

# CAMPERVANS & WOHNMOBILE

# Kaufberater

2024

Camper  
Vans **REISE  
MOBIL**  
INTERNATIONAL

**PLUS: 38 SEITEN  
MARKTÜBERSICHT**

**Alle aktuellen Hersteller &  
Modelle auf einen Blick**



**KAUFEN  
ODER  
MIETEN?**

Neu oder  
gebraucht?  
Finanziert  
oder bar?

## TYPENVERGLEICH

**Basis, Aufbau, Grundriss – was passt zu wem?**



**WOHNMOBILE  
IM DETAIL**

**Alle Größen, jede  
Preisklasse: das sind  
die Vor- und Nachteile**

**DAS STECKT IN  
EINEM CAMPER**

Ausbau und  
Technik auf den  
Punkt erklärt



## ZUBEHÖR-NEUHEITEN

Alles, was mit muss  
**PLUS:** Fahrzeug  
optimieren



€ 9,90

Österreich € 10,90 | Schweiz sfr. 17,00  
BeNeLux € 11,40 | Ital./Span./Port. (cont.) € 12,80





Foto: Redaktion

# Gute Karten

**Z**eit für neuen Optimismus: In den letzten Jahren wuchs Camping vom Alternativ- zum Trendurlaub. Für die Branche ging es folglich nur in eine Richtung – trotz Chassis- und Teilemangel, Inflation und Zinspolitik – und zwar steil nach oben. Kunden hingegen mussten froh sein, überhaupt ein Fahrzeug zu ergattern. Die Höfe der Händler waren wie leer gefegt, auf frei konfigurierte Fahrzeuge musste mindestens zwölf Monate gewartet werden. Auch ohne ausgefallene Wünsche. Da hat die Freude über das neue Fahrzeug den Frust über den seither deutlich gestiegenen Preis vielleicht sogar ein wenig gedämpft.

Die erfolgsverwöhnten Hersteller waren freilich nicht untätig, haben ihre Produktion parallel zur Nachfrage kräftig gesteigert, und ihre Auf- und Ausbauten an neue Chassis angepasst – manch einer würde sagen etwas zu optimistisch. Denn seit Kurzem zeigt die Zulassungsstatistik einen kleinen Knick. Wir kommen langsam, aber sicher wieder in einen Käufermarkt. Auf den Händlerhöfen stehen endlich wieder verfügbare Fahrzeuge und wahrscheinlich werden bald sogar wieder Rabatte auf die teils saftigen Preise gewährt. Auch wer sich für ein gebrauchtes Mobil interessiert, hat dementsprechend gute Karten. Das Warten könnte sich also gelohnt haben.

Bleibt die Frage, wie sich das ideale Fahrzeug für die persönlichen Ansprüche finden lässt und wie man teure Fehlkäufe vermeidet. Selbst wenn die Unterschiede zwischen vergleichbaren Modellen verschiedener Hersteller oft marginal sind, zwischen einem Campervan auf VW-Bus-Basis und einem aufgebauten Wohnmobil liegen Welten. Dennoch zeigen die Werbebotschaften

und Produktfotos der Hersteller teils erstaunliche Parallelen bei den Zielgruppen. Um die Unterschiede zu beleuchten, und um das gesamte Spektrum des motorisierten Caravaning-Bereichs abzudecken, ist unser Kaufberater erstmals als Gemeinschaftsprodukt der Fachredaktionen Reisemobil International und CamperVans entstanden. In spannenden Konzeptvergleichen werden verschiedenste Fahrzeugkategorien, Grundrisse und Ausstattungsmerkmale auf ihre spezifischen Stärken und Schwächen geprüft.

Ob als Ruhesuchende in der Natur, zum Sightseeing von Stadt zu Stadt oder als Aktivurlauber mit Sportgerät im Gepäck – Sie, liebe Leser, wissen anschließend ganz genau, welches Campingfahrzeug am besten zu Ihren Reisegewohnheiten passt. Mit klaren Vorstellungen zu Ihrem Wunschfahrzeug wartet im letzten Teil dieses Kaufberaters ein umfangreicher Modellkatalog, der alle relevanten Hersteller umfasst. Wertvolles Basiswissen rund um die Themen Gebrauchtkauf, Mieten, Finanzieren und Versicherung sowie spannendes Camping-Zubehör runden das Heft ab.

## NOCH FRAGEN? BITTE BLÄTTERN ...



Herzlichst, Ihr  
**Daniel Schlicke**  
Leitender Redakteur



14

**3 EDITORIAL**

**RATGEBER**

**Der beste Weg zum idealen Mobil**

**6 TYPENKUNDE**

Was ist was?

**14 GRUNDRISSEXIKON**

Sitzen, kochen, schlafen ...

**24 CAMPINGBUS VS. KASTENWAGEN**

Welcher Kompakte für wen?

**28 AUFSTELL- VS. HOCHDACH**

Wie kompakt soll's sein?

**32 STOCKBETTEN VS. AUFSTELLDACH**

Happy Family?

**36 7-METER-KASTEN VS. TEILINTEGRIERTER**

Selber Grundriss, selber Preis, selber Komfort?

**40 LÄNGS- VS. QUERBETTEN**

Fokus Schlaf- oder Wohnkomfort?

**44 ALKOVEN VS. TEILINTEGRIERTER**

Happy Family!

**48 INTEGRIERTER VS. TEILINTEGRIERTER**

Komfort großgeschrieben.

**PRAXIS**

**Kaufen oder mieten? Neu oder gebraucht? Finanziert oder bar?**

**52 GEBRAUCHTKAUF**

Online-Plattformen im Check. Plus: Checkliste.

**56 MIETEN UND SHARING**

Die Probe aufs Exempel.

**58 FINANZIEREN**

Neue Bedingungen.

**59 VERSICHERN**

Nicht alle sind gleich.

74



66



62



22

## TECHNIK-BASICS

**Ausbau & Technik einfach erklärt**

**60 STROM AN BORD**

Von Speicher bis Verbraucher.

**62 GAS AN BORD**

Komfortbringer.

**64 WASSER AN BORD**

Hygiene unterwegs.

20



## MARKTÜBERSICHT

**Alle Hersteller & Modelle**

**66 ZUBEHÖR**

Das muss mit.  
Plus: Packliste.

**74 AUS- UND AUFBAU-  
HERSTELLER**

Alle Modelle, über-  
sichtlich von A bis Z.

**114 IMPRESSUM**

und ein Blick in die Ferne.



52

Fotos: Hersteller, Redaktion



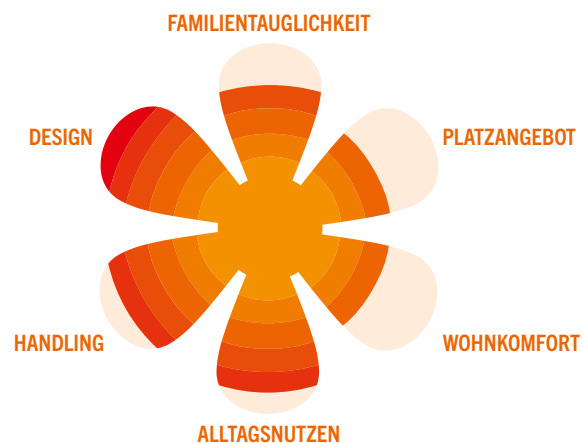
Foto: Mercedes-Benz

# Der Campingbus

Seit Jahren sind sie aus unserem täglichen Straßenbild nicht mehr wegzudenken: die Fahrzeuge, die eine ganze Generation und den Begriff Campervans geprägt haben. Allen voran natürlich der VW California in all seinen Modellvarianten und mit all seinen Vorgängern. Der Hype California ist ungebrochen. Schon allein der Besitz eines solchen Freiheitsmobils macht einen automatisch zu einem besseren Menschen. Sportlich, spontan, unabhängig, abenteuerlustig. Wer ein Fahrzeug dieser Kategorie fährt, ist automatisch ein bisschen cooler als die anderen – oder Lehrer.

Ganz so ist es natürlich nicht – zumindest nicht bei allen Modellen der Fünf-Meter-Camper mit Aufstelldach. Ganz viele Hersteller haben sich wirklich auf die speziellen Bedürfnisse ihrer Kunden eingestellt und bauen praktische, kompakte Camper mit extrem hohem Nutzwert. Oft sind es die kleinen Individual-Ausbauer, die das richtige Gespür haben. Wo Schränke und Schubladen einfach so gebaut sind, dass auch ein Topf oder ein Messer hineinpassen. Bei denen der Stauraum unter dem Bett hoch genug für eine Kiste Sprudelwasser ist und überhaupt die Versorgung mit Gas und Wasser einigermaßen plausibel für den zu erwartenden Einsatzzweck ist. Nicht alles, was erfolg-

reich in großen Stückzahlen aus Konzernen fährt, ist in der Praxis auch praktisch. Doch zum Glück gibt es speziell in diesem Segment unzählige Anbieter, die wenigstens ein bisschen auf Änderungswünsche eingehen oder die so viel Praxiserfahrung haben, dass die inzwischen standardisierten Fehler schon ausgemerzt wurden – und teurer muss es dadurch auch nicht unbedingt werden.



**Schlafen:** 1-4 | **Sitze:** 2-3 | **Preis:** ab ca. 50.000 €

**Flexibilität, Mehrfachnutzen und Alltagstauglichkeit haben ihren Preis. Verglichen mit großen Mobilien sind sie teuer, aber praktisch.**



Foto: Adria Mobil

# Der Integrierte

Integrierte rangieren am oberen Ende der Reisemobil-Skala. Nicht nur aufgrund ihrer oft üppigen Ausmaße und luxuriösen Ausstattung sind sie meist deutlich teurer als Teilintegrierte. Auch die aufwendigere Konstruktion trägt wesentlich dazu bei.

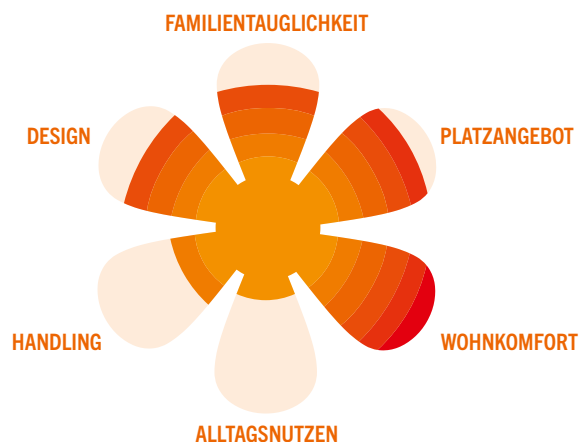
Denn bei einem Integrierten bedient sich der Hersteller des Basisfahrzeugs lediglich in Form eines Windlaufs. Er verwendet nur das Chassis mit Fahrerhausplattform, Armaturenbrett und Bedienelementen, jedoch nicht die Fahrerhauskabine.

Den vorderen Fahrzeugteil gestaltet der jeweilige Hersteller selbst. Er passt zum Beispiel das Armaturenbrett des Basisfahrzeugs an die Kabinenbreite an. Durch diese Bauart wirkt der Integrierte besonders harmonisch. Zudem erhält das Fahrzeug ein für den Reisemobilhersteller charakteristisches Aussehen.

Über den drehbaren Vordersitzen hängt meist serienmäßig ein manuell oder elektrisch angetriebenes Hubbett. Weil das Bett im Vergleich zum Teilintegrierten weiter vorn im Bug hängt, bleibt die Sitzgruppe meist auch bei heruntergelassenem Hubbett nutzbar.

Für das Schlafzimmer im Heck, unter dem sich meistens eine Garage befindet, sind Einzelbetten, Querbett oder Queensbett die häufigsten Varianten.

Wer das erste Mal mit einem Integrierten unterwegs ist, muss sich zunächst an das Fahrerlebnis gewöhnen. Wegen des bis ganz vorn breiten Aufbaus und der weit vom Fahrer entfernt stehenden Windschutzscheibe unterscheidet es sich deutlich von einem Teilintegrierten. Doch das Platzangebot im Innenraum spricht für sich. Einige Hersteller bieten preisgünstige Integrierte ab etwa 70.000 Euro, Luxus-Mobile kosten sechsstellig.



**Schlafen:** 2-4 | **Sitze:** 2-4 | **Preis:** ab ca. 75.000 €

**Die Königsklasse unter den Reisemobilen: viel Platz zum Wohnen und eine luxuriöse Ausstattung zu gehobenen Preisen.**

# Wie man sich bettet

Ohne erholsamen Schlaf ist der Campingurlaub nur halb so viel wert. Diese Möglichkeiten halten Vans und Wohnmobile bereit.

**D**as Bett gehört zum wichtigsten Möbel im Reisemobil und Campervan – und es gibt zahlreiche Varianten. Das luxuriöseste ist das Queensbett. Es steht wie zu Hause mitten im Raum (siehe Foto rechts) und ist bequem von drei Seiten zugänglich. Etwa im quer verbauten Heckbett ist das nicht möglich. Hier muss einer, falls er nachts mal raus muss, über den anderen klettern. Das wird den Partner wahrscheinlich aufwecken. Ebenso verhält es sich im französischen Bett, das an der Seitenwand seinen Platz findet. Dafür sind diese Varianten deutlich platzsparender als das Queensbett.

Äußerst beliebter Kompromiss sind längs eingebaute Einzelbetten, die sich mit wenigen Handgriffen zur großen Liegewiese verbinden lassen. Für Familien halten Alkovenmobile



oder auch Teilintegrierte und integrierte Mobile Etagenbetten im Heck bereit. Das untere lässt sich in aller Regel abklappen, um das Ladevolumen zu erhöhen. Weitere Schlafplätze bieten manuell oder elektrisch absenkbare Hubbetten. In Campingbussen und immer

häufiger auch bei Kastenwagen kommt ein Aufstelldach mit zusätzlicher Liegefläche hinzu. Und auch die Sitzgruppe lässt sich in vielen Mobilien zum zusätzlichen Schlafplatz umbauen. Alles in allem viele Möglichkeiten, jede mit ganz eigenen Vor- und Nachteilen.



## EINZELBETTEN

Lassen sich meist zum großen Doppelbett erweitern und bieten bequemen Zugang

- + Keine Belästigung des Partners beim Aufstehen. Zum Doppelbett ausbaubar. Stauraum und Garage darunter möglich.
- Einzelbetten benötigen viel Platz im Fahrzeug.

## HUBBETT

Absenkbares Bett (im Teilintegrierten, vorn oder in Raummittle) ermöglicht zwei weitere Schlafplätze

- + Zwei zusätzliche Schlafplätze über der Sitzgruppe oder dem Cockpit. Platzsparender Einbau.
- Oft keine Kopffreiheit an der Sitzgruppe bei abgelassenem Hubbett.



Fotos: Redaktion



## QUERBETT

### Als Doppelbett im Heck angeordnet

- + Die Queranordnung spart in Grundrissen Länge, ein kürzeres Fahrzeug ist möglich.
- Der Partner muss über den anderen steigen, um aus dem Bett zu kommen. Im Kastenwagen oft recht kurz.



## ALKOVENBETT

### Ermöglicht zwei großzügige Schlafplätze über dem Cockpit

- + Das Alkovenbett spart wie das Hubbett im Integrierten viel Wohnraum. Es ist nicht viel Bettumbau nötig.
- Beim klobig aussehenden Alkoven erhält das Fahrzeug allein für das Bett eine wenig aerodynamische Formgebung.



## LÄNGSBETT

### Französisches Bett steht längs im Heck, etwas schmaler am Fußende

- + Sanitärraum befindet sich praktischerweise direkt daneben, Stauraum direkt darunter.
- Die Liegefläche und Grundfläche der Nasszelle sind in der Regel knapp bemessen. Darunter findet nur selten eine Garage Platz.

## STOCKBETTEN

### Meist quer im Heck platziert für zwei oder drei zusätzliche Schlafplätze

- + Stockbetten benötigen nur wenig Platz im Fahrzeug und sind bei Familien beliebt.
- Für Erwachsene weniger geeignet. Oft enger Zugang und wenig Kopffreiheit.



## AUFSTELLDACHBETT

### Das Schlafdach von Campingbussen und Kastenwagen bietet unter einer Dachschaale eine Liegefläche

- + Großartiges Zeltfeeling im Sommer. Bei Campingbussen wird das Bett tagsüber einfach hochgeklappt, um Stehhöhe zu erhalten.
- Je nach Bauart nicht sonderlich bequem. Das Bett ist nur durch Klettern zu erreichen.



# 7-m-Kasten vs. Teilintegrierter



## YUCON

Rund sieben Meter langer Kastenwagen mit Längseinzelbetten im Heck, Küche an der Schiebetür und Halbdinette vorn.

Teilintegrierter oder Kastenwagen auf sieben Metern? Vor- und Nachteile beider Konzepte am Beispiel von Frankia und Yucon. Der Vergleich klärt, was sich besser für welchen Typ Camper eignet.

**E**in Wohnmobil mit sieben Meter Länge ist für gewöhnlich ein Teilintegrierter, Integrierter oder Alkoven – also ein sogenanntes aufgebautes Reisemobil mit einer Kabine aus Sandwichwänden. Kastenwagen tummeln sich hingegen meist in der kompakteren Längensklasse um die sechs Meter. Doch inzwischen bieten einige Hersteller auch große Kastenwagen an, die mit einer Länge von rund sieben Metern in der Liga arrivierter Teilintegrierter spielen. Sieben Meter Wohnmobil – wo punktet da der Teilintegrierte, wo der Kastenwagen? Und gibt es gar das bessere Konzept? Dieser Vergleich erfolgt am Beispiel Frankia MT 7 GDK Neo (Teilintegrierter) und Yucon 7.0 (Kastenwagen).

## AUFBAU

Hier sind die Unterschiede der beiden Fahrzeuggattungen grundsätzlicher Natur: Der Yucon-Kastenwagen verfügt über die originale Blechkarosserie des Mercedes-Benz Sprinter, beim Teilintegrierten von Frankia sitzt auf dem

Chassis eine Kabine aus Sandwich-Wänden.

Weil die Isolierung um die Verstrebungen der Karosserie herum verlegt werden muss, ist die Isolierung eines Kastenwagens wesentlich aufwendiger als beim Teilintegrierten, zudem lassen sich Kältebrücken nicht komplett vermeiden. Bessere Winterfestigkeit verspricht die Kabine des Teilintegrierten, im Falle des Frankia aus Sandwichplatten mit hochwertiger, weil wasserabweisender XPS-Isolierung. Im direkten Vergleich punktet der Teilintegrierte zudem mit einem Doppelboden, den der Kastenwagen nicht vorweisen kann.

Dafür ist die Blechkarosserie besonders robust gegen Beschädigungen. Und der Kastenwagen sieht – auch das mag für manchen Kunden ein Argument sein – deutlich weniger nach Wohnmobil aus als ein Teilintegrierter wie der Frankia Neo.

## INNENAUSBAU

Ja, beide Fahrzeuge sind rund sieben Meter lang. Aber beim Platzangebot im Innen-



**FRANKIA**

Typischer Vertreter der 7-Meter-Klasse bei Teilintegrierten mit klassenüblichem Grundriss mit Längseinzelbetten im Heck.



**YUCON** Modern eingerichtet, aber im Vergleich kleiner: Im Innenraum des Kastenwagens bleibt weniger Bewegungsfreiheit, der Raum wirkt für die Fahrzeugklasse aber großzügig.



**FRANKIA** Viel Platz, modernes Design: Der Innenraum des Teilintegrierten bietet mehr Bewegungsfreiheit und breitere Durchgänge, dazu eine Stehhöhe von zwei Metern.

raum liegt mindestens eine Fahrzeugklasse zwischen den beiden Kontrahenten. Was im Prinzip kaum verwundert und eben genau den Unterschied der Konzepte ausmacht: Die Kabine des teilintegrierten Neo ist 2,24 Meter breit und dank der geraden Seitenwände mit maximalem Volumen gesegnet.

Die Sprinter-Blechkarosserie des Yucon ist nicht nur 22 Zentimeter schmaler, die Seitenwände schnüren zudem zum Dach hin merklich ein, was das Volumen im Innenraum weiter schmälert.

So weit, so eindeutig und klassenspezifisch. Doch wie wirkt sich das konkret auf die Komfortmaße im Wohnraum aus? Gehen wir ins Detail. Tatsächlich wird deutlich: Der Teilintegrierte hat fast überall ein paar Zentimeter mehr zu bieten. So beträgt die Stehhöhe im Neo 200 Zentimeter, im Yucon nur 190 Zentimeter. Der Mittelgang zwischen Küche und Bad ist im Neo komfortable 75 Zentimeter breit, im Yucon sind es nur 52 Zentimeter. Auch an der engsten Stelle zwischen Küchen-



**YUCON** Beeindruckend: Die lange Küchenzeile des Kastenwagens bietet genug Arbeitsfläche, die sich durch das große Klappbrett weiter vergrößert. Die Tiefe des Küchenblocks ist aber geringer als beim Teilintegrierten.



**FRANKIA** Vergleichsweise kompakt: Der optionale raumhohe Kühlschrank schränkt die Arbeitsfläche an der Küche ein. In der Serie ist hier ein halbhohes Gerät mit Arbeitsfläche darauf verbaut.



# Gas an Bord

Gas ist das Multitalent im Fahrzeug schlechthin und ungemein praktisch. Camper nutzen es zum Kochen, Heizen und Kühlen. Richtig kalkuliert, ermöglicht es tages- oder gar wochenlange Unabhängigkeit.

**2** 30-Volt-Trend hin oder her: Ohne Flüssiggas geht in den meisten Wohnmobilen und Campervans wenig bis nichts: Mit dem Propan-Butan-Gemisch kann gekocht, geheizt, das Wasser erwärmt und auch gekühlt werden, und das dank hohem Brennwert verhältnismäßig lange: Ein Kilogramm Propangas liefert bei sauberer Verbrennung die Energiemenge von bis zu 12,5 Kilowattstunden Strom. Mit der Gasinstallation zieht also viel Autarkie und Komfort ins Fahrzeug ein.

In den meisten Modellen mit Gasstandheizung und/oder Absorberkühlschrank fahren zwei Elf-Kilogramm-Flaschen im separaten Gaskasten mit. Kleinere Fahrzeuge oder Cam-

per mit Dieselstandheizung bzw. Kompressor-kühlschrank kommen mit nur einer solchen Flasche oder der kompakteren Fünf-Kilogramm-Variante aus.

Gasflaschen gibt es aus Stahl und Aluminium, wie bereits angedeutet in verschiedenen Größen und zudem als Kauf- oder Tauschflasche. Eher als Nachrüstlösung bekannt sind (Unterflur-)LPG-Tanks, die Camper besonders kostengünstig an Autogas-Tankstellen befüllen lassen können.

Flüssiggas verlässt über das Ventil und den Druckminderer die Flasche im gasförmigen Zustand und gelangt über Rohrleitungen zu den Absperrventilen. Welcher Hahn zu welchem Abnehmer gehört, ist durch Symbole



Teils praktische, aber nicht ganz nachhaltige Alternative: Kartuschen, etwa für mobile Kocher.

gekennzeichnet: durch einen Kochtopf (Gaskocher), eine Schneeflocke (Kühlschrank) und einen Boiler (Heizung und Warmwasser).

Im Sommer reicht der Inhalt einer Elf-Kilogramm-Flasche schon mal fünf bis sechs Wochen, wenn nur gekocht wird. Im Winter läuft die Gasheizung konstant durch und meist muss nach zwei bis drei Tagen Ersatz her. Den gibt es direkt am Campingplatz. Zu Hause geht

# Richtig versichert

Freizeitfahrzeuge – aber auch das Gepäck – sollten für den Ernstfall versichert werden. Was ist bei der Auswahl von Anbieter und Angebot zu beachten?



Foto: Zurich Versicherung

**T**eilkasko oder Vollkasko, Deckungssumme und Selbstbeteiligung – Begriffe, bei denen viele die Augen verdrehen. Doch ohne Versicherung geht es nicht, und wer sich auskennt, kann viel Geld sparen. Ganz wichtig: Die Versicherung wird immer nur das entschädigen, was der Kunde als Risiko abgeschlossen hat. Natürlich bietet jede Kfz-Versicherung auch Policen für Camper an. Diese haben aber meist keine Fachkenntnisse, was sich in speziellen Schadensfällen negativ auswirken könnte.

Beispiel: Schadenregulierung im Sturm- und Hagelbereich. Nicht unüblich sind hier 1.500 Euro Selbstbeteiligung, bei Abrechnung nach Gutachten oder Kostenvoranschlag gibt's aber nur 50 Prozent Erstattung. Macht bei einem Schaden von 3.000 Euro netto und Abrechnung nach Gutachten 1.500 Euro. Nach Abzug der Selbstbeteiligung von 1.500 Euro bleiben genau null Euro. Und falls der Versicherungsnehmer doch reparieren lassen will, bezahlt er 1.500 Euro an die Werkstatt, um hinterher 1.500 Euro plus Mehrwertsteuer zu erhalten. Im Versicherungsbeitrag spiegeln sich die Abrechnungsmethoden natürlich wider. Wenn die Versicherung im Schadenfall mehr einspart, ist auch der Beitrag günstiger. Tipp: Um zum 1. Januar zu wechseln, muss die Kündigung bis spätestens 30. November bei der bisherigen Versicherung eingereicht werden.

Wer seinen Camper ganz ordentlich und fürsorglich in einer gemieteten Halle abstellt – siehe hierzu die Mietplattform [\[camperhome.de\]\(http://camperhome.de\) – erhält häufig Sondertarife, sollte dem Inhaber des Geländes aber niemals eine Haftungsbefreiung unterschreiben. Wenn die Scheune niederbrennt, ein Sturm das Dach abdeckt und die Dachziegel auf das Fahrzeug fallen – alles Schäden, bei denen es dann Probleme geben könnte. Was aber nicht bedeuten muss, dass der Geschädigte kein Geld bekommt. Die Haftungsfrage erschwert sich allerdings maßgeblich. Stattdessen sollten die Mieter dem Platzinhaber zu einer Haus- und Grundbesitzerhaftpflicht raten.](http://www.my-</a></p></div><div data-bbox=)

Lassen Sie zudem den mobilen Hausrat vom Gepäck über Tablet bis zum E-Bike umfassend versichern. Im Falle eines Diebstahls, bei Schäden, Überschwemmung oder Brand schließen eine „Inhaltsversicherung“ oder „Inventarversicherung“ diese Versicherungslücke.

## VERSICHERUNGSMAKLER

Viele Tarife und Gesellschaften – die Versicherungslandschaft ist komplex. Diese Spezialisten kennen sich bei Wohnmobil-Versicherungen bestens aus und helfen bei der Wahl des richtigen Schutzes:

✘ **Accura:** Nürnberg, Tel.: 0911/58070-0, [www.wohnmobilversicherung.de](http://www.wohnmobilversicherung.de)

✘ **ESV Schwenger:** Stuttgart, Tel.: 0711/459602-0, [www.esv-schwenger.de](http://www.esv-schwenger.de)

✘ **Horbach:** Düsseldorf, Tel.: 0211/86411-0, [www.horbach-gmbh.com](http://www.horbach-gmbh.com)

✘ **Jahn und Partner:** Mering, Tel.: 08233/3809-0, [www.jahnupartner.de](http://www.jahnupartner.de)

✘ **RMV:** Heinsberg, Tel.: 02452/9770-70, [www.rmv-versicherung.de](http://www.rmv-versicherung.de)

✘ **Wohnmobil.Versicherung:** Freiburg, Tel.: 0761/66990, [www.wohnmobil.versicherung](http://www.wohnmobil.versicherung)

## CAMPER VERSICHERN

**1 Deckungssumme:** Bei der Haftpflichtversicherung sollte sie mindestens 100 Millionen Euro betragen. Grundsätzlich gilt: je höher, desto besser.

**2 Selbstbeteiligung:** Kann bei Teil- und Vollkaskoversicherungen stark variieren. Eine höhere Selbstbeteiligung lohnt sich aber meist nicht, weil die Beiträge dadurch nur geringfügig niedriger ausfallen.

**3 Höchstgrenzen:** Elementarschäden (z. B. Sturm, Hagel) sollten in der Kasko ohne Höchstgrenzen erstattet werden. Unterschiede gibt es auch beim Ersatz von Glasbruchschäden. Einige Versicherungsgesellschaften erstatten nur bis zu 150 Euro.

**4 Grobe Fahrlässigkeit:** Ratsam, Unfallschäden auch bei grober Fahrlässigkeit mitzuversichern.

**5 Schutzbrief:** Hier festgelegte Gewichts-, Längen- oder Höhenbegrenzungen werden im Ernstfall schnell zum Problem. Auch der ADAC übernimmt ab einer Höhe von drei Metern nicht mehr die Kosten für Bergung und Fahrzeugtransport. Wichtig ist außerdem, auf Höchstgrenzen für Abschleppkosten und Kosten für einen Ersatzwagen zu achten.

**6 Werkstattbindung:** Wichtig ist die freie Wahl. Anders als bei der Pkw-Versicherung gibt es ein Problem, wenn die Versicherung mit einer Werkstatt kooperiert, die sich mit Modellen nicht auskennt.

**7 Marderbiss/Tier-Zusammenstoß:** Die Kosten durch Marderbiss sollten ebenso versichert sein wie daraus resultierende Folgeschäden. Die Erstattung von Schäden nach Tier-Kollisionen sollte ohne Ausschlüsse gelten, also nicht nur Wildunfälle.

**8 Neu für alt:** Müssen gebrauchte Teile durch neue ersetzt werden, muss die Versicherung lediglich den Wert der alten Teile erstatten. Sinnvoll ist eine Police, die auf Abzüge „Neu für alt“ verzichtet.

**9 Fahrer:** Werden Prämien für Fahrer unter 23 oder über 69 Jahre angehoben?

**10 Nachlässe:** Nachlässe für GfK-Dächer oder bestimmte Marken sind möglich.

# Alle Hersteller auf einen Blick

Nach Chassis- und Teilemangel starten die Hersteller durch: Was welcher Hersteller zu bieten hat, zeigt unser großer Modellkatalog. Die Übersicht führt jedoch nicht nur Neuheiten, sondern auch echte Campervan- und Wohnmobil-Klassiker.



## ADRIA MOBIL

**Hersteller von:** Campingbussen, Kastenwagen, Teilintegrierten, Alkovenmobilen, Vollintegrierten.

**Infos:** Adria produziert bereits seit 1965 Freizeitfahrzeuge. Heute gehört das slowenische Unternehmen zum französischen Trigano-Konzern. Die Modelle kennzeichnet ein modernes Interieur und eine praxiserichte, teils sehr gute Ausstattung. Für preisorientierte Käufer führt die Marke die Ausstattungslinie Axess, die für verschiedene Baureihen angeboten wird. Kunden profitieren zudem von einem großen Händlernetz mit mehr als 500 Partnern.

**Neu für die Saison 2024:** Kastenwagen-Topmodell Twin Max 680 auf MAN TGE in zwei Grundrissen (Einzelbett, Hubbett); Teilintegrierter Coral MB Supreme 650 auf Mercedes-Benz Sprinter.

**INFO** [www.adria-mobil.de](http://www.adria-mobil.de)



Links: Das Flaggschiff der Slowenen, der Integrierte Adria Supersonic auf Mercedes-Benz Sprinter verspricht mobilen Luxus.

Rechts: Der neue Twin Max auf MAN TGE markiert künftig das obere Ende bei den Kastenwagen von Adria Mobil.



Fotos: Redaktion, Hersteller



## AFFINITY

### Hersteller von:

Kastenwagen.

**Infos:** Noch relativ neu auf dem Markt ist die polnische Kastenwagen-Marke Affinity. Die Camper sind nicht nur bestens ausgestattet, sie verfügen auch über einen Grundriss, den man eher in einem ausgewachsenen Reisemobil vermuten würde: Hinter der Sitzgruppe gibt es eine L-Küche, im Heck ein französisches Bett und daneben ein Längsbad. Dieses Layout verspricht besonders viel Wohnkomfort, dafür fehlt dann aber die große Heckgarage. Erst im vergangenen Jahr hat der Hersteller das Konzept auf verschiedene Basisfahrzeuge und Fahrzeuglängen erweitert. Charakteristisch: die Karosserieverbreiterungen aus GfK, die großzügigere Bettenmaße ermöglichen.

**INFO** [www.affinity-rv.de](http://www.affinity-rv.de)



Selten, zumindest im Segment der Kastenwagen: Affinity setzt auf ein Queensbett, flankiert von einem Längsbad.



## ALMO

**Hersteller von:** Campingbussen.

**Infos:** Almo aus Würzburg bietet auf Basis des Toyota Proace (/Verso) ein ganz ähnliches Konzept wie die Mitbewerber, die ebenfalls auf der Midsize-Van-Basis von Stellantis bauen, allerdings mit der Möglichkeit, auf mehr Sonderwünsche einzugehen. Bei Bedarf kann im Modell Firenze, dem Vollausbau von Almo, beispielsweise eine tragbare Toilette untergebracht werden. Es sind außerdem Teilausbauten in verschiedenen Stadien möglich und man kann sich auch ein gebrauchtes, bereits vorhandenes Basisfahrzeug ausbauen lassen. Für die Qualität des Ausbaus steht die Firma Volkland, die die Möbel zuliefert und auf viele Jahre und große Kunden in der Caravaning-Industrie verweisen kann.

**INFO** [www.almo-campervans.de](http://www.almo-campervans.de)

Almo bietet einen Standard-Grundriss, der sich jedoch nach Kundenwunsch im Detail anpassen lässt.



Der überarbeitete Ahorn-Alkoven A640 kommt mit Gegensitzgruppe, Querheckbad und in frischen Farben. Auch die Lichtinstallation gefällt.

**Premiere:** Renault-Kastenwagen mit Aufstelldach werden erstmals zur kommenden Saison zu sehen sein – auf dem Längsbetten-Modell Van 620 von Ahorn Camp.



## AHORN CAMP

**Hersteller von:** Campingbussen, Kastenwagen, Teilintegrierten, Alkovenmobilen.

**Infos:** Ahorn Camp aus Speyer nutzt als Basisfahrzeuge ausschließlich Renault Trafic und Master. Voll-GfK-Sandwichaufbau und PU-Rahmenfenster gehören bei Teilintegrierten und Alkovenmodellen zur Serie. Auch Ahorn hat ein großes Händlernetz, die Vans stehen teils auch in Renault-Autohäusern. Gebaut werden die Mobile, die eher im Einsteigersegment einzuordnen sind, in Italien und Frankreich.

**Neu für die Saison 2024:** Der Alkoven A 640 mit Gegensitzgruppe und Querheckbad; Aufstelldach für den Kastenwagen Van 620; optimierte Möbel sowie frische Dekore und Polster in mehreren Baureihen.

**INFO** [www.ahorn-camp.de](http://www.ahorn-camp.de)