

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



NUMMER SICHER
Nissan-Camper mit Fünf-Jahres-Garantie



★ **SPEZIAL: E-BIKES** ★

Kaufberatung: 6 kompakte Modelle
Plus: Akkus laden im Camper



GRATIS
60 Top-Tipps für den Winter zum Download



MAROKKO IM T3 SYNCRO

Abenteuer Elternzeit



CLEVER VANS DUO 540
Preiswert & kompakt mit neuem Grundriss für Paare



BACK TO THE ROOTS
Griechenland: authentisch Campen im MB 207D



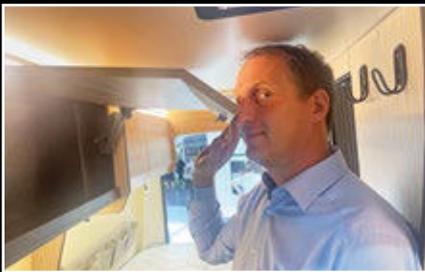
WEINSBERG CARALIFE
Großserie & Vanlife-Van – funktioniert das wirklich?



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



SORRY, aber das angekündigte erweiterte Testfazit zum Yucon SB 55 mussten wir aufschieben. Der lange Campingbus kommt weiterhin vielseitig zum Einsatz. Ganz aktuell wurden die 15.000 Kilometer geknackt, Yucon möchte Zubehör fürs Wintercampen schicken – da ergeben sich sicherlich noch ein paar spannende Testeindrücke!



NASENWINKELKOEFFIZIENT Wie auf den Duschschauch in der Vor- ausgabe weisen wir erneut auch auf den so wichtigen Nasenwinkelkoeffizienten hin, und zwar bis ihn die Konstrukteure im Schlaf überprüfen. Grifflose Klappen sind zwar schön, die perfekte Raumnutzung bleibt aber die große Kunst im Kastwagen und noch hat niemand das Ei des Kolumbus gefunden.



NEUZUGANG Wer Tag für Tag mit dem Thema Camping zu tun hat, scheint früher oder später infiziert. Jedenfalls ist Meike aus unserem Marketing nun in einem feinen La Strada auf den windsurf-tauglichen Campingplätzen zwischen Südtirol und der Nordsee anzutreffen – aber bitte verschont sie im Urlaub mit Kundenservice-Anfragen. :)

Von machtlos bis machbar

In der Politik ist es Mode, ein Gipfeltreffen auszurufen, wenn die Lage Handeln erfordert. Man will zeigen: Das Problem wurde erkannt, man kümmert sich. So auch Ende September, als unter anderem Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck mit den Spitzenvertretern Deutschlands wichtigster Industrie zu einem digitalen Autogipfel zusammenkam. Wenn wir in der CamperVans zuletzt mehrfach über schlepende Verkäufe in der Caravanning-Branche geschrieben hatten – spätestens jetzt, wo VW die Beschäftigungssicherung (galt seit 1994) cancelt und Zulieferer wie Bosch, ZF und Continental Stellen streichen und Werke schließen wollen, zeigt sich: Das Problem ist nur teilweise hausgemacht und auf die gesamte Autoindustrie projiziert deutlich komplexer. Es geht nicht nur um einige übermotivierte Fahrzeugbestellungen der großen Wohnmobilhersteller, sondern auch um viel Bürokratie und Regularien, um Energiekosten, um die Absatzkrise in China – um Politik.

Was also brachte der Autogipfel? Was kommt vielleicht sogar der Caravanning-Industrie zugute? Wenn man mich fragt: nicht viel. Kurzfristige Maßnahmen – die SPD forderte eine Abwrackprämie 2.0 – soll es nicht geben. Was ich so auch unterschreiben würde, denn erstens empfinde ich das Abwracken von TÜV-konform fahrtüchtigen Fahrzeugen als wenig nachhaltig. Zweitens wird eine solche Prämie, die freilich nur für den Kauf eines E-Fahrzeugs diskutiert wurde, unserer Industrie nicht helfen: Wer ein schrottreifes Kfz aufgibt, wird wohl kaum ein in Deutschland produziertes E-Auto (ab 36.900 Euro für den VW ID. 3) kaufen und schon gar keinen solchen Campervan. Habeck möchte stattdessen die Überprüfungs Klausel der 2022 vom Europaparlament und den EU-Staaten vereinbarten CO₂-Emissionsreduktion (für leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 um 50 Prozent im Ver-

gleich zu 2021 und um 100 Prozent bis 2035) vorziehen auf das kommende Jahr. Eine solche Überprüfung könnte eine erneute Anpassung der Emissionsnormen ergeben – Neuzulassungen von Verbrennern könnten auch nach 2034 noch möglich bleiben. Ob die übrigen EU-Staaten hier mitspielen, ist jedoch fraglich. Zwar läuft der Autoverkauf dort auch nicht besser, doch die Länder hängen deutlich weniger an der Automobilindustrie.

Keine Frage – wir alle würden unsere ohnehin schon grüne Urlaubsform gerne noch ein wenig nachhaltiger gestalten. Doch neben der Umweltverträglichkeit wünschen sich die Kunden, die viel Geld für einen Campervan in die Hand nehmen, eben auch entsprechenden Komfort und nicht zuletzt Unabhängigkeit.

Ob die Hersteller von Freizeitfahrzeugen das verstanden haben? Zumindest ist es erstaunlich ruhig geworden um elektrisch angetriebene Prototypen. Kein einziger wurde auf dem diesjährigen Caravan Salon enthüllt. VW möchte mit einem ID. California warten, bis man dem Kunden ein rundes Konzept anbieten kann (mehr dazu im Interview ab Seite 24). Es ist eben nicht nur die Reichweite, sondern auch die Glaubwürdigkeit in Sachen Umweltschutz (Stichwort Stromherstellung), das Fahrzeuggewicht oder schlicht der Preis.

Trotzdem kann man den Caravanning-Herstellern nicht vorwerfen, dass sie sich zurücklehnen würden. Sehr gut gefiel mir zum Beispiel das Eriba Touring Concept. Die Wohnwagen-Studie zeigt, wie viel CO₂ sich durch die Verwendung alternativer, recyclebarer Materialien sparen ließe: Flachs- statt Glasfasern, Popcorn statt Styropor, Rattan statt Sperrholz, Filz statt Polyethylen. Da die Machbarkeit nicht das Problem ist, geht es nun vor allem um die Preisgestaltung, denn: Eine entsprechende Förderung bringt wohl kein Autogipfel dieser Welt.



Also ich wäre jetzt urlaubsreif – hoffen wir auf einen goldenen Camping-Herbst.

Herzlichst, Euer

Daniel Schlicke

Stv. Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 8/2024



78



50



46

18



88

Fotos: Autoren, Hersteller, Redaktion



36



58



8

KOLUMNE
übers Schlafen,
heute und unterwegs.

104



28

EDITORIAL

Von machtlos bis machbar. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 6

NISSAN SEASIDE

Gelungene Campervan-Kooperation mit Fünf-Jahres-Garantie. 8

PREMIEREN

Nachschub für Neukunden. 18

INTERVIEW

Nachgefragt bei Lars Krause, VWN. 24

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. 26

CLEVER VANS DUO 540

Preiswert und kompakt mit neuartigem Grundriss für Paare. 28

WEINSBERG CARALIFE

Vanlife aus der Großserie? 36

ROCKET CAMPER BASE

Die Reduktion aufs Wesentliche. 46

4REST CAMPER

3,5-Tonnen-Sprinter mit Allrad, für vier und mit Fernreise-Potenzial. 50

JUBI-VAN PART 4

Wir bauen einen Campervan. 56

KOMPAKTE E-BIKES

Große Kaufberatung. 58

E-BIKES LADEN

Strom vom Van ins Bike – so klappt's. 64

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

Ausrüstung, tested on tour. 68

NEUES ZUBEHÖR

Frische Fenster, Messer, Zelte, Träger – und ganz viele neue Klos. 72

GRIECHENLAND

Inselhopping im MB 207D. 78

MAROKKO

Elternzeit und Offroad-Abenteuer im eigens restaurierten T3 Syncro. 88

KOLUMNE

Tiefer. 104

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im Dezember weiter. 106



Der Tisch kann an der Küche eingehängt oder freistehend genutzt werden – durch stufenlos höhenverstellbare Beine auch als Stehtisch. 51 mal 80 Zentimetern genügen für vier Teller.

Noch ein Fünf-Meter-Van mit Aufstelldach und fahrerseitiger Möbelzeile, nur eben von Nissan, der streng genommen ja ein Renault ist – da ist die spannendste Nachricht eigentlich, dass es für Fahrzeug und Ausbau eine Fünfjahresgarantie bis 160.000 Kilometer gibt, und zwar ohne kostspielige Garantieverlängerung. Doch das würde dem Seaside, der streng genommen Nissan Primastar Seaside by Dethleffs heißt, nicht gerecht. Man sollte schon etwas genauer hinsehen, gerade bei den kompakten Fünf-Meter-Vans.

Zumal sich seit unserer letzten Begegnung mit dem Japaner (CamperVans-Ausgabe 6/2018) nicht nur der Ausbau verändert hat: Inzwischen gibt es ein gut funktionierendes Doppelkupplungsgetriebe, LED-Scheinwerfer, ganz passable Assistenzsysteme und ein relativ modernes Infotainmentsystem – und das allermeiste ist bereits in der Serienausstattung enthalten. So auch die Rückfahrkamera, eine induktive Ladeschale fürs Smartphone und sogar die Sitzheizung. Das handhaben die Hersteller, die den ansonsten fast baugleichen Renault Trafic als Basis nutzen, anders. Und das erklärt auch den etwas höheren Basispreis von 69.950 Euro. Auf der Bahn gilt für den Nissan Primastar wieder, was wir in den

letzten CamperVans-Ausgaben auch über den Renault geschrieben hatten: die gute Übersichtlichkeit, wenig Windgeräusche, ein durchzugsstarker, relativ sparsamer Motor und ein ordentlich arbeitendes Fahrwerk stehen auf der Haben-Seite, als Contras werden hohe Bedienkräfte für die Lenkung und ein eher nüchtern anmutendes Cockpit notiert.

Nissan bessert noch im Detail nach, zum Beispiel mit flacheren Drehkonsolen für ausreichend Kopffreiheit. Damit die Handbremse nun nicht stört, kann sie entriegelt und zur Seite geklappt werden. Auch beidseitige Kederleisten, die gleichzeitig als Regenrinnen dienen, spendiert der Hersteller. Allerdings bauen die passenden Markisenhalter ganze zehn Zentimeter höher als die, die Thule für die direkte Montage an der Karosserie anbietet – tiefgaragentauglich ist der Seaside dann nur in seltenen Fällen. Wenn hingegen nur wenige Zentimeter fehlen, zum Beispiel fürs heimische Carport: Nissan bietet auch eine Tieferlegung an. Oder man wählt das Sonnensegel.

Wer inzwischen im CamperVans-Archiv gekramt und den Test des ersten Nissan-Werkscampers gefunden hat, der wird sich wie wir über den erstaunlich ähnlichen Ausbau wundern. Scheinbar waren im jeweiligen



Wenn es mal regnet, kein Problem: Hinter der Schiebetür und vom Wohnraum aus gut erreichbar ist der Tisch clever verstaut.



Kocher-Spüle-Kombination und Kompressorkühlbox sind praxistauglich dimensioniert und recht gut zu reinigen.



„ Spannend ist die Fünfjahresgarantie, die für das Fahrzeug und für den Ausbau gilt.

Die Schubladen sind geräumig, Softclose und robuste Auszüge gehören zur Serienausstattung. Im Testwagen waren die Spaltmaße nicht ganz perfekt, aber das ist Einstellungssache.



Mit Zweier-Dinette vorm Doppel-Querbett ist der Baseline Duo 540 ein Zwei-Leute-Mobil. Hintern Fahrersitz installiert Clever Vans das Bad. Gute Option: drehbarer Beifahrersitz.

Es ist noch nicht lange her, da schwangen sich die Grundpreise für Vans zu wahren Mondpreisen auf. Nun sind einige der Krisen überstanden, mit anderen arrangieren wir uns notgedrungen. Und die Preise für Freizeitfahrzeuge? Die sind nicht mehr auf Vorkrisen-Niveau gesunken, haben sich aber zumindest wieder auf ein nachvollziehbares Maß eingependelt. Jetzt starten die Grundpreise für die günstigsten Vans bei 45.000 bis 50.000 Euro – so auch bei Clever Vans.

Clever Vans wurde 2012 von Ralf Gösser und Pössl gegründet. Familie Gösser blickt auf viel Erfahrung zurück. 1958 baute der Familienbetrieb den ersten Gösser-Caravan, Anfang der 1970er-Jahre startete man mit den Mercator-Reisemobilen durch. Verkaufsanhänger bilden ein weiteres Standbein. Sämtliche Vans werden in Ungarn gebaut. Möbel, aber auch Polster und Metallteile, fertigt man hier mit großer Erfahrung in Eigenregie.

Wir hatten Gelegenheit, den noch gut verfügbaren 2024er Baseline Duo 540 von Clever Vans zu testen. Dank Ausnahmegenehmigung kann man ihn laut Hersteller nach wie vor als Neufahrzeug zulassen. Der 5,41 Meter lange Van auf Citroën Jumper mit 120 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe und 3,3 Tonnen zulässiger

Gesamtmasse ist auf zwei Leute zugeschnitten: Doppel-Querbett im Heck, Zweier-Dinette davor, zwei zugelassene Sitzplätze. Dazu ein Bad hintern Fahrersitz, die Küche an der Schiebtür und ein Heckstauraum unterm Bett. Das Ganze gibt's ab 46.990 Euro.

Der 2025er Duo 540 steht bereits in den Startlöchern. Er wird ansonsten unverändert auf dem neuen Citroën Jumper mit 140 PS, Abgasnorm Euro 6e, 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse und den nun vorgeschriebenen Assistenzsystemen basieren und daher 2.000 Euro mehr kosten. Was aber kann der Käufer erwarten? Ist das Grundrisskonzept praktikabel? Muss man noch tausend Extras hinzubestellen? Lassen sich wichtige Extras überhaupt hinzubestellen? Und wie sieht es denn mit der Qualität aus? Das wollen wir herausfinden.

Von außen könnte der Kleine von Clever Vans kaum schlichter sein: weiße Karosserie, Stahlfelgen, kein Außendekor und drei dunkel getönte Rahmenfenster von Seitz im Wohnbereich. Diese aber sind akkurat, ohne Verwerfungen in die Karosserie eingesetzt. Das Gleiche gilt für den WC-Schacht, den Clever Vans auch innen sauber abdichtet, sowie für die CEE-Einspeisesteckdose und den Einfüllstutzen vom frostsicher in einer Sitztruhe eingebauten 60-Liter-Frischwassertank.



Dank optional drehbarem Beifahrersitz ist das Fahrerhaus ein guter Ort zum Lesen. Die Küche punktet mit Kühlschrank mit beidseitigem Türanschlag und mit gerundeten Möbelkanten.



Nutzt man die Zweier-Dinette, lässt sich gleichzeitig die hintere Hälfte des Doppel-Querbetts dahinter zum Liegen nutzen. Sämtliche Möbel sind sehr stabil. Und auch hier setzt Clever Vans auf gerundete Möbelkanten.

Ob von drinnen oder von draußen – der Kompressor-Kühlschrank von Dometic ist stets einfach zu erreichen. Darüber fährt nach leichtem Druck auf die Vorderkante die optionale Ablage für den Campingkocher heraus.

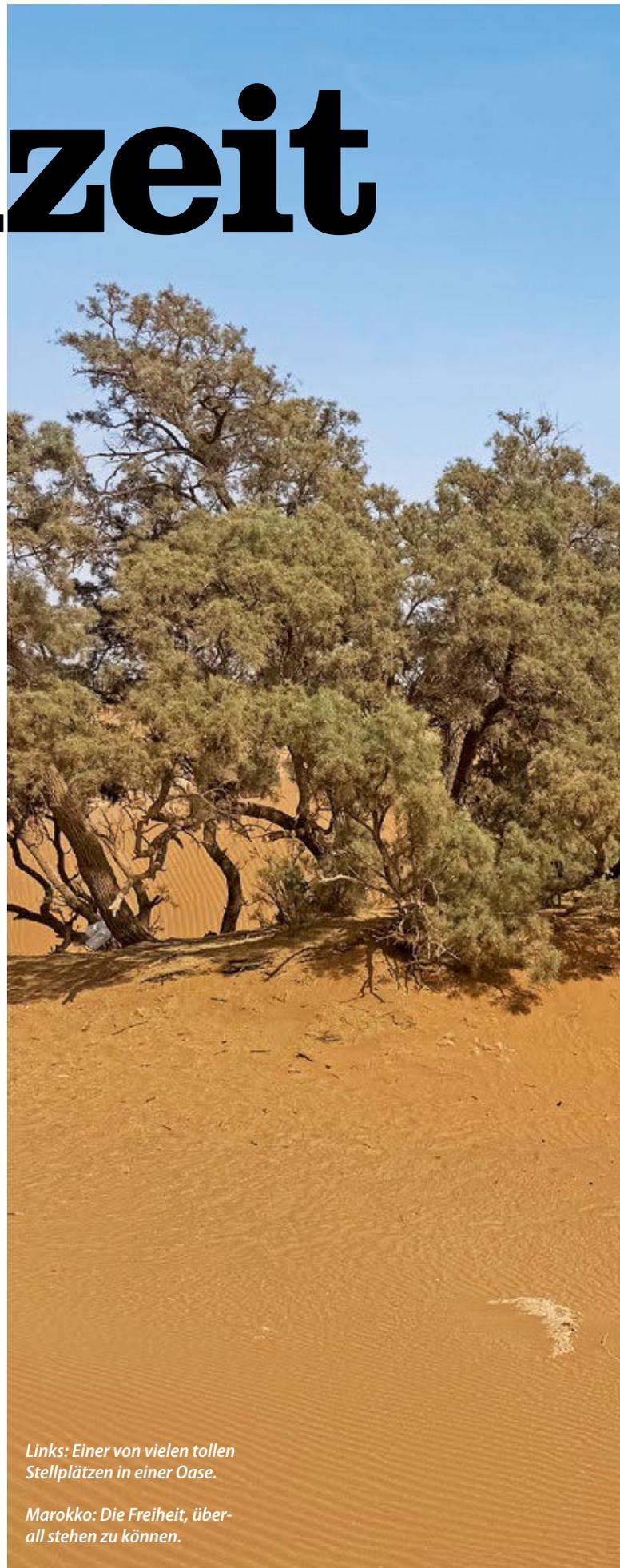


„ Einer will schon schlafen und der andere noch sitzen? Kein Problem, der Beifahrersitz ist ja auch noch da. **►**

ABENTEUER Elternzeit

Anfang des Jahres war es endlich so weit: Unsere dreimonatige Elternzeitreise startete. Es sollte gemütlich durch Frankreich und Spanien gehen, um in Algeciras die Fähre nach Tanger in Marokko zu nehmen.

Von Christine und Lukas Sanders



Links: Einer von vielen tollen Stellplätzen in einer Oase.

Marokko: Die Freiheit, überall stehen zu können.

