

# DER SPASS BEGINNT MIT 40

[ TEXT Christian Steiger FOTOS Wim Woeber ]

Viel billiger geht es nicht: Der Einstieg in den Campervan startet bei rund 40.000 Euro. Mal sehen, was Ahorn, Etrusco und Forster zum Kampfprijs bieten

**Forster**  
Van 636 EB  
ab 39.900 €

**Etrusco**  
Van CV 600  
ab 41.990 €

**Ahorn**  
Van 620  
ab 39.500 €



## Vergleich • Günstige Kastenwagen

Der Ahorn Van hat den längsten Radstand hier – und federt am komfortabelsten

### Technische Daten Ahorn Van 620

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel, SCR-Kat; 2299 cm<sup>3</sup>; 110 kW/150 PS bei 3500 /min; 350 Nm bei 1500 /min; 6-Gang, manuell; Vorderradantrieb; L/B/H 6198/2050/2600 mm; Radstand 4332 mm; Sitz-/Schlafplätze: 4/3; Bettenmaße 1870/1925 x 800 mm (Heck), 1880 x 1210 mm (Dinette); Heizung: 4-kW-Diesel-Kraftstoffheizung; Küche mit Zweiflammkocher; Kühlschrankinhalt 90 l; Gasflaschen 2 x 6 kg; Frischwassertank 100 l; Abwassertank 100 l; Leergewicht\*/Zuladung 2962/538 kg; 0-100 km/h\* 17,5 s; 60-100 km/h\* 13,5 s; 80-120 km/h\* 17,1 s; Höchstgeschwindigkeit 155 km/h; Wendekreis l/r\* 17,0/17,2 m; Bremsweg aus 100 km/h\* 41,2 m (Sommerreifen); Standgeräusch\* 61 db(A); Innengeräusch bei 50 km/h im 3. Gang, bei 100/130 km/h im höchsten Gang\*: 61/70/49 db(A); WLTP-Verbrauch: k.A.; Testverbrauch\* 9,2 l D/100 km; CO<sub>2</sub>-Ausstoß 244 g/km; Grundpreis 39.500 Euro

Alle Daten Werksangaben; \*Messwerte



Neues Renault-Master-Cockpit mit sehr vielen Ablagen und Zentraldisplay, aber knappem Einstellbereich des Lenkrads



- 1 Esstisch mit Erweiterung, große Ablage über der Dinette
- 2 Stehhöhe im Bad nur 1,75 Meter. Clever: Klapp-Waschbecken
- 3 Der Küchenblock ist das Design-Highlight des Ahorn
- 4 Wegklappbare Betten sind inzwischen Klassenstandard



- 1 Dem Tisch fehlt die Erweiterung – und etwas mehr Stabilität
- 2 Imposantes Zwei-Meter-Bett im Obergeschoss. Es kostet aber extra
- 3 Auch im gut eingerichteten Bad des Etrusco fehlt es an Stehhöhe
- 4 Querbett im Heck: 1,95 Meter lang, mit 1,45 Meter aber relativ schmal



Vertrauter Ducato-Arbeitsplatz, die Navigation gehört zum sehr umfangreichen Edition-Paket (6999 Euro)



Wunsch sogar mit einem Aufstelldach. Dann kostet er zwar 4000 Euro mehr, macht aber vierköpfige Familien glücklich. Sogar fünf Leute passen hinein, wenn auch noch die Sitzgruppe zum Bett wird – aber dann wird es im Etrusco wirklich eng.

### Das Layout ähnelt sich nur auf den ersten Blick

Es scheint, als würde sich in der boomenden Kastenwagen-Klasse die Kreativität der ganzen Branche bündeln. Und es lohnt sich deshalb, ganz genau hinzusehen, auch wenn die Basisfahrzeuge und Grundrisse so ähnlich wirken. Alle drei Testkandidaten von Ahorn, Etrusco und Forster kommen mit klassischem Layout: Dazu gehören die vordere Sitzgruppe mit zwei Drehsesseln und Sitzbänken, deren Lehnen alle zu steil ausfallen, ein Küchenblock neben der >

### Technische Daten Etrusco Van CV 600 DB

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel, SCR-Kat; 2287 cm<sup>3</sup>; 103 kW/140 PS bei 3600 /min; 350 Nm bei 1400 /min; 6-Gang, manuell; Vorderradantrieb; L/B/H 5990/2050/2580 mm; Radstand 4035 mm; Sitz-/Schlafplätze: 4/2 (3,5 mit optionalem Aufstelldach); Bettenmaße 1950 x 1450 mm (Heck), 1800 x 800 mm (Dinette, 352 Euro extra), 2000 x 1300 mm (Aufstelldach); 6-kW-Diesel-Kraftstoffheizung; Küche mit Zweiflammkocher; Kühlschrankinhalt 80 l; Gasflaschen 2 x 11 l; Frischwassertank 100 l; Abwassertank 90 l; Leergewicht\*/Zuladung 3164/136 kg; 0-100 km/h\* 20,0 s; 60-100 km/h\* 13,5 s; 80-120 km/h\* 19,7 s; Höchstgeschwindigkeit 150 km/h; Wendekreis l/r\* 15,1/15,0 m; Bremsweg aus 100 km/h\* 51,8 m (Winterreifen); Standgeräusch\* 52 db(A); Innengeräusch bei 50 km/h im 3. Gang, bei 100/130 km/h im höchsten Gang\*: 66/70/73 db(A); WLTP-Verbrauch: k.A.; Testverbrauch\* 11,4 l D/100 km; CO<sub>2</sub>-Ausstoß 303 g/km; Grundpreis 41.990 Euro (zzgl. 3999 Euro für Aufstelldach)

Alle Daten Werksangaben; \*Messwerte



Mit 5,99 m ist der Etrusco zwar der Kürzeste hier, aber mit 41.990 Euro der Teuerste





Die Trigano-Konzernmarke Forster mischt erst seit Kurzem in der Kastenwagen-Klasse mit

#### Technische Daten Forster Van 636 EB

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel, SCR-Kat; 2287 cm<sup>3</sup>; 103 kW/140 PS bei 3600 /min; 350 Nm bei 1400 /min; 6-Gang, manuell; Vorderradantrieb; L/B/H 6360/2050/2610 mm; Radstand 4035 mm; Sitz-/Schlafplätze: 4/2 (3); Bettenmaße 1950/1900 x 800 mm (Heck), 1830 x 550 (Dinette); Heizung: 4-kW-Diesel-Kraftstoffheizung; Küche mit Zweiflammkocher; Kühlschrankinhalt 80 l; Gasflaschen 2 x 11 l; Frischwassertank 100 l; Abwassertank 90 l; Leergewicht\*/Zuladung 2917/583 kg; 0-100 km/h\* 18,9 s; 60-100 km/h\* 13,0 s; 80-120 km/h\* 18,2 s; Höchstgeschwindigkeit 152 km/h; Wendekreis l/r\* 14,9/15,0 m; Bremsweg aus 100 km/h\* 49,3 m (Winterreifen); Standgeräusch\* 51 db(A); Innengeräusch bei 50 km/h im 3. Gang, bei 100/130 km/h im höchsten Gang\*: 67/70/72 db(A); WLTP-Verbrauch: k.A.; Testverbrauch 9,1 l D/100 km; CO<sub>2</sub>-Ausstoß 242 g/km; Grundpreis 39.900 Euro  
Alle Daten Werksangaben, \*Messwerte



Der Beifahrer-Airbag im Forster kostet 690 Euro extra – das ist nicht zeitgemäß



- 1 Große Tischerweiterung und viel Kopffreiheit am Forster-Essplatz  
2 Bad mit über 1,80 Meter Stehhöhe und großem Außenfenster  
3 Der Trend geht auch in der Günstig-Klasse zu weißen Möbeln  
4 Tolle Idee: Die Gepäckschränke lassen sich einfach herausnehmen



Schiebetür, eine kleinen Nasszelle und zwei Heckbetten, die sich hochklappen lassen, um Fahrräder oder sperriges Gepäck mitnehmen zu können. Aber schon beim Bad zeigt sich, wie groß die Unterschiede im Detail sein können. Denn bei Ahorn und Etrusco lässt sich die Toilette nur mit einer Lamellentür abtrennen, die nie völlig dicht hält. Beim Forster gibt es dagegen eine massive Holztür, außerdem bietet er clevere Details wie ein verschiebbares Waschbecken und einen Duschvorhang, der nicht am Körper klebt, weil er sich mit Druckknöpfen an die Badezimmer-Möbel clipsen lässt. Zudem hat auch die Forster-Nasszelle ein Außenfenster – ebenso der Ahorn, bei dem einem auf der Toilette aber der Alu-Türrahmen in den Oberschenkel drückt. Sehr ordentlich verarbeitet sind sie alle drei, nur wenige Details verraten den spitzen Rotstift. Bei Ahorn und Forster gehören dazu

die hinteren Kopfstützen, die sich nicht einstellen lassen, weil sie nur ein Klettband-Streifen an der Wand festhält, und beim Etrusco wackelt der Esstisch wie ein Lämmerschwanz. Dafür hört man von den Ahorn-Möbeln beim Fahren am wenigsten. Auf schlechten Strecken klappern und knistern sie alle drei, aber dazu neigen auch arrivierte Teilintegrierte, deren Preis mit einer Sechsbegrenzt. Viel größer sind die Unterschiede zwischen den Basisfahrzeugen. Etrusco und Forster bauen auf dem Marktführer Fiat Ducato auf; die Testwagen treten nicht mit dem 120-PS-Basismotor an, sondern mit dem nächststärkeren 140-PS-Turbodiesel, den Fiat kürzlich vorgestellt hat. Bei Forster kostet das 790 Euro extra, Etrusco nimmt 774 Euro – gut angelegtes Geld, weil beide Kastenwagen auch auf schnellen Autobahn-Etappen

munter und mühelos voranströmen. Dabei ist der Etrusco mit 3164 Kilogramm ein schwerer Brocken, was vor allem an seinem optionalen Ausstelltdach liegt, das allein 120 Kilogramm wiegt. Ein Virtuose der Laufkultur aber ist der Ducato auch nach der Modell-

## In der Kastenwagen-Klasse entscheiden keine Punkte, sondern Zentimeter

pflege nicht geworden. Selbst im warmen Zustand klingt er immer etwas nach Kaltstart, das zeigt sich besonders beim Umsteigen in den Ahorn auf Renault-Master-Basis. Auch der französische Transporter hat ein Facelift mit neuen Motoren hinter sich, die gerade bei höherem Tempo hör- und messbar leiser laufen als die Ducato-Diesel.

Sein 2,3-Liter-Turbodiesel gurrt so dezent vor sich hin, dass jetzt die Windgeräusche stören, die der Ducato mit seiner sonoren Stimme übertönt. Der Master federt hier mit seinem langen Radstand am geschmeidigsten, dafür hat er mit 17 Metern den stattlichsten Wendekreis und eine Sitzposition, die darunter leidet, dass sich das Lenkrad nur in der Höhe einstellen lässt. Das Verlierer-Gen trägt also keiner der drei Nice-Price-Camper. Welcher es sein soll, entscheidet sich in dieser Klasse meist nicht nach Punkten, sondern nach Zentimetern. Die Stehhöhe und das Bettenmaß spielen wichtige Rollen, und da liegt der Forster vorn, weil er seinen Wettbewerbern in allen Punkten ein Stückchen voraus ist. Besonders im Bad, wo auch Reisende über 1,80 Meter duschen können, ohne mit dem Scheitel an der Decke zu schubbern.

Und was, wenn man als Camper doch noch etwas mehr erwartet? Dann braucht es den Hersteller, der das Beste aus allen drei Welten nimmt und der den perfekten Kastenwagen der 40.000-Euro-Klasse baut: mit der Küche und dem Renault-Motor des Ahorn, dem Raumangebot und dem cleveren Bad des Forster und den vier Betten des Etrusco.

Christian Steiger

**FAZIT:** Kastenwagen in der 40.000-Euro-Klasse sind keine kargen Kisten, sondern clever gemachte und gut eingetragene Kompakt-Camper. Die Differenzen liegt im Detail: Oft sind es nur ein paar Zentimeter mehr, die im Alltag den Wohlgefühl-Unterschied machen. Falsch liegt man als Käufer bei keinem hier – aber glücklicher macht der intensive Vorab-Check mit Popometer und Maßband.