

CamperVans

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse

€ 7,70



SCHOOL OF 2026

Was kommt, was geht: Ein Blick in die Zukunft



DIE BESTEN ALLTAGS-CAMPER

Beach vs. Horizon

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



DACHZELT AUF ZEIT
Von zwei bis vier: Sprinter mit Fernreise-Ambitionen



MINICAMPER-SPEZIAL
Test, Theorie, Praxis: 38-mal schnell und günstig weg



USA IM MIET-CAMPER
Abenteuer zwischen den höchsten Bäumen der Welt





STELLPLATZ 2.0 Das Foto hat ein Freund geschickt, wir hätten bei fehlender Recherche unsere journalistische Sorgfaltspflicht verletzt. So sagen wir mal Fake, oder der Besitzer hat seine Saft-Kiste so optimiert, dass er die Versorgungs-Batterie an der Säule laden kann. Schöner Parkplatz, aber die Stadtplaner sollten an die 7-Meter-Mobile denken.

FAKE NEWS

Elons nächster großer Coup: Tesla übernimmt Volkswagen – die Nachricht ist irgendwie an uns vorbeigegangen. Vielleicht handelte es sich aber auch um gezielt gestreute Fake News auf X. So oder so: Man muss nicht jeden Trend mitgehen, aber in jedem Fall lohnt ein Faktencheck.



KLASSE CLASSIC Direkt aus dem Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee, ursprünglich aus Peru, einem Ort nördlich von Indianapolis im Bundesstaat Indiana. Ein 76er Chinook Toyota Corolla mit Fiberglas-Aufbau. Solche Schätze sind heute noch gefragt, und wenn man weiß, wo suchen, findet man im Netz Unmengen dieser Schönheiten – leider stehen sie fast immer in den USA.

Fotos: Privat, Redaktion

Zukunft, jetzt

Die Caravanning-Branche ist Zukunftstreiber und zugleich wichtiger Impulsgeber für die Tourismusbranche“, so der NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst bei seinem Besuch auf dem Caravan Salon, eine Woche vor den Kommunalwahlen in Nordrhein-Westfalen. Es weiß natürlich niemand, aber geschadet hat der „Wahlkampf“ zwischen 810 Ausstellern aus 41 Ländern in 15 Messehallen mit knapp 270.000 Besuchern bestimmt nicht, die CDU hat gewonnen. Bereits 2023 hatte die Union mit dem Antrag auf Förderung des Caravanning-Tourismus Stellung bezogen. Die anderen Parteien, bis auf die AfD, haben dagegen gestimmt. Die Pro-Caravanning-Parteien sind dieses Jahr Gewinner der Kommunalwahlen.

Auch wenn man zwischenzeitlich gedacht hat, die Caravanning-Hersteller bräuchten die Förderung, es ging nur um den erleichterten Ausbau von Stellplätzen. Neues Spiel, neues Glück, die Karten werden neu gemischt. Vielleicht ein zweiter Versuch. Die Industrie hat ihre Krise so gut wie überstanden – auch wenn ein paar untergegangen sind. Das Corona-Hoch hat nicht nur die Verkaufszahlen, sondern auch die Preise steigen lassen. Im Eifer schnell produziert, schnell verkauft, wurden viele Maßstäbe schleifen gelassen. Das heißt, die Qualität hat sich nicht direkt an den Preis angepasst. Der zwischenzeitliche Einbruch in der Branche hat verschiedene Auswirkungen: Die Höfe bei den Händlern stehen voll, die Preise fallen. Um trotz des Überangebotes noch was verkaufen zu können, braucht es Innovationen und Qualität. Der zweite Punkt macht das Produkt sicher nicht günstiger, dafür aber besser. Es sieht auch so aus, als würden sich Hersteller wieder mehr um die Zielgruppen kümmern. Klar, die Themen Outdoor und Adventure ziehen überall. Selbst im wöchentlichen Prospekt-Flyer vom Discounter werden mehrmals jährlich Klamotten und Ausrüstung angeboten, die es unlängst nur im Fachgeschäft

gab. So baut inzwischen fast jeder Hersteller Offroad-Camper – ob es die Kunden brauchen oder nicht. Natürlich sind die Bi-Turbo-Motoren mit wenig Hubraum, viel Drehmoment und wenig Traktion schon länger ein Thema. Da kann der Allradantrieb schon hilfreich sein. Aber langsam erinnert es ein bisschen an die SUV und Geländewagen in der Stadt, die noch nie Dreck gesehen haben.

Aber es gibt auch genügend positive Trends: Beach vs. Horizon. Ganz grob alles drin, was es braucht, um spontan ins Outdoor-Adventure zu ziehen, also abends Anfahrt, morgens Frühstück vorm Wandern auf die Berge oder Biken in den Park. Für die restliche Infrastruktur gibt es meist Anbieter vor Ort, sprich Hotels und Restaurants. Andererseits sind speziell die beiden Protagonisten mit knapp 100.000 Euro doppelt so teuer wie der Einstieg in die komplett ausgestattete Kastenwagen-Klasse – dafür laufen sie schneller und brauchen etwas weniger Kraftstoff.

Auch schön ist der nachhaltige Flowcamper: Ein Fahrzeug für verschiedene Lebensabschnitte. Mit den Kindern wird das Dachzelt aufgesattelt und zu viert die Welt erkundet. Wenn die Kinder zu groß sind, um mit den langweiligen Eltern wegzufahren, Dachzelt runter, und fertig ist das fernreisetaugliche Mobil für zwei. Zumindest in der Theorie klingt das nachhaltig und vernünftig – und hätte vor 20 oder 30 Jahren auch noch gut funktionieren können. Heute muss bei solchen Plänen das Neufahrzeug zuerst mit ein paar Kilo Schutzwachs geflutet werden, um bis zur Pubertät zu halten – sonst löst sich das Gefährt in Rost auf.

Zum Schluss noch interessant: Minicamper sind nicht mehr so gefragt – man steigt aufs Dachzelt um. Trends kommen und gehen, wer nicht hören will, muss fühlen. Mal schauen, was in der nächsten Saison kommt und wer weiterhin fröhlich mit seinem 24 Jahre alten VW T4, natürlich Syncro, unterwegs ist.



Alles neu, besser, teilweise ein Schritt zurück – oder zu weit vor. Beraten lassen, CamperVans lesen.

Euer
Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



90



42



78

ALLES NEU
IN 2026
Oft gibt's
wieder mehr
Ausstattung
fürs Geld.

22



48

Fotos: Autoren, Zuckerfabrik, Redaktion



8



66


KOLUMNE
 über das
 Camper-Gen.
104



80



34

EDITORIAL

Zukunft, jetzt. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

CALIFORNIA BEACH VS. MARCO POLO HORIZON

Großer Vergleich zweier Bestseller. 8

MESSE-REPORT

Caravan Salon 2025. 20

NEUHEITEN 2026

Was kommt, was geht. 22

MAGAZIN

Meldungen aus Branche & Szene. 32

FLOWCAMPER MAX

Fernreise-Kastenwagen mit seltener Dachzelt-Option. 34

QUQUQ KOMBIBOX

Das Womo aus der Kiste. 42

MINICAMPER & MODULE

Neun Basisfahrzeuge und 27 Ausbau-Anbieter im Überblick. 48

WACKEN IM MICROBUS

Last Minute aufs Hard-Rock-Festival. 57

NEUES ZUBEHÖR

Technik ohne Ende. 60

WECHSELRICHTER

Sieben Mal 230-Volt-Power im Test. Plus: Tipps zur Installation. 66

MEHR ORDNUNG

Staubboxen, die mehr können. 78

SÄCHSISCHE SCHWEIZ

Im Campervan durch den Grand Canyon des Ostens. 80

KALIFORNIEN

Flora und Fauna entlang der Westküste der USA. 90

KOLUMNE

Genetik: Dein Leben ausgewürfelt. 104

IMPRESSUM & AUSBLICK

So geht's im Oktober weiter. 106

Maximierte Minimalstufe

Den alltäglichen Gebrauch gibt hier schon das Preisschild vor. Konzeptionell unterscheiden sich die beiden abgespeckten Werks-Camper aber deutlich. Welcher ist für wen?

Text: Daniel Schlicke, Fotos: Zuckerfabrik Fotodesign



VW California Beach

Reduziert ausgestatteter Campingbus mit Aufstelldach, Bettmodul und Drehkonsolen. Optional mit Miniküche.

Basis: VW New Multivan mit zweiter Schiebetür und Einzelsitzen, hier mit Hybridantrieb.

Länge: 517 cm, Testwagen-Preis: 96.627 Euro.



Mercedes-Benz Marco Polo Horizon

Minimalistisch ausgestatteter Campingbus mit Aufstelldach, Schlafsitzbank und Drehkonsolen.
Basis: Mercedes-Benz V-Klasse mit zweiter Schiebetür und Dreier-Sitzbank, stets mit konventionellem Dieselantrieb.
Länge: 514 cm, Testwagen-Preis: 96.864 Euro.



Der Besprechungstisch wird im Schienensystem arretiert. Die beiden Platten messen jeweils 40 mal 29 cm. Er lässt sich zusammenfallen, ist beim Campen aber nie ganz aus dem Weg.



MARCO POLO HORIZON



Fahren ist die Paradiesdisziplin des Horizon. Das Cockpit ist sehr übersichtlich, der Antrieb absolut souverän. Im Fond geht es geräumig zu: maximal 114 cm bleiben bis zur Bank.

ran den neuen Armaturenräger mit zwei 12,3-Zoll-Displays, die in einem gemeinsamen Rahmen eingefasst sind, sowie höherwertigere Materialien und Spielereien wie eine 64-farbige Ambientebeleuchtung. Der größte Vorteil des modernisierten Cockpits liegt in der niedrigeren Bauhöhe, was die Übersicht nach vorn nochmals verbessert. Mercedes-Benz hat es außerdem geschafft, die Flut an Funktionen und Informationen logisch ins hauseigene Multimediasystem MBUX zu sortieren. Mit einer Mischung aus haptischen Tasten, Touch-sensitiven Feldern und einem kompetenten Sprachassistenten wird man nach kurzer Eingewöhnung fündig. Der Touchscreen muss fast nur im Stand benutzt werden.

Lediglich das neue Lenkrad mit seinen überladenen Touch-Feldern trübt den Eindruck.

Diesel vs. PHEV

Für seine Campervans setzt Mercedes-Benz weiterhin ausschließlich auf konventionelle Diesel-Aggregate mit mindestens 163 PS, stets gekoppelt an einen Neun-Stufen-Wandler. Es ist die Paradiesdisziplin der Stuttgarter, bei der man sich auch vor dem deutlich jüngeren Vergleichskandidaten keineswegs verstecken muss – es sei denn, man empfindet den sparsamen, aufwendig Abgas-gereinigten Diesel als nicht mehr zeitgemäß. Die Fahreigenschaften der V-Klasse sind dagegen über je-



Einzelsitze verschieben, Kopfstütze entfernen, Lehne umlegen, dann kann das Bettmodul nach vorn geklappt werden.



Zugegeben: Kinderleicht ist der Ein- und Ausbau der Einzelsitze immer noch nicht – aber es geht deutlich leichter als bei der Klappbank des Vorgängers und der des Vergleichs-Kontrahenten.

den Zweifel erhaben – zumal in der 237 PS starken Topversion mit satten 530 Nm Drehmoment und wenn wie im Testwagen die optionale Vollluftfederung verbaut ist. Die harmonisch (miteinander) agierenden Assistenzsysteme unterstreichen den souveränen Eindruck, den der Horizon beim Fahren zu jeder Zeit vermittelt.

Letzteres kann der California Beach, der seit dem Modellwechsel im vergangenen Jahr auf einer Pkw-Plattform (MQB) gefertigt wird, allerdings genauso gut. Mit seinen haptischen Lenkradtasten und der Möglichkeit, ein Head-up-Display zu bestellen (1.333 Euro), hätte er für uns hier sogar leicht die Nase vorn. Allerdings: Im direkten Vergleich neigt das Fahrwerk zum Poltern, was weniger spürbar, aber klar zu hören ist. Die Lenkung ist leichtgängiger, wirkt zuweilen aber fast ein wenig nervös. Und: Im neuen California sitzt man deutlich integrierter, sehr weit hinter der Frontscheibe. Mit dem klassischen Bulli-Feeling ist es damit endgültig vorbei, und das hat nicht nur subjektive Nachteile: Die Übersicht nach vorn hat sich verschlechtert.

Wer sich dennoch für Neues begeistern kann, dem bietet der Beach ein paar entscheidende Vorteile – oder zumindest USPs. Im Vordergrund steht hierbei der neue Hybridantrieb, ein Plug-in mit jeweils einem Elektromotor an Vorder- und Hinterachse. Bei gemüthlicher Fahrweise und starker Rekuperation (zwei Modi wählbar) genügt die 19,7-kWh-Batterie für über 80 Kilometer rein elektrische Reichweite – dann unterstützt ein 1,5-Liter-Benziner. Einen reinen Verbrenner-Modus oder einen zum Laden der Batterie während der Fahrt sieht VW nicht vor, doch mit ein paar Klicks kann ein gewünschter Ladezustand bis zum Fahrtende reserviert werden. Zum Beispiel für den innerstädtischen Verkehr, flüsterleises Rangieren auf dem Campingplatz oder für die Klimatisierung im Stand.

Das klappt so weit ganz gut, auch wenn ein spontaner Gasbefehl nur verzögert und nicht ganz so kraftvoll umgesetzt wird wie von der V-Klasse. Auf dem Weg in



Schlank und wendig

Maximal 4,90 Meter lang, 1,90 Meter hoch. Weniger Komfort, mehr Freiheit, weniger Kosten. Nicht ganz schlecht für den Ein- oder Umstieg.

Text: Andreas Gülденfuß

BASISFAHRZEUGE



FORD Tourneo Connect

Ausführungen	1,5 l Benziner, 6-Gang, 115 PS, auch Diesel und Hybrid
Preis	Ab 31.900 Euro
Länge	4.500 / 4.853 mm
Breite	2.100 mm
Höhe	1.833 / 1.835 mm





MERCEDES T / RENAULT Kangoo / NISSAN Townstar

Ausführungen 1,3 l Benziner, 6-Gang, 102 PS, auch Diesel

Preis Ab 26.795 Euro

Länge 4.498 / 4.922 mm

Breite 1.859 mm

Höhe 1.811 mm



FIAT Doblo Kombi

Ausführungen 1,5 l Diesel, 6-Gang, 102 PS

Preis Ab 30.166 Euro

Länge 4.406 / 4.756 mm

Breite 1.848 mm

Höhe 1.775 / 1.787 mm

OPEL Combo

Ausführungen 1,5 l Diesel, 6-Gang, 102 PS, auch Elektro

Preis Ab 28.990 Euro

Länge 4.410 / 4.760 mm

Breite 1.921 mm

Höhe 1.775 / 1.818 mm



TOYOTA Proace Verso

Ausführungen 1,2 l Benziner, 6-Gang, 110 PS, auch als Diesel und Elektro

Preis Ab 24.265 Euro

Länge 4.403 / 4.753 mm

Breite 1.848 mm

Höhe 1.837 / 1.843 mm



DIE WILDE SEITE KALIFORNIENS

Auf der Suche nach den dicksten, höchsten und ältesten Bäumen der Welt. Im gemieteten Allrad-Sprinter unterwegs in Kaliforniens Bergen, Wüsten und Küstenlandschaften.



Text und Bilder: Björn Nehrhoff von Holderberg







Ankunft in San Francisco. Bevor wir unseren gemieteten Camper für die geplante Tour durch Kalifornien beziehen, wollen wir erst noch die europäischste aller amerikanischen Metropolen erkunden. Allerdings ist die Stadt bekannt für Autoaufbrüche. Wir beschließen, erst mal drei Tage in einem Hotel einzuchecken und uns mit „Uber Cars“-Taxis durch die Stadt kutschieren zu lassen. So können wir uns, ohne Sorgen um die umfangreiche Fotoausrüstung, Klassiker wie die Golden Gate Bridge ansehen: Wortkarg chauffiert uns der Uber-Fahrer zu den Aussichtspunkten am Slackers Hill. Hier hat man den vielleicht schönsten Ausblick auf die berühmte rote Stahlkonstruktion. Passend dazu sorgt der kühle Pazifik für fotogenen Nebel, ganz so wie man ihn aus den Hollywoodfilmen kennt. Unkenrufen zum Trotz, dass man in den USA nicht gefahrlos in der Stadt spazieren gehen kann, wandern wir dann einfach entlang schöner Strände zurück ins Zentrum. Auf dem Weg kommen wir an mehreren Steganlagen vorbei, auf denen Pelikane sich ihre Ruheplätze eingerichtet haben. Auch anderen Touristenattraktionen wie der Lombard Street mit ihrem Gefälle von 27 Prozent staten wir einen Besuch ab. Lustig, wie schräg die Autos an der abfallenden Straße parken – da braucht es eine gut

funktionierende Handbremse. Auch Chinatown und die filmreife Fishermans Wharf mit ihren endlosen Touristenläden und der Seelöwenkolonie an Pier 39 stehen auf unserer Bucketlist. Es gibt natürlich noch viel mehr zu entdecken, aber es wird Zeit, den Camper abzuholen.

Stop and Go

Nach der Einweisung in unseren gemieteten 4x4-Sprinter, den wir mitten in der Innenstadt bei Roadsurfer abholen, vertrauen meine Frau und ich uns aufgeregt dem Verkehr zur Rush Hour an. Das bedeutet natürlich Stop and Go. Tatsächlich erst mal mehr Stop als Go. Vielleicht ist es ganz gut, sich langsam an den Verkehr gewöhnen zu können. Ins Zentrum der Stadt müssen wir zum Glück nicht mehr. Nach drei Stunden Fahrt erreichen wir das Meer. Würzige Luft dringt jetzt im Dunklen hinauf zu unserem wilden Nachtparkplatz. Der nächste Morgen beginnt mit einem Spaziergang an der Kante des Pazifiks. Dichter Nebel dringt durch die zerzausten Kronen der Monterey-Zypressen, einer Baumart, die natürlicherweise nur in der zentralen Küstenregion Kaliforniens vorkommt. Als studierter Förster ist es einer meiner großen Reiseträume, die größten, dicksten und ältesten Bäume der Welt zu sehen. Erste Exemplare davon hoffen wir in Big Sur zu finden. Allerdings werden



Das Bild der Golden Gate Bridge spricht für sich – da muss man niemandem mehr erzählen, wo man hier war. Die historischen Cable Cars sind ein weiteres Wahrzeichen von San Francisco.



Selbst stadtnah verzaubern Flora und Fauna im mittleren Norden Kaliforniens.