

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse



TOUR DE FRANCE
Dauerbrenner: Mit
dem Camper zur Tour



**FAHRWERK-UPGRADE
KABELTROMMELN
BUS-VORZELTE**



WERZ CAMPER 505

Der Multivan



FORSTER FÜR FÜNF
Vanlife für die Großfamilie:
Kann das gut gehen?



SPRINTER OHNE 4x4
Der Yucon für die Stadt:
Hauptsache auf Mercedes



MEHR GEHT NICHT
Allrad extrem: Individual-
ausbau XXL auf Iveco Daily

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





HEILIG'S BLECHLE Es gibt bekanntlich nichts, was es nicht gibt. Redakteurin Meike besuchte eine Reisemobil-Wallfahrt in Ketsch am Rhein. Nach zwei Tagen mit Programm und abendlichem Beisammensitzen unter Sternenhimmel segnete Diakon Bernhard Carl noch alle Fahrzeuge auf dem Platz: insgesamt 17 Womos und ein Wohnwagen. Na, dann gute Fahrt!



DAS KIND IM MANNE Bei der Recherche im Erwin Hymer Museum war Redakteur Mathias nicht zu bremsen. „Ich wollte schon immer mal aus einem Caravano rutschen“, strahlte er und sauste los. Das Klettergerüst ist einem hübschen Hymer Caravano 3 aus 1961 nachempfunden, der im Original im Museum in Bad Waldsee steht.

UMZUGSHELFER Die Ausbauer werben ja gerne mal mit klapp- oder ausbaubaren Möbeln. Volle Flexibilität, falls man mal einen Transporter braucht. Ist das ein Kaufargument? Zugeben, dass der Nugget eher sperrig ausgebaut ist, floss damals auch in unser Testfazit ein. Redakteur Philipp bewies nun das Gegenteil, und er hat auch eine Meinung zum Forster-Test in diesem Heft.



Alles [wyld]

Kürzlich hat man mir anraten wollen, die CamperVans nicht zu politisieren. In einer Fachzeitschrift für Freizeitfahrzeuge ging es schließlich um den Spaß an der Freude und schlechte Nachrichten höre man schon genug. Ganz so einfach ist es natürlich nicht, auch wenn wir die Bundestagswahl, noch bevor die neue Regierung überhaupt ihre Arbeit aufgenommen hat, tatsächlich erst einmal ausklammern können. So auch Trumps Steuern. Obwohl bei Mercedes-Benz durchaus zu vernehmen war, wie froh man über die Werke in den USA sei. Baugruppen aus fertigen Fahrzeugen zu demontieren, um sie steuerfrei exportieren zu können – das will keiner mehr müssen. Ganz wichtig: Politik thematisieren heißt nicht Stimmung machen. Wie weit Letzteres gehen kann – durchaus auch beim Thema Camping und gerne in die falsche Richtung – zeigt die Diskussion um ein EuGH-Urteil zu Fahrtenschreibern. Viele Camper mit schweren Womos befürchten, sie müssten sich einen Fahrtenschreiber einbauen lassen und Lenkzeiten einhalten. Im Netz kursieren die wildesten Gerüchte vom Autobahnpolizisten, der es auf Wohnmobilsten abgesehen hat, bis hin zur Angst, Fahrräder in der Heckgarage zu transportieren, weil diese vermeintlichen Güter zur Pflicht eines Fahrtenschreibers führen. Dabei ergibt eine ordentliche Recherche: Fahrzeuge, die als „So. Kfz Wohnmobil“ zugelassen sind, gelten in der EU als M1-Fahrzeug und damit rechtlich als Pkw, also als Fahrzeug zur Personenbeförderung. Ein Fahrtenschreiber ist jedoch nur beim gewerblichen Gütertransport (Fahrzeugklasse N) vorgeschrieben. Wer seine Fahrräder in den Urlaub transportiert, ist somit fein raus. Mit einem üblichen Campervan (unter 7,5 Tonnen) ohnehin – weshalb ich die kompliziert formulierten Gesetzestexte hier nicht weiter zitieren muss – und selbst mit einem sehr schweren Wohnmobil.

Aber ist es nicht zum Beispiel schade, dass wir seit April ein abgespecktes Visum benötigen, um die spektakulären Steilküsten Englands (siehe ab Seite 86) zu bereisen? Gerade wir Camper profitieren von den offenen Grenzen Europas – das kann man nicht oft genug betonen.

Kurz vor Redaktionsschluss kocht dann noch das Thema Wildcamping in Griechenland hoch. Das ist dort zwar bereits seit Jahren verboten. Seit Januar jedoch gilt das Gesetz 5170/2025, nachdem es Campern untersagt ist, an Stränden, in Wäldern oder in der Nähe von archäologischen Stätten zu stehen. Öffentliche Parkflächen dürfen Camper nun maximal 24 Stunden nutzen. Es drohen empfindlich hohe Strafen: Pro Person können 300 Euro fällig werden. Geht der Fall vor Gericht, drohen bis zu 3.000 Euro und drei Monate Haft. Die neue Vorschrift besagt außerdem, dass auf privaten Grundstücken nunmehr nur noch ein Wohnmobil parken darf. Somit sind Stellplätze von Privat, wie sie aktuell im Trend liegen, ebenfalls keine Option mehr.

Ziel des neuen Gesetzes sei der Schutz der Umwelt und der von Griechenlands archäologischem Kulturdenkmälern. Auch soll es Campingplätzen Chancengleichheit sichern, so das Tourismusministerium.

Ob deshalb strenger kontrolliert wird, bleibt abzuwarten. Online gibt es bereits eine Petition, in der griechische Wohnmobilverbände eine Überarbeitung des Gesetzes fordern. Ob ich sie unterschreiben werde? Das weiß ich noch nicht. Ich kenne die Situation vor Ort nicht persönlich. Außerdem: Ein Strandbesuch (unter 24 Stunden) wird weiterhin problemlos möglich sein und alles, was über die Wiederherstellung der Fahrtauglichkeit geht, ist ja auch hierzulande verboten – vielleicht zu Recht.

zur Petition



Trotzdem: Es ist manchmal eben doch gut, eine Stimme zu haben und diese zu nutzen.

Herzlichst,
Daniel Schlicke
Stv. Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 4/2025



86



78



82



44



52



20

Fotos: Autoren, Hersteller, Redaktion




KOLUMNE
 über die beliebten
 All-Terrain-Reifen.
102



EDITORIAL

Alles [wyld]. **3**

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. **6**

NEUHEITEN

Sondermodelle mit Preisvorteil. **8**

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. **10**

SPRINTER OHNE ALLRAD

Der Yucon für die Stadt. **12**

FORSTER FÜR FAMILIEN

Fünf Personen auf unter sechs Meter? **20**

4x4-NEUHEITEN

Alles zur Abenteuer & Allrad. **28**

IVECO VON VANSIDE

Eine andere Liga. **32**

WERZ CAMPER 505

HerausFORDERung. **44**

MIT SEIKEL INS GELÄNDE

Szene-Event und smarte Upgrades. **50**

SAM THE VAN

Portrait eines Alleskönners. **52**

4x4-ZUBEHÖR

Schaufenster für Abenteuerer. **58**

FAHRWERK-UPGRADE

Im Ducato wie auf Wolken. **62**

KABELTROMMELN

Im Test: sechs Modelle mit CEE. **64**

VORZELT-TEST

Fünf für Fünf-Meter-Vans.
 Plus: das passende Zubehör. **70**

75 JAHRE VW BUS

Im zweiten Teil: T2 und T3. **82**

REISE: SÜD-ENGLAND

Vanlife very british. **86**

REISE: TOUR DE FRANCE

Im Van mittendrin statt nur dabei. **94**

KOLUMNE

All Terrain, all terrible. **102**

IMPRESSUM UND AUSBLICK

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

High 5

Kastenwagen für größere Familien sind selten am Markt, noch dazu auf unter sechs Metern. Nun verspricht Forster eine praxistaugliche Lösung für fünf: den Flip V 599 VB5. Wir sehen da allerdings noch eine alternative Verwendung.

Text und Fotos von Daniel Schlicke





Seit nun zehn Jahren steht die Marke Forster für erschwingliche Freizeitfahrzeuge. Zielgruppe: hauptsächlich junge Familien. Hier setzt auch die neueste Baureihe des Herstellers an. Flip steht für Family Life Pur, die drei Kastenwagen zeichnet vor allem das in der Serienausstattung enthaltene Aufstelldach aus. Weil bisher jedoch hauptsächlich nach Schema F gebaut wurde – also das, was im Konzernbaukasten auch für die anderen Marken aus dem Hause Trigano verfügbar war –, richtete sich das Angebot wie fast immer an maximal vier Personen. Die Flip-Baureihe ergänzt dieses Angebot nun um einen relativ ungewöhnlichen Grundriss und um eben jenen fünften Gurt- bzw. Schlafplatz, der bislang fast ausschließlich in großen Wohnmobilen zu finden war.

Zugegeben, vor der Abholung witzelten wir noch über das Datenblatt. Fünf Camper in einem Sechs-Meter-Ducato, plus Gepäck – wie soll das gut gehen? Doch dann öffnest du die Schiebetür und blickst auf eine super weitläufige Sitzgruppe. Die übliche Rückbank (2x Isofix ab Werk) steht weit hinten im Wohnraum, ergänzt um einen großzügigen L-Schenkel auf der Fahrerseite. Und tatsächlich: Nimmt man die drehbaren Fahrerhaussitze hinzu, kommen hier gut und gerne fünf, zur Not auch mal sechs Personen unter. Deren Teller und Tassen verteilen sich auf einem zentralen, verschieb-

Platz en masse: An der Sitzgruppe mit L-Bank kann die gesamte Familie zusammenkommen. Die Stoffe und Oberflächen sind robust, optisch wohl aber nicht alle nach dem Geschmack der jungen Zielgruppe – Beispiel Marmor-Dekor in Hochglanz.

OUTWELL Talladega Air

Das Talladega Air von Outwell ist quasi ein All-Inclusive-Vorzelt. Es bietet neben einem Wohnbereich und großzügigem Vordach auch eine als Schlafkabine vorgesehene Nische – Innenzelt optional erhältlich. Daher hat das Zelt allerdings auch neben der Schleuse zwei weitere Ein-/Ausgänge. Großer Pluspunkt gegenüber den anderen Modellen im Testfeld ist das robuste und große Vordach, das parallel zum Fahrzeug ausgerichtet ist. Das größte Canopy bietet die Möglichkeit, auch bei Regen geschützt vor dem Zelt im Freien zu sitzen. Der Aufbau funktioniert reibungslos. Outwell bietet hauseigene Drive-Away-Kits mit an. Die Abspanngurte sind von guter Qualität, auch wenn sehr viel Abspannen nötig ist. Dank Signalfarbe ist die Stolpergefahr aber überschaubar. Auch der Anschluss an das Fahrzeug funktioniert gut, allerdings setzt Outwell im



Das Talladega Air ist mit 19 Kilogramm das leichteste Luftzelt. Parallel zum Fahrzeug aufgebaut, nutzt es die Parzelle optimal aus. Umfangreiches Abspannen ist lästig, aber notwendig. Die Durchgangshöhe könnte durchweg höher sein, insbesondere die zum Campervan.

Gegensatz zu den anderen Herstellern auf ein separates Tuch, das als Schleuse mit seitlichen Türen über das eigentliche Zelt gespannt und am Fahrzeug angedockt wird. Das hat zwar den Nachteil, dass man einen zusätzlichen Arbeitsschritt tätigen muss, dafür vereinfacht es die Drive-Away-Funktion, also das Wieder-Andocken bei Rückkehr an den Campingplatz, da nicht das ganze Zelt, sondern nur das separate Tuch eingefädelt werden muss, ohne das eigentliche Zelt bewegen zu müssen. Die abnehmbare Zugangszone ermöglicht, das Zelt parallel zu beiden Seiten des Fahrzeugs aufzustellen. Negativ aufgefallen sind die vergleichsweise kleinen Türen und Stolperfallen. Mit

nur 155 Zentimeter Durchgangshöhe zur Schleuse ist ständiges Kopfeinziehen und Fußanheben notwendig. Auch die anderen Türen sind nicht unwesentlich höher, das vermittelt das Gefühl, als hocke man auch bei geöffneten Türen immer im Zelt. Dafür punkten alle Türen mit vorhandenem Moskitonetz und Lüfter, sodass auch bei schlechtem Wetter eine gute Belüftung garantiert ist. Die Hochlastreibverschlüsse laufen gut. Zum Öffnen und Verschließen der Fenster sind allerdings viele Pins zu knöpfen, was auf Dauer etwas lästig sein kann. Für den Abend bietet das Hook-Track-System Möglichkeiten zum Aufhängen von Lampen (bis 1,5 kg). Der

OUTWELL Talladega Air

www.outwell.com

| | |
|---|---|
| Preis | 799,95 Euro |
| Schleusen für folgende Anbauhöhen / Fahrzeughöhen | 175–200 cm, „Removeable Access Zone“ zur flexiblen Ausrichtung des Anbaus im Verhältnis zum Camper |
| Gestängentyp | Rigid Air System / PVC-freies Dura-Air-Luftgestänge |
| Kedergröße für Drive-Away-Funktion | 7 mm / 5 mm |
| Material | Outtex® 3000 Select Polyester; UV-Schutz (UPF 30+); eingenähter Boden |
| Wassersäule | 3.000 mm |
| Maße (aufgebaut) Breite x Tiefe x Höhe in cm | 350 x 270 (+Schleuse 80) x 205 |
| Packmaß in cm | 75 x 43 x 36 |
| Gewicht | 19 kg |
| Opt. Zubehör | Schleusenboden-Groundsheet, Teppich, Unterlage, Innenzelt, Kederadapter-Set, Reparatursets, Luftpumpe |
| Lieferumfang | Pumpe |

Abbau und das Verstauen im mitgelieferten Packsack gelingen etwas leichter als bei anderen Modellen, aber es gilt wie bei allen Luftmodellen: Die Luft muss erst mal vollständig entweichen.

FAZIT Insgesamt bietet das Talladega Air von Outwell gute Qualität und eine sinnvolle Aufteilung. Das größte Vordach aller Zelte im Test weiß zu überzeugen. Einziges Manko: zu geringe Türhöhen.



Simpel: Erst den Keder einziehen, dann aufpumpen. Trotz zweier Ventile wird zum Aufpumpen nur ein Anschluss benötigt. Zusätzliche Luftstangen stabilisieren das Zelt (bei Wind) und unterstützen den Wasserabfluss vom Dach.

EUROTRAIL San Marino Air

■ EuroTrail bietet mit dem San Marino Air ein Vorzelt für alle, die etwas mehr Platz suchen, auch nach oben. Mit 225 Zentimeter Deckenhöhe gehört es zu den höchsten im Feld. Vorteil: Die Hitze staut sich im oberen Viertel, unten ist es angenehm.

Aufbau: Der Keder (integrierter Doppelkeder) lässt sich problemlos in die Kederschiene einführen. Die Pumpe besitzt kein Manometer, das macht das Aufpumpen zur Gefühlssache. Bei den Ventilen handelt es sich um ältere Modelle mit Membran, im Gegensatz zu den neuartigen Ventilen mit Drehknopf in der Mitte, dafür sind zwei vorhanden. Für das Aufpumpen spielt das keine Rolle: Einmal ansetzen reicht hier. Zum Ablassen und Verstauen des Zelts ist die zweite Öffnung jedoch von Vorteil, da beim Zusammenrollen Luft besser entweichen kann. Zusätzliche Stabilisierung bei starkem Wind bieten zwei separate Luftstangen, die innen an den beiden Oberseiten nachträglich eingesetzt werden. Die 9,5-Millimeter-Fiberglasstange zum Aufrichten des kleinen Canopy über dem Eingang steht sehr unter Spannung, das macht das Einsetzen schwierig. Für wirklichen Regenschutz der Eingangstür ist die Größe sehr knapp bemessen.

Nicht so gut: Die äußere Türschicht ist von innen schwer zu öffnen, dafür ist das Zelt mit großen Panorama-Fenstern versehen, sodass auch in geschlossenem Zustand sehr viel Licht ins Innere fällt und in Verbindung mit dem hellen Stoff einen warmen, hellen Innenraum zaubert.

Tuning-Tipp: Die seitliche Zelt-Türe besitzt zwei Ösen. Wer zwei Stangen erwirbt, kann die Tür aufstellen und als Vordach nutzen. Große, zusätzliche Luft-/Lichtschlitze über dem Eingang und der Schleuse, die ebenfalls



mit Netz-Fliegengittern versehen sind, bringen zusätzlich Licht ins Innere und sorgen für eine sehr gute Dauerbelüftung. Auch die hohe Wassersäule von 5.000 Millimetern für das Dach können sich sehen lassen.

FAZIT Zwei zusätzliche Öffnungen samt Fliegennetz in Kombi mit dem fest eingnähten Boden machen das EuroTrail San Marino Air zur Empfehlung für Camper, die hohen Mückenschutz bei guter Luftzirkulation schätzen und gerne etwas mehr Platz zur Verfügung haben.

OUTWELL San Marino Air

www.zeltespezialist.de

| | | |
|---|-------|---|
| | Preis | 879,95 Euro |
| Schleusen für folgende Anbauhöhen / Fahrzeughöhen | | 180–210 cm |
| Gestängetypp | | TPU Luftschläuche / Airtube |
| Kedergröße für Drive-Away-Funktion | | Doppelkeder 7.5 + 6 mm (Schleusenstab oder an der Reling) |
| Material | | 210 D / 185 T Polyester |
| Wassersäule | | >5.000 mm Dach / >3.000 mm Seitenwände |
| Maße (aufgebaut) Breite x Tiefe x Höhe in cm | | 300 x 250 (+ Schleuse 110) x 225 |
| Packmaß in cm | | 75 x 40 x 30 |
| Gewicht | | 21,5 kg |
| Opt. Zubehör | | Schleusenboden-Groundsheet, Teppich, Unterlage, Innenzelt, Kederadapter-Set, Reparatursets, Luftpumpe |
| Lieferumfang | | Pumpe |

Reif für diese Insel

Spektakuläre Felsen in der Grafschaft Dorset, ein Blütenmeer um Sissinghurst Castle und in Sandwich eine Kirche als Secondhand-Geschäft – mit dem Campervan entlang Südenglands Küste.

Text und Fotos: Jutta Neumann





*Wahrzeichen der Jurassic Coast:
Das spektakuläre Felsentor
„Durdle Door“ ist 60 Meter hoch
und beliebtes Foto- und Film-
motiv in Dorset.*

B lühende Hortensien hinter urigen Steinmauern, knorrige Bäume entlang urwüchsiger Hecken, hübsche Cottages an schmalen Straßen, dazu üppige viktorianische Gärten hinter alten Schlössern, Moore, magische Steinkreise, Fischerdörfer und eine spektakuläre Küste mit wild umtosten Klippen.

So oder so ähnlich stellt sich der England-Erstling den Süden der Insel vor, gesehen in Instagram-Reels und Schmonzetten von Rosamunde Pilcher.

Kann die Realität mit diesem Klischee mithalten? Vor allem: Wie nah an den Klippen können wir mit dem Campervan übernachten? Mit diesen Fragen im Kopf machen mein Partner und ich uns auf den Weg. Wir sind in einem gemieteten Kastenwagen unterwegs. Übernommen in Paris, also immerhin mit Lenkrad und Schaltknauf auf der gewohnten Seite.

Die ersten Kilometer auf der linken Straßenseite sind aufregend, aber wir gewöhnen uns erstaunlich schnell an diese verkehrte Welt. Was wir allerdings etwas unterschätzen, ist die Dichte und Vielfalt an Sehenswürdigkeiten, Hotspots und neuen Eindrücken.

Eigentlich wollten wir bis Cornwall, fast wären wir jedoch in der Grafschaft Kent im Südosten hängengeblieben. Glücklicherweise haben wir es doch noch bis Dorset geschafft in der einen Woche, die wir Zeit hatten. Unser neu gestecktes Ziel: die berühmte Felsbrücke von Durdle Door, Wahrzeichen der von der UNESCO als Weltnaturerbe ausgezeichneten Jurassic Coast.

Erlebenswert – genau wie die anderen Stationen auf dem Weg dorthin: Sandwich mit der tollen historischen Altstadt, Canterbury mit seiner Kathedrale, Sissinghurst Castle mit dem traumhaften Garten – der Grund, aus dem es uns an die Küste Englands zog. Im weiteren Verlauf die quirlige Hafenstadt Portsmouth, Schlösser wie Bodiam Castle, Arundel Castle und Corfe Castle und weiter westlich die Buchten und Strände an der Kreideküste und auf der Halbinsel Isle of Purbeck.

Klassische Stellplätze, wie wir sie aus Deutschland kennen, gibt es in England nur sehr vereinzelt. Dafür gibt es an vielen Orten Parkplätze, auf denen Camper mit kleineren Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen über Nacht stehen dürfen. Oft bieten auch Pubs oder Farmer Stellflächen an – meist ohne Service-Einrichtungen.

Dafür finden sich unzählige Campingplätze in allen erdenklichen Varianten. Vom Farmcamping mit Wiese und rustikalen Sanitäreinrichtungen bis hin zu luxuriös ausgestatteten Mehrsterne-Anlagen. Das Preisniveau liegt insgesamt deutlich höher als in Deutschland. Dafür sind die Menschen unbezahlbar gastfreundlich und hilfsbereit. Selbst an Hotspots, die von Tausenden Menschen besucht werden wie den National-Trust-Plätzen, ist das Personal tiefenentspannt und stets very polite.

Zum Essen: Wer Fish & Chips liebt, dürfte nichts vermissen. Süßer Sattmacher: handwarme Scones mit Clotted Cream und Erdbeermarmelade, dazu Cream Tea.

Das Tor nach England

Es gibt viele Wege auf die Insel. Wir entscheiden uns für die Autofähre vom französischen Calais nach Dover, die kürzeste und günstigste Variante mit dem Campervan. Wer spät in Calais ankommt, übernachtet dort zentral, gut versorgt und ruhig auf dem städtischen Stellplatz. Nur eineinhalb Stunden dauert die Fahrt hinüber ins Vereinigte Königreich – über die schmalste Stelle des Ärmelkanals, die sogenannte Straße von Dover. ➤