen.**



## Wasserkocher: So testet CamperVans

Das Testfeld ist bewusst nicht homogen gewählt. Im Test befinden sich Wasserkocher mit einer Leistung von etwa 1.000 bis 2.800 Watt. Ziel des Vergleichs war es zu ermitteln, welche Kochzeiten in welcher Leistungsklasse zu erwarten sind und wie es grundsätzlich mit dem Stromverbrauch bei verschiedenen Leistungsstufen aussieht. Der vorliegende Test ist also kein klassischer Vergleichstest. Im Testverlauf hat sich zudem deutlich herauskristallisiert, dass alle Tester stets einen kabellosen Wasserkocher (Kabel an der Basis montiert) favorisieren würden. Außerdem überwiegt bei den Testern die Ansicht, dass weniger der Wunsch nach der schnellstmöglichen Kochzeit im Vordergrund steht (die Abweichungen sind ohnehin rudimentär). Dagegen steht ein sicheres und schnelles Ausgießen sowie eine komfortable Einhandbedienung weit oben auf der Wunschliste. Idealweiser bietet der Wasserkocher die Möglichkeit verschiedener Temperaturstufen mit sich. Diesen Wunsch konnte nur der Rommelsbacher erfüllen – der mit einer satten Leistung von 3.000 Watt für etliche südeuropäische Campingplätze zu viel Power mit sich bringt.

## ➔ ALTERNATIVE: INDUKTIONSKOCHFELD

Nicht wenige Camper sind inzwischen mit einem Induktionskochfeld unterwegs. Tragbare Einzelkocher gibt es für kleines Geld. Sie kommen auf dem Campingplatz zum Einsatz oder lassen sich, sind die Bordbatterien randvoll, auch autark über den Wechselrichter betreiben – einen entsprechend leistungsfähigen Wechselrichter vorausgesetzt. In Kombination mit dem passenden, induktionstauglichen Kochgeschirr überzeugen Induktionskocher durch schnelle Kochzeiten und ebenso fixe Regelbarkeit der Kochstufen sowie stromsparenden Betrieb. Und wie bewährt sich ein Induktionskochfeld im Vergleich zu den

Wasserkochern im Test? CV hat das Rommelsbacher CTS 2000 parallel getestet. Auf der höchsten von zehn Kochstufen saugt das Gerät rund 1.750 Watt und benötigt zum Erhitzen von einem Liter Wasser exakt 3:31 Minuten und 106 Wh (9,5 Ah). Ergebnisse auf Augenhöhe. Allerdings verwendete CV einen relativ leichten und somit nicht optimalen Induktionskochtopf aus dem Campingzubehör. Ein guter Topf verkürzt die Kochzeit nochmals. Großer Vorteil eines hochwertigen Induktionskochfeldes: Man kann kleinere Leistungsstufen wählen und so verhindern, dass die Sicherung des Campingplatzes fliegt. Was dann

trotzdem verfliegt: der Vorteil der flotten Kochzeit. Wichtig zu wissen – und das gilt sowohl für den Betrieb des Induktionskochfeldes via Wechselrichter wie auch für den Einsatz auf dem Campingplatz: Manche Induktionskochfelder takten ihre Leistung auf kleiner Stufe. Sprich: Stellt man am Kochfeld eine kleine Stufe ein, beispielsweise 1.000 Watt, dann hüpfen manche Kocher für einige Sekunden zwischen Aus (0 Watt) und Vollgas (höchste Leistung, beispielsweise 1.700 Watt) oder mischen kleinere und größere Leistungsstufen dazwischen. Der zeitweise Wechsel auf eine hohe



Leistung kann zu klein gewählte Wechselrichter überfordern und zur Abschaltung zwingen oder die Sicherung eines schlecht abgesicherten Campingplatzes in die Knie zwingen. Daher unbedingt prüfen, wie hoch die maximale Leistung in den kleinen Kochstufen maximal ist – auch wenn sie nur für wenige Sekunden anliegt. Top: Der CTS 2000 taktet nur die ersten beiden von zehn Kochstufen und dabei niemals über 1.000 Watt.