

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



ERIBA CAR
Designer-Stück auf VW Crafter



GRATIS DOWNLOAD
170 SEITEN TRAUMZIELE FÜR CAMPER

+ 9 bequeme Campingstühle im Test



PORSCHE 911 MIT DACHZELT

Schneller campen



T6.1 LAST EDITION
Hochwertiger Möbelbau, hochkarätig ausgestattet



ALTE SEIDENSTRASSE
Im Normalo-Knaus ohne Allrad bis nach Thailand



PREISWERTER TRANSIT
2,30 Meter Querbett im 4x4-Van ab 65.499 Euro

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





HAPPY BIRTHDAY Seit nunmehr 35 Jahren widmet sich ein Teil unserer Kollegen dem Wohnmobil, seit 30 Jahren auch dem Wohnwagen. Ohne sie würde es CamperVans vermutlich nicht geben, also schönen Dank und vor allem herzlichen Glückwunsch an die Redaktionen Reisemobil International und Camping, Cars & Caravans!



KOMPAKTHEIT IST TRUMPF – in der Praxis meist mehr als ein potenter Allradantrieb. Und da bietet das Dachzelt ganz entscheidende Vorteile. Man würde es sich zu leicht machen, es als bessere Version des Zelts abzutun. Wie steht ihr zu dem Thema? Würden euch weitere Dachzelt-Stories – natürlich mit gängigerer Basis – genau so sehr interessieren wie uns?



MEISTERLEISTUNG Heckterrasse, Holzofen, Pflanzkübel – der Erbauer dieses Alkovenmobils war besonders kreativ. Das ist Ladung, wissen wir. Dennoch sei an dieser Stelle an den Nachbar (aus CV 3/2024) erinnert, dem der TÜV-Stempel aufgrund vorhandener E-Prüfzeichen verwehrt wurde. Schließlich teilen wir uns doch die Straße!

Fotos: Redaktion

An der Zeit

Schon wieder CamperVans? Ja, es musste einfach sein. Schließlich gibt es genug zu erzählen: Die Branche und besonders das Segment der Kastenwagen und Campingbusse wächst, es gibt immer mehr Fahrzeuge und vor allem mehr Menschen, die sich für das Thema interessieren. Außerdem hatten wir schon lange Lust, wieder einmal über den Tellerrand blicken zu können – nur war dafür eben kaum Platz im Heft. Dass die Welt der mobilen Freizeit mehr als genügend spannende Themen bietet, dürfte unschwer an der Titelseite dieser Ausgabe zu erkennen sein. Ganz ehrlich, allein hätte ich mich das nicht getraut. Ein alternatives Hauptmotiv – der schicke Eriba vor einem herrlichen Sonnenuntergang in den Vogesen – liegt immer noch auf meinem Schreibtisch. Letztlich war's aber der Sportwagen mit Dachzelt, der die Kollegen begeisterte. Selbst die, die sich niemals nie als Auto-affin bezeichnen würden, wurden plötzlich neugierig. Und natürlich ist es immer noch eines unserer höchsten Ziele, euch, liebe Leser, sach- und fachgerecht zu informieren und ab und an auch ein bisschen zu überraschen – jetzt sogar acht statt wie bisher sechs Mal im Jahr.

Und sonst so? In einem Monat dreht sich die Welt – wenn heutzutage allemal schnell genug – eben nur halb so weit wie in zwei, und mit Unzulänglichkeiten wie der verflixt kalten zweiten Aprilhälfte, die unseren Saisonstart ein wenig ausbremste, möchte ich nicht langweilen. Soll heißen: Bahnbrechende News aus der Caravaning-Branche, denen man ein Editorial widmen müsste, gibt es dieses Mal nicht – die Wohn-

mobile aus China, die nun auf den europäischen Markt kommen sollen, stehen vermutlich noch nicht mal auf den Autofrachtern.

Ein spannendes Thema, das gerade erst so richtig Fahrt aufnimmt, ist der Modellwechsel, der zum Sommer bei nahezu allen Basisfahrzeugen ansteht. Grund dafür, dass die Facelifts beinahe zeitgleich kommen, sind neue gesetzliche Vorgaben zu den Assistenzsystemen und den Cyber-Security-Vorgaben. Spannend sind aber nicht nur die technischen Neuerungen, sondern vor allem die Preise für Bestandsfahrzeuge. Der eine oder andere Hersteller hat vielleicht ein wenig zu motiviert vorgeordnet und nun Sorge, die Ware unters Camper-Volk zu bringen. Ob aus diesem oder einem anderen Grund: Hobby etwa wirbt aktuell mit saten 20.000 Euro Rabatt auf den eben erst präsentierten Maxia Van 680 DT auf VW Crafter. Dabei halten sich die Updates für dessen Modellpflege wahrlich in Grenzen: ein neues Infotainmentsystem mit größerem Display, das Digital Cockpit aus dem T6.1, ein Sprachassistent mit Chat-GPT-Integration und eine elektronische Parkbremse, dazu einige vormals optionale, nun verpflichtende Assistenzsysteme in Serie. Wenn man mich fragt, ich würde nicht aufs Facelift warten, mich stattdessen nach einem Bestandsfahrzeug umsehen und im Idealfall einige Tausend Euro sparen. Nur beim VW T6.1 ist die Sache etwas komplizierter, denn der Nachfolger wird nicht mehr in Hannover, sondern von Ford Otosan in der Türkei produziert. Ob sich hier das Warten lohnt, oder auch die Last Edition von Wavacamper, klären wir ab Seite 8.



CamperVans wird sich immer auch den bezahlbaren Fahrzeugen widmen, versprochen.

Herzlichst, Euer

Daniel Schlicke

Stv. Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 4/2024



96



ERIBA CAR 600
Die Caravan-Kultmarke
jetzt mit Motor und
individuellem Design.

24



52



36



86

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



64



78



KOLUMNE

über Brüder, nicht nur im Geiste,
und die gute neue Zeit.

112



60



8

EDITORIAL

An der Zeit. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

WAVECAMPER

Hochwertige Last Edition auf VW T6.1. 8

DER JUBI-VAN

Wir bauen einen Campervan. 18

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. 22

ERIBA CAR 600

Designer-Stück auf VW Crafter. 24

ETRUSCO CV 600 DF 4x4

Preiswertes Allround-Talent mit Allrad und extralangen Betten. 36

KOMPANJA ZWEI

Mehr Platz für clevere Ideen. 46

VW NEW CALIFORNIA

Serienreif: Das bietet der Neue. Plus: Cali-Historie im Überblick. 52

MERCEDES E-SPRINTER

Stand heute: Elektro-Kasten. 58

DAUERTEST-ABSCHLUSS

37.586 Kilometer im Campstar. 60

PORSCHE MIT DACHZELT

Tour de Corse im 911 Dakar. 64

CAMPER BIS 55.555 EURO

Wer bietet noch bezahlbare Vans? 72

ZUBEHÖR: HOCHLEHNER

Neun bequeme Stühle im Test. 78

BASISWISSEN

Sauber Frischwasser tanken. 86

PRAXIS: FESTE SEIFEN

Shampoos, Duschgels und Spüli. 88

REISE: THÜRINGER WALD

Durch Schluchten und über Gipfel. 92

REISE: SEIDENSTRASSE

Ohne Allrad bis nach Thailand. 96

KOLUMNE

Andersartigkeiten. 112

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's schon im Juni weiter. 114

Aller Tage Abend

In Hannover rollen aktuell die letzten, längst verkauften T6.1 vom Band. Wer noch einen möchte: Ein paar hochkarätig konfigurierte Exemplare gehen an Wavecamper und werden dort zu einer Last Edition ausgebaut. Test!

~~~~~ Text und Bilder von Daniel Schlicke ~~~~~





„ Ein Feature des Dakar ist der ins Dach integrierte 12-Volt-Stromanschluss für Fernscheinwerfer. Genial wäre natürlich, wenn das Dachzelt diesen für USB-Steckdosen und Beleuchtung nutzen würde. Wobei im Dakar auch eine Leichtbau-Batterie verbaut ist und wer weiß, wie lange die das mitmachen würde.





**DACHZELT**

**Basis:** iKamper-Hybriddachzelt mit Gasdruckdämpfer-gestütztem Hartschalen-Case und Teleskopleiter. Zeltstoff aus Baumwollmischgewebe mit Skyview-Dachfenster und zwei Seitenfenstern mit Insektenschutzgitter, gespannt durch Federstäbe.

**Maße und Massen:** (L x B x H) geschlossen 146 x 140 x 33 cm, aufgeklappt: 258 x 257 x 118. Gewicht: 56 kg. Max. Zuladung im Stand: 140 kg.

**Liegefläche:** 210 x 130 cm

**Matratze:** 5 cm, hochdichter Polyschaum in abnehmbarem Bezug.

**Preis:** 4.981 €

**Sonderausstattung:** Basisdachträger für Porsche 911 452 €, Isolier-Innenzelt 328 €, Schuh-Organizer 96 €, Utensilien-Organizer 96 €.

[shop.porsche.com](https://shop.porsche.com)

**D**er eine oder andere hier im Verlag mag das belächeln, schließlich sind wir Camper und seit jeher auf Caravanning spezialisiert. Doch mit jedem Messebesuch, mit jeder Pressemitteilung zu einem neuen 4x4-Camper, der noch mehr Freiheit, Autarkie und Abenteuer verspricht, wird eine Stimme in mir lauter. Es ist die Stimme vom inneren Kind, das damals die Poster der Sportwagen aus Zuffenhausen übers Bett gehängt hat. Klingt kitschig, ist aber wirklich wahr. Also: Gut und gerne 150.000 Euro in einen ausgebauten Sprinter investieren, wenn es für das Geld auch einen Elfer gibt? Nicht mit mir.

„Na dann mach doch“, meint Chefredakteur Güldenfuß und ehe ich mich verseehe, sagt Porsche einen 911 mit Dachzelt zu. Wobei, von irgendeinem 911 kann hier nicht die Rede sein. Immerhin muss ich meinen Astralkörper die kommenden Tage aus einem Carbon-Schalensitz schälen. Es handelt sich um den auf 2.500 Exemplare limitierten 911 Dakar, eine Hommage an die Rallye-Renner der Siebziger- und Achtzigerjahre. Okay, und um ein vermeidliches Gegenmittel für die Midlife Crisis von denen, die es sich leisten können.

Doch bei Porsche begnügt man sich keineswegs mit bunten Aufklebern: Die Radhäuser sind verbreitert, Schweller und Stoßstangen mit Planken aus Edelstahl versehen. Und der Dakar baut 50 Millimeter höher als ein SerienElfer – plus Liftsystem, das beide Achsen auf Knopfdruck um weitere 30 Millimeter anhebt. Macht 19 Grad Rampenwinkel – kaum weniger als bei einigen Allrad-Vans. Auch die All-Terrain-Bereifung von Pirelli wurde speziell für den Dakar entwickelt. Porsche spendiert eine Leichtbauverglasung, tauscht die Rückbank gegen einen Überrollkäfig und den beweglichen Heckspoiler gegen eine feststehende Version aus CFK. Auch die Fronthaube besteht aus Carbon. Macht gerade einmal 10 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber dem Carrera GTS 4, aus dem der Antriebsstrang stammt: Ein Biturbo-Sechszylinder mit 480 PS und einem maximalen Drehmoment von 570 Newton-

metern, der dich, gekoppelt an ein Achtgang-PDK, in 3,4 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt. Wie sich das anfühlt? Wahnsinn. Wer das braucht? Kein Mensch. Aber wer braucht schon einen Allrad-Camper mit Winde, Wechselrichter und 600 Ah Lithium-Akkus? Zumal auf dem europäischen Festland. Also fädeln wir uns in die Schalensitze und teilen die Strecke Stuttgart – Livorno in Drei-Stunden-Stints.

Unser Ziel heißt Korsika. Artgerechte Küstenstraßen-Haltung. Und wer Korsika kennt, weiß, dass manche Departementsstraße rupziger ist als alles, was in Deutschland legal befahrbar wäre. Doch bevor es so weit ist, steht die erste Nacht unseres Roadtrips an. Spoiler: Kein Hotel, nicht mal ein Restaurant haben wir auf unserer Reise von innen gesehen – so viel Camper bin ich dann doch, versprochen. Also steuern wir einen naturnahen Campingplatz an – und fallen auf wie bunte ➤



# RÜCKEN- SCHMEICHLER

Text: Philipp Pilson, Fotos: Volker Stallmann

Hochlehner spielen in der Königsklasse der Campingstühle: Luxuriöse Ausstattungen versprechen himmlischen Sitzkomfort. Doch nicht jeder Stuhl überzeugt. Neun Modelle im Praxistest.

**H**ochlehner bilden die Speerspitze im Campingstuhl-Segment. Sie versprechen maximalen Komfort, denn im Vergleich zu gewöhnlichen Campingstühlen offerieren sie das komplette Wohlfühlprogramm in Sachen Ergonomie: Hohe, mehrstufig verstellbare Rückenlehnen – im Idealfall inklusive Kissen – große Sitzflächen und bequeme, einstellbare Armlehnen erlauben unterschiedliche Sitz- und Liegepositionen und runden das Luxusangebot noch ab. In so einem königlichen Gestühl lässt sich der Tag nach einem strapaziösen Städtetrip oder einer ambitionierten Fahrradtour ganz entspannt ausklingen.

Das Komfortplus bringt allerdings auch nennenswerte Nachteile mit sich: Die (Pack-)Maße, Gewicht und Preis liegen weit über einem Durchschnittsstuhl. Grundsätz-

lich gilt daher: Wer Hochlehner in die engere Kaufentscheidung mit einbezieht, will in erster Linie einen super bequemen Stuhl, ohne Kompromisse in Sachen Komfort. Und die Auswahl an attraktiven Hochlehnern am Markt ist groß. Die Redaktion hat daher Modelle verschiedener Preiskategorien sorgfältig ausgewählt. Im Test messen sich neun Hochlehner: der Camp 4 Malaga Breeze Plus und Joplin Deluxe von Reimo, der BelSol Diva Back to nature und der HighQ Comfortable aus dem Hause Frankana, der Berger Novara von Fritz Berger, der Loke Hochlehner von Isabella sowie der Westfield Avantgarde Noblesse und der Crespo Air Deluxe, beide erhältlich bei Movera. Außer Konkurrenz stellen wir dir den Helinox Sunset Chair vor – ein Tipp für diejenigen, die es so kompakt und leicht wie möglich wollen und dafür kleine

Abstriche beim Komfort machen. Eines vorneweg: Eine hohe Lehne macht noch keinen komfortablen Stuhl. Vielmehr muss die Rückenlehne lang genug sein, um auch den Kopf abzulegen zu können, der Neigungswinkel gut einstellbar sein und die Form zur individuellen Anatomie passen. Schmeichelt der Stoff dem Rücken oder fühlt sich irgendwas unangenehm an? Passen Sitzhöhe und Sitztiefe oder schneidet die Kante eventuell unangenehm in die Beine? Wie bequem sind die Armlehnen? Gehen Auf- und Abbau leicht von der Hand oder besteht die Gefahr, die Finger zu quetschen? Stimmen Qualität und Verarbeitung? Einer ganzen Reihe von objektiven sowie subjektiven Fragen spürte die Redaktion in einem aufwendigen Test nach. Dabei trafen sich 15 Redaktionskolleginnen und Kollegen zum intensiven Probesitzen und vergaben in verschiedenen Kategorien Punkte. Am Ende jeder Sitzprobe kürte jeder Tester seine drei Favoriten. So konnte das Team auch ermitteln, welcher Stuhl für welche Körpergröße oder Geschlecht besonders gut infrage kommt. Denn am Ende ist Komfort auch ein subjektives Empfinden, abhängig von Körperbau und -größe oder ob man eher hart oder weich sitzt.

Allgemein zeigt sich im Test schnell, dass höhenverstellbare Nacken- oder Kopfstützen – wie beim Camp 4 Malaga Breeze Plus – für jede Körpergröße ein Komfortplus bieten. Das Kissen des Westfield-Modells lässt sich gar in der Dicke regulieren. Frankana setzt wie auch Isabella bei seinem Modell auf ein Kissen, das sich via Klettverschluss in der Höhe verstellen oder ganz abnehmen lässt. Die dritte Alternative ist ein straff gepolstertes Kopfteil, zum Beispiel bei Fritz Berger, das in die Rückenlehne integriert ist und daher passen muss.

Auch Form und Material der Armlehnen haben durchaus Einfluss auf den gesamten Sitz- und Liegekomfort. Mehr Auflagefläche empfinden quasi alle Tester angenehmer als schmale (und härtere) Armlehnen, und auch ergonomisch gebogene Armlehnen – wie die von Isa-



Ob aufrecht zum Essen oder liegend zum Sonnenbaden – die verstellbare Rückenlehne ist ein Mehrwert. Sowohl Klapp- als auch Faltmechanismus sind Übungssache.



bella und Westfield – empfinden die Tester für Unterarm und Handgelenk angenehm.

Beim Handling braucht es Know-how, um den Stuhl – und Hochlehner sind schon sperrig – mit Leichtigkeit auf- und zuzuklappen. Die gute Nachricht: Der Großteil lässt sich mit Übung unkompliziert handeln. Die Testexemplare von Reimo (Joplin Deluxe) und BelSol (Frankana) lassen sich durch ihren Faltmechanismus zwar recht flott zusammenfalten, es ist aber Kraft gefragt, und der Camper sollte seine Finger im Blick haben. Wie es auch einfach geht, zeigt der Crespo Air Deluxe mit seinem leichtgängigen, geschmeidigen Klappmechanismus.

Ganze acht Mal landete der Camp 4 Malaga Breeze Plus von Reimo mit Bestnoten im „Warenkorb“ der Kolleginnen und Kollegen, bietet daher das beste Gesamtpaket und schnappt sich verdient den Testsieg. Dicht dahinter auf den Plätzen zwei und drei folgen der Avantgarde Noblesse von Westfield und der Loke Hochlehner von Isabella. Sie überzeugen ebenfalls in puncto Komfort, müssen sich aber aufgrund anderer Faktoren knapp geschlagen geben. Ein toller Nebenaspekt: Der Testsieger ist rund 50 Euro günstiger als der Zweitplatzierte – das ist ein Wort.



# AUSSER KONKURRENZ

## HELINOX SUNSET CHAIR [www.helinox.eu](http://www.helinox.eu)

**Sitzfläche:** 59x71x97cm  
**Höhe Rückenlehne:** 72cm  
**Packmaß:** 48x13x12cm  
**Gewicht (Belastbarkeit):** 1,5kg (145 kg)  
**Preis:** 169,95 €

- + minimales Gewicht
- + minimales Packmaß
- hoher Preis
- Aufbau braucht etwas Zeit

Klein, ultraleicht mit minimalem Packmaß und hoher Lehne: Ansonsten ist der Sunset Chair von Helinox kaum mit den klassischen Hochlechtern im Test vergleichbar. Zudem ist sein Preis überaus kernig, sein Gesamtkonzept aber ebenso genial, wie die Verarbeitungsqualität hervorragend ist. Kurzum: Er ist das ideale Gestühl für Camper, die bei minimalem Packmaß und Gewicht bestmöglichen Komfort inklusive Kopfstütze suchen. Wahr ist aber auch: Gegenüber der „großen“ Stuhlkonkurrenz hat der kleine Helinox in Sachen Komfort kaum eine Chance. Seine Sitzfläche ist etwas kurz, schnürt manchen Testern an den Seiten etwas ein. Insgesamt



*Ist der Dreh raus, geht der Aufbau schneller. Dank geringem Gewicht und Packtasche passt er gar in den Rucksack.*

ein prima Stuhl zum Genießen des abendlichen Biers. Zudem punktet sein Material mit super Belüftung, ist unempfindlich und wasserabweisend. Und es gibt Zubehör wie Cup-Holder oder Sand-Unterlage. Vorteil: Kann abends auch mal problemlos mit an den Strand genommen werden.



Fotos: Pilsion/Schlicke/Stallmann, Jimmy Conover, Unsplash, Hersteller

# Schluchten



# und Gipfel

Mit dem Campervan durch den Thüringer Wald zu gondeln, ist ein Genuss. Doch Goethe hat recht: „Nur, wo Du zu Fuß warst, bist Du auch wirklich gewesen.“ Also: Wanderschuhe nicht vergessen.

*Text und Fotos von Romy Robst*

**M**ir hängt noch der Duft von Moos und Nadelholz in der Nase, als sich die imposanteste Burganlage Thüringens vor mir auftürmt. Majestätisch thront die Wartburg auf einem Hügel oberhalb von Eisenach im Thüringer Wald.

Das UNESCO-Weltkulturerbe ist eng und untrennbar mit Martin Luther verbunden, der hier während seiner Übersetzungsarbeit an der Bibel im Jahre 1521 alias Junker Jörg Zuflucht fand. Die Lutherstube, in welcher der Reformator arbeitete, ist noch erhalten und strahlt eine besondere Atmosphäre aus. Der Besuch hier ist wie eine Reise in die Vergangenheit, die noch immer wirkt.



Die Sonne steht schon tief und hüllt die alten Gemäuer in ein goldenes Licht. Der Blick von hier oben ist fantastisch, die grünen Hügel erstrecken sich bis zum Horizont. Zwar ist der Thüringer Wald mit seinen etwa tausend Quadratkilometern nur etwa halb so groß wie der Harz: An Vielfalt mangelt es dem größten Mittelgebirge im Freistaat Thüringen nicht.

Obwohl der Thüringer Wald mit den Städten Illmenau, Eisenach und Suhl auch städtisches Flair verströmt, zog es mich als Hundebesitzerin bei dieser Camper-Tour doch eher ins Grüne. Gut beschuht mit Wanderstiefeln aus der Heckgarage war ich an diesem Tag fünf Stunden mit meiner Hündin Lotte unterwegs und habe dabei



mehr als 16 Kilometer erwandert – unterstützt von meinen Trekkingstöcken. Zugegeben: Vielleicht haben wir unterwegs ein bisschen gebummelt. Aber das ist keine Schande, schließlich soll ja auch der Genuss nicht zu kurz kommen.

### **Verwunschen und wild**

Spulen wir kurz zurück: Es ist früh am Morgen, als ich meinen ausgebauten Kastenwagen durch Eisenach steuere, während meine Hunde-Dame noch selig neben mir schlummert. In der Altstadt beeindruckt gut erhaltene Fachwerkhäuser, charmante Plätze und enge Gassen. Kulturinteressierte finden mit der Georgenkirche, dem Karlsplatz und dem Geburtshaus von Johann Sebastian Bach reichlich Auswahl.

Mein Tag beginnt jedoch am Parkplatz an der Wartburg, der auch als Stellplatz fungiert. Hier beginnen wir unsere Entdeckungsreise zu Fuß und Pfote durch die Natur. Herrliche Pfade bringen uns zur Drachenschlucht, wo sich ein enger Pfad gesäumt von moosbedeckten Felsen an einem Flüsschen entlang windet.

Diese Schlucht dürfte das größte Naturschauspiel sein, das der Thüringer Wald zu bieten hat. Hier drängen sich schmale Pfade zwischen steilen Wänden, rechts und links ragen schroffe Felsformationen in den Himmel, kleine Wasserfälle speisen die üppige Vegetation. Es folgen weitere Highlights: die Landgrafenschlucht, eine perfekte Aussicht am Drachenstein zum Inselsberg und schließlich die geschichtsträchtige Wartburg.

### **Klassiker im Thüringer Wald**

Szenenwechsel. Wir navigieren unseren Campervan am nächsten Tag ein paar Kilometer weiter Richtung Süden ins Herz des Thüringer Waldes. Erneut warten steile, enge Pfade auf uns. Heute steht einer der markantesten Gipfel der Region auf dem Programm: Der Inselsberg

*Herausragend: Die Wartburg ist ein imposantes Gebäude und dank Martin Luther ein besonders geschichtsträchtiges dazu. Sie sollten Gäste im Thüringer Wald unbedingt besuchen. Der Altenfels thront über der Wolfsschlucht.*