SEE VW 121

aus
CamperVans
Nr. 1/22

Happiness comes in waves

So ein Camper-Kauf ist sicherlich immer ein einschneidendes Lebensereignis. Auf einem Roadtrip durch Frankreich klären wir, ob der Wavecamper glücklich macht.

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Wavecamper kombiniert weiße und in Eiche furnierte Flächen mit schwarz gefilzten Wänden zu einem modernen Look. Einzig der Boden in Schiffsparkettoptik kostet 830 Euro Aufpreis.

Noch etwas vor dem ganz großen Ansturm auf Campervans debütierte das polnische Unternehmen BEST-EVO auf dem Caravan Salon in Düsseldorf mit Individualausbauten. 2015 war das. Im Folgejahr startete man mit der Produktion von zwei bis drei Fahrzeugen pro Monat. Der Durchbruch gelang bald darauf durch die Kooperation mit dem deutschen Händler Tremp Caravanland, der über 25 Jahre Erfahrung und die nötige Bekanntheit in der Branche mitbrachte. Heute – jetzt unter dem sehr viel weniger technischen Namen Wavecamper – beschäftigt die Firma über 20 Mitarbeiter, die nahe des polnischen Posen rund zwölf Fahrzeuge pro Monat ausbauen.

Während die Wavecamper fürs Heimatland und den resteuropäischen Markt hauptsächlich auf Trafic im Renault-Autohaus stehen, fährt der Durchschnittsdeutsche lieber Volkswagen. Unser Testwagen kommt also auf kurzem VW T6.1 daher. Mit 150-PS-Motor, Direktschaltgetriebe und 4Motion-Antrieb (gesamt 9.190 Euro) dürfte er zudem ziemlich durchschnittlich konfiguriert sein – wobei durchschnittlich hier keineswegs Mittelmäßigkeit bedeutet. Weitere Extras wie das digitale Cockpit (920 Euro), das große Navigationssystem (1.130 Euro), sämtliche Assistenzsysteme (3.870 Euro) oder die Metallic-Lackierung (1.170 Euro) treiben den Preis, allein für das Basisfahrzeug, auf knapp 74.000 Euro. Nichts Außergewöhnliches mehr, so der O-Ton der allermeisten Campingbus-Hersteller auf dem letzten Caravan Salon. In Düsseldorf könnte der Wavecamper übrigens auch von deutschen Kunden auf Renault bestellt werden. Der VW Bus spielt seine Vorzüge allem voran auf der Fahrt quer durch Frankreich aus. Beim Spurhalte-Assistent und bei der Automatischen Distanzregelung (ACC) macht den Hannoveranern auch zum Modelljahr 2022 kein anderer Nutzfahrzeug-Hersteller etwas vor. Gerade auf langen Strecken sind die elektronischen Helferlein dann durchaus eine willkommene Unterstützung. Im Stadtverkehr punkten 4Motion-Antrieb und die 18-Zoll-Räder (1.710 Euro) – so wird das Drehmoment des turboaufgeladenen Vierzylinder-Motors deutlich zuverlässiger auch auf feuchten Asphalt gebracht, als beim rein frontgetriebenen Bulli. Zum Offroader wird der Wavecamper dadurch freilich nicht, und dennoch fährt man spürbar sicherer auf den naturbelassenen Campingplätzen an der französischen Atlantikküste.

Der VW Bus spielt seine Vorteile allem voran auf der Straße aus. Allerdings kosten die meisten Features.

Ganz uneigennützig natürlich, und allein um dem Name alle Ehre zu machen, sind wir zum Wellenreiten hergekommen. Schon das bringt eigentlich ein paar Schwierigkeiten mit sich, denn die rund zwei Meter langen Surfboards wollen nicht nur transportiert werden. Im Idealfall beeinflussen die Bretter auch den Camping-

Der geräumige Kleiderschrank ist dank Jalousietür stets gut erreichbar. Eine zusätzliche Unterteilung hätte aber nicht geschadet.

Weiteren Stauraum schafft der Hersteller zwischen den Konsolen der Einzelsitze und an der beifahrerseitigen Fahrzeugwand.

Alltag möglichst wenig. Wavecamper setzt bei allen Modellen auf einen klassischen Grundriss mit fahrerseitiger Möbelzeile. Schon seltener sind die Einzelsitze von Schnierle, die sich in einem Schienenboden einsetzen und verschieben lassen. So kann der 4,90 Meter kurze Campingbus von Familien mit bis zu sechs Sitzplätzen geordert werden. Für bis zu drei Personen reicht, dank Drehkonsolen unter den Fahrerhaussitzen, ein Einzelsitz im Wohnraum. Daneben bleibt richtig viel Platz zum Durchladen. Skier oder ähnlich schmale Ladung kann dagegen gut auch zwischen den Sitzkonsolen zweier Einzelsitze transportiert werden. Der Hersteller verschenkt den Platz ebenfalls nicht und platziert hier eine rund 30 Zentimeter breite Schublade an einer Trennwand, die ebenfalls im Schienensystem arretiert wird.

Das Schöne, beziehungsweise die Vorteile gegenüber vielen Sitzbänken: Mit 28 Kilogramm samt Armlehne sind die Sitze nicht nur leichter, sondern auch ➤

Der verschiebbare Tisch ist etwas schmal, aber an der Stirnseite der Küchenzeile gut erreichbar untergebracht.

Der Wavecamper Short funktioniert in der Praxis mit maximal vier Personen, auch wenn sechs Sitze möglich wären. Der lange Radstand kostet 3.500 Euro mehr.

Der Grundriss funktioniert auch ohne oder mit nur einem Sitz im Wohnraum. Der fahrerseitige Sitz versperrt aber meist eines der Staufächer.

Neben dem Kühlschrank ist jeweils ein Fach der Küche für den Abwassertank und fürs mobile Örtchen vorgesehen – das kostet Stauraum.

Der Möbelbau gibt sich besonders robust. Dazu bietet er massig praxisorientierte Lösungen.

deutlich bequemer als die meisten Klappbänke. Vor allem aber funktioniert das untere Bett unabhängig von der Bestuhlung. Auch mit nur einem, mit gar keinem oder mit vier Einzelsitzen klappt das Bettgestell, das in Aluminiumprofilen am Möbelbau geführt wird, in den Wohnraum. Drei Polsterteile, die von Klettstreifen in Position gehalten werden, ergeben eine Liegefläche von 189 mal 118 Zentimetern. Naturgemäß liegt es sich hier bequemer als auf einer umgeklappten, konturierten Schlafsitzbank – auch wenn die Polster auf Möbelbauplatten statt einem Lattenrost aufliegen. Am nächsten Morgen folgt der Klassiker unter den Tests der Camper-Vans-Redaktion: Kann ich im Bett liegend bequem den ersten Kaffee kochen? Man kann. Allerdings muss am Abend davor daran gedacht werden, alles dafür Nötige aus den Staufächern eine Etage höher auf die üppige Arbeitsfläche zu räumen. Sowohl das Bettgestell, als auch die Einzelsitze versperren manchen Zugang. Stets zugänglich bleibt dagegen – glücklicherweise – das fürs Porta Potti vorgesehene Fach.

Gegen 80 Euro Aufpreis kommt es im Küchenblock unter. Man könnte das Kreuzchen auf der Optionsliste also auch weglassen und eine praktischere Trenntoi-

Auch mit Markise und Aufstelldach bleibt der Campingbus tiefgaragentauglich. Beides kostet allerdings Aufpreis.

➤

Das Aufstelldach punktet mit Panoramafunktion und Komfortbett. Eine USB-Steckdose, für die es eine Schwanenhalsleuchte gibt, ist vom Bett aus erreichbar.

Die Abdeckung für den Durchstieg (rechts) sorgt für einen cleanen Look und kann am Bettgestell arretiert und somit auch aus dem Weg geräumt werden. Das Teil im Camperwohnraum zu manövrieren ist dennoch nicht ganz einfach.

Der Wavecamper ist nicht billig, nur weil im Nachbarland gefertigt wird, aber die Kosten sind gerechtfertigt.

lette mitnehmen. Der Küchenblock selbst ist zwar recht großzügig geraten, hier kommen neben dem mobilen Örtchen aber auch der Kompressorkühlschrank mit 47 Liter Volumen und ein 19-Liter-Abwassertank unter. Das übrige Staufach und die Schublade werden von Geschirr, Besteck und Töpfen belegt, Vorräte wandern in den unteren Teil des deckenhohen Stauschranks hinter dem Küchenblock und in Boxen im Kofferraum. Kein Problem – auf fünf Metern muss eben immer etwas hin und her geräumt werden. Gleiches gilt für den Zweiflammkocher: Für den üblichen One Pot reicht er allemal, zeitgleich mit zwei größeren Pfannen arbeiten wird etwas eng. Hier erweisen sich die Einzelsitze wieder als praktisch: Wird der Sitz am Küchenblock nach hinten geschoben, können drei Personen am verschiebbaren Tisch sitzen und einer kann trotzdem noch am Herd stehen und kochen. Wobei der Tisch mit 39 mal 71 Zentimetern für vier hungrige Camper etwas zu schmal ist. Dafür kann er elegant an der Stirnseite des Küchenblocks verstaut werden.

An dieser Stelle müssen noch einige weitere Detaillösungen und Gimmicks erwähnt werden: Wavecamper verbaut nicht nur robuste Auszüge mit Softclose, und das bei perfekten Spaltmaßen, sondern beispielsweise auch Edelstahlbleche unter den Wasserkanistern, damit

das Möbel nicht zerkratzt. Es gibt Kleiderhaken, eine einfach erreichbar positionierte Taschenlampe, zwei lange LED-Lichtleisten mit Einstiegsbeleuchtung und ganze sechs USB-, eine 12- und eine 230-Volt-Steckdose. Der gefilzte Innenraum des Transporters mutet vielleicht ein bisschen nach Selbstausbau an, dafür gibt es keine kalten Blechoberflächen. Und die recht dicken Vorhänge, die an Ober- und Unterseite geführt werden, lassen sich absolut blick- und lichtdicht verschließen. Praktikabel ist auch das Rollo am geräumigen Kleiderschrank, wodurch dieser zugänglich bleibt, wenn die Sitzlehne einer Schranktür den Weg versperren würde. Unter dem Kleiderschrank gibt es weitere Staufächer, den Gaskasten für eine 1,8-Kilogramm-Flasche und einen 19-Liter-Frischwassertank, der zum Befüllen bequem entnommen werden kann. Optional speist dieser nicht nur die Spüle am Küchenblock, sondern auch eine Außendusche (250 Euro) unter der Heckklappe.

Auch wenn der Wohnmobilzulassung schon jetzt nichts mehr im Weg stünde: Zum vollwertigen Campingbus – also mit Stehhöhe – wird der Wavecamper erst durch ein weiteres Kreuzchen auf der Optionsliste. Der Hersteller bietet verschiedene Schlafdächer ab 7.700 Euro Aufpreis an, unser Testwagen kommt mit der etwas teureren Premiumversion von SCA. Die Dachschale wurde schwarz lackiert, der Zeltbalg kommt mit ganz großem Panoramafenster. Highlight ist aber das Dachbett, dessen Unterbau aus einer Lattenkonstruktion mit zusätzlichen Tellerfedern besteht. Obwohl die Matratze gerade einmal 30 Millimeter stark ist, liegen hier auch Seitenschläfer ausgesprochen bequem. Bei der Liege-

Die Außendusche ist eine feine Sache, auch wenn 19 Liter Frischwasser zum ausgiebigen Duschen zu knapp sind.

➤

19 Liter Frischwasser und 1,8 Kilo Gas sind gut zugänglich im Heckbereich der Schrankzeile untergebracht. Die Vorhänge schließen lichtdicht.

Durch das separate Bettengestell ist die untere Liegefläche bequemer als im Durchschnitts-Campingbus. Es ist außerdem entnehmbar.

fläche kommt es ein bisschen darauf an, wo man das Maßband ansetzt: Die Matratze misst 185 mal 100 Zentimeter, bis zum Zeltbalg sind es aber ehrliche 190 mal 117 Zentimeter. Der Spalt wird mit einem Meshgewebe abgedeckt. Besser geht das auf VW T6.1 nur, wenn man auf einen Parkplatz in der Tiefgarage verzichten kann.

Auf dem Rückweg schauen wir auf Frankreichs größtem Bulli-Treffen vorbei. Auch hier, zwischen Samba-Bussen und 16-Zoll-Syncros, kann sich der Wavecamper in Copper-Bronze und mit seinen 18-Zöllern im Kreuzspeichendesign durchaus sehen lassen. Im Praxistest überzeugt der Hersteller aber vielmehr durch praxisorientierte Lösungen und die durchgehend gute Verarbeitung der Möbel. Hätte es dafür eine „Best Van"-Kategorie auf dem Treffen gegeben, der Wavecamper hätte sich einen der ersten Preise verdient. Und der Preis, also die Kosten? Nicht billig, nur weil im Nachbarland produziert wird – aber gerechtfertigt.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: VW T6.1 Kombi, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum: 1.968 cm³, Leistung: 110 kW (150 PS), Drehmoment: 340 Nm, Siebengang-Direktschaltgetriebe, Allradantrieb

Maße und Massen: (L x B x H) 490 x 190 x 199 cm, Radstand: 300 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 2.330 kg, zulässige Gesamtmasse: 3.000 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit Aufstelldach, Wärmeschutzverglasung. Schienensystem in 19-mm-Bodenplatte. Wandaufbau: 20 mm Wärmedämmplatten, 4 mm Sperrholz und 1 mm Flies

Betten: Dachbett: 185 x 100 cm, Bett unten: 189 x 118 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 19 l innenliegend, Gas: 1,8 kg, Diesel: 80 l, AdBlue: 13 l

Serienausstattung: (Auszug) zwei Schnierle-Einzelsitze, Möbelzeile aus 15 mm Sperrholz mit Kocher, Spüle und Kühlschrank, 75-Ah-AGM-Aufbaubatterie mit Ladebooster

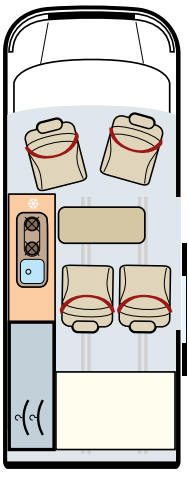
Sonderausstattung: (Auszug) Webasto-Dieselstandheizung 1.990 €, Schlafdach mit Lackierung, Froli-Bett und Panoramafunktion 9.320 €, Markise 840 €, Boden in Schiffsparkettoptik 830 €, 90-Wp-Solaranlage 1.150 €, 4er-Fahrradträger 810 €, Seitenfenster 3. Reihe 990 €, Rolloschrank 360 €

Testverbrauch: 8,7 l/100 km

Grundpreis: ab 52.490 €

Testwagen: 94.930 €

www.wavecamper.de



Auf einem Treffen in Frankreich musste sich der Testwagen gegen bestens gealterte Bullis behaupten. Mehr Eindrücke? Bitte blättern!