

# 4x4 Camper

★ DAS MAGAZIN FÜR FREIZEIT UND ABENTEUER ★

AUSGABE 1

## WELTREISE 20 Jahre Vanlife

### VW T6.1 VS. MERCEDES VITO

Die Kompakten im harten  
Gelände-Check

### IVECO DAILY 4X4

Selbstausbau eines  
Traumcampers

### LTE-ANTENNEN

Internet im  
Camper

### PICKUP-KABINEN

Alle Konzepte –  
die besten Modelle

### WOELCKE AUTARK R9

Weltreisemobil auf  
Sprinter im Praxistest



### GEWINNSPIEL

Osram FX1000-SB  
Zusatzscheinwerfer



Österreich € 9,80  
Schweiz sfr 14,20  
Belgien € 10,20  
Italien/ Spanien/ Port. (Cont.) € 12,00

8,90 €



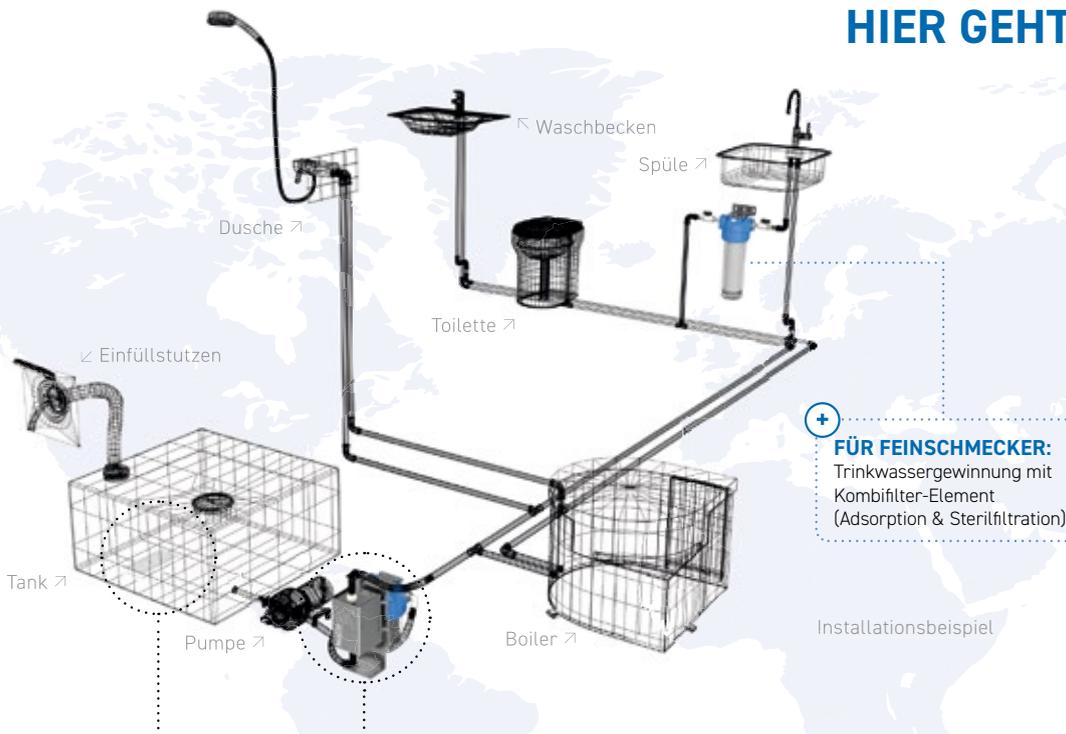
4 193255 308901 01

# DAS WICHTIGSTE ZUERST...

Ob Sie nördlich oder südlich des Äquators reisen, fremde Länder auf der östlichen oder westlichen Hemisphäre entdecken – in Sachen Wasserversorgung ändert sich Alles, denn: Die Regeln haben sich geändert! Anders als am heimischen Wasserhahn bestimmen Stagnationswasser an den Versorgungsstellen, schlechte Wasserqualität beim Tanken, Verkeimung des Wassers beim Speichern und Biofilm in den Leitungen die Qualität des Wassers im Fahrzeug. Wir von **WM aquatec** haben zwar die Spielregeln nicht erfunden, sind jedoch wahre Meister darin, wenn es darum geht, Ihnen unter den genannten Bedingungen einwandfreies Wasser zur Verfügung zu stellen – unter der Dusche, im Küchenbereich zur Essenszubereitung oder zum Trinken.

## DIE SYMBIOSE AUS KONSERVIERUNG, FILTRATION, ADSORPTION & UV-C LED DESINFEKTION...

### HIER GEHT ALLES AUTOMATISCH!



#### 100% AUTARK?

Sie möchten gerne noch mehr Freiheit in der Wahl Ihrer Wasserquelle wie z.B. die Aufbereitung von Fluss-, Bach- oder Seewasser? Informieren Sie sich jetzt bei uns über **Lösungen zur Oberflächenwasseraufbereitung**.

#### UNSER KOSTENLOSER SERVICE

Einfach den QR-Code scannen, unseren Produktkompass ausfüllen und individuelles Angebot erhalten.



**+ FÜR FEINSCHMECKER:**  
Trinkwassergewinnung mit Kombifilter-Element (Adsorption & Sterilfiltration)



**1** AUTOMATISCHE WASSERKONSERVIERUNG

**2** SCHMUTZ- UND SCHADSTOFFRÜCKHALT

**3** WASSERDESINFEKTION MIT UV-C LED LICHT



Die automatische Konservierung des Wassers bei jeder neuen Tankfüllung mittels bewährter Silberionen-Technologie im Tank hält das Wasser frisch und mindert gleichzeitig Keimwachstum und Biofilmbildung im gesamten Frischwassersystem. Das **Silberpad** kann entsprechend der Tankgröße beliebig erweitert werden.



Schadstoffe und Geschmacksstoffe werden mittels Adsorption am **Aktivkohlefilter** zurückgehalten. Hierzu gehören z.B. Pestizide, Schwermetalle und Chlor. Gleichzeitig schützt der Filter mit einer Filerfeinheit von 10µm (0,01mm) die nachgeschaltete **biolite®** vor Schmutz- & Schwebeteilchen.

Die **biolite®** Wasserdesinfektionseinheit garantiert die vollautomatische Wasserdesinfektion im Durchflussverfahren mittels innovativer UV-C LED Technologie direkt bei der Wasserentnahme. Kein Lampenwechsel nötig. Wartungsfrei, umweltfreundlich und ohne Chemie!

Biozidprodukte vorsichtig verwenden. Vor Gebrauch stets Etikett und Produktinformationen lesen.





### Making of:

Ein anstrengender Test- und Fototermin neigt sich dem Ende zu – das Abendlicht entlohnt.

# Editorial

**W**as für ein Abenteuer. Ein Jahr voller Unwägbarkeiten – und mittendrin das Team von 4x4 Camper beim Testen, Fotografieren und Gestalten von spannenden Themen rund um das Thema Allrad-Camper. Das Ergebnis dieser engagierten Monate halten Sie nun in den Händen: die Erstausgabe der 4x4 Camper. Ein Magazin, das sich allen Facetten des Reisens mit allradgetriebenen Fahrzeugen widmet: Technik, Produkt-Tests, Ausrüstung, unterhaltsame Reportagen, aussagekräftigen Fotostrecken und vieles, vieles mehr. Stets im Fokus: Ein kraftvoller 4x4-Antrieb als entscheidender Schlüssel zu einer ganz besonderen Erlebnisqualität. Ziele erreichen zu können, die anderen verschlossen bleiben – die Welt auf entlegenen Pisten erkunden können, abseits ausgetretener Touristenpfade – off the beaten path eben. Das Angebot im Markt ist bunt, fast jeder Leser hat seine ganz individuelle Vision eines optimalen Campers. Einen Überblick über Qualität und Vielfalt im Markt zu gewinnen wird daher selbst für Profis zur Herausforderung. Im Praxistest von 4x4 Camper müssen daher gleich zwei spannende Fahrzeuge ihre Qualität unter Beweis stellen: der Woelcke Autark R9 und der Hymer Grand Canyon S auf aktuel-



### Optimierung:

Stets im Testfokus: Welche Upgrades lohnen? Hier erhält ein Fahrzeug bei Iglhaut eine sinnvolle Differenzial-Sperre an der Hinterachse.



### Verrücktes 2020:

4x4 Camper mussten wir fast komplett im Home-Office aus der Taufe heben – zum Glück aufgelockert mit spannenden Outdoor-Testterminen.

lem Mercedes Sprinter. Gerne noch kompakter? Dann werfen Sie einen Blick auf die Allradkonzepte von VW T6 und Mercedes Vito. Gleich mehrere Artikel widmen wir dem Thema Do-it-yourself. Ausbauprofi Uli Dolde zeigt Wege, wie der Selbstausbau ein idealer Weg zum eigenen 4x4 Camper sein kann. Der allraderfahrene Fotograf Uwe Hasubek diskutiert piffige Ideen zum Optimieren eines Ausbaus. Last but not least: Eddi Böhnke, ein Overlander der ersten Stunde, plaudert über seine Erfahrungen aus 20 Jahren Weltreise mit seinem Unimog.



**Karsten Kaufmann**  
Leitender Redakteur

# Inhalt 1/2020



Nicht nur für die nasse Wiese – Allradler für das kleine Abenteuer: sechs Beispiele

## 20

### 6 **Moments**

Faszination Offroad: Diese Momente bietet nur die Reise im 4x4 Camper

### 8 **Szene, News, Termine**

Aktuell: Neues aus der 4x4-Welt von Zulassungszahlen bis Fahrzeugtechnik

### 14 **Neue Fahrzeuge**

Frisch am Markt: neue Modelle vom Minicamper bis zum Expeditions-Lkw

### 18 **Standpunkt**

Der Schmied von Timbuktu: Warum moderne Fahrzeuge reisetauglich sind

### 20 **Smart Allradler**

Von Concorde bis La Strada: sechs 4x4 Camper für das kleine Abenteuer

### 26 **Praxistest**

Hymer Grand Canyon S 4x4: Sprinter-Kastenwagen mit Werksallrad

### 30 **Praxistest**

Woelcke Autark R9: kompaktes 4x4-Mobil auf Mercedes-Basis

### 38 **Konzept-Check**

Ganz verschieden und doch ähnlich: 4x4-Bulli vs. Expeditionsmobil

### 44 **Selbstbau-Projekt**

Sehnsucht Südamerika: Ein Abenteuerer baut seinen Traum 4x4 Camper

### 52 **Vergleich**

Mercedes-Benz Vito 4Matic vs. VW T6 4Motion: Wer kommt weiter?

### 60 **Selbstausbau**

Do-it-yourself: der Weg zum eigenen 4x4 Camper. So gelingt das Projekt

### 66 **Verschiffung**

Über den Ozean: Reist das Fahrzeug per Schiff, ist einiges zu beachten

### 70 **Mobiles Internet**

Offroad und online: So kommt das Netz auch fernab der Straße ins Mobil

### 76 **Modellübersicht**

Über alle Berge: Der Markt der 4x4-Mobile ist vielfältig. Wer was bietet

### 84 **Pickup-Kabinen**

Arbeitstier mit Aufsatz: Marktübersicht interessanter Kabinenkonzepte

### 92 **Elektronik**

Batterielader und Wechselrichter: Kombigeräte von Büttner und Victron im intensiven Kurz-Check

### 96 **Zubehör**

Neu und nützlich: interessante Zusatzausrüstung für 4x4-Fahrzeuge

### 98 **Reise**

20 Jahre unterwegs: Abenteuer und Erlebnisse zweier Weltenbummler

### 106 **Impressum**



## 52

## 66

Ferne Ziele erreichen: So gelingt das Verschiffen des eigenen Campers.





**44** Abenteurer: Fotograf Uwe Hasubek baut seinen Traum 4x4 Camper



**26** Allrad-Kastenwagen: Wie weit kommt ein Hymer Grand Canyon S 4x4 offroad wirklich?



**30**



**98**



**38**

Pickup-Kabinen: Welcher Hersteller was bietet und wie sich die Konzepte unterscheiden

**84**







Nordamerikas magische Orte:  
Stille in Arizona – das Morgenlicht  
spielt mit den Stacheln pittoresker  
Cholla-Kakteen.



Fotos: Terranger

Noch sind nur vier Räder angetrieben – der Elektroantrieb für die dritte Achse ist aktuell in der Entwicklung.

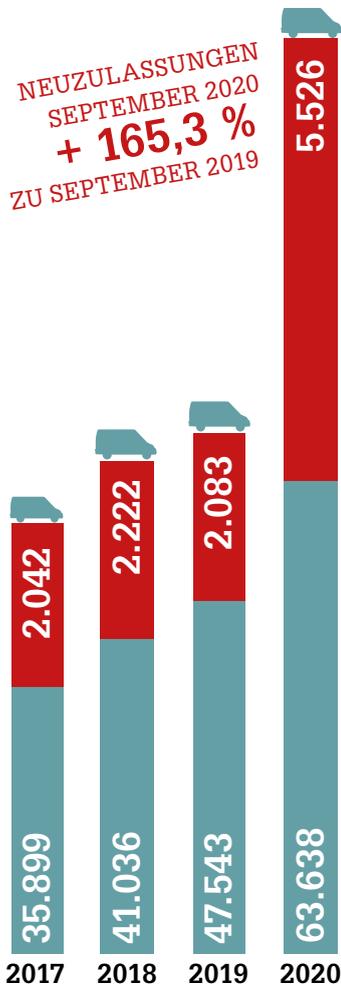
## Terranger Bulli goes 6x6

Terranger streckt den VW T6.1 auf ungewöhnliche Länge und implantiert ihm eine weitere Hinterachse. Aktuell ist das 3-Achs-Fahrstell mit Frontantrieb oder mit 4motion-Allradantrieb zu bekommen. Wirklich interessant könnte ein batterie-elektrischer Antrieb für die dritte Achse werden, der derzeit in der Planung ist. Terranger baut die Fahrgestelle in vier Varianten. In der kürzesten als SC-30-UK mit Einzelkabine und reduzierten hinteren Überhang hat das Fahrzeug eine Gesamtlänge von 5,65 Meter. Wer eine Doka als Basis wählt, kann eine Wohnkabine mit einer Bodenlänge von bis zu 3.800 Millimetern aufsatteln – das ist ausreichend Platz für Dinette, separates

Bad samt Dusche und ein schmales feststehendes (Auszieh-)Bett. Wer mit Familie und Gepäck auf Tour gehen möchte, wählt anstatt der möglichen Zulassung als 3,5 Tonner die Alternative 4,6 Tonner und sichert sich stattliche 1.900 Kilogramm Reserven für Ausbau, Zuladung und solide Offroad-Technik von Terranger (Optionen siehe Seite 52). Der Preis? Aktuell 26.100 Euro Aufpreis gegenüber dem Listenpreis des Pritschen-Fahrzeugs von Volkswagen. Zuzüglich der Wohnkabine versteht sich.

[www.terranger.de](http://www.terranger.de)

NEUZULASSUNGEN  
SEPTEMBER 2020  
+ 165,3 %  
ZU SEPTEMBER 2019



NEUZULASSUNGEN  
VON JANUAR -  
SEPTEMBER  
+ 33,9 %  
ZUM VORJAHR

## Unglaubliches Wachstum

Dieser prozentuale Zuwachs lässt alle bisherigen Zahlen verblassen: Im September 2020 registrierte das Kraftfahrt-Bundesamt 5.526 neu in Deutschland zugelassene Reisemobile – ein Plus von 165,3 Prozent gegenüber September 2019. Von Januar bis September summieren sich die Neuzulassungen auf 63.638 Fahrzeuge, das sind 33,9 Prozent mehr als in den ersten neun Monaten 2019. Der Boom bei Reisemobilen hält demnach bis in den Herbst an. Die Prognose des Herstellerverbands CIVD, im Jahr 2020 könnten hierzulande bis zu 70.000 Reisemobile neu zugelassen werden, scheint angesichts dieser Zahlen als durchaus realistisch.

## GEWINNSPIEL

# Osram LEDriving FX 1000 Zusatzscheinwerfer gewinnen

Gewinnen Sie einen Hochleistungs-Zusatzscheinwerfer für Ihren Camper. Der neue Osram LEDriving FX1000-CB SM nimmt jeder Nachtfahrt ihren Schrecken. Seine 40 Hochleistungs-LEDs mit insgesamt gewaltigen 8.000 Lumen leuchten die Piste auf bis zu 635 Metern homogen und taghell aus. Dank einer speziellen Doppel-ECE-Zertifizierung kann er auch solo montiert werden und darf sowohl offroad wie onroad zum Einsatz kommen. Ein integriertes Wärmemanagementsystem reguliert die Temperatur der LEDs und gewährleistet so ein sehr hohe Lebensdauer von bis zu 5.000 Stunden, auch bei permanenten Vibrationen und Stößen auf rup-

pigen Pisten. Die IP Schutzklasse IP6K9K garantiert zudem einen problemlosen Einsatz bei Wind und Wetter, tiefstem Polarfrost und extremer Hitze.

**Wer Interesse an diesem attraktiven Gewinn hat, sendet bis zum 01.02.2021 eine E-Mail an [redaktion@4x4-camper.de](mailto:redaktion@4x4-camper.de) mit dem Stichwort „Osram - es werde Licht“.**

» Wer nicht als glücklicher Gewinner aus der Verlosung hervorgeht, findet den Osram FX1000-CB SM exklusiv bei [www.frontrunneroutfitters.com](http://www.frontrunneroutfitters.com), in deren Showroom in Hannover oder bei einem offiziellen Front Runner Händler. Der Preis des eleganten Scheinwerfers: 649 Euro, die optionale Montagehalterung samt Frontabdeckung weitere 65 Euro.



Fotos: Hersteller



## Termine:

**03. bis 06. Juni 2021**

### ABENTEUER & ALLRAD in Bad Kissingen

Europas größte Offroad-Messe ist ein Muss für alle Offroad-Begeisterte und jeden, der sich für ein allradgetriebenes Reisefahrzeug interessiert. Treff von über 350 internationalen Ausstellern: Fahrzeuge, Zubehör - das Who is who der gesamten Branche ist versammelt. [www.abenteuer-allrad.de](http://www.abenteuer-allrad.de)

**12. bis 14. März 2021**

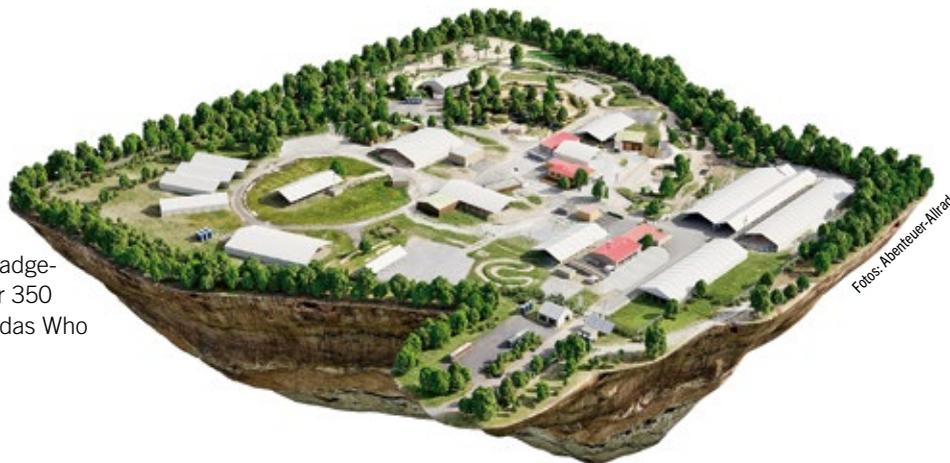
**4x4 rhein-waal Offroad-Messe** – Szenetreffpunkt in Kalcar am Niederrhein für Offroadbegeisterte aus den Niederlanden, Belgien und Deutschland. Große Hallenfläche, ein Wochenende rund um 4x4-Fahrzeuge, Dachzelte, Trailer, Ausrüstung. Tipps, Inspiration und Reiseplanung.... [www.4x4-rhein-waal.de](http://www.4x4-rhein-waal.de)

**24. bis 26. September 2021**

**Die lange Nacht der Zugvögel** - das Fernweh-Treffen 2021 in O6800 Altjeßnitz (N51°41'33.4" E12°19') Ein Muss für alle Globetrotter, die die Welt auf Rädern bereisen. [www.dlndz.de](http://www.dlndz.de)

**17. bis 19. September 2021**

**Adventure Northside** Die Offroad-, Abenteuer- und Survivalmesse auf Gut Basthorst zeigt auf 45.000 Quadratmetern alles, was Globetrotter für ihre Expeditionen und Reisen benötigen. Live-Band, Lagerfeuer... [www.adventure-northside.com](http://www.adventure-northside.com)



Fotos: Abenteuer-Allrad



## Verschoben

**CMT Stuttgart vom Januar auf unbestimmten Termin 2021 verschoben**

„Wir haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht! In Abstimmung mit den Messepartnern wurde angesichts der jüngsten Pandemie-Entwicklungen die Entscheidung zu einer Verschiebung unvermeidbar“, so Roland Bleinroth, Geschäftsführer der Messe Stuttgart. Zu damaligen Zeitpunkt war die Messe mit Ausstellern aus über 100 Ländern schon bestens ausgebucht. Die weltweit größte Messe für Tourismus und Freizeit soll zu einem späteren Termin im Jahr stattfinden. Näher Infos auf der Webseite der Messe Stuttgart. [www.messe-stuttgart.de](http://www.messe-stuttgart.de)



## Allrad-Camper mieten – wo geht das?

Bei Allroad Reisemobile Chemnitz können Kunden wahlweise einen Hymer Grand Canyon S 4x4, einen Hymer ML-T 4x4, einen Hymer DuoCar S oder einen Marco Polo mieten. Dieser startet beispielsweise bei 100 Euro pro Tag in der Nebensaison.  
[www.allroad-reisemobile.de](http://www.allroad-reisemobile.de)



Fotos: TC-Offroad-Trekking



Fotos: Landways

## Pisten- & Gelände-Fahrtrainings:

Ob mit Campervan oder Expeditionsmobil: Wer auf den Pisten der Welt unterwegs ist, sollte seine persönlichen Grenzen und die seines Fahrzeugs bestens kennen. Das Team rund um Stephania Nagel bietet ganz unterschiedliche Lehrgänge mit verschiedenen Schwerpunkten rund um das Reisen mit dem 4x4 Camper an. Wie optimiere ich mein Fahrzeug für die Reise, wie gelingen Notreparaturen, wann gilt es Assistenzsysteme zu nutzen, wann abzuschalten, wann nutze ich Sperren, wie den perfekten Luftdruck im Reifen? Und wenn schon fast alles zu spät ist – wie berge ich mein Fahrzeug mit entsprechendem Zubehör souverän und/oder wie verhalte ich mich in Krisensituationen? Landways bietet seine 4x4-Trainings vorzugsweise für Einzelpersonen mit oder ohne Beifahrer an, um eine intensive Schulung mit sehr hohem Praxisanteil garantieren zu können. Die Kurse finden in verschiedenen Locations deutschlandweit statt. Termine für alle Erfahrungs- und Leistungsklassen sind jederzeit planbar. Vom Einsteiger bis zum ambitionierten Weltreisenden.  
[www.landways.de](http://www.landways.de)

## Offroad-Touren

**28. Dezember 2020 bis 02. Januar 2021**

**SNOW-TRACK** in Rumänien: Offroad-Trekking von TC-Offroad-Trekking. Eine Winterreise in die verschneiten Karpaten Rumäniens. Schnee, Lagerfeuerromantik, wilde Karpaten – Übernachtung im Hotel. Schneeketten werden gestellt, Sinn für Abenteuer sollte vorhanden sein. Im Februar finden weitere SNOW-TRACKS statt.

[www.tc-offroad-trekking.de](http://www.tc-offroad-trekking.de)

**18. bis 29. Januar 2021**

**Marokko Sandways** - mit dem Geländewagen rund um das Atlasgebirge. Unter der Führung eines erfahrenen Tour-Guides geht's zu landestypischen Berghütten, durch sandige Weiten und über fordernde Pisten. Zahlreiche Touren in ebenso zahlreiche Länder über das ganze Jahr verteilt.

[www.landways.de](http://www.landways.de)

**10. bis 17. Juli 2021**

**Alpina Explorer** – eine geführte Tour von experience.de im eigenen Geländewagen über abenteuerliche Strecken des Alpenhauptkamms und dem zerklüfteten Karstgebirge Sloweniens.

[www.experience.de](http://www.experience.de)



## Geländefahrschule

Onroad oder offroad – Volker Müller von der Geländefahrschule bietet ab Januar 2021 zahlreiche Kurse im Offroadpark Steinbourg im Elsass oder in Geisingen bei Tuttlingen an. Unter anderen auch ein zweitägiger Basiskurs für Offroad-Reisemobile aller Gewichtsklassen. Die Kosten für Fahrer und ein Fahrzeug liegen bei rund 799 Euro. Weitere Kurse zum Fahren im Sand oder Bergen eines Campers ergänzen das Angebot.  
[www.gelaendefahrschule.de](http://www.gelaendefahrschule.de)

# Kleines Teil – große Wirkung

## Dieselfilter schützen vor Motorschaden

Europaweit tanken Reisemobilisten Kraftstoff erster Güte: meist. Mitunter ist der Treibstoff aber durch einen zu hohen Wassergehalt verunreinigt – und dieser führt im Extremfall zu kapitalen Schäden an Einspritzpumpe und/oder Motor. In den meisten europäischen Ländern ist die Gefahr minimal, aber nicht ausgeschlossen. Schon in Polen und weiteren östlichen Staaten ist die Gefahr erhöht, in Afrika oder Südamerika präsent. Auch der höhere Anteil an Biodiesel im Kraftstoff erklärt einen höheren Wassergehalt. Trotz hervorragender Schmierfähigkeit ist er hygroskopisch, neigt dazu, Wasser zu binden.

Ein grundsätzliches Problem von Dieselmotoren: Sie verbrennen nur einen Bruchteil des zur Einspritzpumpe geförderten Treibstoffs – der Rest läuft über die Rücklaufleitung zurück in den Tank. Dieser Sprit ist aufgeheizt und kühlt im Tank wieder ab, durch ein Ausgleichs-

ventil strömt nun kühlere Luft in den Tank nach, Feuchtigkeit kondensiert beim Abkühlen. Reichert sich Wasser im Kraftstoff an, sinkt die Schmierfähigkeit des



Foto: o-m.services

Diesels – eine Gefahr für Einspritzpumpe und Motor. Kurzum: Um hier Schäden zu vermeiden, benötigt das Treibstoffsystem einen Dieselfilter mit Wasserabscheider, der zudem, als angenehmer Nebeneffekt, auch Schmutzpartikel herausfiltert.

Moderne Fahrzeuge, wie der aktuelle Sprinter, besitzen solche Filter serienmäßig. Diese sind aber versteckt verbaut, lassen keine Sichtkontrolle zu und sind somit, zumindest für Fernreisende, keine ausreichende Absicherung.

Nachrüstfilter von Parker Racor oder Separ hingegen lassen sich an einem gut zugänglichen Platz im Motorraum platzieren, erlauben eine Sichtprüfung – herausgefiltertes Wasser und Schmutz lassen sich leicht ablassen, der Filter problemlos tauschen. Markus Gruse von Offroad-Motorhomes ist Experte für Motoren-Software und Fernwartung von Reisemobilen. Ist werksseitig noch kein Filter verbaut, rät er grundsätzlich zu der Nachrüstung eines Filters, empfiehlt bei der Auswahl unbedingt eine Fachwerkstatt zu konsultieren. „Der Filter muss zum Drucksystem des Motors passen, bei der Auswahl von Leitungen und Anschlüssen gilt es, einiges zu beachten“, rät er. Sein Favorit: der Separ, Modell LKF. Diesen bietet er mit Montagehaltern für verschiedene Fahrzeuge an.

[www.o-m.services](http://www.o-m.services)



Foto: Ormocar

## Kleiner Exot von Ormocar

Es muss nicht immer eine Dreizimmer-Wohnung auf Rädern sein. Mitarbeiter Leon Wengert konstruierte für seinen Mitsubishi L200 Doka eine kompakte Kabine mit speziellem Aufstelldach nebst festen Wänden. Klarer Vorteil: deutliche bessere Isolierung gegen Geräusche und Temperaturen als bei Zeltstoff – die Fenster (Montage erfolgt im hinteren Bereich der Kabine) sind bei geschlossenem Dach nicht sichtbar.

Ormocar bietet zudem ein breites Sortiment an Kabinen an, fertigt gerne entsprechend nach individuellen Kundenwünschen. Ein besonders schöne Kabine auf einem Iveco Daily 4x4 gibt es auf den Seiten 38 bis 43 zu sehen.

[www.ormocar.de](http://www.ormocar.de)

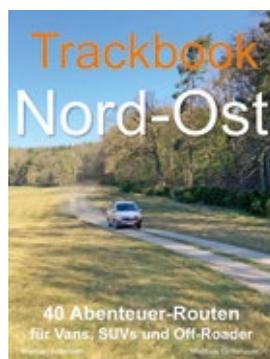
## Lesestoff

### SLOW TRAVEL ABSEITS

Auch im dicht besiedelten Deutschland lässt es sich abseits breiter Straßen reisen. Auf alten Handelswegen, aufgelassenen Bahntrassen und über rustikale Sandpisten. Das Trackbook Nord-Ost der Autoren Matthias Göttenauer und Melina Lindenblatt lädt zu 44 Touren im „slow-travel-modus“ ein. Detaillierte Streckenbeschreibungen, GPS-Koordinaten und klare Differenzierungen, welche Route mit welchem Fahrzeugtyp bewältigt werden kann, helfen bei der Tourenplanung. Abenteuer- und Erlebnis-Tracks im Nordosten Deutschlands. Erhältlich im Buchhandel, online oder direkt bei

Trackbook Nord-Ost, 224 Seiten, 24,90 Euro, ISBN 978-3000657382

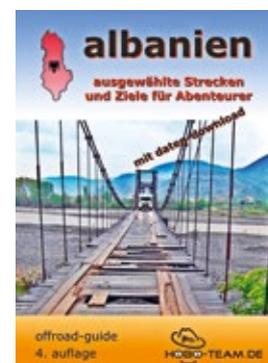
[www.experience.de](http://www.experience.de)



### ALBANIEN OFFROAD-GUIDE

Offroad durch Albanien. Schon in der vierten Auflage begeistert das Hobo-Team seine Leser für die landschaftlich schönsten Strecken Albaniens und lädt zu einer Erkundung des faszinierenden Landes ein – verantwortungsvoll und im Einklang mit einem sanftem Tourismus, rücksichtnehmend auf Natur und Bevölkerung. Dabei spielt auch eine Belebung der schwachen Regionen abseits der Touristenzentren eine große Rolle. Detaillierte Streckenbeschreibungen, Koordinaten, Höhenprofile und viel Wissenswertes über die jeweilige Region machen den Guide zu einem wertvollen Reisebegleiter. Erhältlich direkt beim Hobo-Team als Print-Version 29,90 Euro oder zum Download als PDF (mit optionaler Landkarte).

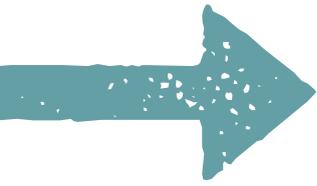
[www.hobo-team.de](http://www.hobo-team.de)





# 4x4 Camper Tech-Talk

4x4 Camper im Gespräch mit bimobil Geschäftsführer Stefan Christner



**Für seine Weltreisemobile bietet bimobil ein exklusives Upgrade an: eine 230-Volt-Lichtmaschine. Die Investition sprengt so manches Reisebudget – löst aber essentielle Probleme einer anspruchsvollen Bordelektronik.**

**4x4 Camper:** Herr Christner, Lichtmaschinen im Camper laden Starter- und Bordbatterien – mit Gleichstrom. Soweit bekannt – und ein bewährtes Prozedere. Bimobil bietet für alle Sprinter- und Iveco-Modelle sowie einige Lkw- und Unimog-Modelle

eine 230-Volt-Lichtmaschine an. Wie kam es dazu?

**Stefan Christner:** Ein wenig wurde die Idee aus persönlichen Gründen geboren. Ich reise viel mit

meiner Tochter und meinen Hunden – der Aufbau sollte daher während der Fahrt vernünftig gekühlt werden, um für alle entsprechenden Komfort zu gewährleisten. Dieser Punkt ist übrigens auch für unsere Kunden der wichtigste Faktor, um sich für eine solche Lichtmaschine zu entscheiden.

**4x4 Camper:** Und dies ist über das 12-Volt-Bordnetz verhältnismäßig schwierig zu realisieren.

**Stefan Christner:** Richtig. Die Klimaanlage, egal ob Einbau- oder Dachvariante, verlangt nach 230 Volt. Beim Betrieb über die Bordbatterien saugen sie enorme Ströme über den Wechselrichter aus den Akkus. Das bedeutet, insbesondere auf langen Fahrten, einen ziemlichen Stress für die Batterien – auch wenn LiFePO4 das vergleichsweise gut wegstecken. Zudem zieht eine Klimaanlage mehr Strom, als parallel der Lade-Booster über die 12-Volt-Motorlichtmaschine bereitgestellt stellen kann.

**4x4 Camper:** Die neue Lichtmaschine wird über einen separaten Keilriemen angetrieben und ihr Strom wird, ähnlich einem Landstromanschluss, direkt ins Bordnetz eingespeist. Riesiger Vorteil am Rande: 230-Volt-Wechselspannung benötigt vergleichsweise dünne Kabelquerschnitte.

**Stefan Christner:** So kann man sich das vorstellen. bimobil hat bei der Entwicklung eng mit den Technikern von Büttner Elektronik zusammen gearbeitet. Wir speisen den Strom der Lichtmaschine in den ICC 3000, ein Ladegerät/Wechselrichter-Kombigerät, ein.\* Dieser schleift den Strom zur Klimaanlage durch. Stoppt der Motor, schaltet der ICC auf Bordstrom um – die beiden Phasen hat er im Vorfeld synchronisiert. Das funktioniert nahtlos. Die Klimaanlage läuft dann, wenn vom Kunden nicht anders geschaltet, noch fünf Minuten nach.

**4x4 Camper:** Die Lichtmaschine ist bei bimobil schon seit drei Jahren im Einsatz. Wie bewährt sich das System?

**Stefan Christner:** Hier muss ich ein wenig ausholen. So ein System entwickelt man nicht zwischen Tür und Angel. Mit Bernd Büttner und seinem Team haben wir einen anspruchsvollen Pflichtenkatalog aufgesetzt und zusammen ein Unternehmen in Deutschland gesucht, dass unsere

Qualitätsansprüche in voller Breite abdecken kann. Das ist uns tatsächlich gelungen. Die Qualität der Lichtmaschine ist erstklassig – und vom Start weg überzeugte sie im Dauereinsatz. Ich persönlich bin damit seit drei Jahren unterwegs, ohne Probleme. Auch zahlreiche Kunden haben die Investition nicht bereut.

**4x4 Camper:** Und die ist ziemlich kernig. Im Paket mit zwei 180-Ah-LiFePO4-Batterien und dem ICC von Büttner beläuft sich der Preis auf über 22.000 Euro.

**Stefan Christner:** Das ist uns bewusst. Der Preis hat es in sich. Entgegen anderen Lichtmaschinen liefert unser Modell schon im Standgas 2,5 Kilowatt. Bei geringer Drehzahl auf der Autobahn liegen fünf kW an – das ist genug, um die Klimaanlage zu betreiben und gleichzeitig leere LiFePO4-Batterien zu laden – und das noch mit stattlichen 120 Ampere bei 12 Volt. Das ist schon enorm. Zudem bekommt der Kunde ein Rundumsorglospaket. Auf einen Generator an Bord kann er komplett verzichten – schon kürzeste Motorlaufzeiten garantieren über die 230-Volt-Lichtmaschine einen wirklich attraktiven Ladestrom.

\*Anmerkung der Redaktion: siehe Test S. 92



Die 230-Volt-Lichtmaschine wird vom Keilriemen angetrieben - unter Volllast verbraucht der Motor etwa einen Liter mehr.



Fotos: bimobil



Fotos: Reimo

## Zubehör für Selbstausbauer

Wer selbst Hand anlegen möchte beim Ausbau seines Campers findet beim Ausbau-Spezialisten Reimo ein umfangreiches Sortiment an Zubehör. Von der Isolierung, über Bordelektronik und Standheizungen, von Campingstühlen bis hin zu passgenauen Möbeln für ein noch nacktes Fahrzeug.

Wer die Fahrgastzelle seines Trucks etwas entdröhnen möchte, greift beispielsweise zum X-Trem Noise-Regulator aus zwei Millimeter starkem Alu-Butyl, einer selbstklebenden Schallsolation (Preis: 32,99 Euro für zwei Quadratmeter). Wer Kabine oder Kastenwagen isolieren möchte, findet in der X-Trem-Isolator-Serie fünf bis 30 Millimeter starke Platten aus geschlossporigem Polyethylen, für VW Bulli und Mercedes Vito sogar maßgeschneidert. Preise zwischen sechs und etwa 20 Euro (selbstklebend/20 mm) pro Quadratmeter.

[www.reimo.com](http://www.reimo.com)

HÄTTEN SIE ES  
GEWUSST?

## Kfz-Steuer für Campingfahrzeuge

Die Steuer bemisst sich je angefangene 200 Kilogramm Gesamtmasse in Abhängigkeit von den **Schadstoffklassen S4 bis S0**. Dabei ist S4 die zur Zeit für Reisemobile beste und S0 die schlechteste Schadstoffklasse

Gesamtmasse	S4	S3, S2	S1, S0
2,8 t	200 €	280 €	440 €
3,5 t	240 €	320 €	480 €
4,6 t	290 €	370 €	530 €
7,5 t	440 €	520 €	745 €
Obergrenze	800 €	1.000 €	offen.

Das bedeutet für Reisemobile mit einer Gesamtmasse von 3,5 Tonnen eine Kfz-Steuer von 240 Euro bei Einstufung in die Schadstoffklasse S4 und 320 Euro bei der Einstufung in die Schadstoffklasse S3. Die Schadstoffklasse ergibt sich aus der Emissions-Schlüsselnummer, die für jedes Fahrzeug in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist (Quelle CIVD).



# Alles, was Sie für ein sicheres Gefühl brauchen

Sicherheit durch intelligente Technologie  
[www.thitronik.de](http://www.thitronik.de)



Alarmanlagen | Fahrzeugortung  
Gaswarngeräte | Zubehör



# Neu am Markt

## Alpincamper 4x4

Die bayerischen Minicamper-Spezialisten bringen einen Allrad-Hochdachkombi mit Campingausbau auf den Markt. Beim neuen Alpincamper 4x4 handelt es sich um einen keine fünf Meter langen Citroën Berlingo, Peugeot Partner oder Opel Combo mit zuschaltbarem Allradantrieb. Die Karosserie ist acht Zentimeter höhergelegt, ein Unterfahrschutz bewahrt den Motor vor Schäden in unwegsamem Gelände. Wertvolle Unterstützung bei solchen Einsätzen dürften auch die 100-Prozent-Differenzialsperre an der Hinterachse und die Geländebereifung liefern.

Im Innenraum des Alpincamper 4x4 können zwei Urlauber auf einem 195 mal 115 Zentimeter großen Bett übernachten. Es entsteht aus einem ausziehbaren Längssofa. Der Küchenblock an der rechten Seite enthält Spüle, Frisch- und Abwassertank sowie einen Gaskocher. Ein Kompressor-Kühlschrank ist als Schublade im Bettsofa integriert. Neben dem Campingausbau bietet Alpincamper das Fahrzeug auch als Transporter oder Personentransporter an. 2021 sind bis zu 70 Fahrzeuge geplant. Der Preis ist noch offen.

■ [www.alpincamper.de](http://www.alpincamper.de)



Klare Sache: Höherlegung und Geländereifen prägen die Optik. Pfiffiger Ausbau.



Fotos: Alpincamper



Fotos: Batari Fahrzeugbau

## Batari NASUA 4x4

Den VW T6 mit langem Radstand, 4Motion-Allradantrieb und Hinterachs-Differenzialsperre nutzt Batari Fahrzeugbau aus Ziertheim in Bayern als Basis für den NASUA 4x4. Der Name steht für die Alkovenmodellreihe – Nasua ist der wissenschaftliche Name des Nasenbärs. Der 3,5-Tonner misst kompakte 5,90 Meter und lässt sich mit zahlreichen Features für mehr Autarkie bei Reisen abseits der Zivilisation ausstatten. Dazu gehören zum Beispiel eine 300-Ah-LiFePO<sub>4</sub>-Bordbatterie, zwei 200-Watt-Solarpanels und ein 30-Liter-LPG-Gastank mit Außenbetankung. Die beiden Wassertanks fassen je 85 Liter und sind frostsicher installiert. Geheizt wird mit einer Truma Combi 6DE (Diesel und Elektro). Die Kabine von Batari besteht aus 40 Millimeter dicken Sandwichplatten für die Wände und 50-Millimeter-Platten für Dach und Boden. Zwei Urlauber schlafen in Einzelbetten im Alkoven. Im Heck stehen sich zwei Sofas gegenüber. Die Preise starten bei 115.000 Euro, das abgebildete Fahrzeug kommt mit umfangreicher Ausstattung auf 137.500 Euro. Andere Basisfahrzeuge sind möglich.

Kompakt: Der NASUA 4x4 auf VW T6 misst handliche 5,90 Meter. Im Innenraum ist trotzdem Platz für große Alkoven-Einzelbetten und eine Sitzgruppe mit gegenüberliegenden Längsbänken.



Die Kabine von Batari besteht aus 40 Millimeter dicken Sandwichplatten für die Wände und 50-Millimeter-Platten für Dach und Boden. Zwei Urlauber schlafen in Einzelbetten im Alkoven. Im Heck stehen sich zwei Sofas gegenüber. Die Preise starten bei 115.000 Euro, das abgebildete Fahrzeug kommt mit umfangreicher Ausstattung auf 137.500 Euro. Andere Basisfahrzeuge sind möglich.

■ [www.batari-fahrzeugbau.de](http://www.batari-fahrzeugbau.de)

## Cargo Camper Mountain



Maximale Flexibilität ist das Motto der Firma CargoClips. Neben einzelnen Möbelmodulen für diverse Transporter bietet das Unternehmen auch Komplettfahrzeuge an, zum Beispiel den hier gezeigten Cargo Camper Mountain. Dafür nutzen die Österreicher den VW-Crafter-Zwilling MAN TGE mit Allradantrieb und Hinterachs-Differenzialsperre. Serie ist der 177-PS-Top-Diesel und ein Achtgang-Automatikgetriebe. Clou des Mountain ist aber sein flexibler Innenraum. Basis ist das CaroClips Grundsystem, in das die Wohnmobilmodule ohne Werkzeug eingebaut werden können. Die Wandverkleidungen bestehen aus Buchenholz. Das Bettmodul etwa wird einfach in der Wand eingehängt und lässt sich dort hochgeklappt platzsparend verstauen. Dann ist Raum für Mountainbikes und Zusatzausrüstung. Weitere Schlafplätze finden sich im Aufstelldach. Für das vollausgestattete Fahrzeug ruft CargoClips 90.000 Euro auf.  
■ [www.cargoclips.cc](http://www.cargoclips.cc)



Fotos: Florian Imberger

## Crawler Otag 600

Crawler aus der Türkei fertigt individuelle Allradmobile nach Kundenwunsch. Das hier gezeigte Modell Otag 600 bildet dabei die Grundlage, die im Rahmen der Möglichkeiten den Vorstellungen des künftigen Besitzers angepasst wird. Basis des großen Expeditionsmobils ist in diesem Fall der MAN TGM 18.290. Solarpanels und große Batteriebanken sollen die Autarkie ebenso erhöhen wie der 500 Liter fassende Frischwassertank. Bei der Technik vertraut Crawler auf namhafte Zulieferer wie Truma oder Dometic. Auffälliges Merkmal des Otag 600 ist die optionale Dachterrasse. Dank massivem Geländer können sich die Camper sicher in luftiger Höhe aufhalten und den Ausblick genießen. Im Innenraum steht Komfort an erster Stelle, Platz ist mehr als genug vorhanden.

Ungewöhnlich erscheint auf den ersten Blick die Raumaufteilung des abgebildeten Fahrzeugs, das in der Fahrzeugmitte gegenüber der Aufbau für Stockbetten unterbringt. Preise nennt Crawler nicht.  
■ [www.crawler.com.tr](http://www.crawler.com.tr)



Hingucker: Der Crawler Otag 600 fällt nicht nur wegen seiner Dachterrasse sofort auf. ➔

Die Bus-Manufaktur für  
Reise und Expedition.



TERRACAMPER

[terracamper.de](http://terracamper.de)

## Flowcamper Max



Fotos: Flowcamper

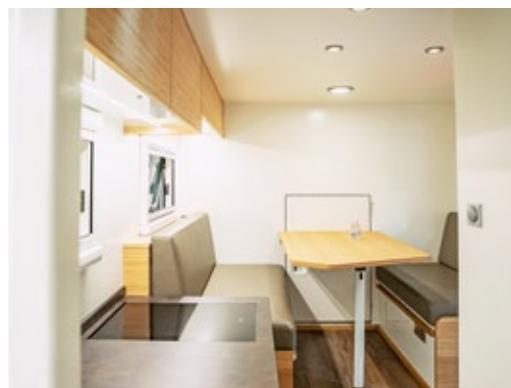
Mit VW-Bussen gestartet, bietet Flowcamper nun auch einen Ausbau für den Mercedes-Benz Sprinter an. Serienmäßig heckgetrieben, lässt sich der Flowcamper Max mit dem Spinter-Werksallrad samt moderater Untersezung zum Allrad-Camper aufrüsten. Der Grundriss mit Halbdinette vorn und Querbett im Heck mutet klassisch an, zeigt aber einige Besonderheiten. Im Standard ist der Max ein Dreisitzer, die Küche ist ausziehbar, der Kühlschrank von innen wie außen erreichbar. Ein WC kommt erst in der nächsten Ausbaustufe in Form einer Trockentrenntoilette an Bord. Im Max Autark baut der Hersteller auch eine abtrennbare Duschkabine ein. Preis: ab ca. 60.000 Euro plus Allrad. ■ [www.flowcamper.de](http://www.flowcamper.de)



Fotos: Krug Expedition, F. Imberger

## Krug Exp. Hellgeth Unimog

Das österreichische Unternehmen Krug Expedition hat jüngst eine Wohnkabine auf Mercedes-Benz Unimog Basis samt einem Allradumbau der Firma Hellgeth vorgestellt. Die Eckdaten des Fahrzeugs: Allradantrieb mit drei 100-Prozent-Differenzialsperren, 50 Zentimeter Bodenfreiheit, Wattfähigkeit bis zu 1,2 Meter, bis zu 100 Prozent Steigfähigkeit durch Geländeuntersetzung. Auch Kabine und Ausbau sind auf lange Reisen unter widrigen Bedingungen ausgelegt. Die Wandstärke beträgt stattliche 60 Millimeter, die Fenster bestehen aus Echtglas. Den Innenraum kennzeichnen furnierte Möbel in Echtholz und ein hochwertiger Vinylboden. Die Küche stattet Krug mit einer HPL-beschichteten Arbeitsplatte sowie einem Induktionsherd von Miele aus. Eine 360-Ah-Batteriebank sowie 1.100-Watt-Solarpanels versprechen jederzeit genug Energie – nicht nur beim Kochen. Klar, dass so viel Technik nicht zum kleinen Preis zu haben ist: das Fahrzeug kostet knackige 315.000 Euro. ■ [www.krugxp.com](http://www.krugxp.com)



Geradlinig: Die Gestaltung des Innenraums ist recht nüchtern gehalten, die verbaute Technik sehr hochwertig.

## Robel K 630 HLB

Individualausbauer und Kleinserienhersteller Robel bietet zahlreiche Allrad-Fahrzeuge auf Basis des Mercedes-Benz Sprinter mit Werksallrad an. Eines der jüngsten Beispiele ist das Modell K 630 HLB, ein mit 6,30 Meter Außenlänge recht kompaktes Alkovenmobil. Die Alu-Bodengruppe und die flächenbündigen Verbindungsprofile sorgen für eine hohe Verwindungssteifigkeit der Kabine. Im Innenraum dominieren helle Holzoberflächen und weiße Schrankklappen. Der Grundriss mit Rundsitzgruppe im Heck, einem kompakten Küchenblock neben der Auftautür, dem gegenüberliegenden Bad sowie den beiden Längs-einzelbetten im Alkoven schafft trotz kompakter Abmessungen viel Bewegungsfreiheit. Für mehr Zuladung ist das optionale 5-Tonnen-Chassis empfehlenswert. Kostenpunkt: Ab 98.000 Euro plus Allrad. ■ [www.robel.de](http://www.robel.de)



Fotos: Robel, F. Imberger

Hell: Fenster und Luken lassen viel Licht in den Innenraum, der mit einer bequemen Rundsitzgruppe im Heck aufwartet.

## Quantis MARQ

Die individuell nach Kundenwunsch gefertigten Marq Absetz-Wohnkabinen für gängige Pickup-Modelle fallen auf. Das liegt an den hervorstechenden charakteristischen Merkmalen wie den gerundeten vertikalen Kanten und den großen Fensterflächen. Die horizontalen Kanten sind mit Aluprofilen verstärkt. Während der Fahrt bietet die Kabine dank niedriger Höhe wenig Windwiderstand. Zum Wohnen lässt sich das Dach aufstellen, wodurch je nach Basisfahrzeug mehr als zwei Meter Stehhöhe möglich sind. Helle Möbeloberflächen verstärken den lichten Eindruck durch die großen Fenster. Je nach Größe der Kabine können bis zu fünf Schlafplätze realisiert werden. Die Kabine lässt sich unterwegs absetzen und bleibt auch freistehend voll bewohnbar. Um den Einsatz auch in schwierigem Gelände zu ermöglichen, bietet der Hersteller auf Wunsch ein abgeschrägtes Heck an, um den hinteren Böschungswinkel zu vergrößern. Zur Ausstattung gehören eine mit Gas oder Diesel betriebene Luft-Heizung, Kompressorkühlbox, Solarpanels und eine Trockentrenntoilette. Für eine reisefertige Kabine sollten Interessenten laut Anbieter mit rund 50.000 Euro rechnen. Hinzu kommt dann ein entsprechendes Basisfahrzeug, zum Beispiel der hier abgebildete Toyota Hilux. ■ [www.marq-wohnkabinen.de](http://www.marq-wohnkabinen.de)

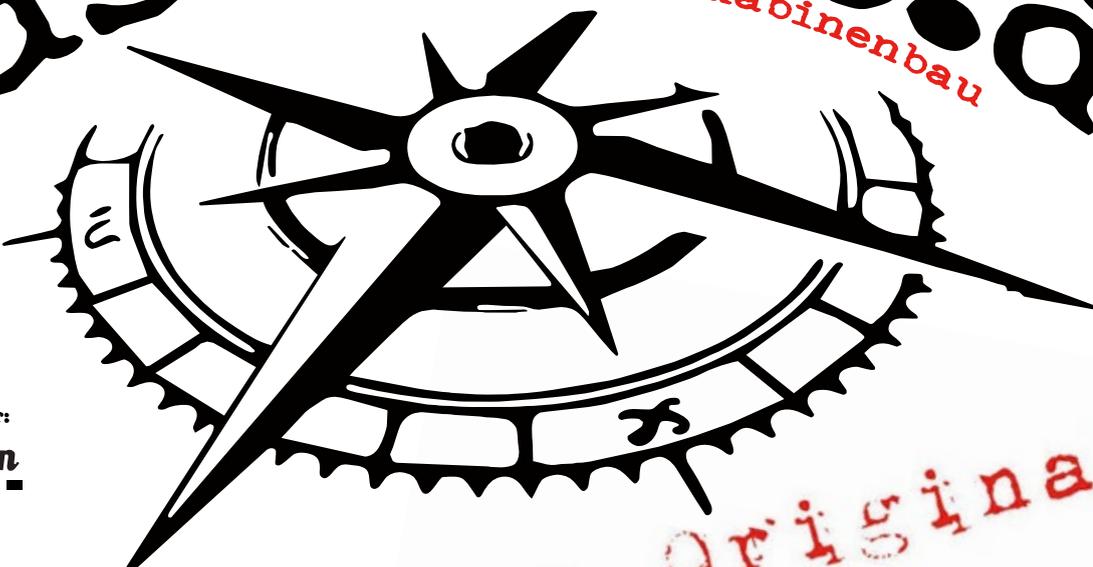


Fotos: Marq Wohnkabinen

Besonders: Gerundete vertikale Kanten, Aufstelldach und das riesige Heckfenster der Marq Absetz-Wohnkabine fallen auf.

# Rustikabode

patentierter Kabinenbau



unser Partner:  
**Frutwein**  
FAHRZEUGBAU

Das Original!

## Bei uns beginnt Ihre Reise!

Leerkabinen / Expeditions-Fernreisekabinen mit Teilausbau oder Vollausbau / Blackfly-Insektenschutz, auch zum Nachrüsten!

*Der Schmied von*

# TIMBUKTU

*Oder warum moderne Fahrzeuge reisetauglich sind*

Von Matthias Göttenauer



**D**er Schmied von Timbuktu wird es schon richten. Seine mechatronischen Fähigkeiten reanimieren jedes betagte Reisefahrzeug – so das von Freunden alter Reise-Trucks häufig gebetsmühlenartig vorgetragene Mantra – und damit ein überzeugtes Plädoyer für die gute Reparierbarkeit alter Fahrzeuge.

Moderne Fahrzeuge sollen hingegen anfällig sein, zu viel Elektronik an Bord haben. Absolut nicht weltreisefähig. Lässt sich das so pauschal sagen? Hierzu einige Gedanken.

Anfang der 2000er-Jahre stellte VW der Organisation des Festivals au Désert, einem renommierten Event für Tuareg Musik, drei nagelneue Touareg Geländewagen als Organisationsfahrzeuge zur Verfügung. Wir hatten den Auftrag, die Fahrzeuge nach dem Festival in Mali abzuholen und die gut 7.500 Kilometer

zurück nach Deutschland zu überführen. Die Fahrzeuge wurden während des Festivals regen genutzt, um Gäste in die Dünen nördlich von Timbuktu zu shutteln.

Bei der Übergabe war unsere Überraschung groß: Bei einem Touareg sei etwas im Motor explodiert, der andere fahre nur noch in Schrittgeschwindigkeit und der dritte bewege sich nicht mehr vom Fleck.

„Siehst du“, werden jetzt die anfangs vorgestellten Freunde bewährten Altmetalls sagen. Doch dazu später mehr.

## **Einfachheit vs. Komplexität**

Alte Reisefahrzeuge wie beispielsweise der Bremer, der Düdo, der Hilux oder Land Cruiser glänzen tatsächlich durch beinahe unglaubliche Langlebigkeit. Trotz allem ist unterm Strich die Qualität von Fahrzeugen und deren

Komponenten gestiegen. War früher ein Wartungsintervall von 5.000 Kilometern eher die Regel, müssen moderne Fahrzeuge nur noch alle 30.000 Kilometer in die Werkstatt. Auch die Motoren sind besser geworden. War ein VW Bus Motor selbst bei schonender Fahrweise früher bei 100.000 Kilometern in hohem Alter, sind heute 200.000 und mehr Kilometer eher nicht nur die Regel, sondern werden zu Recht erwartet (wie die in sozialen Netzwerken ausgiebig diskutierten Ausnahmen zeigen).

Zudem finden sich in modernen Fahrzeugen nicht nur ungleich mehr Komfort- und Sicherheits-Features, sondern auch recht komplexe Technik zum Kraftstoffsparen und zur Abgasreinigung. Selbst wenn diese mal mucken – ein modernes Fahrzeug fährt meist auch nach Ausfall des Abstandsradars oder des ESP-Systems problemlos weiter. Nur sehr

wenige Defekte führen zu einem Komplettausfall des Fahrzeugs.

### Schreckgespenst Elektronik

Komplexe Elektronik weckt Misstrauen. Wenn sich zentrale Elemente eines Steuergerätes erstmal verabschiedet haben, geht nichts mehr. Doch nach meiner Erfahrung ist diese Gefahr vernachlässigbar gering. In den vergangenen 15 Jahren waren wir mit verschiedensten Flotten hochmoderner Fahrzeuge vom Kongo bis nach Island und vom Amazonas bis in den Himalaya auf übelsten Pisten unterwegs. Und ja, natürlich gab es Pannen. Aber: Keine einzige Panne hatte etwas mit der zentralen Elektronik zu tun. Alle Defekte waren mechanischer Natur und meist sogar auf Nachlässigkeiten oder Fahrfehler zurückzuführen. Steuergeräte, wenn man nicht gerade versucht sie unter Wasser zu betreiben oder mit dem Schweißgerät zu grillen, sind heutzutage sehr zuverlässige Bauteile. Ein weiterer Punkt: Selbst Fahrzeuge aus den 1980er-Jahren wurden schon mit Steuergeräten für die Einspritzanlage ausgerüstet. Mir persönlich ist eine ausgereifte, moderne Motorsteuerung lieber als eine 30 Jahre alte Digifant aus der Sturm- und Drangzeit der Elektronik. Ein Indiz für die Zuverlässigkeit moderner Elektronik: Selbst in abgelegenen Gegenden der Mongolei hat der Toyota Prius mittlerweile den Buchanka Bus als Hauptverkehrsmittel abgelöst.

### Reparatur und Ersatzteile

Alte Autos gehen kaputt, neue Autos gehen auch kaputt – ob durch Verschleiß, Unachtsamkeit oder Unfall. Die entscheidende Frage ist: Und dann? Tatsächlich ist dies mittlerweile nicht primär eine Frage „Alt vs. Jung“, sondern welcher Teil der Welt gerade bereist wird und ob das jeweilige Fahrzeugmodell bzw. die Motorisierung dort gebräuchlich ist. Gerade bei historischen Modellen der Marke mit dem Stern und heckmotorigen Volkswagen ist die Chance in manchen Ecken der Welt noch groß, Ersatzteile direkt vor Ort zu bekommen. In den meisten anderen Ecken der Welt ist es jedoch, besonders bei den Oldies, eher mau. Die Globalisierung hat dazu geführt, dass viele der modernen Fahrzeugmodelle oder Komponenten fast auf jedem Kontinent verfügbar sind. Dies erhöht die Chancen auf erfolgreiche Reparatur vor Ort erheblich – auch weil die Werkstätten vor Ort auf hohem Qualifikationsniveau arbeiten. So ist beispielsweise der 2.0-Liter-VW-Dieselmotor weltweit millionenfach im Einsatz. Verschleißteile für die gängigen Modelle sind sehr oft direkt verfügbar. Wenn also die Ersatzteilversorgung vor Ort – ob bei alt oder jung – klappt: Bingo! Fehlt die Einspritzpumpe für den Rundhauber oder das



Gleichlaufgelenk für den VW California? Kein Problem. Man kann sich von Freunden oder dem ADAC per Kurierdienst die Teile in alle Ecken der Welt schicken lassen.

### Sicherheit und Komfort

Ein wichtiger Aspekt bei der Abwägung „Neu vs. Alt“: Die aktive und passive Sicherheit moderner Fahrzeuge übertrifft die von Reiseklassikern. Im Falle eines Unfalls mit einem modernen Fahrzeug sind die Chancen für Fahrzeuginsassen und Unfallgegner zu überleben oder womöglich sogar unverletzt auszustiegen, sehr hoch. Auch bieten Bremsen und Fahrverhalten in kritischen Situationen deutlich größere Reserven.

Und wer schon mal an einem heißen Sommertag ohne Klimaanlage im ausgedrehten zweiten Gang mit röhrendem Motor die Kasserer Berge hinaufgekrochen ist und im Rückspiegel einen schnell größer werdenden Scania-Schriftzug erblickte, wird mir zustimmen, dass die Entschleunigung und Reiseromantik in einem Klassiker auch ihre Kehrseiten hat. Keine Frage: In modernen Fahrzeugen gestalten sich lange Anreisen nach Marokko oder zur Islandfähre nicht nur entspannter und sicherer, sondern meist auch zeitsparender.

### Vorbereitung und Wartung

Wer Schäden am Fahrzeug vermeiden möchte, bereitet es für die Reise optimal vor – oder lernt häufig kompetent improvisierende Werkstätten kennen. Besonders bei älteren Fahrzeugen lohnt vor längeren Trips der Check und vorsorgliche Tausch von Nebenaggregaten, Kühlerschläuchen und wichtigen Lagern. Moderne Fahrzeuge dagegen sind von den Herstellern eher für den Einsatz auf befestigten Straßen ausgelegt, für abenteuerlichere Touren lohnen hier auf jeden Fall verstärkte Stoßdämpfer, Unterfahrschutz und ein wirklich „offroad-tauglicher“ Campingausbau. Sowohl bei Altbewährtem wie Ultramodernem – die Vorbereitung und Wartung des fahrbaren Untersatzes sind der wesentliche Aspekt für

das Gelingen einer Tour. Deshalb ist dies eindeutig der falsche Punkt, um Geld zu sparen.

### Résumé

Auch mit modernen Fahrzeugen kann man weltweit anspruchsvolle Reisen unternehmen. Tatsächlich ist es zu einem großen Teil Sache des Geldbeutels und des eigenen Geschmacks, ob man mit einem charmanteren Klassiker oder einem modernen Basisfahrzeug losfährt. Beide haben spezifische Vorteile, aber auch Nachteile. Wer neu kauft, sollte bei der Anschaffung genau überlegen, welche Luxusfeatures es wirklich braucht und nicht unbedingt den leistungsstärksten Motor wählen. Wird nicht die maximale Literleistung aus dem Aggregat herausgekitzelt, kommt dies der Lebensdauer zugute.

Ach ja – und die Touareg-Geschichte vom Anfang? In Timbuktu angekommen, nahmen wir die Fahrzeuge unter die Lupe. Fahrzeug 1: Ausgleichsbehälter Kühlwasser geplatzt. Der war schnell geflickt und es konnte weiter gehen. Fahrzeug 2: Kupplung durch schleifen lassen komplett abgenutzt. Lösung: Mit Fahrzeug 1 die gut 1.000 Kilometer nach Bamako abgeschleppt und dort die Kupplung über Nacht in einer Hinterhofwerkstatt gewechselt. Fahrzeug 3: Turbo dicht, mit Abwasserrohr die Ansaugluft umgeleitet und als Saugdiesel weiter gefahren (nach 400 Kilometern lief auch der Turbo wieder). Alles wenig dramatische Schäden, vor Ort schnell behoben und dann problemlos zurück nach Deutschland gefahren. Leider ohne den Schmied von Timbuktu persönlich kennen gelernt zu haben.



**Matthias Göttenauer** ist Offroad-Spezialist und realisiert seit über 25 Jahren mit seinem Team der experience GmbH weltweite Offroad-Reisen und außergewöhnliche Projekte für die Automobilindustrie. Ob Afrika-Durchquerungen mit einem maroden T3 oder Erkundungsfahrten mit dem hochmodernen T6 in die iranische Wüste – er ist am liebsten abseits der Haupttrouten unterwegs. Mit Melina Lindenblatt verfasst er Trackbooks für Island, Korsika, Sardinien und Nord-Ost-Deutschland.

[www.experience.de](http://www.experience.de)

# Für das kleine ABENTEUER

Wie viel Offroad-Potenzial steckt unter der Haube? 4x4 Camper stellt sechs eher smarte Allradler mit ihren unterschiedlichen Konzepten vor.



## Offroad-Check:

- Höherlegung:
- Differenzialsperre:
- Untersetzung:
- Unterfahrschutz:

## Concorde Cruiser 791 RL SUV 4x4

Bislang bekannt für große Luxusmobile, wagt sich Concorde mit dem Cruiser SUV abseits asphaltierter Wege. Das acht Meter lange Alkovenmobil nutzt den Iveco Daily mit Allradantrieb und

sieben Tonnen zulässiger Gesamtmasse als Basis. Die Zutaten für die Fahrt abseits der Straße klingen vielversprechend: Verteilergetriebe mit Untersetzung (1:2,15) und Längsdifferenzialsperre, Differenzialsperre an Vorder- und Hinterachse, verstärkte Blattfedern an der Hinterachse und ein Motor-Unterfahrschutz. Tatsächlich meisterte der große Concorde bei einer Probefahrt steil ansteigende Geröllpisten

und nasse Wiesen ohne Probleme. Doch viel weiter sollten die Ausflüge tatsächlich nicht gehen. Der lange Hecküberhang verhält den Böschungswinkel, der lange Radstand den Rampenwinkel. Im Onroad-Alltag verhindern massive Kunststoffrollen unterm Heck des Luxusmobils im Fall des Falles Schlimmeres.

Im Innenraum gibt sich der Cruiser 4x4 Concorde-typisch luxuriös. Eine große U-Sitzgruppe im Heck, Längsküche, Raumbad im Durchgang nach vorn und zwei Einzelbetten im Alkoven. Zur Serienausstattung gehört eine Alde-Warmwasserheizung und eine Bordbatterie mit einer Kapazität von 170 Amperestunden. So viel Technik und Luxus haben freilich ihren Preis: der Concorde Cruiser 791 RL SUV 4x4 kostet ab 199.990 Euro.



Gediegen: Das Design im Innenraum ist elegant, die Verarbeitung sehr gut, wenn auch nicht extra für den Offroad-Einsatz optimiert.



# Dopfer 421 AK



Unter den hier vorgestellten Fahrzeugen sind die Reisemobile von Dopfer am konsequentesten für den Offroad-Einsatz konzipiert. Viele Kunden seien auf weltweiter Fahrt, seit Jahren ohne Probleme, sagt Chef Rainer Dopfer. Die selbsttragenden Kabinen bestehen aus 40 Millimeter starkem GfK-Sandwich. Auf Wunsch montiert der Hersteller Echtglasfenster und -dachhauben von Isolito oder KCT. Auch auf Möbelbau in höchster Qualität wird Wert gelegt. Dopfer: „Unser Möbelbau hält jeden Offroad-Einsatz aus.“

Als Basisfahrzeuge kommen Mercedes-Benz Sprinter 4x4 oder wie beim hier gezeigten 421 AK der Iveco Daily 70 S 18 4x4 zum Einsatz. 180-PS-Turbodiesel und Achtgang-Automatik sorgen auf der Straße für souveränes Vorkommen. Fürs Gelände ist der Siebentonner mit Differenzialsperren, Untersetzung, einem massiven Unterfahrschutz und

verstärkten Blattfedern an der Hinterachse ausgerüstet.

Der Grundriss des 6,70 Meter langen 421 AK sieht ein Doppelbett quer im Heck vor, an das sich die Sitzgruppe und die Küche anschließen. Vorn hinter dem Fahrerhaus wird ein großes Bad mit separater Dusche eingebaut. Dank der geringen Stückzahlen lässt sich der Ausbau den individuellen Bedürfnissen der Kunden anpassen. Preis für den Dopfer 421 AK auf Iveco Daily 4x4: ab 217.500 Euro.



**Robust:** Die Möbel sind kantig und sehr stabil. Aufgrund der Kleinserie setzt Dopfer individuelle Kundenwünsche um. Standard im 421 AK ist ein Querbett im Heck, davor eine kompakte Sitzgruppe.

## Offroad-Check:

- Höherlegung:
- Differenzialsperre:
- Untersetzung:
- Unterfahrschutz:

## Hymer ML-T Iglhaut

Die Firma Iglhaut im unterfränkischen Marktbreit rüstet seit 1983 Mercedes-Transporter zu Allrad-Fahrzeugen um. Wer sich bei Hymer den Teilintegrierten ML-T auf Mercedes-Benz Sprinter bestellt, kann den Iglhaut-Umbau gleich mitordern – oder auch später nachrüsten. Voraussetzung dafür ist, dass das Mobil als Hecktriebler nach Unterfranken rollt und nicht mit dem Werksallrad.

Iglhaut implantiert dem ML-T ein Verteilergetriebe, das die Antriebskraft zu je 50 Prozent an Vorder- und Hinterachse verteilt und den Hymer so zum Permanent-Allradler macht. Die von den Unterfranken verwendete Untersetzung verkürzt die Übersetzung mit Faktor 2,5 deutlich stärker als der Werksallrad (1,42) und ermöglicht so wesentlich steilere Kletterpartien oder sichere Steilabfahrten. Zudem baut Iglhaut bis zu drei mechanische

Differenzialsperren ein, die die Traktion massiv verbessern. Der Werksallrad setzt hier auf das elektronische 4ETS-System, das durchdrehende Räder abbremst, aber kein Ersatz für mechanische Differenzialsperren ist.

Weiter aufrüsten kann der Iglhaut-Kunde sein Fahrzeug mit Unterbodenschutz und zusätzlichen Anbauteilen. Die Kosten sind allerdings beträchtlich: Die Umrüstung beginnt bei rund 25.000 Euro, je nach gewählter Ausbaustufe zahlen Kunden meist 30.000 bis 40.000 Euro, das volle Programm ist noch teurer. Eine genaue Preisliste bietet Iglhaut nicht, jeder Kunde bekommt ein individuelles Angebot. Etwa



**Offroad-Check:**

- Höherlegung:
- Differenzialsperre:
- Untersetzung:
- Unterfahrschutz:

70 bis 100 Allrad-Umbauten fertigt der fränkische Hersteller pro Jahr.

Der Hymer ML-T bleibt auch mit dem Iglhaut-Allrad ein komfortabler Teilintegrierter (ab 68.990 Euro

plus Umbau). Der gezeigte 6,98 Meter lange ML-T 580 ist mit Einzelbetten ausgestattet, einem Bad samt Dusche, kompaktem Küchenblock und Halbdinette samt drehbaren Vordersitzen im Bug. Der Ausbau ist aber nicht extra für den Offroad-Einsatz optimiert.

## KNAUS Van Ti Plus 4x4



**Offroad-Check:**

- Höherlegung:
- Differenzialsperre:
- Untersetzung:
- Unterfahrschutz:

Raffiniert: Die Möbel im Knaus sind nicht parallel zur Längsachse eingebaut, sondern leicht schräg, das schafft mehr Bewegungsfreiheit.



Der Serienhersteller Knaus aus dem niederbayerischen Jandelsbrunn hat vor rund zwei Jahren die Baureihe Van Ti Plus vorgestellt. Die Teilintegrierten basieren auf dem MAN TGE, der weitgehend baugleich mit dem VW Crafter ist. Deshalb besteht auch beim MAN die Option auf einen Allradantrieb, der dem 4Motion-Antrieb von Volkswagen entspricht. Bemerkenswert

# OYSTER® CONNECT

MOBILES INTERNET WIE ZUHAUSE  
— AUCH WÄHREND DER FAHRT



Klassisch: Der Grundriss im ML-T 580 mit Einzelbetten im Heck, Küche und Bad in der Mitte und Halbdinette im Bug. Der Schutzbügel für das Verteilergetriebe am Unterboden gehört zum Iglhaut-Umbau.

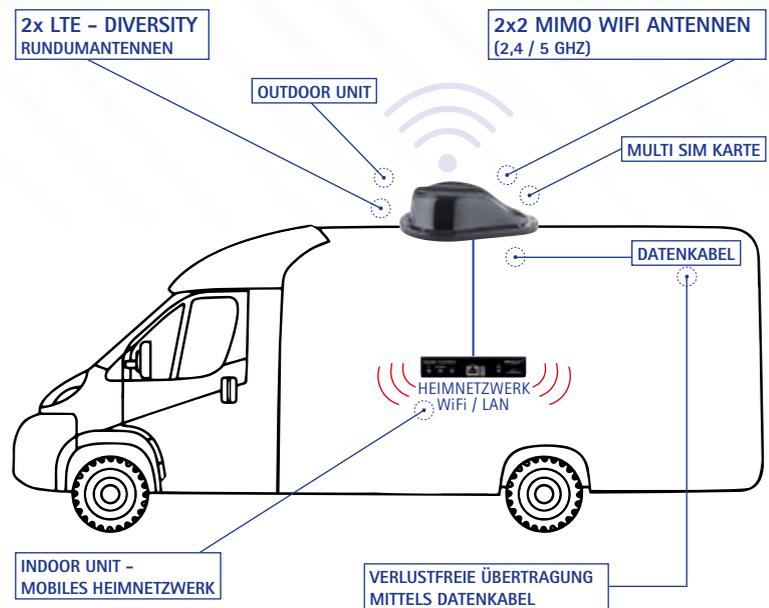


Serienmäßig verbaut Knaus beim Van Ti Plus eine Zusatz-Luftfederung an der Hinterachse. Die Offroad-Fähigkeiten des Fahrzeugs verbessert das nicht, wohl aber den Fahrkomfort auf der Straße. Empfehlenswert: Fürs Gelände nützlicher ist die optional erhältliche Differenzialsperre.

ist der geringe Aufpreis: Für nur 4.320 Euro wird der Knaus vom Fronttriebler zum 4x4-Mobil. Allerdings dürften Einsätze des Van Ti Plus auch dann kaum über Feldwege und nasse Wiesen hinausreichen. Der Möbelbau entspricht dem Knaus-Serienstand und ist für den Pisteneinsatz abseits befestigter Straßen nicht optimiert, fehlende Höherlegung und der nicht vorhandene Unterfahrerschutz sowie der lange Hecküberhang verbieten Einsätze in größerem Gelände. Gegen Aufpreis lässt sich zumindest eine Differenzialsperre für die Hinter-

achse ordern, die in Verbindung mit dem 4Motion-Antrieb auch schon mal durch eine sandige Passage hilft – vernünftige Bereifung mal vorausgesetzt.

Knaus bietet den Van Ti Plus in zwei Grundrissen an. Der 6,99 Meter lange 650 MEG verfügt im Heck über Einzelbetten über einer Garage. Beim 7,47 Meter langen 700 MF teilen sich französisches Längsbett und Bad das Heck. Inklusiv Allrad kostet ein Van Ti Plus 650 MEG mit 140-PS-Diesel ab 71.210 Euro. Für mehr Zuladung lässt sich der 3,5-Tonner auflasten. ➔



## Die Vorteile im Überblick

- Leistungsfähige WiFi + LTE Antenne
- Montage der Sende- und Empfangseinheit oben auf dem Fahrzeugdach verhindert Dämpfungsverlust
- Einmalige und einfache Einrichtung des „Mobilen-Heimnetzwerkes“
- Freie Wählbarkeit 2,4 GHz / 5 GHz im WiFi-Netz sowohl bei der Indoor Unit als auch der Outdoor Unit
- Privates LAN-Netz ermöglicht WiFi Netzentlastung, nicht jeder Smart TV ist WiFi fähig
- Aerodynamischer Aufbau, einfache Montage und platzsparende Bauweise
- Witterungsbeständig
- 3 Jahre Garantie

Mehr Infos auf unserer Webseite!  
[www.ten-haaft.com](http://www.ten-haaft.com)



+49 (0)72 31/58588-0



Neureutstraße 9,  
DE-75210 Keltern

## Karmann Dexter 4x4

Ausgesprochen günstig kommen abenteuerlustige Urlauber beim Kastenwagenspezialisten Karmann an einen 4x4-Camper – wenn auch an einen in der Grundversion ziemlich zahmen. Der Dexter 4x4 basiert auf dem Ford Transit mit Allradantrieb und ist schon ab 53.990 Euro zu haben. Optisch gibt er sich un-

**Offroad-Check:**

- Höherlegung:
- Differenzialsperre:
- Untersetzung:
- Unterfahrschutz:



Grundriss für zwei Reisende: Der Dexter 570 verzichtet zugunsten der Einzelbetten im Heck auf die übliche Sitzgruppe mit Halbdinette im Bug.

Fotos: Guldentauß, Karmann, Mutschler, Piontek, Ribitzky, Hersteller

## La Strada Regent S 4x4

Die Hessen sind bekannt für hochwertig ausgebaute Kastenwagen. Der La Strada Regent S basiert auf dem Mercedes-Benz Sprinter und lässt sich mit dem Werksallrad zum 4x4-Mobil machen. Dank Höherlegung, Untersetzung und den relativ kurzen Überhängen des 5,93-Meter-Kastenwagens kommt man damit abseits der Straße schon recht weit, ein Expeditionsmobil ist der Regent S 4x4 aber freilich nicht. Statt mechanischer Differenzialsperren nutzt der Sprinter-Allrad das elektronische 4ETS-System, das durchdrehende Räder gezielt abbremst und so das Antriebsmoment an den Rädern mit besserer Traktion erhöht. Mechanische Sperren ersetzt das nicht. Für den Möbelbau des La Strada

**Offroad-Check:**

- Höherlegung:
- Differenzialsperre:
- Untersetzung:
- Unterfahrschutz:



# Unabhängig auf Reisen

## mit Solar + 230 V an Bord



**Auf großem Fuß:** Zum Paket von Extrem-Konzepte gehört eine Umbereifung.

scheinbar: Ab Werk weist keine Höherlegung auf das Plus an Traktion hin. Im Alltag werden die Hinterräder angetrieben, bei durchdrehenden Rädern fließt Kraft auch an die Vorderachse – bis zu 50 Prozent. Per Tastendruck kann der Allrad auch vorsorglich zugeschaltet werden. Allerdings verfügt das System standardmäßig weder über Differenzialsperren noch eine Untersetzung. Das ändert sich schon deutlich, wenn

der Karmann-Transit einen Umbau von Extrem-Konzepte aus Schwenningen erhält. Für 6.490 Euro bietet Karmann seit Kurzem ein Offroad-Paket der Spezialisten an, das eine moderate Höherlegung (40 Millimeter) und Umbereifung enthält. Für weitere Aufpreise legt Extrem-Konzepte den Transit 100 Millimeter höher und implantiert eine Differenzialsperre in der Hinterachse.

Den Camper gibt's als Dexter 560 mit Querbett im Heck und Halbdinette im Bug und als hier gezeigten Dexter 570. Ebenfalls 5,98 Meter lang, ist dieser Grundriss für zwei Reisende optimiert. Sie schlafen im Heck auf Längs-Einzelbetten. Für eine vollständige Sitzgruppe fehlt der Platz. Es bleibt bei den drehbaren Fahrerhaussitzen und einem kleinen, an der Seite eingehängten Tisch. Knapp dürfte es mit der Zuladung werden. Der 3,5-Tonner wiegt in fahrbereitem Zustand ohne Extras 3.154 Kilogramm.



**Modern:** La Strada setzt beim Regent S auf einen nüchternen Ausbaustil. An der Sitzgruppe können bis zu vier Camper Platz nehmen, es wird dann recht eng.

gilt: Er ist sehr solide, aber nicht explizit für den harten Offroad-Einsatz optimiert.

Der Grundriss des Regent S ist vergleichsweise klassisch. Zwei Urlauber schlafen im Querbett im Heck. Küche an der Schiebetür, Bad gegenüber und Halbdinette mit drehbaren Vordersitzen im Bug komplettieren den typischen Kastenwagen-Ausbau. Da der Allradantrieb einiges an

Zusatzgewicht bedeutet, bietet La Strada den Regent S 4x4 auch als 3,88- und 4,1-Tonner an. Wer das Fahrzeug mit einem Klasse-B-Führerschein bewegen möchte, muss beim Standard-3,5-Tonnen-Chassis mit einer recht knappen Zuladung leben. Ein Regent S 4x4 kostet inklusive der obligatorischen Pakete (Komfort, Technik 1 + 2), Automatik und Transport mindestens 92.928 Euro.



- Solarmodule, Komplettanlagen
- Wechselrichter
- Ladegeräte, Booster, Kombigeräte
- Bordbatterien und Zubehör, Bordelektronik

kostenlos erhältlich im guten Fachhandel oder direkt anfordern:  
[www.buettner-elektronik.de](http://www.buettner-elektronik.de)



# BÜTTNER ELEKTRONIK

GERMANY

MOBILE **MT** TECHNOLOGY

[www.buettner-elektronik.de](http://www.buettner-elektronik.de)

# Viel Spaß



*Wie weit kommt man abseits der Straße mit einem Sprinter-Kastenwagen mit Werksallrad? 4x4 Camper hat es mit dem Hymer Grand Canyon S ausprobiert.*

**R**und 50 Prozent aller Campervans rollen aktuell mit einem Allradantrieb vom Band – Kunden wünschen ganz offensichtlich auch wenig zugängliche Ziele anzusteuern. Doch Allradantrieb ist nicht gleich Allradantrieb – die Konzepte unterscheiden sich in Bauart und Leistungsfähigkeit enorm. Der Werksallrad in unserem Hymer Grand Canyon S wird direkt von Oberaigner ins Mercedes-Werk nach Düsseldorf geliefert. Sein Mehrgewicht von rund 140 Kilogramm ist

Text und Fotos: Andreas Güldenfuß



**Handarbeit:** An der elektrischen Trittstufe bleibt der höhergelegte Sprinter als erstes hängen. Gut, wer dann einen Spaten zur Hand hat, um seinen Campervan aus der misslichen Situation zu befreien.

Hilfe der Motorbremse. Parallel erleichtert die seit der Baureihe 907 erstmals im Allrad-Sprinter erhältliche Siebengang-Wandler-Automatik das Fahren im Gelände ungemein.

Doch wie sieht es mit anderen, im Gelände limitierenden Faktoren, wie Bodenfreiheit, Böschungswinkel, Fahrzeug-Höhe, -Breite und -Länge aus? Ganz langsam – dank Wandlerautomatik – ertasten wir das Gelände.

Abseits der Hauptwege werden die Spuren ausgewaschener, erstaunlich souverän wühlt sich der Sprinter nur mit angetriebener Hinterachse kleine Anstiege hinauf und durch losen Untergrund. Erst als das Terrain schwieriger wird, schalten wir per Knopfdruck den Allrad zu. Jetzt verteilt das Verteilergetriebe 35 Prozent der Antriebskraft auf die Vorder- und 65 Prozent auf die Hinterachse – im normalen Fahrmodus. Verliert ein Rad Traktion, hilft die elektronische Anti-Schlupfregelung 4ETS und bremst durchdrehende Räder mit kurzen Impulsen automatisch ab und erhöht dadurch in gleichem Maße das Antriebsmoment an den Rädern mit guter Traktion.

Das funktioniert in nicht allzu anspruchsvollen Passagen ohne extrem hohe Verschränkung ganz gut – solange der Fahrer beherrscht auf dem Gas bleibt. Mechanische Differenzialsperren (Längssperre, Hinterachs- und Vorderachssperre) ersetzt das System nicht – denn bei längeren Fahrten durch tiefen Matsch oder Sand würden die Bremsen überhitzen. In puncto Höherlegung und somit optimiertem Rampenwinkel hat Oberaigner einen guten Job gemacht: Gut 15 Zentimeter an der Vor-

derachse und gut 13 an der Hinterachse hat der Grand Canyon S an Höhe gewonnen, die Ladekante ist ebenfalls um rückenfreundliche 16 Zentimeter nach oben gewandert. Mit der Höhe wächst auch der Böschungswinkel, was bei einem sechs Meter langen Fahrzeug nicht nur Abfahrten oder Anstiege, sondern auch das Rangieren erleichtert. Der tiefste Punkt unter dem Fahrzeug ist das Differenzial der Hinterachse – und die elektrische Trittstufe.

Wasserscheu ist der 4x4 auch nicht, zumindest ist die Wassertiefe mit 61 Zentimetern angegeben – bis das Wasser in den Auslass der Verbrennungsluft der Truma-Kombiheizung läuft, muss der Hymer gut 90 Zentimeter im Wasser stehen. Da aber schon die angegebenen 61 Zentimeter sich oberhalb der Türdich-



**Konzentriert am Steuer:** Dank Übersetzung verlieren steile Auf- und Abfahrten ihren Schrecken. ➔

verschmerzbar, die Ölfüllung soll lebenslanglich halten und wie die zusätzlichen Antriebswellen der Vorderachse wartungsfrei sein. Entgegen dem 4Motion-Antrieb von VW oder dem Dangel-System der PSA-Gruppe bietet er eine attraktive Übersetzung, die Verkürzung der Übersetzung auf Knopfdruck um den Faktor 1,42 – also um 42 Prozent. Das ist im Vergleich zu einem G-Modell aus gleichem Hause zwar immer noch extrem lang übersetzt, ermöglicht aber Kletterpartien ohne den Einsatz der Kupplung und mäßig steile Abfahrten mit



tungen befinden, hat Hymer gleich mit ein paar Abläufen vorgesorgt.

Nach dem Einsatz im Gelände ein Blick in den Innenraum: Der ist vergleichsweise klassisch aufgeteilt, vorn die Halbdinette, Küche an der Schiebetür, kompaktes Bad gegenüber und Liegefläche quer im Heck. Dank der recht ausladenden seitlichen Verbreiterungen kommt das Bett auf bis zu 195 Zentimeter Länge - nicht schlecht für den im Vergleich zum Ducato schmalen Sprinter. Fazit: Klar gibt es praktischere Camper mit Querbett - aber wir haben zu zweit ganz gut darin geschlafen. Natürlich ist die Dinette mit dem 40 Zentimeter Klappstisch nicht die größte, aber für zwei Personen ist sie ausreichend und auf der unbequemen Sitzbank mit rechtwinkliger Rückenlehne kann eh nur eine Person sitzen.

95.000 Euro kostet unser komplett ausgestatteter Grand Canyon S - ein gewaltiger Batzen, aber ganz ehrlich: Uns hat er gefallen. Total unvernünftig, aber vielleicht macht der

**Typisch Campervan: Viel Platz bleibt zwischen Küche und Bad nicht, doch Stauraum für Geschirr und Vorräte ist ausreichend vorhanden.**



**Robust: Die abnehmbare Anhängerkupplung verkraftet den ein oder anderen Aufsetzer im Gelände. Beim Verschränken haben die Blattfedern den Schutzschlauch von Abwasser- und Heizungsrohr aufgerissen (unten).**

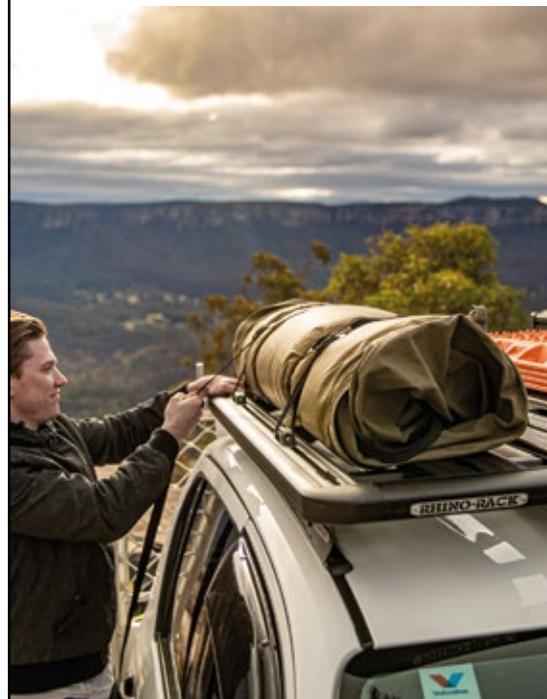




## Pioneer Gepäckplattformen

### Besonderheiten:

- extrem leicht
- niedrige Montagehöhe
- aus robustem Aluminium
- vielfältiges Zubehörprogramm



Die Querträger und Gepäckplattformen von Rhino-Rack sind auch perfekt für die Montage eines Dachzeltes geeignet. Gerne helfen wir Ihnen bei der Konfiguration Ihres Dachträgers.

## TAUBENREUTHER

TAUBENREUTHER GmbH  
Am Schwimmbad 8 · 95326 Kulmbach  
Tel. +49 92 21/95 62-0  
verkauf@taubenreuther.de

www.offroad24.com



## TECHNISCHE DATEN

**Basisfahrzeug:** Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum 2.143 cm<sup>3</sup>, 120 kW (163 PS) bei 3.800/min, max. Drehmoment 380 Nm bei 1.400/min, 7G-Tronic-Automatikgetriebe  
**Allrad-Technik:** zuschaltbarer Allradantrieb mit variabler Kraftübertragung; elektronisches Traktionssystem 4ETS; Untersetzung  
**Maße und Massen:** (L x B x H) 593 x 206 x 285 cm, Radstand: 367 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 3.200 kg, zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg (Option: 4.100 kg)

**Aufbau:** Stahlblechkarosserie mit Hochdach, isolierte Alu-Rahmenfenster. Isolierung Dach 23 mm, Wände und Boden 16 mm Polyethylen-Schaumstoff. 2 Dachluken 40 x 40 cm. Dachlüfter 28 x 28 cm im Bad

**Bett:** Heck-Querbett 195 x 130 cm

**Füllmengen:** Frisch-/Abwasser: 100 l innenliegend/85 l außen isoliert, Gas: 11 + 5 kg, Diesel 71 l, AdBlue 22 l

**Serienausstattung:** Fahrer- u. Beifahrerairbag, ESP, Klimaanlage Fahrerhaus, 90-l-Kompressor-Kühlschrank, Kompaktbad, Zweiflammkocher, Heizung Truma Combi 4, Fahrzeughimmel und -wände mit wärme- und geräuschkämmender Stoffkaschierung, 95 Ah Wohnraumbatterie

**Sonderausstattung (Auszug):** 2 x Dachluke 70 x 50 cm, Abwassertank beheizt, Truma Combi 6DE, Allrad zuschaltbar mit Untersetzung, Haupttank 93 l, LED-Scheinwerfer, MBUX-Multimedia mit 10,25-Zoll-Display

**Testverbrauch:** 11,6 l/100 km

**Grundpreis:** ab 59.990 €

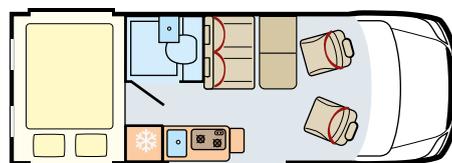
**Preis Testwagen:** 95.042 €

 www.hymer.com

**Kompakt:** Für zwei Camper reicht der Platz an der Sitzgruppe aus. Auf der Rückbank möchte man nur alleine sitzen, der gedrehte Beifahrersitz ist etwas zu weit weg vom Tisch, um seinen Teller zu erreichen.

Allrad-Campervan für diejenigen, die gerne entlegene Gegenden bereisen oder auch im Winter viel unterwegs sind, mehr Sinn als ein SUV, um nur in der Stadt damit zu fahren.

Die größte Beschränkung beim Grand Canyon S 4x4: Durch das, wenn auch geringe, Mehrgewicht macht es eigentlich wenig Sinn, mit mehr als zwei Personen unterwegs zu sein. Der Platz ist eh schon sehr beengt und die Sitzbank für Mitfahrer eher qualvoll. Der Allrad-Hymer ist das, was man sich kauft, wenn die Kinder nicht mehr mit wollen. Nochmals so richtig Spaß haben und unvernünftig in Ecken und Winkel vordringen, wo man sonst nicht hinkommt. Vielleicht würde das auch ohne einen Allrad-Sprinter funktionieren, aber es würde lange nicht so viel Spaß machen und sähe auch nicht so gut aus. Aber wenn es ein Allrad sein soll, mit dem man nicht nur auf einer nassen Wiese fahren kann, dann der Grand Canyon S auf dem Sprinter Allrad. Denn in diesem Segment ist der Hymer ein echtes Schnäppchen.



# Stark... autark

*Text und Fotos: Karsten Kaufmann*





**Der Autark Runner R9 von Woelcke stellt sich als Camper mit Charme und Potenzial für grobe Pisten vor. Der Blick in ein ganz außergewöhnlich interessantes Fahrzeug.**



**„ Rundum platzierte, große Ausstellfenster erhellen tagsüber den Wohnraum freundlich und belüften nachts effektiv.“**

Tisch und das Sideboard gegenüber der Küche erweitern die Arbeitsfläche beim Kochen enorm.



Der Besteckauszug im Sideboard gegenüber der Küche ist die einzige Schublade. Wer im Küchenblock Vollauszüge wünscht, muss höheres Gewicht akzeptieren.

Die Hecksitzgruppe bietet viel attraktiven Platz zum entspannten Lümmeln. Ganz außergewöhnlich in dieser kompakten Fahrzeugklasse.



**A**utarkie steht für Selbstbestimmung und Unabhängigkeit. Und nicht weniger und auch nicht mehr soll der Namenszusatz des R9 verdeutlichen: eine große Portion Autonomie.

Wer bei der Konstruktion eines 4x4 Campers Autarkie weit oben im Pflichtenheft notiert, muss einige Register ziehen. Insbesondere maximale Unabhängigkeit von Gas, Entsorgungsstationen und Landstrom wären hier zu nennen. Ob das Autarkie-Konzept des R9 aufgeht? Dazu im Detail später.

Und Autarkie ist kein Attribut, das einzig für große Trucks reserviert ist. So manch kompakter Bulli hat dies schon eindrucksvoll unter Beweis gestellt – unter anderem auch der Autark Crosser auf T6 von Woelcke im Test von unserem Schwesternmagazin Reisemobil International.

Der R9 auf Mercedes-Benz Sprinter-Basis ist mit 6,45 Metern Länge nicht der kürzeste dieser Familie, es geht auch unter der magischen Sechs-Meter-Marke. Dafür bietet er aber einen geradezu opulent großen und überaus attraktiven Innenraum – um gleich mal den charmantesten Charakterzug des R9 in die Waagschale zu werfen.

Beginnen wir einen Rundgang: Wer die elektrische Thule-Trittstufe ausfährt, um in den werkseitig knapp 13 Zentimeter höhergelegten Allrad-Sprinter zu klettern, steht direkt in der Schmutzschleuse. Gegenüber eine geschlossene Tür, hinter der sich die Trockentrenntoilette von Nature's Head,

ein Badschränken und ein Klappwaschbecken verbergen. Öffnet man die Tür, verschließt man damit gleichzeitig den Wohnraum linker Hand, voilà, das Bad als geschlossene Einheit ist bereit. Ein Ausstellfenster erlaubt der Grundriss nicht, das kleine Dachfenster in der Mitte des Bades sorgt für Tageslicht und Belüftung. Die Duschbrause samt Schlauch ist im Badschrank versteckt, sie wird bei Bedarf direkt neben der Tür via Schnellkupplung in einer speziellen „Steckdose“ mit Warm-/Kaltregler eingeklickt. Jetzt lässt es sich im Bad, Duschvorhang einmal ausgezogen, bequem auf einer Fläche 1.170 mal 715 Millimetern duschen, oder, alternativ, die Brause als Außendusche verwenden – beispielsweise auch zum Absprühen von schmutzigen Schuhen vor der Auftütür.

Viele Camper diskutieren das Konzept Schmutzschleuse/Bad durchaus kontrovers – denn ist das Bad besetzt, ist der Durchgang vom Wohnraum zur Auftütüre blockiert. Andere halten dagegen, dass diese Lösung einzigartig ist, um schmutzige Schuhe und feuchte Kleidung getrennt vom Wohnraum zu verstauen und gleichzeitig ein opulent großes Bad zur Verfügung zu haben. Hier entscheiden persönliche Präferenzen.

Wie auch immer – umgesetzt ist das Konzept von Woelcke exzellent. Wer sich nun links in den Wohnraum wendet, findet linker Hand den Kissmann-Kompressorkühlschrank mit 75 Liter Volumen plus 18 Liter Gefrierfach, ohne Kniefall bequem in Hüfthöhe zu öffnen – darunter

**Die werkseitige Höherlegung optimiert die Geländegängigkeit, Motor- und Unterfahrschutz sollten unbedingt ergänzt werden.**



**Die Bordelektronik? Ein rundes Basis-Setup für den Autark-Camper: LiFePO4-Batterie mit 160 Amperestunden und zwei Solarpanels à 100 Wattpeak.“**

ein 51 Zentimeter breiter und 83 Zentimeter hoher Kleiderschrank. Dahinter schließt ein kleines Sideboard mit wertvoller Arbeitsfläche sowie 12- und 230-Volt-Steckdosen an der Wand an. Rechter Hand: die Küche mit Zweiflamm-Gasherd und großer Edelstahlspüle. Die Spüle ist groß und praktisch, ein zweiter Wasserhahn gibt Hinweis auf zwei optionale 19-Liter-Frischwasserkanister in der Heckgarage. Bei entsprechender Pflege entsteht so ein kleiner Trinkwasserkreislauf – unabhängig vom großen 120-Liter-Tank.

Der Zweiflammkocher sitzt recht eng an der Badwand, die Nutzung der hintereinander platzierten Kochplatten ist, insbesondere bei großen Pfannen und Töpfen, etwas umständlich. Dafür gibt's üppig Platz zum Köcheln und Schnippeln: Einfach Drehtisch neben die Küche schwenken und das gegenüberliegende Sideboard mitnutzen. Gekocht wird ganz klassisch mit Gas. An Bord: eine 11-Kilogramm-Alugasflasche. Wer diese als Tankflasche installieren lässt, macht sich in Europa weitestgehend unabhängig von den uneinheitlichen Tausch- und Befüllsystemen.

Möbelbau, Spaltmaße? Handwerklich erstklassig umgesetzt. Auf der Suche nach Kritikpunkten könnte man wohl die vergleichsweise simplen Push-Locks der Schubladen und Staufachklappen ins Feld führen – die sind aber her-

vorragend montiert und funktionieren problemlos. Nicht jedermanns Sache ist der weite Öffnungswinkel der Hängeschrankklappen, der diese an der Decke anstoßen lässt. Geschenk.

Abseits vom nüchternen Faktencheck fällt der Blick ohnehin in das unverbaute, offene Heck des R9 mit einem gewaltigen U aus Matratzen. Rundum platzierte, große Ausstellfenster erhellen tagsüber den Wohnraum freundlich und belüften nachts effektiv. Zwischen Decke und Polstern ist zum aufrechten Sitzen üppig Platz, trotz umlaufender Staukästen ist die Kopffreiheit überall garantiert. Dafür ist aber die Heckgarage unter der Sitzgruppe mit etwa 60 Zentimetern relativ flach bemessen. Wer hier Fahrräder transportieren möchte, muss auf kleine Kompaktbikes setzen.

Im Gegenzug bietet der offene Wohnraum geschätzte Wohnqualität. Hier kann man sich nicht nur problemlos länger aufhalten, das Ambiente lädt geradezu ein mit einem spannenden Buch und beispielsweise einem guten Whiskey entspannt die Abendstunden zu verbringen. Wohnwert: 10 von 10 Punkten.

Bei den Fenstern setzt Woelcke auf vergleichsweise einfache, aber leichte Dometic-Rahmenfenster – ein Tribut an das strenge Gewichtsmanagement bei diesem Fahrzeug. Doch dazu später.

Die große Fläche erlaubt es links und rechts längs auf 1,94 mal 1,90 Meter in Fahrtrichtung zu schlafen, Querschläfer finden immerhin noch knapp 1,90 mal 1,40 Meter zum Nächigen. Im Fußbereich je ein Einzelsitz und der quadratische Schwenktisch, der, komplett abgesenkt, die Matratzenfläche noch erweitern könnte. Kritischen Betrachtern fehlt womöglich eine große Dachluke für etwas mehr Tageslicht und noch bessere Durchlüftung. Letztere übernimmt die Dometic-Vent-Dachhaube mit thermogesteuertem Ventilator. Der saugt stickige Luft nach draußen

Trockentrenntoilette und Außendusche runden die stimmige Ausstattung des Autark R9 ab.





oder bläst Frischluft ein – allerdings geht das Teil unangenehm laut ans Werk.

Bordelektronik und Monitoring üben einen dezenten Auftritt: Tankanzeigen, Truma-Bedienteil, 12-Volt-Haupt- und Wasserpumpenschalter sowie die Fernbedienung des Wechselrichters finden sich über dem rechten Sideboard – ergänzt von den Schaltern für den Bewegungsmelder und des Kühlschranks. Kurzum: Kein unnötig opulent ausgestattetes Sicherungs-Bedienpanel – alles reduced to the max. Übersichtlich, verständlich, funktionell.

Dabei lässt die Bordelektronik insgesamt wenig Wünsche offen und garantiert den Reisenden ein rundes Basis-Setup fürs autarke Reisen. Basis-Setup deshalb, da mehr Solar- und Batteriekapazität möglich und für den ein oder anderen Kunden auch sinnvoll ist.

Herzstück ist die 160-Ah-LiFePO4-Batterie. Sie findet man, neben allen anderen wichtigen Bausteinen der Elektronik, blitzsauber montiert im Sitzkasten im Fußbereich des rechten Längsbettes. FI-Schutzschalter, Booster, Sicherungsleiste und 1.700-Watt-Wechselrichter sind hier gut zugänglich und übersichtlich montiert. Wer bei Fahrzeugübergabe der Einweisung vom Woelcke-Team aufmerksam lauscht, wird sich auch später bei Servicearbeiten jederzeit gut zurechtfinden. Wer eine zweite Batterie nachrüsten möchte, findet übrigens ausreichend Platz dafür. Doch



Oben links: Gute Ver-schränkung zählt nicht zu den Stärken des Sprinters. Das Cockpit ist top – eine Wandlerautomatik würde den Reisekomfort zusätzlich optimieren.

die nahezu voll verfügbaren 160 Ah des Lithium-Akkus garantieren einige Tage absolute Autarkie abseits vom Landstrom, selbst wenn der Kompressorkühlschrank Eiswürfel zaubern soll.

In Zeiten, in denen weniger Kaltgetränke als warme Füße auf der Wunschliste stehen, heizt Trumas Combi 6DE im Aufbau ein. Die 30 Millimeter starken Sandwichwände isolieren gut, die Dometic-Fenster eher mäßig. Doch maximal sechs kW-Heizleistung der Truma garantieren jederzeit ausreichend Wärmenachschub. Der optionale Höhen-Kit empfiehlt sich für alle, die gerne häufiger in den Alpen oder in Südamerika unterwegs sind. Die Dieselheizung verbaut Woelcke, optimal platziert, im Sitzkasten links der Küche. ➔



**KORROSIONSSCHUTZ<sup>®</sup>  
DEPOT**

Beratung: (+49) 09101 / 6801  
Bestellung: (+49) 09101 / 6845

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Information & Onlineshop: [www.korrosionsschutz-depot.de](http://www.korrosionsschutz-depot.de)

*Rastlos glücklich...<sup>®</sup>*

**Rostschutz**

**Karosserie**

**Werkzeuge**

**Restaurierung**

**Wartung**

**Holzschutz**



**Bewährter Rostschutz, Hohlraum- & Unterbodenschutz**

Markenprodukte von: Fertan, Owatrol, Pelox, Brunox, Mike Sander, Fluid-Film, Corroless, Brantho-Korrux, Corroless, Elaskon, Dinol, KSD

**Oldtimer-Autolacke & Speziallacke**  
für Bremsen, Motoren, Auspuff und Tanks

**Professionelles Werkzeug für den Schrauberalltag**

Druckluft-Pistolen & Druckluft-Werkzeuge  
Handwerkzeuge, Schraubenschlüssel, Nüsse...  
Karosseriewerkzeuge & Blechbearbeitungs-  
maschinen, verzinktes Karosserieblech

**KSD Kaltfett**

Kein Erhitzen,  
kein Austropfen  
im Sommer

Sehr gute Kriech-  
wirkung und  
Verteilung

Ohne Lösemittel,  
emissionsfrei,  
geruchsneutral

Hohlraum-  
konservierung  
mit Zukunft

**NEU**

**1 Ltr. 18,50 €**

**Spezialitäten**

**Kovermi:** 1 Liter 29,50 €  
der schnelle Rostkonverter ohne Abwaschen

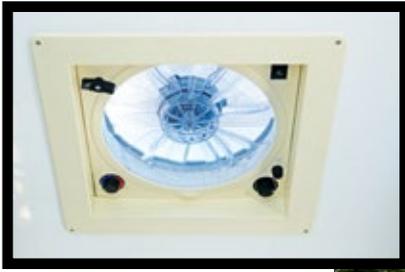
**Deox Gel:** 1 kg 19,50 €  
absolut porentiefe Rostentfernung

**Zinklamellenspray:** perfekter Rostschutz  
wie bei einer galvanischen Verzinkung

**Chassislack O.H.:** der zähelastische Lack  
mit glattem Verlauf für Achsen & Unterboden

Karosseriezinn & Zubehör, Epoxypachtel,  
Karosseriedichtmassen sicher überlackierbar  
Kunifer Bremsleitungen & Stahlflex Schläuche  
Oldtimer- & Youngtimeröle, Kraftstoffzusätze  
Kunststoffpflege & Rostweiss Lackpflege





▲ Dometic-Ventilator: sinnvoller Luftaustausch – saugt oder bläst – macht aber ordentlich Lärm.



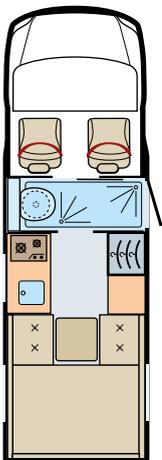
▲ Platz für Upgrades: Neben der LiFePO4-Batterie hält Woelcke Platz für weitere Batterien bereit.



► Wasser ablassen leicht gemacht: Der elektrische Kugelhahn öffnet auf Knopfdruck.



◀ Der neueste BF Goodrich sichert ordentliche Traktion auf Pisten und gewährt gute Pannensicherheit. Der leiseste AT-Reifen ist er nicht.



So garantieren kurze Heizrohre zu Sitzgruppe und Bad schnelle Wohlfühltemperaturen.

Unterwegs präsentiert sich der R9 als äußerst angenehmer Reisegefährte. Die optionalen Komfortsitze von Mercedes sind bei der Wahl der Sonderausstattung Pflicht, ebenso der Abstandstempomat Distronic – er gestaltet lange Autobahnetappen deutlich entspannter.

In puncto Fahrgeräusche stellt sich der Woelcke als Klassenprimus vor. Die Windgeräusche sind völlig im Rahmen, vom Aufbau stört, selbst bei offener Trenntüre, kein Knarzen oder Klappern, die AT-Reifen laufen erstaunlich ruhig. Fahrkomfort Überland und Autobahn? Tiptopp.

Selbst durch engen Stadtverkehr gelingt es, den gerade einmal zwei Meter breiten Sprinter manierlich zu steuern, hier überzeugen die kompakten Maße des R9. Die Sechsgangschaltung ist präzise, die optionale Siebengangwandlerautomatik einen Tipp wert. Der Wendekreis bei 3,66 Metern Radstand geht in Ordnung, Bestnoten erhält der Sprinter dafür nicht.

Wer den Werksallrad von Mercedes wählt, erhält ein solides Gesamtpaket geliefert. Die Höherlegung (Bodylift) von

Mercedes ist exzellent umgesetzt, der Allradantrieb reicht für die meisten Pisten dieser Welt aus. Wer sich in Schlamm und Sand wagt, wird lernen müssen, das 4ETS perfekt einzusetzen – muss aber auch dessen Limits akzeptieren. Dem elektronischen System zur Schlupfkontrolle fehlen echte, mechanische Differenzialsperren, ein klares Manko in wirklich kniffligen Fahrsituationen. Wer diese nicht sucht, oder unbeabsichtigt hineinrutscht, ist fein raus. Wer weitere Sicherheitsstufen wünscht, denkt über Seilwinde und/oder die Nachrüstung einer mechanischen Differenzialsperrung für die Hinterachse nach.

Wie auch immer: Wer den Allradantrieb wählt, greift, für geringe Mehrkosten, unbedingt auch zum Untersetzungsgetriebe. Es kann in Sand oder Schlamm schnell zum geschätzten Rettungsanker werden, auch wenn die Reduzierung um 42 Prozent für steiles Terrain, insbesondere kernige Steilabfahrten, nicht ausreicht. Hierfür ist die mögliche Minimalgeschwindigkeit zu hoch, die nötige Motorbremswirkung zu gering. Für die alltäglichen Herausforderungen bei den üblichen Einsätzen reicht die Reduktion hingegen völlig aus.



▲ 2 mal 100 Watt Solar-verklebte Panels. Kleines Manko: Die nicht unterlüfteten Panels erreichen nicht die Leistung und Lebensdauer von Glasmodulen.



▲ Gewichtsoptimiert: Die Alugasflasche reduziert das Gewicht – wäre auch als Tankflasche im Zubehör erhältlich.

Kurzum: Das Allradkonzept des Sprinters bietet viel – und gemessen am R9 in unserem Test auch ausreichend Potenzial. Denn der R9 wurde von Woelcke auf eine harte Diät gesetzt, die, vernünftig betrachtet, den Pisteneinsatz zumindest stark einschränkt.

Bei der Fahrt auf die Fahrzeugwaage zeigen die Ziffern der Digitalwaage 3.100 Kilogramm an. Ein grundsolider Wert. Zumal mit vollem Wasser- und Dieseltank und einem 80 Kilogramm schweren Fahrer an Bord gemessen. Bleiben 400 Kilogramm für eine zweite Person und Reiseutensilien aller Art. Wer clever reduziert und packt, kommt mit diesen Reserven tatsächlich aus und kann in Europa mit gutem Gewissen auf Reisen gehen.

Durch die konsequente Diät mussten Unterfahrerschutz für Motor, Tank und Differenzial ebenso weichen wie einige Schubladen mit Auszügen in der Küche, die die Nutzung des Stauraums komfortabler gestalten würden. Wer Offroad denkt, wird nicht allein auf den Pannen-Kit zählen wollen. Er muss ein Ersatzrad unterflur in den Träger stecken und dessen Gewicht vom Reisegepäck subtrahieren. Realistisch betrachtet wird auch ein Regalsystem zur besseren Nutzung der Heckgarage die Zuladungsreserven etwas reduzieren.

Perspektivenwechsel: Wer das Potenzial des Woelcke R9 in vollem Umfang nutzen möchte, benötigt Unterfahrerschutz, einen Satz Berge-Equipment und sicherlich auch etwas üppigere Vorräte. Spätestens jetzt verhandelt es die Kalkulation mit unter 3,5-Tonnen auf Tour gehen zu können – eine Auflastung auf 4.100 Kilogramm für 2.600 Euro erscheint sinnvoll – dennoch kein Grund missmutig zu sein. Für lange Gesichter sorgt hingegen: Interessenten des R9 brauchen einen langen Atem. Die Auftragsbücher bei Woelcke sind aktuell randvoll, rund drei Jahre beträgt die Wartezeit. Da bleibt viel Zeit über Gewicht, gewünschte Zuladung und Führerscheinvarianten nachzudenken.

## TECHNISCHE DATEN

**Basisfahrzeug:** Mercedes-Benz Sprinter 2,2 Liter 416 CDI, Euro 6, 120 kW (163 PS), 2 zugelassene Sitzplätze

**Allradkonzept:** zuschaltbarer 4ETS-Mercedes Allradantrieb mit Untersetzungsgetriebe, keine mechanischen Diff.-Sperrungen, Achsübersetzung: i=4,182

**Maße und Massen (LxBxH):** 645 x 200 x 303 cm (Dachfenster Oberkante), Radstand: 3.665 mm, zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg

**Füllmengen:** Diesel (Haupttank): 93 Liter, Frischwasser: 120 Liter, Abwasser: 80 Liter (frostsicher im Heizbetrieb), Gas: 1 x 11 kg Alugas

**Aufbau:** 30-mm-GfK mit 1,5-mm-Deckschichten, Polyurethan-Isolierschaumkern (PU), GfK-Innenwinkel und GfK-Formteile aus Wirrfaserlaminat vollverklebt, Dach begehbar, Boden zusätzlich mit Sperrholzeinlage AW 100/selbsttragend, Aufbau rahmenfest montiert

**Möbelbau:** 12 und 16 mm starkes, laminatbeschichtetes Leichtbaumöbelholz, Push-Locks, Besteckschublade mit kugelgelagertem Vollauszug

**Heizung:** Truma Combi 6DE mit integriertem Warmwasserboiler, inkl. Elektro- und Höhenkit

**Bordelektronik:** Victron: 160 Ah LiFePO4, Votronic: Kontrollpanel, 30 A Ladegerät (230 V), 50 A Lade-Booster, 1.700 Watt Wechselrichter, 250 Watt Solarregler, Solar Swiss: 2 x KVM 100 Watt Solarpanel, flächig verklebt

**Serienausstattung in Auszügen:** 93 Liter Diesel, Armlehnen (Bei-)Fahrsitz, Fensterheber elektr., Seitenwind-Assistent, Keyless-Start, Radiovorrüstung, Außenspiegel elektr. verstell- und beheizbar

**Sonderausstattung in Auszügen:** 163 PS, Allradantrieb zuschaltbar mit Untersetzungsgetriebe, Bereifung 245/75x16, Komfortsitze, Beifahrerairbag, Klima, MBUX-Multimediasystem, Multifunktionslenkrad, Sitzheizung, LiFePO4-Batterie, Solar, Wechselrichter, Lackierung Aufbau, Moskitoschutztüre, Truma Combi DE, Außendusche, Dachluke Vent, Astabweiser mit Zusatzscheinwerfer, Trockentrenntoilette, Frischwassertank 120 Liter

**Testverbrauch:** 12,4 Liter

**Grundpreis:** 79.200 Euro

**Testwagenpreis:** 129.583 Euro

FI [www.woelcke.de](http://www.woelcke.de)



**CAMPINGPLÄTZE  
ONLINE FINDEN,  
VERGLEICHEN &  
DIREKT BUCHEN.**

PiNCAMP -  
Das Campingportal  
des ADAC

powered by **ADAC**

[pincamp.de](http://pincamp.de)

# Size matters



Foto: Bernd Hanselmann

*Wendiger 4x4-Bulli oder vergleichsweise großes Expeditions-Mobil auf Iveco Daily? Zwei augenscheinlich grundverschiedene Fahrzeuge zeigen erstaunliche Parallelen – zumindest was die Ansprüche ihrer Besitzer angeht. Hier einige interessante Gedanken zweier passionierter Allradfahrer zu ihren spannenden Fahrzeugen.*

**S**ize matters – auf die Größe kommt es an. Wer diese Hypothese oberflächlich betrachtet, könnte zum Schluss kommen, dass größer tatsächlich immer besser sei. Doch ist dem so? Nicht zwingend. Denn für einige Offroad-Enthusiasten versteckt sich die wahre Größe eines 4x4-Campers in optimierter Kompaktheit. Redakteur Karsten Kaufmann und sein Bekannter Dieter Lenz trafen sich mit Familie und Freunden zu einer spannenden Debatte am Lagerfeuer. Beide suchten die Jahre zuvor nach möglichst kompakten Fahrzeugen für maximale Mobilität auf Reisen. Leitmotiv: So groß wie nötig und so klein wie möglich. Die diskutierten Aspekte könnten nicht nur Offroad-Novizen bei der Wahl eines individuell passenden Fahrzeugs helfen.

## **DIE ANSPRÜCHE**

Die Suche nach dem perfekten Kompromiss begleitet jeden, der sich für ein Campingfahrzeug interessiert. Kars-



ten Kaufmann und Dieter Lenz suchten beide möglichst kompakte 4x4-Camper und näherten sich zwei gänzlich verschiedenen Fahrzeugen an. Für Kaufmann stand fest: Auch der siebte Camper sollte wieder ein Bulli sein. Zumal das Fahrzeug auch im Alltag problemlos zum Einsatz kommen sollte. Gemessen an seinem Potenzial für Fernreisen, seinen überzeugenden Offroad-Eigenschaften (siehe Technik-Kasten Seite 36) und seinem Pkw-ähnlichen Handling favorisiert er sich als nahezu perfekter Allrounder.

**» Kaufmann:** *In den vergangenen Jahren standen vielen Europareisen und Wochenendausflüge auf unserer Agenda, bei denen stets auch unser Sohn und Hund dabei waren. Parallel kam der Bulli als Zweitwagen viel im Alltag zum Einsatz – trotz 4x4-Fahrwerk und AT-Reifen bietet er hier sehr guten Komfort, ist leise, flott auf der Autobahn und wandelt sich im Gelände-Einsatz zum erstaunlich potenten Partner. Bei durchaus kernigen Einsätzen in Albanien, Ru-*

*mänien und Sardinien brachten wir ihn nicht wirklich an seine Grenzen. Die kurze Übersetzung des Seikel-Getriebes erlaubt Krabbeln an Steilanstiegen ohne Kupplung oder extrem langsame Abfahrten mit Motorbremse. Die Diff-Sperre als Rettungsanker kam nur sehr selten zum Einsatz. Zumal bei der Wahl der Pisten stets der Reisecharakter im Vordergrund stand und nicht das pure Offroad-Abenteuer. Dank der Reimo-Sitzbank können drei Personen im Heck mitreisen. Das hervorragend isolierte, doppelwandige SCA 460er Hochdach erlaubt Camping bei allen Wetterlagen und macht aus dem Bulli einen vollwertigen Camper. Mit dem Widder reisen wir entspannt mit 120 km/h, die Spritkosten bei etwas unter 10 Liter Verbrauch (voll beladen mit Bikes auf dem Heckträger) sind völlig okay. Etwas nervig: Die teuren Mountainbikes sind stets der Witterung ausgesetzt.*

**» Lenz:** *Der Iveco Daily 4x4 ist für uns ein universelles Fernreisefahrzeug. Die Fahrleistungen auf der Straße sind*



In der Ormocar-Kabine können, dank Gurtbock, zwei Gäste mitreisen. Zwischen Bad und Dinette versteckt sich ein großer Kleiderschrank.



So leer wie beim Fotoshooting präsentiert sich der „Wohnraum“ im Bulli selten.



für einen Leicht-Lkw ganz manierlich, im Gelände schlägt sich der Iveco dank Untersetzungsgetriebe und Diff.-Sperrern hervorragend. Raue Pisten oder Dünenüberquerungen – alles kein Problem. Im Schnitt verbrauchen wir rund 14 Liter (Piste/Straße). Unsere Ansprüche bei der Konzeption: Platz für Schlauchboot, zwei kompakte E-Bikes (die trocken und sicher transportiert werden sollen), Berge-Equipment und Camping-Ausrüstung sollte die Heckgarage unbedingt bieten – Backofen, kleiner Gastank, kleine 230-Volt-Kaffeemaschine und ein vollwertiges Bad mit Trockentrenntoilette standen im Pflichtenheft ganz oben. Zudem wünschte sich Bärbel ein Basisfahrzeug, das sich komfortabler schalten und steuern lässt, als MAN und Steyr – falls sie einmal das Steuer übernehmen müsste. Dies übrigens ein Gedanke, der bei der Wahl eines Fahrzeugs unbedingt bedacht werden sollte. Meine Herausforderung bestand darin, all den Komfort, den ich beim Ausbau der größeren MAN- und Steyr-Kabine erzielt hatte, auch bei einer Kabinenlänge von 3,7 Metern realisieren zu wollen. Was tatsächlich geglückt ist.

## IM KURZ-CHECK:

Welche Technik versteckt sich in den Fahrzeugen?

	Iveco Daily 4x4	VW T5 Widder
Offroad-Technik	Scam-Iveco 3,0 Liter, 204 PS, Untersetzung, Diff.-Sperrern VA/HA, Fahrwerk Christ-Optimierung, Motor Schaknat-Optimierung Fernreise/höhenfähig über 5.000 m/Ferndiagnose, entkoppelte Ormocar-Kabine	2,5 TDI 4M0, 175 PS/Tec-Power Optimierung, Diff.-Sperrere HA, Seikel kurze Achsübersetzung, Unterfahrerschutz komplett inkl. Schwellerschutz, Seikel Fahrwerk Maxi 4M0, SCA 460 Hochdach
Bordbatterie(n)	2 x 160 Ah LiFePO4	1 x 110 Ah LiFePO4
Solar	550 Wp	70 Wp fest/ 110 Wp mobil
Lade-Booster	50 A	25 A
Wechselrichter	2.000 Watt (sinus)	350 Watt (sinus)
Frisch-/Abwasser	170/70 Liter	50 (erweiterbar)/5 Liter
Heizung	Webasto Evo 40	Webasto Thermotop/Airtop
Kühlschrank/-box	Webasto Kompressor 115 Liter	Dometic Kompressor CF 40
Warmwasserboiler	Truma EL 10 Liter (Gas)	Elgena KB 6 Liter (12 V)
Dusche	Innen / Außen	Außen
Toilette	Trockentrennung (fest)	Trockentrennung (mobil)
Betten	70/140 x 200 cm (Ausziehbett Heck) 88 x 180 (umgebaute Dinette)	160 x 195 cm (Schlafplatzbank) 100 x 195 cm (Ausziehlattenrost im Dach)

## LEBEN UND REISEN

Autarkie im Fokus: Hier ähneln sich die Ausstattungen beider Fahrzeuge ganz erstaunlich. In beiden Fahrzeugen übernehmen leistungsfähige LiFePO4-Bordbatterien samt Ladeeinheiten (Booster/Solar) die Stromversorgung, angemessen große Frischwasserreserven sowie Trenntoiletten erlauben völlige Unabhängigkeit – im Bulli zumindest für einige Tage. Dank einer kleinen 6-Liter-Therme bietet auch der Bulli die Möglichkeit einer warmen Dusche hinterm Fahrzeug, oder heißes Wasser für den Abwasch oder Kleiderwäsche zu erhitzen. Wird der 12-Volt-Elgena-Boiler während der Fahrt angeschaltet, bleibt die Bordbatterie voll, da sie parallel von der Lichtmaschine geladen wird. Das Wasser bleibt nach dem Stop über Stunden warm. Die 110-Ah-LiFePO4-Batterie unterm Fahrersitz reicht völlig aus, um die Stromversorgung über Tage zu sichern – selbst wenn zwischen den Fahrersitzen eine zweite 20-Liter-Kompressor Kühlbox mit auf die Reise geht. Der Bulli



Der Iveco ist auf der Straße mit manierlichen Fahrkomfort unterwegs – wenn auch deutlich rustikaler als ein Mercedes Sprinter. Zudem bietet er komfortable Fahrersitze und ein recht ansprechendes Cockpit.



musste bisher auf keiner Reise an den Landstrom. Im Bedarfsfall unterstützt ein mobiles 110-Watt-Solarmodul die kleine 70-Watt-Anlage auf dem Dach. Somit erlauben beide Fahrzeuge auch in völliger Abgeschiedenheit unterwegs zu sein. Das Leben im und vor dem Camper unterscheidet sich dort aber grundlegend.

» Kaufmann: Mit dem Bulli gibt es keine zu engen Gassen oder zu kleine Parkplätze. Er ist übersichtlich und leicht zu lenken. Insbesondere der alte 2,5-Liter-Motor mit Schaltgetriebe lässt sich im Gelände sicher bewegen: Das Zusammenspiel von Kupplung und Gas gelingt problemlos, sie tun stets das, was man von ihnen verlangt – entgegen modernen T6, wo die Elektronik oft störend eingreift. Wer im Bulli oder Kastenwagen reist, schätzt die große Schiebetüre. Man lebt quasi immer halb im und halb vor dem Auto – ist somit sehr naturverbunden unterwegs, kommt dadurch permanent mit anderen Reisenden ins Gespräch, da man selbst bei Regen häufig unter der Markise vor dem offenen Auto sitzt. Ein Punkt, den wir beim Wechsel auf eine Wohnkabine kolossal vermissen würden. Weniger Grund zu Trauer wäre der Ver-



**BALLISTOL**  
ES WIRKT.

mind. **1.000€ GEWINNEN**

Weitere Infos oder [Ballistol.de](http://Ballistol.de)

**BALLISTOL UNIVERSALÖL VarioFlex**  
ALTBEWAHRT UND UNERREICHT

Ballistol Universalöl VarioFlex – das flexible Sprühhrohr erreicht schnell und einfach unzugängliche Ecken. Es ist sehr fein und punktgenau dosierbar. Das bewährte Universalöl für Metall, Holz, Leder und vieles mehr.

[www.ballistol.de](http://www.ballistol.de) | [f/ballistol](https://www.facebook.com/ballistol)

Quelle: [www.ballistol.de](http://www.ballistol.de)

**BALLISTOL – Die Marke für Mensch. Tier. Technik.**

UNIVERSAL-ÖL | FAHRRAD-PFLEGE | STICHFREI | KÖRPER-PFLEGE | TIER-PFLEGE | TECHNIK

**ROBEL**<sup>®</sup>

*Ideen aus Erfahrung*

**Komfortables Reisen mit Allradantrieb!**

Robel Mobil Fahrzeugbau GmbH

**ALWAYS ON TOUR**

[www.robeld.de](http://www.robeld.de) • [info@robeld.de](mailto:info@robeld.de)

MADE IN GERMANY  
48488 Emsbüren

**Punktgewinn Bulli:** Das untere Bett ist mit 1,6 Meter um 20 Zentimeter breiter als das im Iveco. **Punktgewinn Iveco:** Das Bett lässt sich jederzeit, dank schicker Elektrounterstützung, in Windeseile umbauen.



*lust der permanenten Umräumaktionen. Da viel Gepäck oder Sport-Equipment nachts vom Heck der Schlafsitzbank und aus dem Wohnraum auf die Vordersitze geschaufelt werden muss. Ist der Ausziehlattenrost im Dach einmal vorgezogen und die Sitzbank zum Schlafen hergerichtet, ist der Innenraum blockiert. Das erfordert gutes Gepäck-Management und etwas Gleichmut. Bei drei Wochen Regen in Schottland und permanent nassmuffeligen Bike-Klamotten,*

## FAHRZEUG-HISTORIE

**Dieter Lenz** Wie das Schicksal so spielt: Der erste T1 Bulli kam 1972 über eine Verlosung des SDR ins Hause Lenz. Nach erstem Selbstausbau mit Kühlschrank, Kocher und Bett folgte 1973 die erste Reise nach Sardinien. Schon hier entwickelte Familie Lenz eine Passion für unbefestigte Wege. Ein T2 und ein T3 folgen, zwischendurch ergänzen ein Hanomag Henschel F 20 und ein F 35, später ein Daimler Benz 206 D und 207 D den Fuhrpark. Nach zwei durchaus kompakten Landrover Discovery, einem Isuzu Trooper mit Dachzelt sowie einem Nissan- und einem Ford Ranger-Pickup, jeweils mit

Bimobil-Kabine, folgt der Schritt zum Lkw: ein Steyr 12 M 18 mit Ormocar Kabine und Werz-Möbelbau, mit dem es in den Iran geht. Dann der Wechsel auf MAN 10.220 mit Ormocar Kabine, seit 2018 ist Familie Lenz mit dem Iveco Daily 4x4 auf Achse.

**Karsten Kaufmann** startete in Studienzeiten mit einem Land Rover 109 One ton von der Rheinarmee in erste Offroad-Abenteuer – für kleines Geld als 24-Volt-Funkerwagen mit schluckfreudigem Benzinmotor erstanden. Nach unerfreulich langer (Komplett-)Restaurations- und Umbauzeit ging es erst ein Jahr später mit Peugeot-Diesel und Minimalausbau auf Jungfernfahrt nach Korsika – zahlreiche ausgedehnte Reisen folgten. Der

erste Bulli: Ein mit Totalschaden erworbener T3 California Vanagon auf den wenige Jahre später ein T3 Atlantik mit Hochdach folgt. Als die Kinder heranwachsen, Wechsel auf mehrere T5 Multivans, die sich mit Dachzelt und Teilausbau zum Camper wandelten. Der blaue Widder kam vor fünf Jahren als nackter Transporter aber mit leistungsfähigem Offroad-Paket von der Bundeswehr in Familienbesitz.



Über die Jahre wuchsen die Fahrzeuge – um am Ende auf Iveco-Niveau zu schrumpfen.



Tagesgeschäft: Kleiner Service am Landy.



Außendusche im Bulli mit begrenztem Stauraum in Box und unterm Bett vs. sattem, sehr gut organisiertem und zugänglichem Stauraum im Iveco.

die sich schwer im Fahrzeug trocknen lassen, kommen selbst gelassene Gemüter an ihre Grenzen. Wintercamping ist daher nur mit zwei Personen möglich.

Stauraum ist im Bulli knapp, eine clevere Bevorratung von Lebensmitteln ist eine logistische Meisterleistung. Sonst wird der Speiseplan schnell eintönig.

» **Lenz:** Auch im Iveco reduzieren wir Gepäck und Ausrüstung auf das absolut Nötigste. Die 5,5 Tonnen-Grenze erreichen wir somit selbst vollbeladen, bei randvollen Tanks nicht ansatzweise. Wir starten mit etwa 5,1 Tonnen (gewogen). Das geringe Gewicht spart Sprit und erhält die Geländegängigkeit. Bisher konnten wir den etwa zwei Meter breiten Iveco durch jede italienische Gasse zwingen – er ist erstaunlich kompakt und durch seinen recht kurzen Radstand von 3,40 Metern extrem wendig. Das ist wenig mehr als ein langer VW T6 und knapp 20 Zentimeter kürzer als ein Sprinter! Ein vollwertiges Bad mit Dusche und Trockentrenntoilette wollen wir nicht mehr missen – es erhöht den Reisekomfort extrem. Egal ob Räder in der Heckgarage, Ersatzrad, Speisen oder Kleidung: Alles hat im Iveco seinen festen Platz. Hin- und Herräumen entfällt völlig – die Kabine dürfte aber auch keinen Zentimeter kürzer oder schmaler sein – Ormocar hat sie exakt nach unseren Wünschen gebaut. Ein Backofen zum Brotbacken ist für uns ein Must-have, das Bett ist dank elektrischer Unterstützung in Sekunden gemacht. Ein Festbett wie in den größeren Fahrzeugen vorher vermissen wir nicht wirklich.

Resümee: Wer nicht nur in den weitläufigen Wüsten dieser Welt unterwegs ist, wir die Kompaktheit eines Campers zu schätzen wissen. Welches nun die individuell optimale Fahrzeuggröße ist, hängt maßgeblich von den individuellen Ansprüchen ab. Diese sollten jedoch kritisch reflektiert werden, sonst wächst der Camper in der Planungsphase Meter für Meter – und mit der Größe schrumpfen Mobilität und die Auswahl möglicher Reiseziele und Übernachtungsplätze. Wer sich daran nicht stört, baut opulent groß – alle anderen orientieren ihre Fahrzeugplanung weniger am Leitspruch Size matters, sondern an Reduce to the max.

werz-wohnmobile.de

Qualitäts-Manufaktur mit Tradition  
für funktionale & individuelle Bullis

WERZ



**DOPFER**  
Reisemobilbau  
Weltreisemobile



www.dopfer-reisemobilbau.de - info@dopfer-reisemobilbau.de

## OFFROAD-TECHNIK

für VW T5 - T6.1 und Mercedes Vito / V-Klasse

- Fahrzeug-Höherlegung / Luftfahrwerk
- Offroad-Bereifung
- Heck- und Dachträgersystem
- Unterfahrschutz
- Erhöhung der Wattiefe
- Integrierte Seilwinde für Front- und Heck Einsatz
- Geländefahrtraining für 4x4 Transporter
- Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts
- auf bis zu 3500 kg

Neu:

3-Achs-Fahrgestelle auf Basis Volkswagen Transporter T6.1. Die neue Offroad-Basis für Ihre Wohnkabine, Pritsche, Koffer, Kipper, Forstaufbau usw.



Kompakte Abmessung + bis zu 2400 kg Zuladung  
+ Aufbau-/Kabinen-Hersteller neutral

**TERRANGER**<sup>TM</sup>  
Offroad-Technik

**TERRANGER GmbH**

Fuchslochweg 3  
D-74933 Neidenstein  
Tel: +49 (0) 7263 919630  
info@terranger.de

„wir machen Ihren Camper/California/MarcoPolo WELTREISETAUGLICH!“

# Sehnsucht **SÜDAMERIKA**

*Fotograf Uwe Hasubek verlor auf ausgedehnten Südamerika-Reisen sein Herz an den Kontinent. Für eine Open-end-Weltreise mit Ziel Südamerika konzipiert und baut er aktuell seinen Traum 4x4 Camper. Die Geschichte einer Fahrzeug-Evolution.*

*Text & Bilder: Uwe Hasubek*





# 12. Klasse, fünf Freunde und 450 DM in der Tasche.

Das knappe Budget reichte gerade so für einen alten, nahezu schrottreifen VW Bus. Immerhin: Der Bulli chauffierte uns drei Wochen durch Norwegen und weitere zwei durch Dänemark. Der Spaß reiste mit – wir hatten eine grandiose Zeit. Danach kam es knüppeldick für den Bulli, er musste schweren Herzens der Schrottpresse zugeführt werden.

Doch mit dem Bulli war eine Passion geboren. Es folgten weitere VW Busse und eine neunmonatige Reise durch Nord- und Zentralamerika im jugendlichen Alter mit viel Abenteuerlust und Enthusiasmus. Die Bullis löste ein Hanomag AL 28, Baujahr 1966 ab, mit dem es zunächst für 1,5 Jahre durch Nord- und Südamerika ging. 1993 waren wir als Overlander in Südamerika noch richtige Pioniere. Innerhalb eines Jahres trafen wir exakt ein Fahrzeug mit europäischen Kennzeichen. Wohlgemerkt: in ganz Südamerika. Wir navigierten mit Papierkarten von meist grauisiger Qualität. Sie wiesen uns teils abenteuerliche Wege quer durch das Amazonas-Gebiet, hinauf in die Anden, bis auf 5.200 Meter und mitten durch die Riesenmetropole Sao Paulo. Wir kamen trotzdem stets sicher ans Ziel.

Mehrfach mussten wir unserem Hanomag ein bisschen unter die Arme greifen, eine neue Kupplung implantieren, die Zylinderkopfdichtung wechseln, eine Öldruckleitung ersetzen oder am Strand von Arica im Norden Chiles das Verteilergetriebe neu lagern. Basteleien, die bei einem alten Hanomag AL 28 nicht ausbleiben, parallel aber auch unser technisches Verständnis schulten und unsere Ansprüche an ein verlässliches Reisefahrzeug schärften. Ganze 15 Jahre war der Hanomag in meinem Besitz, bis ich mich schweren Herzens von ihm trennte.

Darauf folgte ein Leben ohne Wohnmobil für ganze sechs Jahre – länger hielt ich es beim besten Willen nicht aus. Es war allerdings mehr die Sehnsucht nach einer langen Reise als der Wunsch, ein Wohnmobil vor der Tür stehen zu haben. Das Fernweh, der Wunsch zurückzukehren nach Südamerika, dem Kontinent, der mich in den 90er Jahren so unendlich fasziniert hat, durch seine Weite und freundlichen Menschen in seinen Bann gezogen hat. Kein anderer →



1988: Einsames Frühstück im White Sands National Monument Park.



1993: Endlich startklar nach Nord- und Südamerika – ein Trip, der 1,5 Jahre dauern sollte.



**Festgefahren: Auch ein Daily 4x4 stößt mal an seine Grenzen (Andenregion im Norden Argentiniens).**

**Ein ganz besonderes Ereignis: Die Weite des Salar Uyuni in völliger Einsamkeit genießen.**

Kontinent ist so abwechslungsreich wie Südamerika – für mich bis heute mein Traumkontinent. Es soll also wieder nach Südamerika gehen.

Doch mit welchem Fahrzeug? Nach 15 Jahren Hanomag mit 70 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 80 km/h, dröhnender Lärmbelastigung und traktorähnlichem Fahrkomfort wollten wir zukünftig etwas komfortabler unterwegs sein. Ein Lkw vom Schlage eines MAN war uns zu groß und wäre, was den Fahrkomfort angeht, auch nicht gerade ein Schritt in die richtige Richtung. Es folgten natürlich die üblichen Überlegungen „alte, einfache“ Technik contra „moderner“ Technik, die man als Laie fast nicht mehr reparieren kann. Fragen über Fragen... Es folgten lange Entscheidungsprozesse mit viel Hin und Her, bis wir uns letztendlich für einen neuen Daily 4x4, Baujahr 2011 entschieden. Eines der Hauptargumente für den Daily war der vergleichsweise gute Fahrkomfort auf der Straße für einen Leicht-Lkw mit derart guten Geländeeigenschaften. Ein wichtiges Argument war, dass zumindest der Daily-Motor in Südamerika bekannt ist und es schon zu dieser Zeit in fast allen Ländern Iveco-Vertretungen gab.

Den Daily taufen wir später auf den Namen Rockhopper. Die Kabine ließen wir von der Firma Exploryx in Isny bauen und den Innenausbau nahm ich selber vor, da wir uns ein Fahrzeug in dieser Preisklasse eigentlich nicht leisten konnten. Dennoch: Es war eine super Entscheidung, die wir keinen einzigen Tag bereut haben. Unser Rockhopper war unser Blech gewordener Traum. Geländegängig, gemütlich, gutaussehend, sparsam, nicht zu groß und nicht zu klein – einfach ideal! Wir testeten ihn zunächst ausgiebig auf Island, wo wir ihn für zehn Monate geparkt hatten, um ihn zu jeder Jahreszeit ausgiebig auszuführen und auf den isländischen Pisten zu fordern. Während wir im isländischen Sommer auf Hochlandpisten mit vielen Flussdurchquerungen unterwegs waren, reichten im Winter schon die normalen Straßen, um die Wintertauglichkeit zu überprüfen. Ausgestattet mit Spikes in den Reifen und einer guten Heizung konnten uns nur gesperrte Straßen stoppen. Wenn in Island eine Straße gesperrt wird, dann ist sie auch aus guten Gründen gesperrt und man sollte sie unter keinen Umständen fahren...

22 Jahre nach der ersten langen Südamerikareise ging es schließlich 2015 für 13 Monate erneut nach Südamerika. Anders als die meisten Südamerikareisenden fuhren wir bis in den äußersten Nordosten Brasiliens, um die traumhaften Landschaften von Lençóis Maranhenses zu erkunden. Wir fühlten uns von Anfang an wie zu Hause in unserem rollenden Heim. Unser Daily ließ uns, abgesehen von ein paar Kleinigkeiten, nie im Stich. Einzig die mäßige Kühlleistung des Kühlschranks nervte ungemein – ein wesentlicher Punkt, den es beim neuen Daily unbedingt zu

„Was die Geländegängigkeit angeht, haben wir ihn nur ein einziges Mal an seine Grenzen gebracht.“

verbessern gilt. So genossen wir die Zeit in unserem Rockhopper, ob heißes oder kaltes Wetter, ob in den Anden, am Meer oder auf irgendwelchen Schotterpisten. Was die Geländegängigkeit angeht, haben wir ihn nur ein einziges Mal an seine Grenzen gebracht, aber auch aus dieser etwas unglücklichen Situation in den Anden konnten wir uns ohne fremde Hilfe befreien. Warum sind wir nun aber dabei einen neuen Daily zu bauen, wenn wir doch so zufrieden mit unserem alten waren? Zu dieser Entscheidung führten mehrere Faktoren.

Nach 2016 fehlte uns einfach die Zeit, den Rockhopper standesgemäß auszuführen, aber gleichzeitig stand bereits fest, dass es im Spätsommer 2022 wieder auf eine sehr lange Reise gehen soll – dieses Mal mit open end. Abgesehen von Corona kann uns hoffentlich nichts bremsen. Unser Rockhopper I wäre 2022 dann immerhin 11 Jahre alt, was für so ein Fahrzeug eigentlich kein Alter sein dürfte, aber: you never know. Deshalb lockte uns etwas Neues, ein Fahr- ➔

**bimobil**

Reisemobile  
PickUp-Systeme  
Expeditionsmobile

**43**  
Jahre



In Deutschland gefertigt – in Europa und auf der ganzen Welt zuhause: [www.bimobil.com](http://www.bimobil.com)

*„Unser Rockhopper in seinem Element. Man erreicht Orte, die mit einem normalen Wohnmobil unerreichtbar wären.“*



Nicht etwa die Sahara, sondern der Nordosten Brasiliens fasziniert mit unglaublich weißen Sanddünen.



zeug, das noch besser an unsere Bedürfnisse und die Bedingungen der Reise angepasst ist und uns ein optimales Zuhause für mehrere Jahre bieten wird. Es kam also wie es kommen sollte – nach kurzer Zeit hatten wir einen neuen Besitzer für unseren Rockhopper I gefunden, während parallel der neue Iveco in unseren Fokus rückte.

2019 sollte es einen völlig neuen Daily geben, der erstmalig auch mit gutem Automatikgetriebe verfügbar sei. Das allerdings die Vorderachsenkonstruktion anders sein würde und der neue Daily wohl nicht mehr so geländegängig sein würde wie der alte, war mir zum Zeitpunkt des Verkaufs meines Rockhoppers 1 nicht bekannt. Womöglich hätte ich mich anders entschieden. Nun gut: Inzwischen steht das Fahrzeug bei der Firma Exploryx auf dem Hof, das Team hat fleißig mit dem Kabinenbau begonnen. Zunächst dachte ich, dass wir das Konzept des alten Rockhopper übernehmen werden, aber im Laufe der Zeit haben sich immer

mehr Punkte ergeben, die wir jetzt anders machen werden:

- Den neuen Daily 4x4 kann man nun mit einem längeren Radstand wählen. Wir haben uns für die 3.780 Millimeter Variante entschieden, so dass die Kabine von ehemals 3.700 auf 4.150 Millimeter wachsen kann. Die 450 Millimeter mehr Länge ermöglichen nun ein festes Bett mit einer Breite von 1.350 Millimetern. Endlich entfällt das lästige, tägliche Bauen der Betten.
- Nach langem Überlegen haben wir uns für luxuriöse Glasfenster anstelle der Plastikfenster entschieden. Diese sind zwar wesentlich schwerer, aber auch deutlich besser was die Kratzfestigkeit und die Einbruchssicherheit angeht.
- Auch das Energiekonzept haben wir grundlegend überarbeitet. Aus der Erkenntnis heraus, dass es in tropischen Gebieten, wie beispielsweise dem Amazonas, extrem warm und feucht werden kann, haben wir uns entschieden, eine Kompressor-Klimaanlage auf das Dach zu bauen, um ➔

Um eine Düne zu erklimmen, braucht es manchmal ein wenig Schwung. Diesmal war es eindeutig zu viel.



tel. +43 660 743 66 83  
www.krugxp.com



@krugxp  
#KrugExpedition



3D TOUR



PROJECT  
**RHINO**

„Große Dinge werfen ihren Schatten voraus: Bald ist der Kabinenbau fertig, dann startet der Ausbau in Eigenregie.“

Hoch oben auf den staubigen Pisten des Altiplanos in Bolivien.



## DAS PROJEKT



Seit Jahren beschäftige ich mich gedanklich mit der Optimierung unseres Iveco Dailys aus dem Jahr 2011. Wie auch beim alten Daily werden die Leerkabine und die Außenbauten von der Firma Exploryx ([www.Exploryx.de](http://www.Exploryx.de)) in Isny gebaut, bevor dann der Innenausbau in Eigenregie durchgeführt wird. Alle Teile liegen schon in der Garage und die Möbel sind teilweise bereits gebaut. So kann letztendlich die Fertigstellung des Dailys ohne große Wartezeiten zügig erfolgen. Weitere Informationen zum neuen Daily 4x4 und zum Innenausbau gibt's unter [www.uwehasubek.de](http://www.uwehasubek.de)





Temperatur und vor allem Luftfeuchtigkeit im Fahrzeug absenken zu können. Um sie zumindest für ein paar Stunden mit Batteriestrom betreiben zu können, kommen drei hochstromfähige LiFePO4-Batterien à 210 Ah ins Fahrzeug. Dank der modernen Technologie wiegen diese drei Batterien gerade einmal 69 Kilogramm. Dementsprechend müssen alle anderen Komponenten wie Wechselrichter, Lade-Booster und Lichtmaschine angepasst werden.

- In puncto Wärme setzen wir auf eine Dieselheizung – beim Kochen, Grillen und Backen auf einen Gasherd beziehungsweise Gasofen. Auch der Gastank wird dieses mal deutlich größer sein, da Gas in Südamerika mitunter recht schwierig zu bekommen ist.

- Ein erwartetes großes Problem ist die Bodenfreiheit. So hängt der Original-Dieseltank so tief, dass man Angst haben muss, bei einer größeren Bodenwelle gleich aufzusetzen. Lange haben wir getüftelt, bis wir eine gute Lösung gefunden haben. Der Originaltank wird durch einen kleineren, speziell geformten Tank ersetzt, was die Möglichkeit eröffnet, dahinter einen Zusatztank mit 190 Litern zu platzieren.

- Zu guter Letzt wird beim Innenausbau an möglichst vielen Stellen Gewicht gespart. Die Schubladen sind anders konstruiert, die Tischplatten werden dünner und der Fußboden ist um viele Kilogramm leichter.

Nun müssen all diese Ideen noch adäquat umgesetzt werden, damit wir im Spätsommer 2022 auf große Reise gehen können. Die Vorfreude ist riesig, wenngleich Corona momentan viele Fragezeichen aufwirft und wir inständig hoffen, dass sich bis dahin alles weltweit beruhigt hat. Wir starten dieses Mal nicht direkt nach Südamerika, sondern beginnen mit einer großen Schleife in Australien. Dann geht es weiter nach Japan, Russland, Mongolei bis nach Deutschland. Drei Jahre sind dafür geplant bevor wir schlussendlich wieder auf unserem Traumkontinent Südamerika starten.

**OFFROAD- +  
CAMPERUMBAUTEN  
FÜR  
VOLKSWAGEN-  
NUTZFAHRZEUGE**

**CAMPERVAN + OFFROAD**

**Ringge**  
werkstatt-ringge.de







*Woelcke*

**Woelcke GmbH & Co. KG**  
Individueller Reisemobil- und  
Sonderfahrzeugbau

Schafwäsche 2  
71296 Heimsheim  
Tel: 07033/ 39 09 94  
Fax: 07033/ 39 09 82  
info@woelcke.de  
[www.woelcke.de](http://www.woelcke.de)



# Ausgetobt

Mercedes-Benz Vito 4Matic vs.  
VW T6.1 4Motion. Wer fährt souveräner  
durch Matsch und Gehölz?



Fotos: Bernd Hanseimann



**4x4 Redakteur Karsten Kaufmann im Gespräch mit Andre Szebrowski von Terranger. Im Testgelände erörtern beide spezifische Stärken und Schwächen der beiden Fahrzeuge.**



**A**llradantriebe sind schwer angesagt. Schon ein Werks-Allrad garantiert die sichere Fahrt über verschneite Straßen ins Skigebiet oder beim Campen aus der matschigen Wiese heraus.

Völlig anders stellt sich die Situation dar, wenn der kompakte Camper eine wohl nicht allzu schwere Route in ein malerisches Bergdorf in Albanien oder die zwölf Kilometer lange Rumpelpiste zum idyllischen Saleccia-Strand in der Désert des Agriates auf Korsika bezwingen soll. Auf solchen Routen mahnen dicke Ölpfützen am Straßenrand, dass hier so manche Ölwanne mit einem scharfen Stein unliebsamen Kontakt hatte. Tatsächlich gehen Camper häufig auf vermeintlich leichten Routen unkalkulierbare Risiken ein – und bleibt im dümmsten Fall liegen.

Kurzum: Wer sich entscheiden sollte, unbekanntes Terrain zu bereisen, muss sein Fahrzeug dementsprechend aus- beziehungsweise aufrüsten. Das geht etwa bei den 4x4-Experten von Terranger aus dem baden-württembergischen Neidenstein.

Für einen Vergleich haben Heiko Ernst und Andre Szebrowski von Terranger einen Mercedes-Benz Vito 4Matic mit Wandlerautomatik und einen VW T6 4Motion mit DSG zu 4x4-Campnern auferüstet.

In aller Kürze: Ein Unterfahrschutz schützt nun Motor, Getriebe, Tank und Differenzial, größere Reifen und längere Federn heben den Bauch der kompakten Camper etwas an, um Rampen- und Böschungswinkel zu verbessern. Drei Maßnahmen übrigens, die als Basis-Set-up auch für klei-

nerer Ausflüge auf Rumpelpisten ein Must-have sind - will man nicht folgenschwere Defekte riskieren.

Und was lässt sich mit derart optimierten Fahrzeugen anstellen? Im Vergleich veranschaulichen ausgewählte Fahrsituationen die Potenzial und Grenzen der Campingbusse. Doch zunächst ein Blick auf die Allradkonzepte von VW und Daimler.

## • VW 4Motion

Die aus dem T5 bekannte Haldex-Kupplung als Teil des Hinterachsgetriebes nennt VW im T6 Allradkupplung. Sie arbeitet völlig problemlos mit ABS, ESP, EDS und ASR zusammen. Technisch sind beide ähnlich aufgebaut.

Im Alltagsbetrieb erhält die Vorderachse 100 Prozent Antriebsmoment. Parallel gleicht ein Steuergerät permanent Fahrzeugdaten und Daten der Fahrsituationen miteinander ab. Erkennt es Schlupf an der Vorderachse, sendet die Elektronik Signale an Kolben in der Allradkupplung, die komprimieren die in einem Ölbad laufenden Lamellen und erhöhen damit den Kraftschluss zwischen der sich permanent drehenden Kardanwelle und den Antriebswellen der Hinterachse. Dies geschieht mit einer Reaktionszeit von weniger als 60 Millisekunden, was in etwa einem Drehwinkelunterschied von nur 20-Grad (Vorderrad/Hinterrad) entspricht.

Je höher die Differenz, desto kräftiger schiebt der Motor über die Allradkupplung auf die Hinterachse – wenn nötig bis fast 100 Prozent: Im Prinzip wirkt die Allradkupplung

*„Wer allerhöchste Offroad-Ansprüche formuliert, setzt in seinem VW T6 mit kurzem Radstand auf ein von Seikel verkürztes Schaltgetriebe.“*



# DIE FAHRZEUGE IM VERGLEICH

	Volkswagen T6.1 4Motion	Mercedes-Benz Vito 4Matic, BM 447
<b>Modell</b>	Multivan Trendline 2,0 TDi	Vito Tourer 119 Cdi Kompakt
<b>Motor</b>	110 kW (150 PS) Diesel, 1.968 ccm	140 kW (190 PS) Diesel, 2.143 ccm
<b>Getriebe</b>	DSG 7 (automatisches Doppelkupplungsgetriebe)	7G-TRONIC PLUS (Wandlergetriebe)
<b>Leergewicht: Serie / optimiert</b>	2.270 kg / 2.480 kg	2.260 kg / 2.470 kg
<b>Tankvolumen</b>	70/80 Liter (Standard/groß)	70 Liter
<b>Radstand</b>	3.000 mm	3.200 mm
<b>Serien-/Testbereifung</b>	235/55 R17 // 255/55 R18 (Michelin)	225/55 R17 // 225/65 R17 (Michelin)
<b>Maße, (LxBxH) – Serie nach Höherlegung</b>	490 x 191 x 199 cm 490 x 191 x 203 cm	489 x 192 x 191 cm 489 x 192 x 197 cm
<b>Terranger Fahrwerk</b>	Federnsatz mit originalen Dämpfern	Höherlegung/Komplettfahrwerk
<b>Höherlegung</b>	durch Fahrwerk 30 mm, durch Reifen 26 mm	durch Fahrwerk 45 mm, durch Reifen 26 mm

## TERRANGER OPTIMIERUNG: KOSTEN IM ÜBERBLICK

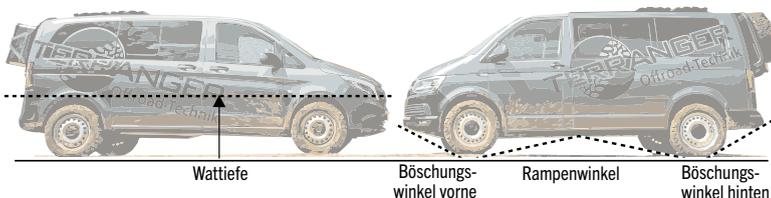
<b>Felgen und Bereifung</b>	1.300 Euro	1.200 Euro
<b>Höherlegung</b>	1.571 Euro	2.939 Euro
<b>Unterfahrschutz</b>	Motor/Getriebe (8 mm): 1.024 Euro. Tank/Differenzial (4 mm): 2.886 Euro	Motor (8 mm): 1.214 Euro. Getriebe/Differenzial (4 mm): 4.000 Euro
<b>Erhöhung Wattiefe Island-Kit**</b>	3.900 Euro. Serie: max 30 cm (Empfehlung: max. 85 cm)	2.600 Euro. Serie: max. Unterkante Stoßfänger v. (Empfehlung: max. 90 cm)
<b>Untersetzungsgetriebe Seikel T&amp;T</b>	6.065 Euro	Nicht verfügbar
<b>Heckträger</b>	1.872 Euro	1.640 Euro
<b>Verstärkte Gasdruckfedern</b>	720 Euro	500 Euro
<b>Ersatzradhalter</b>	310 Euro	310 Euro

\* Kostenaufstellung inkl. Montage, TÜV und MwSt.; \*\* erhöhte Motorluftansaugung, erhöhte Getriebeentlüftung, erhöhte Zuluft Standheizung, Bergeösen

## BODENFREIHEIT - GEOMETRIE - WATTIEFE

Geometrie	T5/T6*		Vito 447	
	Serie	A	Serie	A
<b>Gesamthöhe (cm)</b>	199	203	191	197
<b>Böschungswinkel vorn</b>	21,8°	26,3°	n.b.	21,5°
<b>Böschungswinkel hinten</b>	16,7°	26,0°	n.b.	28,5°
<b>Verschränkung (cm)</b>	n.b.	33	n.b.	39

Wattiefe (cm)**	T5/T6			Vito 447		
	Serie	A	B	Serie	A	B
<b>Vorderachs-Getriebe</b>	–	–	–	50	56	100
<b>Automatik-Getriebe</b>	–	–	–	49	55	100
<b>Hinterachs-Getriebe</b>	38	44	95	46	52	100
<b>Wasser-Standheizung</b>	30	36	108	26	32	100
<b>Luft-Standheizung</b>	28	34	108	–	–	–
<b>Motor-Ansaugluft</b>	64	70	108	54	70	100



Bodenfreiheit (cm)	T5/T6		Vito 447	
	Serie	A	Serie	A
<b>Unter Vorderachse</b>	18	24	14	20
<b>Unter Hinterachsdifferenzial</b>	23	29	18	24
<b>Unter Fahrzeugmitte</b>	20	26	22	28
<b>Unter Tank</b>	22	28	18	24

**A** = mit Fahrwerks-Höherlegung und größeren Reifen; **B** = zusätzlich zu **A** Erhöhung der Wattiefe durch Island-Kit (Empfehlung: Tiefe stehendes Gewässer maximal 80 cm)



# 1

## STEILE BERGAUFAHRTEN

... meistern beide Camper für Fahrzeuge dieser Klasse überzeugend (stark von Bereifung abhängig). Plus für Vito für gefühlvolleres Anfahren, Plus für VW T6, dessen Differenzial-Sperre auf losem Untergrund Vorteile einfährt und ein solides Fahrverhalten bewirkt. Extrapunkt für VW T6 durch besseren Böschungswinkel beim Heranfahren an Hindernisse.

„Wer im Steilen rückwärts rutscht – NICHT lenken!“



# 2

## MAXIMALE VERSCHRÄNKUNG/

## PISTE MIT AUSGEWASCHENEN

## RINNEN, HÜGELN:

Hier zeigt der Vito mit 39 Zentimeter maximale Verschränkung durch die höhere Ausfederung kleine Vorteile, der T6 bietet nur 33 oder 35 Zentimeter – sofern längere Stoßdämpfer verbaut sind. Diesen Nachteil eliminiert der T6 komplett durch die mechanische Hinterachs-Differenzial-Sperre, welche die Kraft vom angehobenen Rad komplett auf das am Boden stehende Rad lenkt. Der Fahrer des Mercedes-Benz kann die Vorteile der höheren Verschränkung nur bei angepasster Fahrweise nutzen – er muss beherrscht, aber gefühlvoll auf dem Gas bleiben, um Vortrieb zu sichern.



# TERRANGER-UMBAU

- ❶ Mit Unterfahrschutz sind neuralgische Punkte wie Getriebe, Ölwanne und Tank sicher versteckt.
- ❷ Differenzial verblendet – spezielle Federn und Dämpfer.
- ❸ Serienzustand: Klimakompressor VW T6 – ohne Unterfahrschutz komplett ungeschützt.
- ❹ Unterbodenschutz mit seitlicher Verstärkung der Schwelle. Sehr wichtig beim doch geringen Böschungswinkel.
- ❺ Motorraum mit Island-Kit und Seilwindensteuerung.
- ❻ Verstärkt eingesetzte Ösen zum sicheren Bergen.
- ❼ Terranger-Seilwinde: Mit ihr ist Winchen nach vorn und hinten möglich.



## STEILE BERGABFAHRTEN

Im Vito unterstützt der Bergabfahrassistent DSR (Downhill Speed Regulation) bei Lowspeed von vier und 18 km/h, der Bergabfahrassistent steht im T6 bis zu 30 km/h zur Verfügung. Beide Systeme regulieren den Bremsengriff, wenn das Fahrzeug auf losem Untergrund beginnt, aus der Kurve zu schieben. Überzeugend bei beiden Fahrzeugen: Beide Camper bleiben souverän lenkbar. Ohne Assistenzsystem müssen Fahrer manuell die Bremskraft dosieren (Bremse lösen), um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

# 3

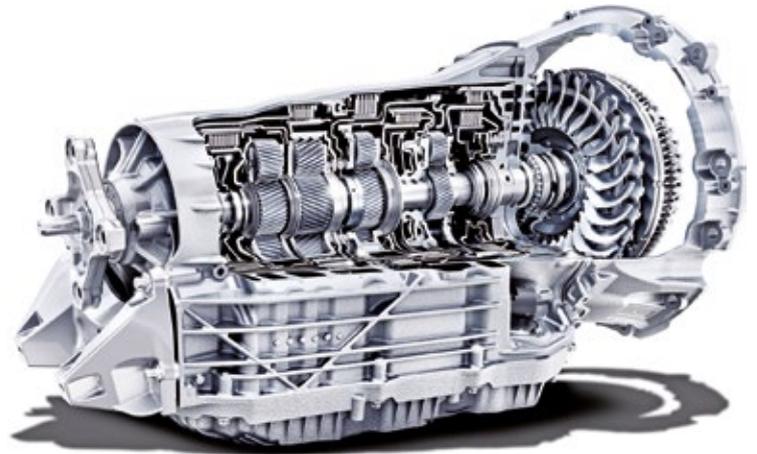
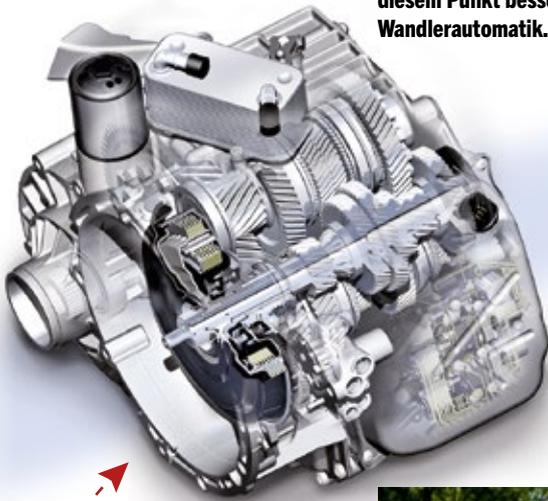


# AUTOMATIKGETRIEBE IM GELÄNDE-KURZCHECK

## VW 7-GANG-DOPPELKUPPLUNGSGETRIEBE DSG

Bulli-Fahrer mit hohem Komfortanspruch setzen auf das DSG-Getriebe von VW. Weiche, automatische Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung – wunderschön zu fahren. Im Gegensatz zum Schaltgetriebe ist die Übersetzung werkseitig festgezurr – eine Getriebereduktion, wie sie Seikel für das Schaltgetriebe anbietet, ist nicht erhältlich. Diese kurze Getriebeabstufung ermöglicht es, im Krabbeltempo vergleichsweise

langsam emporzuklettern, ohne an kritischen Stufen zum Reduzieren der Geschwindigkeit permanent die Kupplung bemühen zu müssen. Im nicht allzu schweren Gelände macht das DSG seinen guten Job. Wer aber häufiger am Berg anfahren muss, überhitzt das DSG schneller als die Wandlerautomatik von Daimler. Der smarte Anfahrpunkt beim Erklettern einer scharfen Kante ist beim DSG schwerer zu ertasten als mit der in diesem Punkt besser beherrschbaren Wandlerautomatik.



## MERCEDES-BENZ 7-GANG-WANDLERAUTOMATIK

Die Wandlerautomatik von Daimler gilt als ganz besonders robust und nahezu unzerstörbar, die Schaltvorgänge der neuen Generation sind seidenweich. Auch wer regelmäßig mit schwerem Hänger unterwegs ist, setzt auf bewährte Wandlertechnik. Im Offroad-Betrieb zeigt der Vito-Wandler Stärken, insbesondere beim feinfühligem Anfahren im steilen, rutschigen Terrain. Wo selbst erfahrene Piloten mit sensiblen Gas- und Kupplungsfuß mit einem

Schaltgetriebe häufig scheitern, bringt der Mercedes-Benz die Antriebsleistung unerreicht sensibel auf den Untergrund. Ebenso problemlos lässt es sich mit einem Rad des Vito punktgenau auf eine Stufe oder größeren Stein klettern, da Drehzahl und Vortrieb stets in einem für den Fahrer eindeutigen Verhältnis stehen und das Fahrzeug beim Überwinden der Kante nicht urplötzlich hochschießt.

„Freunde eines DSG-Getriebes kommen damit offroad ganz erstaunlich weit.“

Fahrer vom VW T6 können offroad jederzeit sensibel mit dem Gasfuß arbeiten. Im Vito müsste der Fahrer in dieser Situation beherrscht auf dem Gas bleiben.





wie eine Längssperre. Allerdings kennt die Kupplung Limits. Bei schweren VW T6, etwa mit Kabine, rutscht sie im extrem steilen Terrain im Ausnahmefall auch schon mal etwas durch.

Freunde eines DSG-Getriebes kommen offroad damit ganz erstaunlich weit und meistern – dadurch, dass das anspruchsvolle Koordinieren von Gas- und Kupplungsfuß entfällt – auch knifflige Fahrsituationen sehr gut. Insbesondere 4x4-Einsteiger profitieren von der Automatik. Experten raten für Sandwüsten und lange Sandpassagen dennoch zum Schaltgetriebe. Ein Tipp, der zur potentesten 4x4-Konfiguration für den Bulli führt: Wer allerhöchste Offroad-Ansprüche formuliert, setzt in seinem VW T6 mit kurzem Radstand auf ein von Seikel verkürztes Schaltgetriebe. Es erlaubt auf steilen, verblockten Anstiegen ein minimales Klettertempo ohne Kupplungseinsatz. Lässt sich nun noch die mechanische Hinterachs-Differenzialsperre per Knopfdruck aktivieren (optional), drehen beide Räder der Hinterachse synchron und schieben den Bulli durch anspruchsvolles Gelände. Eine Vorstellung, mit der Bulli-Piloten selbst anspruchsvollen Land Rover Defender-Fahrern ein anerkennendes Nicken abgewinnen.

T6-Fahrer mit Offroadambitionen können sich beim Kauf des Bullis das teure adaptive Fahrwerk sparen. Es gelingt zwar die Kombination mit einem Seikel- und VB-Luftfahrwerk – das adaptive Fahrwerk wäre dann aber inaktiv.

### • Mercedes-Benz 4Matic

Der Allradantrieb in V-Klasse und Vito basiert auf dem Zusammenspiel eines elektronischen Traktionssystems und

dem ESP. Im Grund-Set-up erhält die Vorderachse 45, die Hinterachse 55 Prozent des Antriebsmoments – wodurch Daimler den Hinterradantrieb leicht betont.

Verlieren ein oder mehrere Räder Bodenhaftung, greift sofort die Bremse ein, um die Antriebsleistung der aktuell langsamer drehenden Räder zu akzentuieren. Wie bei VW gelingt dieser Eingriff in Millisekunden, er ist im Normalfall für den Fahrer nicht zu spüren – wohl aber im Gelände. In vielen Fahrsituationen, etwa bei starker Verschränkung mit einem weit angehobenen Rad, muss der Vito-Pilot ungewohnt lang auf dem Gas bleiben. Erst dieser beherzte Tritt garantiert, dass trotz des Bremsengriffs wieder Schub auf die Räder mit Bodenkontakt geleitet wird.

Das Konzept kennt Limits: Permanenter Bremsengriff überhitzt die Bremsen, ein wichtiger Aspekt, den Fahrer im Wüstensand akzeptieren müssen. Beim Mercedes kann das Hinterachsdifferenzial nicht mechanisch gesperrt werden. Zwischen Vorder- und Hinterachse sitzt ein Zentraldifferenzial mit Lamellenkupplung, das permanent eine Sperrwirkung von 50 Nm garantiert. Drehen die Räder der Hinterachse durch, erhält die Vorderachse ein erhöhtes Antriebsmoment. Diese Momentenverschiebung soll Traktion und Fahrstabilität verbessern. Das Verteilergetriebe ist in die 7-Gang-Wandlerautomatik integriert.

Rund 3.500 Euro Aufpreis beim T6 und 4.100 Euro beim Vito muss man für die zusätzlich angetriebene Achse investieren. Ein Aufpreis, der sich meist lohnt – finden wir.

Links die Abfahrt ist bei Nässe mächtig tricky. Rutscht das Fahrzeug, kommt der Baum am Kurvenende gefährlich nah. Hier hilft die Bergabfahrlhilfe oder gefühlvolles Bremsen(lösen), damit das Auto lenkbar bleibt.

# Do-it-yourself: **Der Weg zum eigenen 4x4 Camper**



Text & Bilder: Ulrich Dolde



***Einen 4x4 Camper in Eigenregie auf- und ausbauen? „Das geht“, sagt Selbstausbau-Experte Ulrich Dolde und ermutigt Hobbyschrauber zum vielleicht spannendsten Projekt ihres Lebens.***



**Afrika: Am Ende eines anstrengenden Projekts steht der Genuss. Wer den Ausbau seines Camper selbst plant und umsetzt, darf zu Recht gewaltig stolz aufs Ergebnis sein – und fährt mit dem guten Gefühl, die Technik größtenteils zu kennen.**

**Z**unächst möchte ich meinen Namensvettern vom Dolde-Medien-Verlag zum neuen Magazin 4x4 Camper gratulieren. Nein, der Verlag gehört mir nicht, und verwandt oder verschwägert sind wir auch nicht. Umso mehr möchte ich mich für die Einladung bedanken, in diesem Erstlingswerk eine Lanze für den Selbstausbau eines 4x4 Campers brechen zu dürfen. Für mich ist der Trend zu allradgetriebenen Reisefahrzeugen nicht neu, sondern seit Jahren Lebensstil. Und wer abseits der ausgetretenen Pfade unterwegs sein will, sollte sich technologisch genauso rüsten, wie der Alpinist anders gerüstet ist als der Spaziergänger am See.

Allrad ist erst mal nur eine Technik, mit der man ein Stückchen weiter kommt, als mit einachsgetriebenen Fahrzeugen – Allrad hat aber auch das Potenzial, zur Lebensphilosophie zu werden. Nämlich dann, wenn das Sprengen von Grenzen zum Lebensmotto wird – ganz gleich, ob sie asphaltiert oder im Kopf zementiert sind. Wir Allradler leben Freiheit und Abenteuer, so wie es uns der Marlboro-Mann jahrzehntelang vorgegaukelt hat. Aber während der schon lange den Gaul gegen den Rollator getauscht hat, sitzen wir, wann immer es geht, vor unseren Kisten in der Prärie und wärmen uns am Lagerfeuer.

Und Allradler sind meist Individualisten. Selten lassen sie sich in das enge Schema vorgefertigter Pauschalreisen pressen – und selten in vorkonfektionierte Kisten. Deshalb ist die Welt der Allrad-Reisefahrzeuge genauso bunt und vielfältig, wie es ihre Besitzer sind. Ein Blick in meine Fahrzeuggalerie mit mehr als 500 individuell ausgebauten Reisemobilen ist ein lebhafter Beweis dafür. Und dabei muss nicht jedes Fahrzeug auf einem Lkw-Chassis daherrollen – viele setzen auf durchaus kompakte Basisfahrzeuge und nutzen diese vielfach im Alltag.

Mit dem Allradantrieb wird die Technik des Fahrzeugs aber auch individueller und komplexer – und damit selten billiger. Soll da noch Budget fürs Reisen übrig bleiben, ist die Entscheidung zum DIY-Fahrzeug für viele ein Muss. Ganz grob gerechnet kann man sagen, dass in einem Reisemobil etwa 50 Prozent der Kosten auf die Hardware entfallen und ➔

Kaum ein Selbstausbau ist in allen Ecken „perfekt“. Doch ganz ehrlich – das sind professionell ausgebaute Fahrzeuge im seltensten Fall. Wer akkurat arbeitet, darf auch mal alle Fünfe gerade sein lassen – und sich dennoch übers Ergebnis freuen.



**KEIN ERFOLG OHNE TOP-  
WERKZEUG: NOTFALLS EINZELNE  
ARBEITEN VERGEBEN**

Für schlichte Montagearbeiten tut es auch vernünftiges Heimwerker-Werkzeug. Beim Ausschneiden von Fenstern unbedingt mehrmals nachmessen. Und dann gilt dennoch: The first cut is the hardest. Jetzt wären Fehler unverzeihlich.



50 Prozent auf den Bau des Fahrzeugs. So haben angehende 4x4 Camper drei große Stellschrauben, mit denen sie die Kosten für das Fahrzeug zurückdrehen können:

1. Sie setzen auf ein Gebrauchtmobil
2. Sie bauen es selbst aus
3. Sie kombinieren 1 und 2

Wer neu in die Szene einsteigt, wird verblüfft feststellen, dass sich die Kosten für gebrauchte Basisfahrzeuge häufig umkehrt proportional zu ihrer Größe darstellen. Da muss man für einen guten Land Rover, VW-Bus 4Motion oder Allrad-Sprinter schnell mal 30.000 Euro hinblättern, während ein 12-Tonnen-Allrad-Truck von der Feuerwehr mit 30.000 Kilometern auf der Uhr ab 10.000 Euro zu haben ist. Angebot und Nachfrage regeln auch hier den Preis.

Kurzum: Das Spektrum der Fahrzeuge und Aufbauten ist gewaltig und für viele kann schon der Dacia Duster mit Dachzelt eine attraktive Einstiegsdroge sein. Am anderen Ende des Allrad-Alphabets stehen dann gewaltige Fahrzeuge wie der Zetros von Mercedes und seine schwergewichtigen Brüder. Mit aufgesatteltem Zwei-Zimmerappartement, Quad-Garage im Keller und Satellitentelefon gerüstet. Zwischen Dacia und Zetros ist alles denk- und machbar, was der menschliche Geist ersinnen und sein Geldbeutel bezahlen kann.

Es sprechen aber nicht nur finanzielle Argumente für einen Selbstausbau, sondern auch ganz pragmatische. Je länger eine Reise dauert und je weiter sie einen von Zuhause wegführt, desto wichtiger ist es, sein(en) Reisegefährten(en) zu kennen. Das gilt für die menschlichen genauso, wie für die technischen. Wer sein Mobil selbst ausbaut, der weiß auch später wo er hingreifen muss, wenn mal etwas nicht funktioniert. Und dass Dinge plötzlich nicht mehr funktionieren, dafür sorgt Murphy's Law: Was schief gehen kann, geht schief. Mal rüttelt sich ein Kabel los, mal ist es die Sicherung, ein andermal fließt das Wasser nicht ab und manchmal ist der Reifen platt. Und je härter die Pisten, desto häufiger tritt Murphy's Law in Kraft.

Dabei möchte ich die Komplexität eines Reisemobils gar nicht herunterspielen. Schlafen, Kochen, Essen, Duschen, aufs Klo gehen, fernsehen (wer's braucht), gemütlich sitzen, vielleicht auch noch arbeiten (wer's will oder muss), all das soll in unseren Reisemobilen möglich sein. Und dann soll man damit auch noch über Stock und Stein rumpeln können? Da kommt ganz schön was zusammen.

Aber ganz gleich, wie einfach oder komplex ein Fahrzeug auch sein mag, mit einem starken Willen und ein bisschen Kreativität kann der Selbstausbau eines 4x4 Campers auch in Eigenregie bewältigt werden. Ich selbst bin das beste Beispiel dafür. Hatte ich doch nach ein paar Schrauberjahren an Mopeds, Autos, meinem Hanomag- und VW-Bus zwanzig Jahre lang keinen Schraubenschlüssel in der Hand gehalten. Als Marketing-Fuzzi hatte ich einfach keine Zeit mehr für's Schrauben und für's Reisen mit dem Womo erst recht nicht. Elektrik war für mich ein Buch mit sieben Siegeln, von Möbelbau hatte ich keinen blassen Schimmer und von Lkw-Technik hatte ich erst recht keine Ahnung. Ich traute mir einen ordentlichen Ausbau wirklich nicht zu. Und das war gut so. Denn nur so kam ich auf die Idee, mein eigenes Unvermögen durch Unterstützung und Know-how von anderen zu kompensieren.

Wir lebten damals im Raum München und ich graste vier Ausbaubetriebe ab, um diesen einen Deal vorzuschlagen: Ich kaufe alle nötigen Bauteile und Zubehör bei ihnen, wenn ich in deren Halle mein Fahrzeug ausbauen darf. Die Reaktionen waren ernüchternd: Ich wurde mit eher unfreundlichen Kommentaren zum Hof hinaus komplimentiert. Doch ich ließ →

**FAMOUS-WATER.COM**  
YOUR HOME OF FRESHWATER

**WASSER-AUFBEREITUNG**

Seit 2008  
OFFROAD  
erprobt!



Befüllung    Autark    Einbau

FAMOUS-WATER.COM    +49 93 72 94 07 288  
info@famous-water.com

**TIME MAX®**

**Das System für „Selbermacher“!**



**Infofilme:**  
„Tipps und Tricks  
in 100 Sekunden“

**Echter  
Langzeit-Rostschutz:**  
Bei uns in der Werkstatt  
und für „Selbstanwender“

www.timemax.de    www.rostschutz.tv    Tel.: +49(0)41 54/99 3740 0




**Hubdächer mit Stoff oder festen Seitenwänden (patentiert)**

**& vielfältiges Defender & Reiseequipment**

*Umbauvarianten bis zu vollständig ausgestatteten & pistentauglichen Reisefahrzeugen*

Ausführliche Beratung 

Alles aus einer Hand 

Hochwertige Verarbeitung 

Flexible Eigenfertigung 

Termintreue 

Teilegutachten 



**Neue Adresse!**

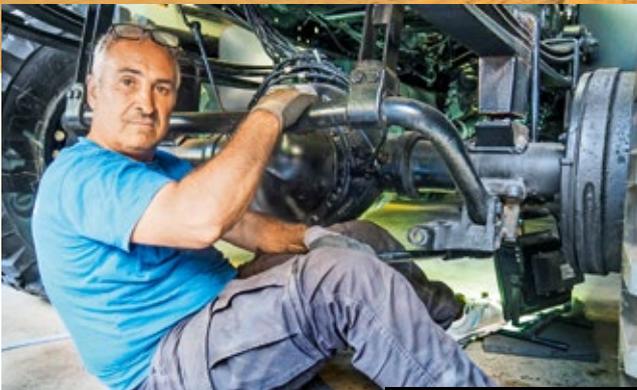
Hertzstraße 7, 92521 Schwarzenfeld  
www.ex-tec.de | info@ex-tec.de | +49 (0) 9435-900 90 10

**Ex-TEC**  
ready for adventure



Das kann sich sehen lassen: Mit adäquater Planung, akkurater Zuschnitt mit Minimaltoleranzen und konzentrierter Montage in Eigenregie entstand eine Küchenzeile, die dem Vergleich mit vielen professionellen Ausbauten standhält.

**SELBSTAUSBAU: DAS PROJEKT  
KANN AUCH EIN KOMPAKTES  
FAHRZEUG SEIN....**



Bei jedem Restaurationsprojekt kommt der Moment, wo man ratlos aus der Wäsche schaut. Jetzt gilt: Augen zu und durch.

## € KOSTEN-CHECK

Wer auf ein gebrauchtes Lkw-Fahrgestell setzt, muss, je nach Modell, im günstigsten Fall zwischen 10.000 und 15.000 Euro rechnen. Ein attraktiver Mercedes 917 4x4 (wahlweise in drei Radständen verfügbar), beispielsweise mit beliebter Fernfahrerkabine (diese offeriert die Möglichkeit, den Fahrersitz ordentlich weit nach hinten zu schieben und/oder Kühlbox, Hund oder Kameraausrüstung hinter den Sitzen zu verstauen), liegt tendenziell eher bei 20.000 Euro und mehr. Wer den 917er mit Mannschaftskabine wählt, freut sich über viel Platz für die ganze Familie oder lässt die lange Kabine recht kostenintensiv kürzen.

Nun addieren sich noch Kosten fürs Aufarbeiten des Rahmens (rund 1.500

bis 2.000 Euro – hier ist viel Eigenarbeit möglich), Umbereifung auf große Einzelbereifung (etwa 3.000 bis 5.000 Euro), ein Zwischenrahmen für die Kabine (5.000 Euro), ein Zusatztank (300 bis 800 Euro) und, bei Behördenfahrzeugen, die mehr standen als fuhren, sicherlich eine Aufarbeitung der Einspritzanlage. Kabinen schlagen mit 20.000 bis 30.000 Euro zu Buche, das Material für den Innenausbau mit weiteren 20.000 bis 30.000 Euro. Etwas optimistisch betrachtet startet der Traum vom eigenen Expeditionsfahrzeug somit bei etwa 85.000 Euro – einen großen Teil Eigenengagement vorausgesetzt und mit einigen Einschränkungen bei der technischen Ausstattung (günstige Fenster, eher AGM- als LiFePO4-Batterien etc.).

mich nicht entmutigen und rannte bei der Firma Intercamp in Vaterstetten (heute in Anzing) offene Türen ein. Ralph Ametsbichler und Sebastian Kail, die damaligen Chefs von Intercamp, hatten keinerlei Bedenken, fanden mein Ansinnen spannend und ließen sich auf den Deal ein. So zog ich Mitte Februar in das unbeheizte Lager von Intercamp ein und sollte es, zur Verwunderung und zum Leidwesen aller Beteiligten, erst lange acht Monate später verrichteter Dinge wieder verlassen.

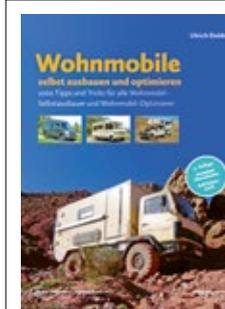
Rückblickend kann ich sicherlich festhalten: Das erste Ausbauprojekt wird selten im anvisierten Zeitrahmen fertig gestellt werden – doch Bündelung von Know-how ist ohne Frage ein wichtiger Schritt zum Gelingen. Etwa in Form einer Schraubergemeinschaft mit Gleichgesinnten. Im besten Fall kann der eine schweißen, der andere kennt sich mit Elektrik aus, einer ist Schreiner, ein anderer Kfz-Mechaniker. So unterstützen sich unterschiedliche Talente gegenseitig und am Ende hat jeder seinen ganz individuellen Traum realisiert.

Wer eher in Eigenregie plant, bastelt und realisiert, muss auch kein Allround-Genie sein. Selbst wer Möbelteile beim Schreiner anfertigen lässt und diese dann selbst montiert, spart gewaltig.

Du siehst, es gibt viele Wege, die eigenen Schwächen zu kompensieren und trotzdem seinen Traum vom selbst ausgebauten Camper zu realisieren. Und genau das ist die Botschaft meines Buchs. Wenn ich das geschafft habe, dann schaffst Du das auch. Wäre ich Profi gewesen, hätte jeder gesagt: „Klar, dass der das kann“. Aber ich war blutiger Anfänger und habe es trotzdem geschafft. Deshalb kann es auch Dir gelingen – wenn Dein Wunsch im Herzen groß und Dein Wille zur Umsetzung stark genug sind.

Ich möchte Dich dazu ermutigen, Dir den Selbstausbau Deines Campers zuzutrauen. Ich möchte Dich inspirieren, die vielfältigen Schritte gedanklich durchzugehen und ich möchte Dich motivieren, es tatsächlich zu tun. Du wirst sehen, dass die Reisen in Deinem selbst ausgebauten Camper eine andere, eine neue Qualität bekommen. Parallel erlebst Du, wie erfüllend es ist, ein solch komplexes Projekt durchzuziehen und die Früchte Deiner Arbeit in der kostbarsten Zeit des Jahres zu genießen. Das vielleicht wichtigste Argument für einen Selbstausbau ist die Tatsache, dass ein individuell ausgebautes Reisemobil die Handschrift seines Erbauers trägt. Es wird sicher nicht so perfekt und „stromlinienförmig“ aussehen, wie die Mobile der Großserienhersteller. Aber es hat Charakter, Charme und eine Seele, was man bei Mobilien von der Stange hin und wieder doch vergeblich sucht. Deshalb haben viele selbst ausgebaute Reisemobile auch so klingende Namen wie Mogli, Uncle Benz, Brummhilde oder eben Sternchen. So heißt unseres und wir fühlen uns darin so sauwohl, dass wir seit vier Jahren darin leben, arbeiten und reisen.

Solltest Du noch unschlüssig sein, ob ein Selbstausbau wirklich „Dein Ding“ ist, dann nimm doch einfach an einem meiner kostenlosen Webinare teil, die ich regelmäßig im Frühjahr und Herbst veranstalte. Weitere Infos findest dazu findest Du unter [www.wohnmobil-selbstausbau.com/Webinare.html](http://www.wohnmobil-selbstausbau.com/Webinare.html)



600 Seiten, komplett überarbeitet, inkl. Grundriss- sowie Elektro-Planungstool als Download. Preis: E-Book 38,90/ Hardcover 67,90 Euro. Erhältlich bei: [www.wohnmobil-selbstausbau.com](http://www.wohnmobil-selbstausbau.com)

ERLEBE DIE  
GRENZENLOSE FREIHEIT!



ACTION MOBIL...DAS ORIGINAL!  
[www.actionmobil.com](http://www.actionmobil.com)



# SHIPPING

## – mit Camper auf Weltreise

Von Tanja Ratsch

*Bleibt der Camper zur Verschiffung alleine im Hafen zurück, beginnen beim Besitzer die Bauchschmerzen. Damit das Abenteuer Verschiffung bestmöglich gelingt, gilt es einiges zu beachten. Tipps von erfahrenen Overlandern.*

**D**ie bittere Wahrheit: Nicht jeder Camper erreicht seinen Zielhafen unbeschädigt. Reisende berichten von Transportschäden und Aufbrüchen – die Folgen sind stets ärgerlich, mitunter gefährden sie die Weiterreise. Eines ist sicher: Vor Kriminalität und Vandalismus ist man nie sicher – aber mit vorausschauender Planung lassen sich Risiken minimieren. 4x4 Camper Autorin Tanja Ratsch musste leidvoll erfahren, was es bedeutet, wenn alle Vorsichtsmaßnahmen nicht wirkten und das Fahrzeug aufgebrochen und verwüstet im Zielhafen ankommt.

Erste, einfache Regel: Je sicherer Abfahrts- und Zielländer sind, umso risikofreier läuft der Transport ab. Die Route von Hamburg nach Halifax (Ostküste Kanada) gilt als weitgehend sorgenfrei, Berichte von Einbrüchen sind sehr selten. Wenn sie vorkommen, verbreiten sich diese Horror-Geschichten in Windeseile. Si-

cher ist hingegen: Der Großteil der Fahrzeuge kommt ohne Schäden am Zielhafen an.

Die Passagen von Mexiko (Veracruz) nach Europa (Belgien, Niederlande, Deutschland) oder von Panama nach Cartagena (Kolumbien) sind dagegen per se mit einem vergleichsweise hohen Risiko behaftet.

Grundsätzlich gilt: Man sollte stets sein Hab und Gut möglichst abgeschlossen in Schränken und Bodenfächern verstauen, Geheimfächer und Tresor voll auszunutzen sowie alles daransetzen, der Reederei nicht den Schlüssel für die Wohnkabine zu überlassen. Denn der Zugang für Dritte in die Wohnkabine ist in der Regel lediglich für die Zollbeschau nötig. Daher sollte man unbedingt versuchen, bei der Verzollung selbst anwesend zu sein, um den Schlüssel danach zurück zu bekommen. Nur wenn dies nicht möglich ist, kann man alternativ einen Agenten beauftragen, | weiter auf Seite 69 →



# Checkliste Verschiffung

**Auch der beste Einbruchschutz lässt sich durch schiere Gewalt überwinden, doch die Grundintention der Diebstahl-Prävention beruht darauf, es den Langfingern so schwer wie möglich zu machen, gänzlich verhindern lässt sich ein Einbruch nicht.**

## Das Weltreisemobil

- ↯ Niedrige Expeditionsmobile, die in einen Seefracht-Container (2,44 Breite, 2,59 Höhe / High Cube: 2,90 m Höhe) passen, verschiffen in der Regel sicherer als „Ro-Ro“-Fahrzeuge = roll on roll off, die als offenes Stückgut transportiert werden. Daher entscheidet schon die Wahl des Fahrzeugtyps über die späteren Risiken beim Verschiffen.
- ↯ Ist das Fahrzeug zudem unter 6,10 Meter lang, können sich zwei Weltreisende einen Container teilen und damit die Kosten deutlich reduzieren. Plattformen, um Traveller mit gleichem Reiseziel zu finden, gibt es zahlreiche im Internet, beispielsweise für Südamerika [www.panamericana.info.com](http://www.panamericana.info.com), [www.panamericanaforum.org](http://www.panamericanaforum.org).
- ↯ Top: eine verschließbare, möglichst schwer zu zerstörende Zwischentür vom Fahrerhaus zur Wohnkabine. Sie ist eine essentielle Schutzmaßnahme vor späteren Diebstählen.
- ↯ Ein Muss für die Reise, ein Tipp für die Passagen: Im Wohnmobil gut versteckt einen Tresor einbauen und Geheimfächer füllen, in denen man kleine Wertgegenstände „unsichtbar“ verstauen kann (besser im Flieger mitführen, s.u.).
- ↯ Schutzvorrichtungen wie beispielsweise Sicherungsbleche oder Sicherungsstangen für die Fenster, um diese vor Einschlagen oder Aufhebeln zu schützen.

## Vor der Buchung

- ↯ Reguläre Fähr-Verbindungen innerhalb Europas (z.B. in die skandinavischen Länder) sind in der Regel sehr viel sicherer als der internationale Transport per Fracht-Route.
- ↯ Recherchieren Sie Reiseberichte erfahrener Overlander, welche Abfahrts- und Ankunftshäfen aktuell als relativ sicher gelten. Einige Routen wie beispielsweise Panama-Kolumbien bleiben riskant. Sicherer, aber sehr teuer – wenn man nach Europa in den „sicheren Häfen“ zurückkehrt und neu startet.
- ↯ Manche Fracht-Schiffsrouten (z.B. Afrika) sind bekannt dafür, dass man eine Verschiffung von A nach B bucht, die Frachter aber in mehreren Häfen anhalten, Ladung löschen oder aufnehmen. Das kann zum einen das mehrfache Ein- oder Ausladen des eigenen Mobils mit deutlich erhöhtem Schadensrisiko bedeuten, zum anderen birgt jeder zusätzliche Hafen ein Diebstahl-Risiko. Übers Internet lassen sich die tatsächlichen Routen der Schiffe heute „live“ im Vorfeld verfolgen: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com).
- ↯ Sichten Sie den europäischen Markt an Versicherungsanbietern, welche Policen nicht nur das Fahrzeug, sondern auch den Inhalt versichern. Achtung: Gerade die wertvollere Technik wie Kameraausrüstung, Laptops, Tablets etc. sind oft ausgeschlossen. Diese Gegenstände lassen sich eher per Reisegepäck-Versicherung bei den Personen-Flügen versichern. Aber auch hier gilt es, Versicherungen, die auch in den Kreditkarten enthalten sind, genau auf ihren tatsächlichen Leistungsumfang abzuklopfen.
- ↯ Unbedingt möglichst viele Agenturen und Agenten anschreiben, die Fahrzeug-Passagen im Auftrag der Reedereien vermitteln, denn die Preise variieren bei gleicher Leistung enorm. Da auch Qualität und Zuverlässigkeit der Agenten / Agenturen schwanken, muss man auf einen möglichst guten Leumund über Online-Bewertungen o.ä. achten. Wenn man nach dem ersten Email- oder Telefonkontakt ein schlechtes Gefühl hat (z.B. unseriös, unzuverlässig, langsam), wechselt man besser sofort. Denn erfahrungsgemäß wird ein schlechter Erstkontakt im weiteren Verlauf nicht besser.
- ↯ In der Regel kann man nicht als Passagier auf den Frachtschiffen mitfahren (Ausnahme sind z.B. die Routen Hamburg-Halifax oder Hamburg-Zarate/Montevideo), doch selbst wenn, hat man keine Rund-um-die-Uhr-Kontrolle über sein Fahrzeug, das sich unter Deck befindet, allerdings sind die Chancen, einen möglichen Schaden unverzüglich persönlich zu melden und zu vertreten, besser.

- ↯ Auch die beste Prävention kennt Lücken, Schadensfall-Bearbeitungen dauern mitunter Monate. Um die Reise im Schadensfall trotzdem fortsetzen zu können, sollte ein Notfall-Reisebudget vorhanden sein, um im Krisenfall handlungs- und reisefähig zu bleiben.

## Vor der Verschiffung

- ↯ Nehmen Sie möglichst viel Wertvolles, auf das sie auf der Reise nicht verzichten möchten (Schmuck sollte generell zu Hause bleiben) versichert im Handgepäck oder Aufgabe-Gepäck im Flugzeug mit.
- ↯ Außen am Fahrzeug sollte nichts befestigt sein. Ersatzreifen, Fahrräder, Kanister oder Schutzbleche treten im Innenraum die Schiffspassage an, auch wenn sie den Gang blockieren oder auf dem Bett liegen.
- ↯ Erstellen Sie eine exakte Inventarliste, die nicht nur den Schrankinhalt, sondern auch die technische Ausstattung Ihres Fahrzeugs umfasst (z.B. Heizungssystem, Batterien, Wasserpumpe, Technik). Diese schickt man vor Reiseantritt an die jeweilige, gewählte Versicherung, damit der Sachwert umrissen ist. Erst im Schadensfall muss man später Quittungen oder Kaufbelege vorweisen. Ist man bereits international unterwegs, kann man sich diese Inventarliste bei den Grenzübertritten über Land zusätzlich an den Grenzen von Zollbeamten beglaubigen/abstempeln lassen als „Zwischen-Nachweise“.
- ↯ Wenn eine Trennwand oder Tür zwischen Fahrerhaus und Wohnbereich vorhanden ist, empfiehlt es sich, alles daran zu setzen, den Kabinenschlüssel bei der Fahrzeugabgabe im Hafen NICHT abzugeben. Den Fahrzeug-/Zündschlüssel hingegen muss man bei Ro-Ro-Verschiffungen hingegen immer aus der Hand geben, da die Vehikel individuell von Hafen- oder Reederei-Angestellten auf das Frachtschiff gefahren werden.



## 4x4 Camper im Interview

mit Denise  
Heinemann von  
SeaBridge



**S**eaBridge hat seit 1997 weit über 10.000 Reisemobile sicher über den Atlantik verschifft. Alternativ können Interessenten komplett organisierte Reisen, auf Wunsch auch mit Mietcamper, buchen. Um die Abwicklung für Individualreisende so unproblematisch wie möglich zu gestalten, schnürt das Unternehmen Rundum-Pakete. Diese enthalten neben ausführlichen Informationen zum Abgabe- und Abholungshafen auch Tipps zur Vorbereitung des Fahrzeugs für die Verschiffung (Versicherungen, Visa, etc.). Bei der Verschiffung bietet SeaBridge ausschließlich Roll On-/Roll Off-Transport an – dieser gilt als besonders kostengünstig und sichert eine hohe Kostentransparenz, da alle Gebühren im Vorfeld feststehen. Parallel wickelt der Anbieter alle Genehmigungen für die temporäre Einfuhr und Zollformalitäten ab. Für viele Besitzer wertvoller Fahrzeuge stellt sich aber stets die Frage nach der Sicherheit ihrer Fahrzeuge auf speziellen Routen.

**4x4 Camper:** Frau Heinemann, wie steht es grundsätzlich um die Sicherheit der Fahrzeuge an Bord?

**D. Heinemann:** Diebstahl an Bord der Schiffe kommt nur noch vereinzelt vor – die Lage ist nicht so dramatisch wie es mitunter im Internet dargestellt wird. Das Bild, das durch den verständlichen Unmut Betroffener im Internet entsteht, entspricht nicht ganz der Realität. Wir verschiften jährlich um die 1.200 Camper. Von diesen Fahrzeugen waren auf der Route nach Nordamerika nur knapp ein Prozent, nach Südamerika sieben Prozent der von uns verschifften Camper betroffen. Es kommt also sehr auf die gewählte Destination an. Statistisch gesehen ist das Risiko bei entsprechender guter Vorbereitung (s.u.) sehr gering. Ein Urlaub in einigen Teilen Europas, wie beispielsweise in Südfrankreich, birgt vermutlich ein größeres Diebstahlrisiko als eine Verschiffung.

**4x4 Camper:** Was kann man tun, um das Risiko zu minimieren?

**D. Heinemann:** In der Regel werden nur einzelne Wertgegenstände entwendet. Grundsätzlich gilt natürlich: Es sollten so wenig wie irgend möglich teure Sachen im Fahrzeug sein. Unsere Kunden erhalten von uns ausführliche Tipps zur Vorbereitung des Campers für die Verschiffung, um Risiken zu minimieren:

- Wertgegenstände wie Bargeld, Schmuck, Laptops, Kameras, Navis, teure Markenkleidung sollten immer im Fluggepäck mitgenommen werden – besser bei der Airline ein zusätzliches Gepäckstück buchen.
- Das Handschuhfach sollte leer sein um den schnellen Griff beim Be- und Entladen zu verhindern.
- Die Campingausrüstung sollte möglichst in Außenstauflächen/Heckgarage verstaut werden. Fast alle Reedereien erlauben, dass man diese abschließt – der Schlüssel dafür muss nicht abgegeben werden. Nur Grimaldi nach/von Südamerika besteht derzeit auf die Abgabe aller Schlüssel (trotz vieler Argu-

mentationen und Verhandlungsversuchen unsererseits).

- Polster, Matratzen, Sitze und Teppichböden sollten mit einer Malerfolie abgedeckt werden, um Verschmutzungen, beispielsweise durch Pfotenabdrücke von Drogenspürhunden, zu verhindern.

- Möglichst Verschiffungsrouten buchen, auf denen das Diebstahlrisiko geringer ist, da hier keine als unsicher geltenden Häfen (Zwischen-Stops) angelaufen werden (wie z.B. Mexiko, Westafrika).

**4x4 Camper:** Welche grundsätzlichen Bestimmungen gelten für den Transport?

**D. Heinemann:** Bei den meisten Reedereien müssen Fahrzeuge komplett leer sein, quasi wie fabrikneu. Wir konnten mit den Reedereien folgende Sonderregelung für unsere Kunden erwirken: Die Fahrzeuge müssen nur „blick-leer“ sein. Das heißt, dass alle Ausrüstung und Gepäck in Schränken, Staufächern, Heckgarage etc. untergebracht sein muss, es darf nichts offen im Wohnraum herumliegen. Zudem darf Campingausrüstung wie beispielsweise Campingstühle, Kleidung, Bücher, Geschirr, Werkzeug, Ersatzteile mit verschifft werden, sodass man ein voll ausgerüstetes Fahrzeug beim Reiseantritt zur Verfügung hat.

Verboten sind übrigens Lebensmittel und, ganz selbstverständlich, Gefahrgut, Waffen und Drogen. Wertgegenstände wie Schmuck, Bargeld, Kameras, Laptops etc. gehören nicht in den Camper und sollten immer im Fluggepäck mitgenommen werden.

**4x4 Camper:** ....und wenn es doch zu einem Diebstahl kommt?

**D. Heinemann:** Die aktuellen Sicherheitsstandards der Reedereien sind sehr hoch – die meisten ihrer Mitarbeiter gehen verantwortungsvoll mit den Fahrzeugen um. Dennoch sollte man bei der Abholung das Fahrzeug auf Schäden oder Verluste kontrollieren. Sollte dies der Fall sein, alles bestmöglich dokumentieren und den Schaden schriftlich vom Hafenspersonal bestätigen lassen. Die Crux: Besitzer können weder die Reederei, noch den Hafen bei einem Schaden oder Diebstahl haftbar machen. Wir empfehlen daher ausdrücklich den Abschluss einer Transportversicherung, die auch den Inhalt des Campers bis 10.000 Euro mitversichert (Wertgegenstände wie elektronische Geräte schließt die Versicherung ausdrücklich aus). Sollte also Kleidung, Campingausrüstung oder Ersatzteile gestohlen werden, kommt die Versicherung für den finanziellen Schaden auf.

**Kontakt:** [www.seabridge-tours.de](http://www.seabridge-tours.de)



der nach der Zollbeschau den Schlüssel an Sie zurück gibt. Da einige Agenten aber mehr Last als Hilfe sind, ist diese Alternative womöglich ein Eigentor. Es sei denn, man weiß, auf wen man sich da einlässt. Hilfreiche Kritiken zur Qualität der Agenten in den Hafentstädten findet man zum Beispiel in der iOverlander-App.

Um die Abgabe des Fahrerhaus-/Fahrzeugschlüssels kommt man jedoch beim Verschiffen nie herum. Daher tut man gut daran, alle Knöpfe und Hebel, die nicht für die kurzen Fahrten im Hafen nötig sind, beispielsweise Untersetzungsgetriebe und Differentialsperren, außer Betrieb zu setzen (zukleben, abschrauben o.ä.). So lassen sich Schäden am Fahrzeug vermeiden, nur weil „einer mal ein bisschen an den Knöpfen spielen wollte“, was häufiger vorkommt als Langzeitreisenden lieb ist. Ferner ist eine feste, möglichst einbruchsichere Tür vom Fahrerhaus in die Kabine der beste Schutz fürs Inventar und Ausrüstung. Doch auch hier gilt: Diebe, die genug Zeit und robustes Werkzeug mitbringen, wird man kaum am Eindringen hindern können. Mit ausreichend krimineller Energie finden Banden immer einen Weg ins Fahrzeug. Leider häufig mit reichlich Kollateralschäden an Fenstern, Wänden oder Möbeln. Auch das



Fotos: Karsten Kaufmann

ohnehin selten mögliche Mitfahren auf dem Schiff ist keine Garantie, dass dem eigenen Wohnmobil unter Deck nichts passiert, denn man hat keine permanente Sicht-/Kontrolle.

Ist der Schaden trotz aller Vorsichtsmaßnahmen eingetreten, hilft dem Reisenden meist nur noch eine gute Versicherungspolice. Die Crux: Wie so häufig entscheidet auch hier das Kleingedruckte – und das schließt bei Transportversicherungen der Reedereien Schäden am Inventar meist aus. Wenn nicht, ist dennoch gängige und wertvolle Ausrüstung wie Kamera mit Zubehör, Handy, Laptop, Tablet und Co. in der Regel ausgeschlossen – und gerade die steht auf der Wunschliste von Langfingern meist ganz oben. Bei den Versicherungspolicen kommt oft noch erschwerend dazu, dass sie nur in der jeweiligen Landessprache verfügbar sind. Zwar erleichtern

Übersetzungsprogramme das Verständnis, juristische Feinheiten in den AGBs bleiben aber auch mit der besten Software im Verborgenen.

Wer seine Sieben Sachen deshalb schon von Deutschland aus versichern möchte, muss genau schauen, ob seine Police außerhalb Europas gilt und sehr genau lesen. Klauseln begrenzen zum Beispiel die Abwesenheitsdauer eines Fahrzeugs vom Wohnort (= Versicherungsort), sie kommen für Langzeitreisen nicht in Frage. Selbst, wenn eine Versicherung „elektronische Geräte mitversichert“, kann sich das immer noch auf alles außer Kamera und Co. beziehen, so dass am Ende Mixer und Taschenlampe versichert sind.

Kurzum: Jede Verschiffung birgt ein Risiko, keine Absicherung ist hundertprozentig. Wer umsichtig plant, legt einen Posten in seiner Reisekasse als „Verschiffungsschäden“ beiseite, um im Fall der Fälle wenigstens Reparaturen, Ersatzbeschaffung und damit die Weiterreise aus eigenen Mitteln gewährleisten zu können. Daher gilt: An anderen Posten clever sparen. Etwa an den Kosten der Passage. Wer viele Vermittlungsagenturen der Reedereien anschreibt, bucht zum kleinsten Preis und spart enorm – denn die Preise für identische Passagen differieren erheblich.



facebook.com/tischerpickup  
@tischer\_pickup\_deutschland

**AUFBRUCH IN EINE NEUE WELT**  
TISCHER TRAIL/BOX 260 AUF FORD RANGER

Erobern Sie Ihre Terra X! Mit dem kraftvollen Antrieb des Ford Ranger und der komfortablen Tischer TRAIL Kabine 260 sind Sie auch auf unbekanntem Wegen Zuhause.

[WWW.TISCHER-PICKUP.COM](http://WWW.TISCHER-PICKUP.COM)



TISCHER TRAIL 260 AUF FORD RANGER

Der autarke Echtholz-Camper...



# VAN YOUR LIFE

DER Vanlife Kastenwagen auf Mercedes Sprinter!

- Verschiebbare Küche
- Flow-Bad mit Dusche
- Trocken-Trenntoilette
- Bis zu 4 Sitzplätze
- geölte Echtholzmöbel

**FLOWCAMPER**

Lange Eck 9  
58099 Hagen  
Tel 02331 900804  
[www.flowcamper.de](http://www.flowcamper.de)



...mit aussergewöhnlichem Technik- und Raumkonzept!

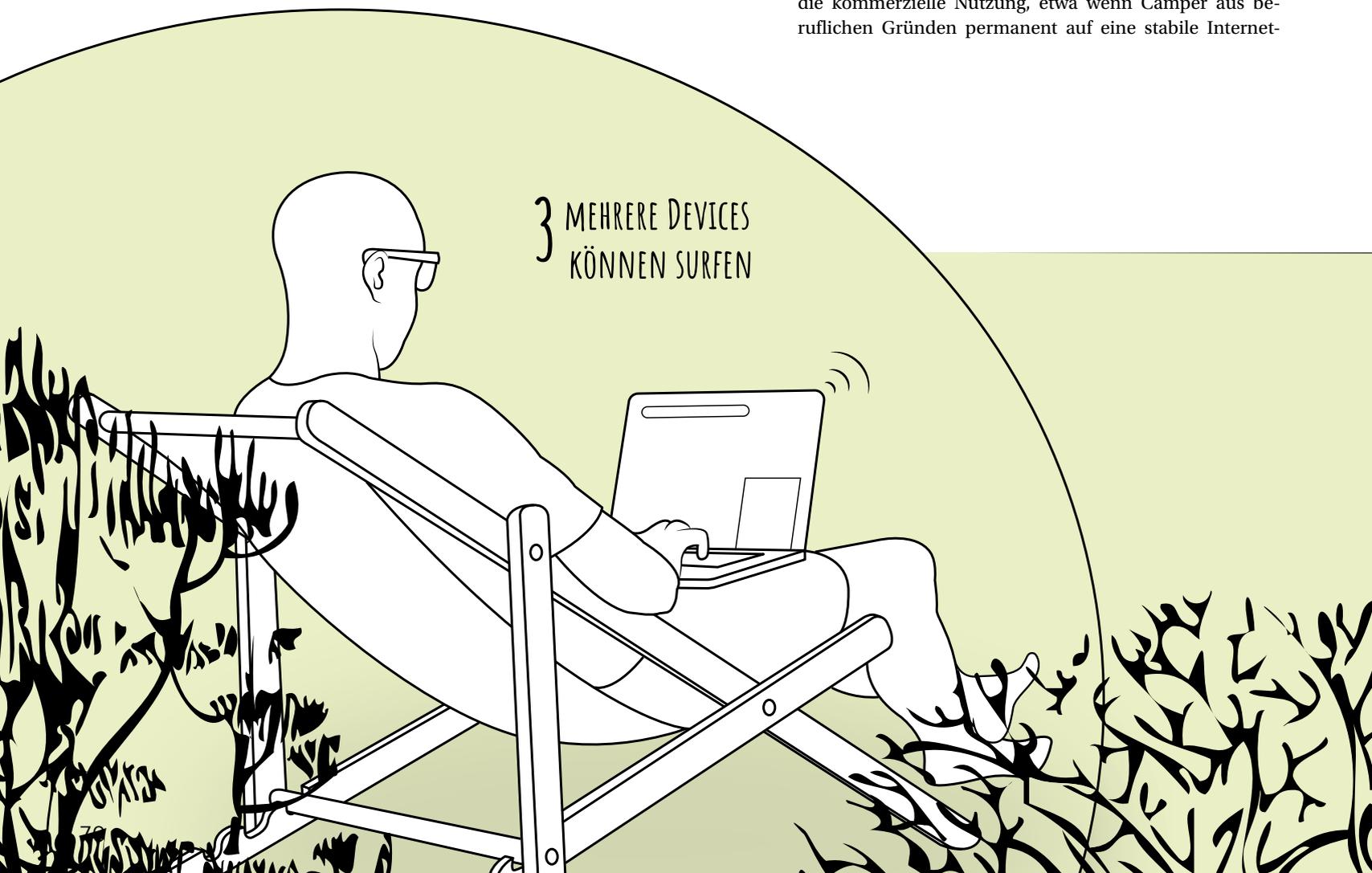
# Offroad & Online

*Gerade bei Reisen abseits ausgetretener Pfade ist eine stabile Internetverbindung im Fahrzeug wichtig. Sie sichert private und geschäftliche Kontakte sowie wichtige Informationsquellen. Wie das gelingt und was es kostet.* Text: Simon Ribnitzky

**M**obiles Internet erleichtert das Leben im Freizeitfahrzeug außerordentlich – insbesondere, wenn die Fahrt jenseits asphaltierter Straßen weitergeht: eine App zur Navigation nutzen, Übernachtungsmöglichkeiten entlang der Route checken, den aktuellen Wetterbericht abrufen, Infos zu Sehenswürdigkeiten am Wegesrand googeln oder abends ganz bequem die Lieblingsserie streamen. Ganz offensichtlich: Die Gründe sind mannigfaltig, warum Camper auch unterwegs nicht auf eine leistungsfähige Internetverbindung verzichten wollen.

Dabei zeigen die genannten Beispiele, dass mit dem Komfort auch die Sicherheit während der Reise deutlich steigen kann. Doch nichts ist nerviger, als sich mit einer langsamen Verbindung abzumühen, vorausgesetzt, es gelingt überhaupt, eine aufzubauen. Damit der Komfort nicht auf der Strecke bleibt – was also tun?

Internet kommt auf verschiedenen Wegen in den Camper: Über das Mobilfunknetz, ein lokales WLAN-Netz oder – ganz exklusiv – via Satellitenanlage auf dem Dach, beispielsweise von Crystop. Letztere Option lohnt sich aber aufgrund der hohen (Verbindungs-)Kosten meist nur für die kommerzielle Nutzung, etwa wenn Camper aus beruflichen Gründen permanent auf eine stabile Internet-



3 MEHRERE DEVICES  
KÖNNEN SURFEN

verbindung vertrauen müssen. Sehr viel günstiger sind Internetverbindungen via Mobilfunknetz und/oder lokale WLAN-Netze. Ein Einblick in attraktive Systeme.

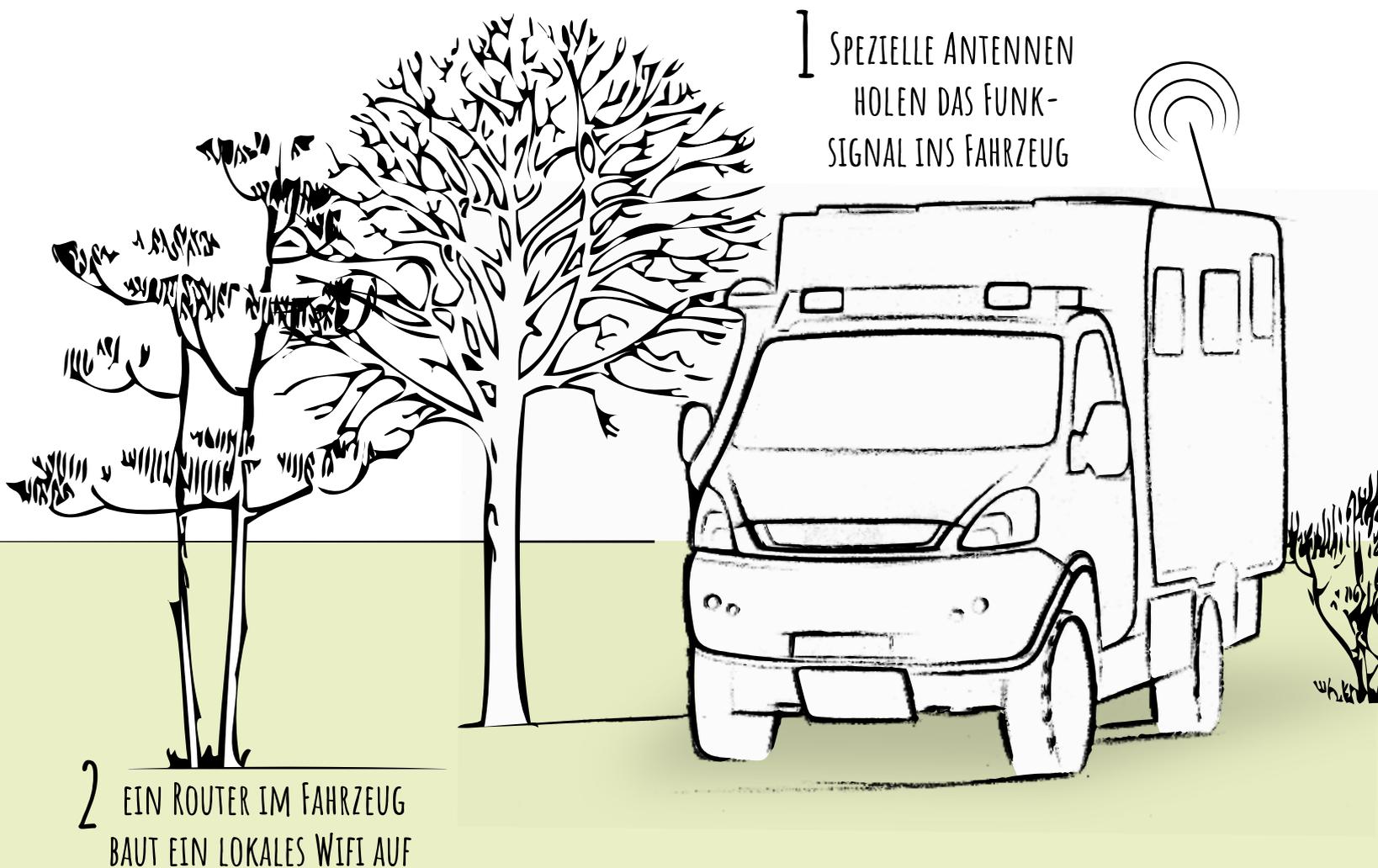
### **WLAN-ANTENNE: LOKALE WIFI-NETZE INS WOHNMOBIL HOLEN**

Der kostengünstigste Weg einer Internetversorgung fürs Wohnmobil besteht in der Nutzung eines lokalen WLAN- oder WiFi-Netzes, also eines kabellosen Funknetzes. Diese finden sich weltweit, einige 100 Millionen sind es derzeit schon. Apps wie beispielsweise Netspot oder Wiffinity helfen, lokale Netzwerke zu finden, einige ermöglichen sogar, deren Sicherheitsstandard zu überprüfen. Denn nicht alle offenen WLAN-Netze sind sicher. Online-Banking empfiehlt sich hier sicherlich nicht. Dennoch kann man sich auf dem Parkplatz eines Fast-Food-Restaurants oder Bahnhofs – oder wenn es einen doch mal auf einen Camping- oder Stellplatz verschlägt – schnell einen Zugang ins WWW legen. Handy oder Tablet anschalten, in den Einstellungen

WLAN aufrufen und das Netzwerk auswählen. Bei gesicherten Netzwerken noch das Passwort eingeben, fertig.

Je nach Standort und Entfernung zum WLAN kann die Signalstärke allerdings recht dünn sein, wenn das Netz überhaupt zu empfangen ist. Paradebeispiel: der Stellplatz im hintersten Winkel des Campings, weit weg vom WLAN-Router an der Rezeption. In diesem Fall helfen WLAN-Antennen, den Empfang dieser Netze zu verbessern. WLAN-Antennen optimieren also die Signalqualität und blenden Störgeräusche aus – sie sind aber keine Verstärker. Ein leistungsschwaches, langsames WLAN, wie es auf vielen Campingplätzen Standard ist, lässt sich damit nicht grenzenlos aufpumpen, insbesondere wenn die Bandbreite schmal ist und Dutzende andere Nutzer den Datenkanal verstopfen.

Grundsätzlich ist es daher sinnvoll, eine möglichst große Antenne zu wählen, die der Camper im Bedarfsfall aufs Fahrzeugdach stellt. Diese Antennen können, je nach Bauart, WLAN-Netze bis zu einer Entfernung von einigen Kilometern einfangen und optimieren. Die perfekte Ergänzung: ➔





**Gute Lösung:** Eine LTE MIMO Magnethaftantenne lässt sich unkompliziert auf dem Fahrzeugdach platzieren, da keine Festmontage nötig ist. Die Antenne von Panorama Antennas gibt es bei FTS Hennig für ca. 80 Euro (oben links). Die leistungsfähige 4x4 MIMO Fahrzeugantenne (4G/5G) von Panorama Antennas – hier zu Demonstrationszwecken aufs Fahrzeugdach gelegt – wird fest montiert und soll besten Empfang gewährleisten. Sie rangiert mit rund 270 Euro am oberen Ende der Preisskala (oben rechts).



**Auffällig:** Die LTE MIMO Omnidirektionaler Antenne von FTS Hennig lässt sich an einem Saugnapfhalter und damit wiederum am Fahrzeug befestigen. Sie sollte nur bei stehendem Fahrzeug verwendet werden und kostet ca. 175 Euro. Links im Bild: eine kompakte Magnethaftantenne (2G/3G/4G) für ca. 35 Euro.

ein WLAN-Router, der das Signal der Antenne aufnimmt und ein lokales WLAN-Netz im Wohnmobil erzeugt, in das sich nahezu unbegrenzt Handys und Laptops einloggen können. Kostenpunkt für diese Lösung: WLAN-Antenne ab 40 Euro, einfacher WLAN-Router ab circa 60 Euro. Eine recht kostengünstige Variante also – aber eben nur dann erfolgversprechend, wenn sich ein WLAN-Netz empfangen lässt. Gerade bei Reisen abseits der Zivilisation eher selten.

### MOBILFUNKNETZ: VIA LTE UND DATENKARTE INS INTERNET

Findet sich kein lokales WLAN, muss Internet via Mobilfunk an Bord. Die einfachste Lösung hierfür ist ohne Frage das eigene Handy. In den meisten europäischen Ländern sind Roaming-Gebühren abgeschafft – der kostengünstige Weg ins Internet ist somit frei. Doch aufgepasst: Die meisten Anbieter limitieren fürs Ausland das Datenvolumen. Stehen dem Nutzer per Datenflat im Inland drei GB zur Verfügung, sind es im Ausland unter Umständen deutlich weniger. Also Tarif checken und gegebenenfalls anpassen.

Besser: eine Daten-SIM des Reiselandes besorgen. Zum einen sind Datentarife im Ausland meist deutlich günstiger als in Deutschland, zum anderen hat man über Prepaid-Karten eine hervorragende Kostenkontrolle. Wer ein Handy mit Fach für eine zweite Karte hat (Dual-SIM), ist fein raus. Einstecken und beim Surfen die Zweitkarte verwenden. Wer einen persönlichen Hotspot auf dem Handy einrichtet, ermöglicht Mitreisenden den Zugang ins Internet. Vorteil: Über die Zweitkarte bleibt die eigene Handynummer weiterhin aktiv, man ist jederzeit unter der bekannten Nummer zu erreichen. Mit nur einer Karte ist die eigene Rufnummer bei Nutzung der ausländischen Daten-SIM erst einmal inaktiv (WhatsApp funktioniert noch).

## 3 Fragen an:

**Stephan Wirths,  
Geschäftsführer Actionmobil:**



**1** Herr Wirths, welche Rolle spielt mobiles Internet bei Ihren Kunden?

**Wirths:** Unsere Kunden setzen häufig auf einen mobilen Hotspot, mitunter ergänzt um eine mobile LTE-Antenne, die bei Bedarf aufs Fahrzeugdach gestellt wird. Dann noch eine SIM-Karte des Reiselandes einlegen und schon kann man mit mehreren Geräten online gehen. Deutlich aufwendiger wird es mit fest montierten Antennen.

**2** Wie sieht eine solche fest montierte Lösung bei Actionmobil aus?

**Wirths:** Eine oder gleich zwei Antennen auf dem Fahrzeugdach, dazu ein Router im Innenraum. Das ist die deutlich komfortablere Lösung und verbessert die Empfangsleistung deutlich.

**3** Welche Kosten kommen dabei auf den Kunden zu?

**Wirths:** Diese aufwendige Lösung wird von Kunden bevorzugt, die ohnehin hohe Summen in ihr Fahrzeug investieren und vor den Kosten von 3.000 bis 3.500 Euro für so ein System nicht zurückschrecken.

Wer völlig in der Pampa steht, also ohne Mobilfunkempfang, kommt noch per Satellit ins Internet. Das ist für kleine Datenmengen wie E-Mails ohne Fotos praktikabel. Für eine vernünftige Breitband-Verbindung, die dann auch das Streamen von Filmen oder größerer Mengen Fotos ermöglicht, sind die Kosten aber extrem hoch. Wir reden über 5.000 bis 10.000 Euro laufende Kosten pro Monat.



**Simpel:** Die FTS Complete MIMO LTE Allbandantenne wird aufs Fahrzeugdach gestellt oder mit einem Saugnapfhalter befestigt und kostet ca. 77 Euro. So ist die Antenne schnell einsatzbereit, erfordert aber ein stehendes Mobil.

## 3 Fragen an:

**Marco Achermann,  
Geschäftsführer Alpha-Cab:**



**1** Herr Achermann, welche Rolle spielt mobiles Internet bei Ihren Kunden?

**Achermann:** WLAN-Antennen bauen wir inzwischen in fast jedes Fahrzeug ein. Unsere Kunden sind viel im Ausland unterwegs, mit einer geeigneten Antenne können sie WLAN-Netze auch in drei oder vier Kilometer Entfernung ins Mobil holen. Das reicht den meisten und ist weniger aufwendig als eine LTE-Antenne, für die man dann immer noch die entsprechenden SIM-Karten vor Ort besorgen muss.

**2** Welche Komponenten verbauen Sie in den Fahrzeugen?

**Achermann:** Wir verwenden meist Hardware von Alphatronics. In Zukunft rechnen wir mit einer steigenden Nachfrage nach Kombi-Antennen, die LTE- und WLAN-fähig sind.

**3** Wie sieht es mit den Kosten aus?

**Achermann:** Antenne und Router liegen bei rund 350 Euro, inklusive Kabel und Einbau ist dann insgesamt mit etwa 800 Euro zu rechnen.

## Digital-Glossar

**WLAN:** Wireless Local Area Network. Bezeichnet ein lokales Funknetz. Über ein WLAN können sich beliebige viele Geräte (Handys, Tablets etc.) mit dem Internet verbinden. Wird häufig auch als WiFi bezeichnet.

**LTE:** Long Term Evolution. Bezeichnet den Mobilfunkstandard der dritten Generation. Die Erweiterung heißt LTE-Advanced bzw. 4G. Mittels dieses Standards können sich Geräte mit integrierter SIM-Karte (Handys,

Tablets) mit dem Internet verbinden. LTE ermöglicht höhere Down- und Uploadraten als vorangegangene Mobilfunkstandards.

**5G:** Aktueller Mobilfunkstandard der fünften Generation, der auf dem LTE-Standard aufbaut. Findet seit 2019 zunehmend Verbreitung, ein leistungsstarkes 5G-Netz ist aber nach wie vor im Aufbau. Surfen mit 5G-Standard ermöglicht weit höhere Down- und Uploadraten als mit LTE.

**SIM-Karte:** Chipkarte, die in ein Mobilfunkgerät (Handy, Tablet, Hotspot etc.) eingesteckt wird und zur Identifikation des Nutzers im Netz dient. Mit ihr stellen Mobilfunkanbieter den Teilnehmern mobile Telefonanschlüsse und Datenanschlüsse zur Verfügung.

**Router:** Netzwerkgerät, das zur Erzeugung eines WLAN verwendet wird. Ein Router nimmt dazu das Signal z. B. einer Antenne auf. In das WLAN

können sich dann mobile Endgeräte wie Handys und Tablets einwählen, um im Internet zu surfen.

**MIMO-Antenne:** Multiple Input Multiple Output. Bezeichnet eine Antenne, die mehrere Sende- und Empfangselemente nutzt. Dadurch lässt sich die Empfangsqualität erheblich verbessern. Leistungsfähige MIMO-Antennen holen Internet via Mobilfunk (LTE, 5G) oder eines lokalen WLAN-Netzes an Bord.

## E-BIKE

Sonderpreis von 3.990 €



**SUR-RON**

- Nur 47 kg ohne ACCU
- 60 km Reichweite
- Strassenzulassung
- Grünes Versicherungskennzeichen



## Absetzkabine

Sondermodell Seven Mountains

Komplettpreis 18.450 €

- Kingsizebett + Küche
- Solar Autark Paket
- Gewicht ca. 420 kg
- Sofort lieferbar



**MÜLLER  
EMOTORS**

Einfach lossurfen: Ein mobiler Router wie die Gigacube von Vodafone (Foto unten) bietet unkomplizierten Internetzugang via Mobilfunk – für viele Anwendungen ist das bereits ausreichend. Inklusive 125 GB Datenvolumen beginnen die Preise bei 34,99 Euro pro Monat. Vodafone verspricht Surfgeschwindigkeiten bis zu 500 Mbit/s.

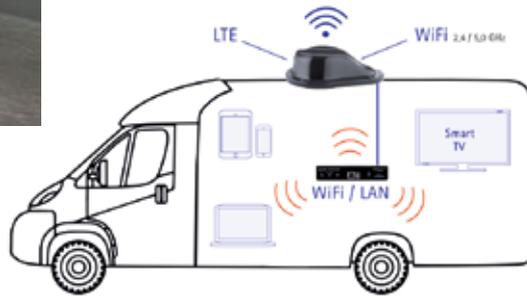


Installation am Beispiel Oyster Connect von ten Haaft: LTE- und WLAN-Antennen sitzen auf dem Dach, ein Router im Fahrzeug erzeugt ein lokales WLAN, in das sich Geräte einwählen.



Alternative: Der motorgetriebene LTE-Outdoor-Router von MiWire (hier vor der Montage auf den Tisch gelegt) richtet sich zum nächsten Funkmast aus.

Kombination: In der Outdoor Unit der Oyster Connect von ten Haaft (Foto unten) sind LTE- und WLAN-Antennen integriert – das soll optimalen Empfang gewährleisten.



Fotos: Thomas Nitsch, Simon Ribnitzky, Hersteller

Auch Maxview führt eine leistungsstarke Kombi-Antenne im Programm: die Maxview Roam. Das WWW wird je nach Verfügbarkeit via LTE oder ein lokales WLAN-Netz ins Mobil geholt, ein Router erzeugt einen Hotspot im Fahrzeug. Für die Antenne verlangt der Hersteller 469 Euro.



Doch dieses Problem lässt sich elegant umgehen: durch die Nutzung eines mobilen WLAN-Routers. Die kleinen Kästchen, etwa von Netgear oder Huawei, verfügen über einen integrierten Akku und bauen ihr eigenes WLAN-Netz auf. Datenkarte des Reiselandes einstecken und schon können sich mehrere Personen/Geräte gleichzeitig mit dem Internet verbinden. Download- und Uploadvolumen der mobilen Hotspots sind denen leistungsfähiger Handys aber nicht unbedingt überlegen. Für einen guten WLAN-Router rufen renommierte Anbieter wie Huawei und Netgear schnell rund 150 Euro und mehr auf.

### EMPFANGSQUALITÄT VERBESSERN: ANTENNEN

Ganz egal ob nur das eigene Handy oder der Router sich mit dem Funknetz verbinden – dieses muss mit vernünftiger Signalstärke vorhanden sein. Für den reibungslosen Empfang sollte es am besten in LTE- oder künftig 5G-Qualität vorliegen. Denn im tiefen Funkloch liefert weder ein Handy noch ein mobiler Hotspot Internet. Miladin Mechenbier vom Spezialhändler FTS Hennig gibt zudem zu bedenken, dass der Internetempfang im Wohnmobil grundsätzlich stark eingeschränkt sein kann, da die Wände des Fahrzeugs das Mobilfunk-Signal abschirmen. Der Experte kennt die Problematik, immerhin hat FTS Hennig bereits Hunderten Campern den Weg ins Internet geebnet.

Kurzum: Ein Signalsoptimierer in Form einer LTE-Antenne muss her. Im Fenster oder auf dem Dach platziert, sichert sie deutlich besseren Empfang. Der Elektrofachhandel bietet diese Antennen schon ab 20 Euro an, preislich wie qualitativ sind die Grenzen natürlich offen.

Eine interessante Lösung in mittlerer Preislage kommt von der Firma MiWire: Die motorgetriebene Antenne richtet sich permanent und automatisch zum nächstgelegenen Mobilfunkmasten aus. Ein Router ist integriert. MiWire verspricht Geschwindigkeiten von bis zu 300 Mbit/s Down-

## 3 Fragen an:

**Willi Lohmann**  
von Orthos Reisemobile



**1** Herr Lohmann, welche Rolle spielt mobiles Internet bei Ihren Kunden?

**Lohmann:** Eine sehr wichtige Rolle. 90 Prozent unserer Kunden wollen LTE- oder WLAN-Antennen haben.

**2** Wie sieht denn die Lösung im Fahrzeug konkret aus?

**Lohmann:** Wir machen das in Verbindung mit einem Router, der LTE und WLAN kann. Viele nutzen das inzwischen auch für Fernsehen via Internet, ohne SAT-Anlage. Gern genommen wird zum Beispiel der Router 950 von

Teltonika, der kann weltweit verwendet werden, auch in den USA, und verfügt praktischerweise über Slots für mehrere SIM-Karten.

**3** Mit welchen Kosten müssen Ihre Kunden da rechnen?

**Lohmann:** Wir kalkulieren mit 700 bis 800 Euro für die Hardware. Eine SIM-Karte mit monatlichem Datenpaket kommt dazu. Außerhalb der EU empfehlen wir, vor Ort eine SIM-Karte zu kaufen und einzulegen. Dann bleiben die laufenden Kosten kalkulierbar.



## LTE-Abdeckung und SIM-Karten weltweit

Klar ist: Ohne ein gutes Mobilfunknetz hilft auch die beste Antenne und der beste Router wenig. Doch je nachdem, wohin die Reise gehen soll, ist der Ausbaustandard höchst unterschiedlich. Gerade Abenteuer, die ferne Länder außerhalb Europas ansteuern, sollten sich vorher informieren, damit sie vor Ort keine Enttäuschung erleben. Das Unternehmen Opensignal analysiert regelmäßig die Lage weltweit. Im aktuellen Report (2020) schneiden bei der Verfügbarkeit von 4G Japan, Südkorea, USA, Niederlande und Norwegen am besten ab. Hier surfen Nutzer zu mehr als 95 Prozent der Zeit mit 4G. Deutschland liegt dem Report zufolge bei 85,8 Prozent (Platz 50). Geht die Reise außerhalb der EU, sollten Nutzer zur Vermeidung hoher Roaming-Gebühren auf eine lokale SIM-Karte setzen. Einige Onlinehändler haben sich auf diese Auslands-SIMs spezialisiert. In einem Test der gemeinnützigen Stiftung Finanztip schnitten Holidayphone und Travsim am besten ab. Beispiel Travsim: Für die USA kostet eine SIM-Karte inklusive 2 GB Datenvolumen in 30 Tagen 24,90 Euro. Es gibt auch SIM-Karten, die mehrere Länder kombinieren, bis hin zur Welt-SIM. Für die EU plus Schweiz bietet Travsim zum Beispiel 3 GB in 60 Tagen für 29,99 Euro an ([www.travsim.de](http://www.travsim.de)).

load und 50 Mbit/s Upload. Ohne LTE-fähige SIM-Karte und Halterung kostet das Gerät 649 Euro.

Neu am Markt ist auch die Lösung von Ten Haaft. Oyster Connect kombiniert eine Outdoor Unit samt LTE- und WLAN-Antennen auf dem Dach und eine Indoor Unit mit Router im Innenraum. Zur Datenübertragung verwendet der Hersteller ein Datenkabel statt des häufig genutzten Koaxialkabels, das soll Dämpfungsverluste erheblich reduzieren. Oyster Connect ist ab 2021 für 899 Euro erhältlich.

## KOMBI-ANTENNE FÜR WLAN UND MOBILFUNK: DIE GROSSE LÖSUNG

Ten Haaft orientiert sich damit bereits an Rundum-Sorglos-Lösungen, für die Camper mitunter noch deutlich mehr Geld in die Hand nehmen müssen. Denn leistungsfähige Kombi-Antennen, mit denen sich Internet sowohl via LTE als auch über lokale WLAN-Netze an Bord holen lässt, gehen ins Geld. Wie bei der Oyster Connect nutzen solche MIMO-Antennen (Multiple Input, Multiple Output) mehrere Sende- und Empfangselemente. Auch GPS-Empfang ist meist mit dabei. Unabdingbar ist dann natürlich auch ein entsprechend leistungsfähiger Router, der die Signale der Antenne verarbeiten kann. Auf diese Weise lässt sich das Internet dann sogar unterwegs nutzen, etwa wenn die Kinder während der Fahrt einen Film streamen wollen.

Kostenpunkt: Eine leistungsstarke MIMO-Antenne kostet allein mehr als 200 Euro, ein Router, der alle Signale auch verarbeiten kann, in der Premium-Ausführung bis zu 1.500 Euro. Dazu kommen Kabel und ein Daten-Tarif.

Markus Köllmayer, Geschäftsführer der Allradmanufaktur Exploryx, ergänzt: „Leistungsfähige Internetlösungen für Kunden sind – je nach Anspruch – sehr individuell.“ Bei der Ausrüstung seiner 4x4- und Expeditionsfahrzeuge verweist er zur Beratung gern an FTS Hennig – und montiert dann die empfohlene Hardware. Gefragt seien derzeit Lösungen, die auch in Übersee (z. B. USA) funktionieren.

# Freizeit, Freiheit, Leidenschaft

## REISE MOBIL INTERNATIONAL



## IN JEDER AUSGABE:

- neutrale Fahrzeugtests und detaillierte Service-Checks
- spannende Reisereportagen und umfassende Stellplatzberichte
- praxisnahe Tipps in allen Reisemobil-Lagen

Fordern Sie hier Ihre **GRATIS-AUSGABE** an:  
[www.reisemobil-international.de/testemich](http://www.reisemobil-international.de/testemich)

# Über alle Berge

**Wer abseits befestigter Straßen reisen will, braucht einen potenten Allrad-Camper. Unser Überblick zeigt, welcher Hersteller was bietet.**

**F**

reiheit und Abenteuer – geht es ums Reisen mit dem Camper, sind diese Begriffe untrennbar mit dem Thema Allrad verbunden. Nur mit einem traktionsstarken Vierradantrieb sind neue, attraktive Ziele abseits ausgetretener Pfade erreichbar. Doch Allrad ist nicht gleich Allrad. Ein herkömmliches Wohnmobil mit Allrad macht zwar auf Feldwegen und nassen Wiesen nicht schlapp, doch schon bei wenig mehr setzen Überhänge und Böschungswinkel Grenzen. Die Lösung bieten zahlreiche Kleinserienhersteller und Individualausbauer, die Expeditionsmobile für so ziemlich jedes Terrain dieses Planeten anbieten. 4x4 Camper zeigt auf den nächsten Seiten eine Übersicht, die einen Querschnitt des Möglichen abbildet und Lust aufs Reisen jenseits gewohnter Dimensionen macht. Das Angebot reicht vom vergleichsweise kompakten Geländewagen mit Kabine bis zum riesigen Offroad-Lkw. Genaue Preise nennen die Hersteller meist auf Anfrage, zu individuell sind die Ansprüche der Kunden.



Photo: Terracamper

## ✘ Action Mobil



Die Österreicher sind Spezialisten für große Expeditionsmobile auf Lkw-Chassis. Das Angebot gliedert sich in Fahrzeuge mit zwei, drei oder sogar vier Achsen. Neu im Programm: der hier im Bild zu sehende Global XRS 7400. Das insgesamt 9,9 Meter lange Mobil basiert

auf einem MAN TGS mit Allradantrieb und 630-PS-Turbodiesel. In fahrbereitem Zustand bringt das Fahrzeug rund 18 Tonnen auf die Waage, die Zuladung beziffert Actionmobil auf etwa acht Tonnen. Differenzialsperren an allen Achsen und eine Längsausgleichsperre



Fotos: Actionmobil

sollen beste Traktion auf jedem Untergrund garantieren. Damit auch der Komfort nicht zu kurz kommt, verfügt die Hinterachse über eine Luftfederung, die auch das Nivellieren des Fahrzeugs auf unebenem Boden ermöglicht. Durch einen relativ kurzen Radstand sollen selbst Serpentin- und vergleichsweise enge Ortsdurchfahrten machbar sein. Der Ausbau des Global XRS 7400 ist auf zwei Reisende ausgelegt, lässt sich aber wie auch die Ausstattung des Fahrzeugs individuell anpassen.

Info: [www.actionmobil.com](http://www.actionmobil.com)

## ✘ Behl

Die fränkische Manufaktur realisiert seit 2006 Individualausbauten jeglicher Art. Im 4x4-Bereich reicht das Angebot vom Allrad-Campingbus bis zum Expeditionsmobil. So stattet Behl zum Beispiel den VW Crafter mit einem Allradantrieb des Spezialisten Achleitner aus. Mercedes-Benz Sprinter und Vito Allradler sind ebenso im Programm. Auch Expeditionsmobile für die Weltreise auf unbefestigten Straßen fertigen die Franken individuell nach Kundenwunsch. Beispiele: Kabinen für Pickups unter dem Namen Gazell, die dank Aufstelldach erstaunlich viel Wohnraum bieten, ein Iveco Daily mit Hochdach oder ganz kompakt ein auf 5,60 Meter verlängerter Jeep Wrangler. Zwei Abenteuerer übernachteten auch hier im Dachbett im Aufstelldach. Die Liegefläche ist immerhin 2,0 mal 1,5 Meter groß. Kartuschenkocher, Kühlschrank, Standheizung, Wassertank und Außendusche ergänzen die Ausstattung des Geländewagen-Campers.

Info: [www.behl-mobile.de](http://www.behl-mobile.de)



Fotos: Bimobil



Foto: Behl

## ✘ Bimobil

Bimobil aus Oberpfraammern bei München gehört im Allrad-Bereich zu den Großen. Im Angebot sind sowohl Absetzkabinen, Teilintegrierte und Alkovenmobile, Expeditionsmobile und Sonderanfertigungen mit Allradantrieb. Als Basisfahrzeuge kommen Ford Ranger, Toyota Hilux, Iveco Daily 4x4 mit 170 PS und zwei Differenzialsperren, Mercedes Sprinter 4x4, Mercedes Unimog 4023, Mercedes Atego 4x4 und MAN TGM 12.390 4x4 zum Einsatz. Der Boden einer Bimobil-



Kabine besteht aus einer 60 bis 70 mm starken Sandwich-Verbundplatte mit unverrottbarem Hartschaumkern, in die ein Alu-Gitterrohrrahmen integriert ist. Dach und Wände bestehen aus 45 mm dicken Alu-Sandwichplatten. Typisch Bimobil: der kantige Ausbau.

Info: [www.bimobil.com](http://www.bimobil.com)



## ✘ Bliss Mobil



Fotos: Bliss Mobil

Allrad-Lkw mit Wohnkabinen von rund drei bis sieben Metern Länge bietet Bliss Mobil aus den Niederlanden an. Besonderheit: Die Kabinen werden wie ein Container auf einem spannungsfreien Hilfsrahmen montiert. Ideal für den harten Offroad-Einsatz, da sich die Achsen verwinden können, ohne Kräfte auf

die Kabine zu übertragen. Der Aufbau selbst verfügt über einen robusten Rahmen aus Stahl oder Aluminium. Die kleinste Kabine (elf Fuß) wiegt weniger als 1.600 Kilogramm. Als Basisfahrzeuge kommen unter anderem Mercedes-Benz Axor, Unimog und MAN TGM zum Einsatz. Für den Ausbau verspricht Bliss

Komfort und Luxus wie zu Hause. Geräumige Rundsitzgruppen, große Betten und Küchen mit Corian-Arbeitsplatte und Mikrowelle gehören dazu. Großzügige Tankvolumen und eine Lithium-Ionen-Batteriebank erhöhen den Aktionsradius der Fahrzeuge.

Info: [www.blissmobil.com](http://www.blissmobil.com)

## ✘ Custom Campers

Mehr als 800 Um- und Ausbauten hat der Hersteller aus Warendorf in Nordrhein-Westfalen in den vergangenen Jahren gefertigt. Motto: Alles so zu bauen, als würden die Erbauer das Fahrzeug selbst nutzen. Der Schwerpunkt bei Custom Campers liegt auf kompakten Expeditionsmobilen auf Basis von Geländewagen und Pickups von Land Rover und Toyota. Aber auch größere Mobile, etwa auf Basis des Iveco Daily (Foto unten), sind im Angebot. Die Fahrzeuge entstehen individuell

nach Kundenwunsch. Um im Innenraum der kompakten Allradler genug Platz zu schaffen, setzt der Hersteller auf Heckverlängerungen der Basisfahrzeuge. Die Geländetauglichkeit soll darunter jedoch nicht leiden. Schlafplätze finden sich häufig im Aufstelldach, das Custom Campers für jedes Fahrzeug individuell aus Aluminium fertigt.

Info: [www.custom-campers.de](http://www.custom-campers.de)



Fotos: Custom Campers

## ✘ Exploryx

Die Allgäuer Fahrzeugmanufaktur bietet individuell aufgebaute und gestaltete Expeditionsmobile an. Als Basisfahrzeuge kommen meist Sprinter, Unimog und Atego von Mercedes-Benz sowie der Iveco Daily zum Einsatz. Entsprechend reicht die Bandbreite vom kompakten 3,5-Tonnen-Sprinter mit Wohnkabine bis zum ausgewachsenen Expeditions-Lkw mit mehr als zehn Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Der unten abgebildete Iveco Daily 4x4 bewegt sich mit 5,5 Tonnen dazwischen. Der 6,20 Meter lange Allradler verfügt über einen Aufbau aus GfK-Sandwichplatten mit 50 Millimeter Wandstärke. Für perfekte Offroad-Performance implantiert Exploryx dem Iveco einen stabilen Zwischenrahmen und entkoppelt die Kabine vom Chassis. Somit sind maximale Verschränkungen im Gelände möglich.

Info: [www.exploryx.de](http://www.exploryx.de)



Foto: Exploryx

Foto: Extremfahrzeuge



## ✘ Extremfahrzeuge

Extremfahrzeuge aus dem schwäbischen Schwenningen hat sich auf Expeditionsmobile und 4x4-Umbauten auf Basisfahrzeugen von Toyota und Ford spezialisiert. Der im Bild gezeigte Extrem Land Cruiser Monolith Flex nutzt wahlweise den Toyota Land Cruiser GRJ 79, HZJ 79 oder VDJ 79 als Einzel- oder Doppelkabine als Basis. Der Monolith Flex ist ein sehr kompaktes und vergleichsweise leichtes Expeditionsmobil: nur 5,50 Meter lang und als 3,5-Tonner auch mit einem Klasse-B-Führerschein zu fahren. Besonderheit: das Aufstelldach mit festen Seitenwänden, die bei Kälte eine deutlich bessere Isolierung versprechen als Wände aus Zeltstoff. Der Aufbau besteht aus 25 Millimeter starken Aluminium-Sandwich-Platten, die in einen Alurahmen geklebt und genietet werden. Neben den Toyota-Offroadern bietet Extremfahrzeuge Allrad-Umbauten für Ford Transit und Transit Custom an. Da Letzterer als Basis für den Nugget-Ausbau dient, verwandeln die Schwaben auch diesen Campingbus in ein 4x4-Fahrzeug.

Info: [www.extremfahrzeuge.com](http://www.extremfahrzeuge.com)

## ✘ FlexPlorer

Individuell konzipierte Allrad-Kastenwagen-ausbauten bietet Womo4You aus Sigmaringen an. Der Produktnamen FlexPlorer ist Programm: Im Vordergrund steht die Alltagsnutzung als Familienvan, Businessmobil oder Transporter.



Foto: Womo4You

Wohnmodule wie Bett, Küche, Schrank und Toilette werden bei Bedarf eingesetzt. Dank wärme- und schallisolierter Lochwände soll das ganz einfach von der Hand gehen. Nach dem Einbau können bis zu vier Personen im Fahrzeug reisen und übernachten. Optional gibt es ein Schlafhochdach mit zwei zusätzlichen Schlafplätzen. Bei der Wahl des Basisfahrzeugs zeigt sich der Hersteller ebenso flexibel, neben dem hier gezeigten MAN TGE sind zum Beispiel auch Ford Transit oder Mercedes-Benz Sprinter möglich. Für ein hochwertig ausgestattetes Allrad-Fahrzeug kalkuliert Womo4You mit 70.000 bis 80.000 Euro. Im Angebot sind auch Pickup-Kabine unter dem Namen Aero One.

Info: [www.womo4you.de](http://www.womo4you.de)



# 4X4

UNLIMITED EDITION

WIR BAUEN ALLRAD CAMPER FÜR DEN ALLTAG UND FÜR'S ABENTEUER

### Mögliche Ausstattungen

- Couch/Bett
- Küchenblock
- Spüle/Kocher
- Kühlschrank
- 2. Batterie
- Solarmodul
- Standheizung
- Wohnmobiltzulassung
- Isolierung
- Ausstellfenster

ALPINCAMPER

Isar Outdoorcenter  
Gebirgsjägerstr. 23c  
83661 Lenggries

Tel.: +49 8042 56 33 060  
Mobil: +49 176 832 88 286  
E-Mail: [isar-outdoorcenter@gmx.de](mailto:isar-outdoorcenter@gmx.de)  
[www.alpincamper.de](http://www.alpincamper.de)



\*Abb enthält Sonderausstattungen

über 25 Jahre individuelle Allradreisemobile



Batari Fahrzeugbau  
[www.batari-fahrzeugbau.de](http://www.batari-fahrzeugbau.de)

Für Ihre schönste Zeit  
individuell für Sie gebaut



Jetzt BESTELLEN unter  
[shop.doldemedien.de](http://shop.doldemedien.de)

## HUBRAUM ZUM WOHNEN



**northstarmobil.**  
Wohnkabinen für Pickups

Hauptsitz: 27308 Kirchlinteln · Fon (042 30) 954 07 91  
Bayern: 86179 Augsburg · Fon 0152-0890 9174

[www.northstarmobil.de](http://www.northstarmobil.de)



Foto: Kerkamm

## ✕ Kerkamm

Kerkamm Weltreisemobile aus Elmshorn fertigt exklusive Expeditionsmobile in Kleinserie und nach Kundenwunsch. Als Basis dienen vorzugsweise der Iveco Daily 4x4, die Mercedes-Modelle Unimog, Sprinter, Atego und Actros sowie MAN TGL und TGM. Das Thema Sicherheit wird bei Kerkamm groß geschrieben. So kommen KCT-Hartglas-Sicherheitsfenster und Luken mit stahl-armierten Rahmen und Beschlägen mit Mehrpunktverriegelung sowie Profilylindern zum Einsatz, die flächenbündig verbaut werden und damit keine Angriffsfläche bieten. Die verschließbaren Durchstiege ins Fahrerhaus werden wie der Aufbau selbst mit wasserabweisendem XPS-Schaum isoliert und so dimensioniert, dass der mobile Abenteurer bequem hindurchgelangt. Kerkamm bietet zahlreiche Grundrisse an – von Einzel- bis Stockbetten ist alles dabei.

Info: [www.weltreisemobile.com](http://www.weltreisemobile.com)

## ✕ Langer & Bock

Michael Langer und Achim Bock fertigen seit mehr als 25 Jahren Expeditionsmobile nach Kundenwunsch. Qualität und Sicherheit stehen dabei laut eigener Aussage an erster Stelle. Neu im Angebot der Manufaktur aus Göppingen ist der LB-MB262.Z – ein Mercedes-Benz 290 GD Professional mit einer GfK-Kabine (Isolierung: PU-Schaum) samt elektrisch ausfahrbarem Zeltaufstelltdach. Im Dachbett schlafen zwei Abenteurer auf 2,0 mal 1,6 Meter Liegefläche. Eingeclappt misst das Fahrzeug nur 2,60 Meter in der Höhe. Auch die Länge des Offroaders bleibt mit 5,75 Meter recht kompakt. Gewicht spart der Hersteller nicht nur mit dem Aufstelltdach, auch der Möbelbau soll durch balsaähnliches Holz als Trägerplatte sehr leicht sein. Trotz üppiger Technikausstattung liegt das Leergewicht bei 3,24 Tonnen. Die zulässige Gesamtmasse beträgt 4,5 Tonnen, die Ablastung auf 3,5 Tonnen ist möglich. Preis: ab 168.850 Euro plus Mehrwertsteuer. Selbstverständlich kann Langer & Bock auch Allrad-Camper im großen Format, zum Beispiel auf MAN TGM oder Mercedes-Benz Atego.

Trotz üppiger Technikausstattung liegt das Leergewicht bei 3,24 Tonnen. Die zulässige Gesamtmasse beträgt 4,5 Tonnen, die Ablastung auf 3,5 Tonnen ist möglich. Preis: ab 168.850 Euro plus Mehrwertsteuer. Selbstverständlich kann Langer & Bock auch Allrad-Camper im großen Format, zum Beispiel auf MAN TGM oder Mercedes-Benz Atego.

Info: [www.langerundbock.com](http://www.langerundbock.com)



Fotos: Langer & Bock

## ✕ Multicamper



Fotos: A. Guldentfuß

Seit der Unternehmensgründung 2003 drehte sich bei Multicamper alles um den VW Bulli – vorzugsweise mit Allradantrieb. Seit 2019 zählt auch der Mercedes-Benz Sprinter Kastenwagen mit Werksallrad zum Programm. Ein Unterfahrschutz und All-Terrain-Reifen ergänzen die Offroad-Ausstattung. Auch für seine VW-Camper bietet Joachim Neureuther allerhand Zusatzausrüstung für den Einsatz abseits der Straße. Dazu zählen zum Beispiel LED-Scheinwerfer auf dem Dach, eine Seilwinde mit einer Zugkraft von 3.600 Kilogramm und ein Schnorchel, damit auch Bäche und kleinere Flüsse kein unüberwindbares Hindernis darstellen. Auch das Fahrwerk lässt sich aufrüsten – hier setzt Multicamper auf hochwertige Komponenten der Firma Seikel. Die Grundrisse der VW-Camper folgen dem klassischen Muster mit Schlafsitzebank, seitlicher Möbelzeile und Aufstelltdach, punkten aber mit zahlreichen cleveren Details. Dazu zählt unter anderem ein solider Schwerlastauszug am Heck, der das Beladen erheblich erleichtert.

Info: [www.multicamper.com](http://www.multicamper.com)



## ✘ Offroad Leichtbau Manufaktur

Die Wohnkabinen des Herstellers aus Berlin bestehen aus Carbon-Aramid und sind eigenen Angaben zufolge die leichtesten auf dem Markt. Zudem sollen die Aufbauten sehr robust sein und so beste Voraussetzungen fürs Reisen abseits der Straße bieten. Das Angebot der Offroad Leichtbau Manufaktur gliedert sich in drei Gruppen je nach Fahrzeuggewicht: bis 3,5 Tonnen, bis 7,5 Tonnen und über 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse. Die leichteren Varianten sind meist Pickups wie der Isuzu D-Max mit fest montierter Wohnkabine. Das Angebot reicht bis zum Lkw-Expeditionsmobil Carbon World Cruiser auf MAN TGM.

**Info:** [www.offroad-leichtbau.de](http://www.offroad-leichtbau.de)



## ✘ Orangework



Allradspezialist Orangework aus Köln fertigt seine Expeditionskabinen aus Sandwichplatten mit Polyurethan-Kern und beidseitiger GfK-Deckschicht. Dach und Wände werden mit zusätzlichen Gewebeschichten verstärkt. So entstehen selbsttragende und verwindungssteife Aufbauten ohne Käfigrahmen. Elegante und robuste Echtholz-aufbauten mit Resopal-Arbeitsplatten sowie individuell ausgearbeitete Autarkielösungen und der Einbau von Unterhaltungselektronik gehören zu den Stärken von Orangework. Gängige Fahrzeugplattformen sind MAN, Unimog, Steyr, Mercedes G und Sprinter, Atego, Bremach und Land Rover Defender.

**Info:** [www.orangework.de](http://www.orangework.de)



**BUROW**  
Reise mobile

**BUROW REISEMOBILE GMBH**  
Am Mühlanger 13, 86415 Mering  
Tel. 0 82 33/45 00, [info@burow-mobil.com](mailto:info@burow-mobil.com)  
[www.burow-mobil.com](http://www.burow-mobil.com)

**GENERALVERTRETUNG SCHWEIZ:**  
René Hächler AG, CH-8912 Obfelden  
Tel. +41 44 762 60 80  
[www.garage-haechler.ch](http://www.garage-haechler.ch)

**MARQ**

[www.marq-wohnkabinen.de](http://www.marq-wohnkabinen.de)

**die Offroad-Messe**  
für Deutschland, die Niederlande und Belgien

**4x4**

**rhein-waal**

**12.-14. März 2021**  
**Kalkar/Niederrhein**

[messe.kalkar](http://messe.kalkar.de)



## ✕ Terracamper

Allrad-Spezialist Terracamper aus Kassel fertigt kompakte 4x4-Vans auf Basis des VW Transporter 4-Motion mit permanentem Allradantrieb und optionaler Differenzialsperre und dem Mercedes-Benz Vito Allrad. Zur Wahl stehen jeweils zwei Grundrissvarianten mit einer Auswahl an drei verschiedenen Aufstelldächern (flaches Aufstelldach, Open-Sky-Aufstelldach, Xtrem-Open-Sky-Aufstelldach). Der Terracamper Terock wird mit zwei Längsmöbelzeilen und einem Einzelsitz im Fond bestückt, der Tecamp klassisch mit Klappbank und Längsküche.

Info: [www.terracamper.de](http://www.terracamper.de)



## ✕ Orthos

Individuell gefertigte Off-road- und Expeditionsmobile sowie die Kleinserienfertigung der Modelle Alai und Mira umfasst das Portfolio von Orthos aus Neunkirchen am Brand nahe Erlangen. Als Basisfahrzeuge kommen der Iveco Daily 4x4, Achleitner Iveco, Iveco Eurocargo, Mercedes-Benz Sprinter und Trucks sowie MAN-Modelle zum Einsatz. Die soliden GfK-Sandwich-Kabinen sind kratzfest, äußerst robust und sehr stabil. Die Kabinenwände und das Dach sind 60 Millimeter dick und innen wie außen mit GfK beplankt. Isoliert wird mit wasserabweisendem PU-Schaum. Für den Innenausbau ist das Holz der Möbel frei wählbar. Das Echtholz wird per CNC-Fräse zurechtgesägt, dann von Hand glatt geschliffen und eingölt.

Info: [www.orthos-mobile.de](http://www.orthos-mobile.de)



Fotos: Orthos

Fotos: Terracamper

## ✕ Unicat

Geht nicht, gibt's nicht: Nach diesem Motto verfährt Unicat bei der Fertigung seiner vier Produktlinien. In der Terracross-Reihe stehen sechs festgelegte Modelle zur Wahl, die Individualserie auf Iveco Daily, MAN, Mercedes-Benz Unimog und Actros sowie Volvo lässt viel Spielraum für Kundenwünsche, die sich in den Professional- und Special-Reihen auf die Spitze treiben lassen. Die Bodenplatten der Kabinen werden per Stahlrohrrahmen verstärkt, Dach, Wände und Boden sind holzfrei und bestehen aus GfK-Sandwich-Paneelen. Türen, Klappen und Fenster besitzen doppelte Abdichtungen und Mehrfachverriegelungen. Die Materialien im Innenraum sind frei wählbar.

Info: [www.unicat.net](http://www.unicat.net)



Fotos: Unicat



Foto: Werz

## ✘ Werz Wohnmobile

Spezialisiert auf den Ausbau von VW-T6-Transporter mit Allradantrieb, bietet Werz auch individuell gefertigte Offroad-Mobile auf anderen Plattformen an. Das Kleinserienangebot auf T6 umfasst die Baureihen Piccolo auf kurzem und Magnum auf langem Radstand. Wahlweise stattet Werz die Baureihen mit Serienhochdach, Polyroof-Hochdach oder Aufstelldach aus. Die pistentaugliche Einrichtung umfasst eine umlegbare, sehr ergonomische Schlafsitzbank, Längsküchenzeile und Staufachzeilen. Ebenfalls erhältlich ist das T6-Modell Exclusive mit XXL-Hochdach und Heckbad über die gesamte Fahrzeugbreite sowie der Vito-Tourer auf Mercedes-Benz Vito Allrad. Längsküchen-Nische und drehbare Frontsitze sind hier Standard. Für den Offroad-Einsatz hält Werz jede Menge Zusatzausrüstung bereit.

Info: [www.werz-wohnmobile.de](http://www.werz-wohnmobile.de)

## ✘ Weitere Hersteller

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| ➤ <b>Alpha-Cab</b>             | <a href="http://www.alpha-cab.de">www.alpha-cab.de</a>                       |
| ➤ <b>Batari Reisemobile</b>    | <a href="http://www.batari-fahrzeugbau.de">www.batari-fahrzeugbau.de</a>     |
| ➤ <b>Bocklet</b>               | <a href="http://www.bocklet.eu">www.bocklet.eu</a>                           |
| ➤ <b>Füss</b>                  | <a href="http://www.fuess-mobile.de">www.fuess-mobile.de</a>                 |
| ➤ <b>Geocar</b>                | <a href="http://www.geocar.com">www.geocar.com</a>                           |
| ➤ <b>Gekko Truck</b>           | <a href="http://www.gekkotruck.de">www.gekkotruck.de</a>                     |
| ➤ <b>HRZ</b>                   | <a href="http://www.hrz-reisemobile.de">www.hrz-reisemobile.de</a>           |
| ➤ <b>Hünerkopf</b>             | <a href="http://www.huenerkopf.de">www.huenerkopf.de</a>                     |
| ➤ <b>Impala</b>                | <a href="http://www.impala-reisemobile.ch">www.impala-reisemobile.ch</a>     |
| ➤ <b>ITS Nutzfahrzeuge</b>     | <a href="http://www.its-nfz.de">www.its-nfz.de</a>                           |
| ➤ <b>Ka-Mobile</b>             | <a href="http://www.ka-mobile.de">www.ka-mobile.de</a>                       |
| ➤ <b>Krug Expedition</b>       | <a href="http://www.krugxp.com">www.krugxp.com</a>                           |
| ➤ <b>Ormocar</b>               | <a href="http://www.ormocar.de">www.ormocar.de</a>                           |
| ➤ <b>Robel</b>                 | <a href="http://www.robel.de">www.robel.de</a>                               |
| ➤ <b>Tartaruga Reisemobile</b> | <a href="http://www.tartaruga.ch">www.tartaruga.ch</a>                       |
| ➤ <b>Terracab</b>              | <a href="http://www.terracab.de">www.terracab.de</a>                         |
| ➤ <b>Tom's Fahrzeugtechnik</b> | <a href="http://www.toms-fahrzeugtechnik.de">www.toms-fahrzeugtechnik.de</a> |
| ➤ <b>Tonke</b>                 | <a href="http://www.tonke.eu">www.tonke.eu</a>                               |
| ➤ <b>Woelcke</b>               | <a href="http://www.woelcke.de">www.woelcke.de</a>                           |

**WELTREISETAUGLICH  
FÜR ALLE  
KLIMAZONEN:**

**der High-Cube-  
Seiteneinsteiger auf  
Basis Toyota HZJ/GRJ-79  
entwickelt von**

[www.custom-campers.de](http://www.custom-campers.de)

**LYNDI**  
EXPEDITIONS-MOBILE

[www.lyndi.at](http://www.lyndi.at)  
lyndi.spezialfahrzeuge@lyndi.at  
Tel. 0043 (0) 7587 / 200 10  
Mobil 0043 (0) 664 / 58 22 373

24 Jahre  
Fahrzeugbau

## GFK-MONOCOQUE-GANZJAHRESKABINE

- Auch bei Doppelkabiner volle Anhängertauglichkeit
- Vollaustattung und LPG-Tank/PV inkl. LiFePO4 Akku 100Ah etc. ab 34.999 € inkl. Fracht
- Neu ab 2021: Basic Edition ab 22.999 € + optionale Zusatzmodule
- Als Ladung fahrbar (Schweiz)
- Abteilbares Raumbad oder Festbad

Infos zum Kauf oder Testmiete:

[aeroone.info](http://aeroone.info) | 0171/7521698



Florian Bauer  
83083 Riedering

**airline-systems**  
[www.airline-systems.de](http://www.airline-systems.de)

Telefon: +49/8098/9082576 - Fax: +49/8098/908462 - E-Mail: [info@airline-systems.de](mailto:info@airline-systems.de)

**Offroad Kabinen für Pick-Ups**

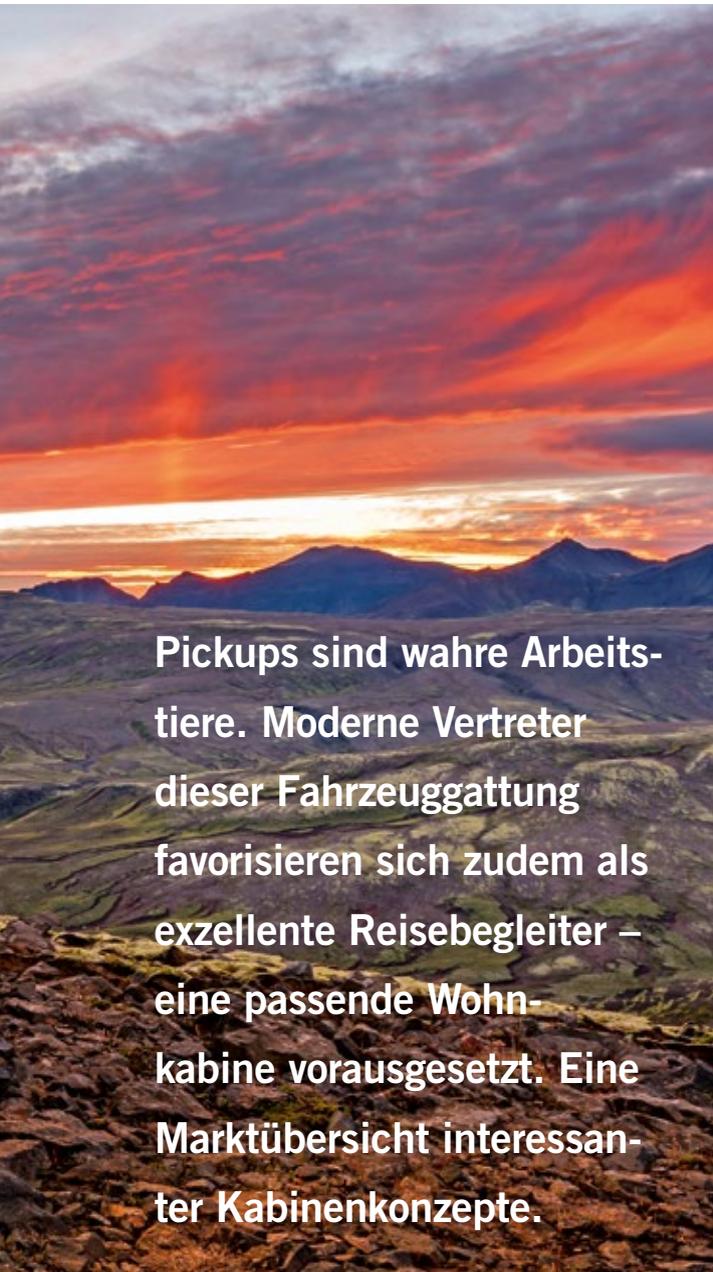
[www.das-fernweh-mobil.de](http://www.das-fernweh-mobil.de) · Tel. 0 23 95 / 21 25 31

# PICK IT UP



**G**anz außergewöhnlich: Moderne Pickups à la Isuzu D-Max, Nissan Navara oder Toyota Hilux sind robust, mit attraktivem Allradantrieb und Untersetzungsgetriebe zu bekommen, schleppen bis zu einer Tonne und erstaunen mit unerwartet zivilisiertem Fahrverhalten im Alltag. Sogar Neufahrzeuge gibt's für faires Geld, gute Gebrauchte, im Pool reisetauglicher Offroader, vergleichsweise sogar zum Schnäppchenpreis. Wer sich einen bewährten Toyota HZJ oder GRJ als Basis wünscht, muss hingegen etwas tiefer in die Tasche greifen. Dennoch: In der Summe stellen sich Pickups als grundsolide Basis für einen 4x4 Camper vor und bieten sich somit als Träger einer Camping- oder Wohnkabine an.

Tatsächlich ist das Angebot an Wohnkabinen für Pickups gewaltig: von eher eng bemessenen Kabinen mit Austelltdach, bis hin zu voll ausgestatteten, solide isolierten Kabinen mit Toilette, Dusche, Standheizung und gewaltigem Alkoven. Die preisliche Spanne ist enorm: Der Einstieg gelingt mit 8.000 Euro für eine nackte Kabine, beispielsweise von Multi 4. Ausgestattete Kabinen starten bei rund 20.000 Euro, ein Fahrzeug mit voll ausgestatteter integrierter Kabine schlägt schnell einmal mit über 100.000 Euro zu Buche. Die folgenden Seiten haben wir für Sie in Kategorien aufgeteilt, um Ihnen eine erste, grobe Orientierung zu ermöglichen. Sie werden erkennen, dass die Spielwiese Pickup-Kabinen erstaunlich viele Optionen bietet.



Pickups sind wahre Arbeitstiere. Moderne Vertreter dieser Fahrzeuggattung favorisieren sich zudem als exzellente Reisebegleiter – eine passende Wohnkabine vorausgesetzt. Eine Marktübersicht interessanter Kabinenkonzepte.

Fotos: Stefan Forster, Geocar

Ob absetzbar, fest mit dem Fahrzeug verbunden, ob offroadtauglicher Leichtbau oder eher voll ausgestattete Komfortkabinen, das Angebot ist breit, die Auswahl knifflig.

Einige Hersteller, die in der Übersicht exemplarisch in einer Kategorie auftauchen, bieten auch Kabinen anderer Machart an. So fertigen beispielsweise Azalaï, Geocar und Bimobil sowohl Absetzkabinen, wie auch komplett integrierte Kabinen. Gehocab, Tom's Fahrzeugtechnik, Uniqcab, Offroad Leichtbau-Manufaktur und Extremfahrzeuge bauen ihre Kabinen hingegen fest aufs Basisfahrzeug auf. Mit der Geocar Vikon zählen die Fahrzeuge dieser Hersteller mit zu den schönsten und überzeugendsten Konzepten im Pickup-Segment. Geocar und die

Leichtbau-Manufaktur demonstrieren dabei wie Kabine und Pickup zu einer harmonischen Einheit verschmelzen. Die Crux: Für alle „Integrierten“ rufen die Hersteller einen mächtig exklusiven Preis auf.

Ob integriert, zum Absetzen, mit und ohne Wechselplattform: Zwei Punkte sollten bei Pickup-Kabinen stets im Fokus stehen: Gewicht und Schwerpunktlage. Es ist etwas völlig anderes, ob der Pickup eine Tonne Zement auf der Europalette transportieren muss, oder aber eine fast ebenso schwere aber zwei Meter hohe Kabine mit vollgeladenen Dachstaukästen durch die Mongolei schaukelt. Die Belastungen auf Rahmen und Fahrwerk sind unvergleichlich höher, die Wankneigung wird durch die schmale Spurbreite von Midsize-Pickups verschärft.

Wer maximale Offroadtauglichkeit wünscht, muss daher Verzicht üben – und dieser wird sich in der Kabinengröße, der Ausstattung und in der Reduzierung der Zuladung niederschlagen. Kurzum: Je leichter die Wohnkabine, desto besser. Wer auf einen Pickup mit Einzel-, King- oder Extra-Cab setzt, rutscht die Kabine weiter vor die Hinterachse – ein immenser Gewinn.

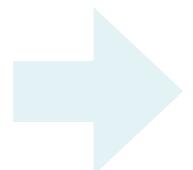
Sehr lange und schwere Kabinen mit extremen Hecküberhang verhaseln hingegen nicht nur den Rampenwinkeln und rauben dem Pickup viel seines genetischen Offroadpotenzials, sie hebeln durch ihren weit hinten liegenden Schwerpunkt mächtig am Rahmen. Eine Problematik, die durch eine Zusatzluftfeder, die punktuell Kräfte in den Rahmen einleitet, noch verstärkt wird.

So zählen zwar Fahrwerksoptimierungen bei fast allen Kabinen-Varianten zu wichtigen und gebotenen Maßnahmen, welche jedoch sinnvoll ist, sollte mit einem Fahrwerksprofi diskutiert werden (siehe Interview S. 89).

VB Airsuspension bietet für die Hinterachse einiger Pickups eine Zweikanal-Vollluftfeder an, deren Federhärte sich auf verschiedene Beladungszustände und Fahrwerks Höhen einstellen lässt – unterbindet aber nicht die Wankneigung besonders hoher und schwerer Kabinen. Eine schlichte Zusatzluftfeder von VB oder Goldschmitt in der Hinterachse garantiert zwar die „Balance“ des Reisefahrzeugs (hebt das Heck), optimiert oder erhält aber nicht die Offroadeigenschaften. Da sie nicht komplett leer gefahren werden darf, verhärtet sie das Originalfahrwerk zudem.

Kurzum: Es ist wie so häufig im Leben – auf der Suche nach dem perfekten Kompromiss, muss man sich auch bei Pickup-Kabinen entscheiden. Wer clever aussucht und das Angebot des Herstellers kritisch hinterfragt, findet exzellente, sehr ansprechend umgesetzte Konzepte. Wer Offroad wünscht, wird zwangsläufig bei Leichtbauexperten landen, wer eine große Kabine mit „All-in“ sucht, findet schöne Reisefahrzeuge – dann aber mit stark reduzierten Geländeeigenschaften. Ob die Kabine dabei tatsächlich absetzbar sein muss? Für Interessenten, die die Ladefläche des Pickups im Alltag nutzen wollen ist das sicherlich eine Option. Erfahrungsgemäß satteln wenige die Kabine ab – weder im Alltag, noch auf Reisen. Für sie sind integrierte Kabine eine lohnende Alternative.

„Ein ausgewogenes Konzept entscheidet darüber, ob der Pickup seine Stärken als seriöser Kabinenträger ausspielen kann.“



# INTEGRIERTE KABINEN Exklusiver Leichtbau mit hohem technischen Anspruch



Mit der Kora unterwegs in Island. Gehocab erhält beim Doppelkabiner durch den weit vorgezogenen Alkoven und clever platzierte Einrichtung die Schwerpunktlage (fast) auf der Hinterachse.

Exklusivität wohin das Auge blickt: Backofen und Kaffeemaschine erhöhen das Gewicht, dafür ist die Kora „gasfrei“. Gekocht und gebacken wird mit Strom.



Wie aus einem Guß: Hersteller integrierter Kabinen verbinden Pickup und Kabine zu einer überzeugenden Einheit. Alle hier vorgestellten Modelle überzeugen durch schlüssige Konzepte und professionelle Umsetzung. Etwas aus dem Rahmen fällt die Kabine Kora von Gehocab mit einer Vollausstattung, die jedem exklusiven Reisemobil zur Ehre gereichen würde. Entwickler Dr. Gehrke-Hoog, ehemals Ingenieur bei VW, optimierte die Schwerpunktlage der vergleichsweise großen (Gesamtlänge), aber ebenso leichten Carbonkabine durch tief im Rahmen abgesenk-

te Bauteile. Die voll ausgestattete Kabine bringt vollgetankt mit 130 Liter Frischwasser und einer 160-Ah-LiFePO4-Batterie nur rund 600 Kilogramm auf die Waage, reisefertig entspricht das einem Gesamtgewicht von unter drei Tonnen im Basis-Setup. Der Preis: rund 125.000 Euro netto zuzüglich Montage auf dem Fahrzeug. Ohne Frage: Höhe und Länge von Kora schränken das Offroad-Potenzial ein. Preislich in ähnliche Sphären tummeln sich die Komplettfahrzeuge von Extremfahrzeuge, Tom's Fahrzeugtechnik, der Offroad Leichtbau-Manufaktur und



Tom's Fahrzeugtechnik veredelt den Land Cruiser mit Aufstell- oder Hochdach und auf Wunsch mit spezieller Rahmenverlängerung zum komfortablen Fernreisefahrzeug mit leistungsfähiger Allrad-Kompetenz.



Vier Modelle des Worldcruisers bietet Tom's Fahrzeugtechnik an – in allen Belangen individuell konfigurierbar.



Wer sich für eine Azalai-Kabine interessiert, wendet sich an die Azalai-GmbH in der Schweiz. Das Team rund um Pascal Pfister montiert die französischen Fest- oder Absetz-Monocoque-Kabine auf eine Vielzahl interessanter Basisfahrzeuge.



Die Exped 24HD Kabine baut Pickupback mit komplett verschweißten Rahmen aus Winkelprofilen und 40 Millimeter starken Gfk-Sandwichplatten. Im Aufstelldach: ein riesiges Bett von 2,2 mal 1,86 Metern. Pickupback verspricht gewaltige 1.875 Liter Stauraum bei einem Leergewicht ab 450 kg.

Geocar. Diese Hersteller halten die Fahrzeuge kompakter und orientieren sich bestmöglich am Potenzial des Basisfahrzeuges und dem Erhalt der Geländefähigkeit. Interessant: Der Leichtbaumanufaktur gelingt es, eine voll ausgestattete Kabine auf unter 400 Kilogramm zu trimmen. Ein Spitzenwert.

Die CMP 190 von Crawler setzt auf Kompaktheit und erreicht damit bei minimaler Höhe ein Leergewicht von 450 kg. Das Leben spielt sich vorwiegend vor der Kabine ab.



Die Monocoque-Kabine von Geocar zählen zurecht zu den schönsten im Markt. Dank vernünftiger Schwerpunktlage und hohem Wohnkomfort überzeugen sie auch technisch.



Fotos: Gehocab, Extremfahrzeuge, Tom's Fahrzeugtechnik

# Camping

... mit Abstand das Schönste!

[www.frankanafreiko.de](http://www.frankanafreiko.de)



*vorbeisurfen und tolles Zubehör entdecken!*

Tolle Angebote, fachkundige Beratung bei Ihrem

 **Frankana Freiko**  
Fachhändler

# ABSETZKABINEN Wenn der Pickup im Alltag Pickup bleiben soll

Absetzkabinen, nomen est omen, lassen sich bei Bedarf von der Originalpritsche des Pickups absetzen – oder bei Bedarf wieder aufsatteln. Die Stützen sind hierfür meist mobil, bei manchen Systemen in der Kabine integriert. Durch fleißiges Kurbeln oder mit Hilfe eines Akkuschraubers sind sie fix ausgefahren. Um die Kabine auf der Pritsche zu fixieren nutzen Hersteller wie beispielsweise Ti-

scher Spannschäkel an jeder Ecke der Kabine, andere Hersteller setzen auf robuste Spanngurte. Die Umbaumaßnahmen am Pickup, wo ein Ankerpunkt benötigt wird, sind minimal. Die Kategorie der Absetzkabinen muss zwingend unterteilt werden: Zum einen in den Bereich, nennen wir sie die All-inclusive-, oder Reisekabinen. Also voll ausgestattete Kabinen, womöglich mit Schlaf-Alkoven

und opulentem Raumangebot. Hier steht der reisemobilähnliche Wohnkomfort im Fokus von Ausbauer und Käufer. Zum anderen finden sich bei Absetzkabinen auch Konzepte, denen es überzeugend gelingt, die Offroadtauglichkeit des Pickup zu erhalten: die Leichtbau-Kabinen

(siehe rechts). Durch den Erhalt der Originalradläufe und Pritsche verschenken die Konzepte viel (tiefen) Stauraum – was auch den Schwerpunkt verhältnismäßig hoch verschiebt. Ein Nachteil zu den Wechselsystemen in der Kategorie der Absetzkabinen (siehe folgende Seiten).



Fotos: Hersteller

Ansprechend: der offene, unverbaute Wohnraum der Tischerkabine. Mit guter Isolierung und Standheizung ausgestattete Kabinen favorisieren sich auch für Wintercamper oder Reiseländer mit durchwachsender Wetterlage.



Leichte Monocoque-Absetzkabine Vikunja von Geocar der zweiten Generation. Clevere Anordnung von Möbel sichert erstaunlich viel Stauraum.

## 1 All-inclusive-Kabinen

Wer sich erstmalig für eine Absetzkabine für einen Pickup interessiert, wird seinen Blick zunächst auf diese Kategorie lenken. Bei etablierten Anbietern wie beispielsweise Tischer findet man ein breites Angebot zahlreicher und bewährter Kabinen für nahezu jeden Pickup. Die Grundrisse sind fix, die Ausstattung lässt sich individuell gestalten. Der Wohnkomfort dieser Kabinen ist exzel-

lent, Ausstattung und Möbelbau orientieren sich stark an denen „normaler“ Reisemobile. Keine Frage: Hier erhält man attraktiven Wohnwert auf kleinstem Raum. Dennoch bringen diese Kabinen ein stattliches Gewicht auf die Waage und sind mit Leichtbaukabinen (siehe rechts) nur schwer zu vergleichen. Mit jedem Kilogramm und Zentimeter Heckübergang schwindet ein wenig

der Geländegängigkeit, wer zudem hoch oben eine Markise und weit hinten einen Fahrradträger montiert, fokussiert eher ein Reisefahrzeug für den Onroad- oder sehr moderaten Geländeeinsatz auf einfachen Pisten. Das kann durchaus gewünscht sein, sollte beim Kauf aber auch entsprechend überlegt werden. Die Hersteller beraten bei der Modellauswahl gerne.

- +** volle Alltagstauglichkeit durch Erhalt der Ladefläche (abgesattelt) Kabine passt bei Fahrzeugwechsel auf verschiedene Basisfahrzeuge
- Radläufe reduzieren Kabinenvolumen und Stauraum und erhöhen (Vergleich Plattformkabinen) das Gesamtgewicht (All-in-Kabinen) Aufsatteln und fixieren bei einigen Konzepten nicht optimal gelöst All-inclusive-Kabinen verhältnismäßig schwer



+49.40.47195770  
info@wheelhouse.de  
www.wheelhouse.de



Auf der 1,5er Fahrerkabine rutscht die Nordstar-Kabine wertvolle Zentimeter nach vorne. Bei solch großen und schweren Kabinen ein enormer Gewinn.



Offroadtrailer

Hero Ranger  
MINK Campers  
Crawler TRC428



NEU NEU NEU  
Crawler TRC458



Dachzelte  
Neueste Modelle  
Soft- & Hardcover  
Hybrid- & Luftzelte

Showroom in HH

## Interview

### 4x4 Camper im Gespräch mit Patrick Nestle, Offroad-Nestle

Pickups mit Allradantrieb favorisieren sich als zweckmäßige Kabinenträger, und somit als Basis eines potenten 4x4-Camper. Unterschiedlichste Konzepte für Kabinen finden sich auf dem Markt – nicht alle berücksichtigen Potenzial und vor allem Beschränkungen der Fahrzeuge. Das Team rund um Patrick Nestle optimiert unter anderen den bewährten Toyota Hilux für Kunden, die eine Wohnkabine aufsatteln möchten.

**4X4 CAMPER:** Herr Nestle, es klingt zu schön, um wahr zu sein: Kabine auf einen serienmäßigen Pickup aufsatteln und fertig ist das geländegängige (Welt-)Reisemobil. Ist es in der Tat so einfach?

**Patrick Nestle:** Leider nicht. Eine Kabine, die die Geländegängigkeit des Pickups erhalten soll, muss völlig anders konstruiert sein, als eine Wohnkabine, mit der man nur zum Campingplatz fährt. Kompakte Maße, geringes Gewicht und optimierte Schwerpunktlage sind hier immens wichtig.

**4X4 CAMPER:** Die verhältnismäßig schmale Spurbreite von Midsize-Pickups ist in vielerlei Hinsicht ein Plus – bei hohen und schwereren Kabinen könnte dieser Aspekt zum Nachteil werden. Lässt er sich durch entsprechende Optimierungsmaßnahmen kompensieren? Wie wichtig ist es schon bei der Konstruktion der Kabine diesen Aspekt zu berücksichtigen?

**Patrick Nestle:** Wir können die Gesetze der Physik nicht aushebeln. Auch hier gilt: Kompakt und leicht muss die Kabine sein.

**4X4 CAMPER:** Welche Optimierungsmaßnahmen empfehlen Sie daher grundsätzlich?

**Patrick Nestle:** Verstärktes Fahrwerk und Bremsanlage sowie eine entsprechende Bereifung, jeweils angepasst an die Bedürfnisse und das Gewicht des Fahrzeuges. Wer Wert auf ein sicheres und perfektes Konzept legt, kommt an diesen Maßnahmen nicht vorbei.

**4X4 CAMPER:** Insbesondere beim Doppelkabiner wandert der Schwerpunkt der Kabine meist hinter die Hinterachse. Das Fahrverhalten leidet spürbar, insbesondere Offroad. Ein Minus, mit dem man leben muss?

**Patrick Nestle:** Nicht unbedingt. Durch geschickte Gewichtsverteilung bei der Konstruktion der Kabine und ein entsprechend abgestimmtes Fahrwerk kann man dies kompensieren und eine gute Fahrdynamik sowohl offroad wie onroad erhalten.

**4X4 CAMPER:** Im Internet kursieren immer wieder Bilder und Videos von Pickups mit Rahmenbruch. Ein Horrorszenerario, insbesondere, wenn solch ein Defekt in der Ferne passiert.

**Patrick Nestle:** Absolut. Überladung, massiver Hecküberhang und die Kombination mit einer Luftfeder können fatale Folgen nach sich ziehen.

**4X4 CAMPER:** Dennoch sieht man relativ viele, nicht wirklich „ausgewogene“ Pickup-Wohnkabinenkombinationen herumfahren, die das Basisfahrzeug offensichtlich überlasten.

**Patrick Nestle:** Das ist in der Tat erstaunlich. Nicht bei jeder Kombination scheint der Kunde wirklich gut beraten worden zu sein. Kunden müssen mit Blick auf das jeweilige Angebot aber realistisch bleiben und sich kritisch über mehrere Quellen und bei Spezialisten informieren.





Auf Funktion, Leichtbau und somit Offroadtauglichkeit getrimmt: die Kabinen von ExKab. In Verbindung mit einer Fahrwerksoptimierung von Nestle entsteht ein solider 4x4 Camper.

Pistenfest und helles, freundliches Ambiente im Innenraum – MARQ-Absetzkabinen mit parallel angehobenen Hubdach.



# 2

## Leichtbau-Kabinen

Reduce to the max: Wer das genetische Potenzial des Pickups klar vor Augen hat, reduziert die Maße der Kabine und die Ausstattung auf ein nötiges Minimum und erhält so die Geländegängigkeit. Ex-Kab aus Esterwegen fertigt extrem robuste Kabinen mit funktioneller Ausstattung aus Aluminium,

Genesis-Import bietet unter anderem die Kabine Khaya des südafrikanischen Unternehmens Alu-Cab an. Einen soliden Mix aus Leichtbau und Komfort gelingt GaZell und Fernweh-Mobil. Mit Gewichten unter 500 Kilogramm bleiben die Kabin im Fokus anspruchsvoller Fernreisenden.



Kabinen des französischen Herstellers GaZell vertreibt Behl-Reisemobile in Deutschland. Die V1 im Bild startet bei einem Leergewicht von 460 Kilogramm.

Fernweh-Mobil schafft einen guten Spagat aus Leichtbau und solider Vollausstattung. Der Innenraum ist durch das Aufstelldach luftig, optisch ansprechend und, gemessen an der Kabinengröße, durchaus großzügig.



Fotos: Hersteller

- +** volle Alltagstauglichkeit durch Erhalt der Ladefläche (abgesattelt)  
Hohe Geländetauglichkeit durch geringere Höhe/Gewicht
- Radläufe reduzieren Stauraum, erhöhen Gesamtgewicht

# 3

## Wechselpritschen

Originalpritsche und Radläufe runter, Plattform und System zum leichteren Aufsatteln und Fixieren drauf: Wechselplattformen sind eine hervorragende Basis, um den Nutzwert der Kabine deutlich zu erhöhen. Ein durchgängig flacher Boden erlaubt spürbar mehr Flexibilität beim Ausbau, senkt bei cleverer Raumnutzung Schwerpunkt und Gesamtgewicht und erhöht parallel das nutzbare Volumen in der Kabine extrem. Somit sind kürzere Kabinen mit

Dachgepäck und Solaranlagen erhöhen den Schwerpunkt spürbar – wer hier reduziert, verbessert die Fahrzeugeigenschaften deutlich.



Fotos: Hersteller, Bimobil, Fernweh-Mobil



gleichem Raumangebot und besserer Schwerpunktlage möglich. Durch Zentrierhilfen gelingt das Aufsatteln viel leichter, wirklich schnell und komfortabel platzierte Verschraubungen halten die Kabine sicherer am Platz als

Gurte oder Spannschäkel. Ein weiterer Vorteil: Nach der Reise kann die Originalpritsche für die Alltagsnutzung direkt wieder aufgesattelt werden – ein Motorhebekrahn vorausgesetzt. Den gibt's für 300 Euro. Keine große Sache.

Die CruX: das Wechselsystem kostet extra und schlägt mit einigen tausend Euro zu Buche. Wechselpritschen bietet auch Marq-Wohnkabinen an.

Der durchgängig flache Boden erlaubt eine deutlich flexiblere und attraktivere Gestaltung des Wohnraums.

- +** durch Wegfall der Originalradläufe deutlich mehr Stauraum als bei herkömmlichen Absetzkabinen. Auf- und Absatteln unproblematischer
- höhere Basiskosten durch Umbau der Pritsche

## ÜBERSICHT HERSTELLER

**AAC Reisemobile:**  
www.aac-reisemobile.de

**Alpha-Cab:**  
www.alpha-cab.de

**Alu-Cab:**  
www.alu-cab.com,  
www.genesis-import.de

**Azalai:**  
www.azalai.ch

**Batari Reisemobile:**  
www.batari-fahrzeugbau.de

**Bimobil:**  
www.bimobil.com

**Burow Reisemobile:**  
www.burow-reisemobile.de

**Camp Crown:**  
www.camp-crown.de

**Aeoro One (Camperhit):**  
www.aeroone.info,  
www.womo4you.de  
www.camperhit.pl

**Crawler CMP:**  
www.mueller-motors.de,  
www.camping-adventure.eu

**Custom Campers GmbH:**  
www.custom-campers.de

**Exkab:**  
www.exkab.de,  
www.offroadtechnik.de,  
www.offroad-nestle.de

**Fernweh-Mobil:**  
www.das-fernweh-mobil.de

**F&F Expedition:**  
www.ff-expedition.de

**GaZell:**  
www.behl-mobile.de

**Gehocab:**  
www.gehocab.de

**Geocar GmbH:**  
www.geocar.com

**Multi 4 GmbH:**  
www.multi4gmbh.de

**Nordstar:**  
www.nordstar.de

**Northstar Kabinen**  
www.northstarmobil.de

**NomadCampers:**  
www.nomadcampers.de

**Offroad Leichtbau-  
manufaktur Berlin:**  
www.offroad-leichtbau.de

**Ormocar:**  
www.ormocar.de

**Pickupback:**  
www.pickupback.com

**Quantis:**  
www.marq-wohnkabinen.de

**Sandkorn Leichtbau:**  
www.sandkorn-leichtbau.eu

**Thokie Wohnkabinen:**  
www.thokie-wohnkabinen.de

**UniqCab:**  
www.uniqcab.ch

**Tischer:**  
www.tischer-pickup.com

**Tom's Fahrzeugtechnik:**  
www.toms-fahrzeugtechnik.eu

# Zweimal Doppelpack

*Leistungsfähige Kombigeräte generieren hochattraktive Zusatzfunktionen der Bordelektronik. Der ICC von Büttner Elektronik und der MultiPlus von Victron vereinen Batterielader und Wechselrichter in einem Gerät. Ein intensiver Kurz-Check.*

*Von Karsten Kaufmann*



Der MultiPlus von Victron Energy kombiniert ein 120-Ampere-Ladegerät mit einem 2.500 Watt starken Wechselrichter.

Der Inverter des ICC 3000-SI liefert wie der des Victron eine lupenreine Sinusspannung - mit 3.200 Watt Dauerleistung erlaubt er etwas größere Verbraucher.



**P**ower is nothing without control: In den 1990er Jahren stellte Fotografin Annie Leibovitz den Weltklassesprinter Carl Lewis auf hochhackige Schuhe, um für eine Reifenmarke diesen bemerkenswerten Slogan zu illustrieren. Leistung ist nichts ohne Kontrolle.

In modernen 4x4 Campern offerieren immer leistungsfähigere Ladegeräte, Booster und Wechselrichter in Kombination mit ebenso beeindruckenden LiFePO4-Batterien bisher unerreichte Leistungsdaten – und dies nicht nur in stattlichen Weltreisemobilen. Auch Besitzer vergleichsweise kompakter Fahrzeuge profitieren von der technologischen Entwicklung – noch nie war es leicht, die Stromversorgung im Fahrzeug zu sichern. Wer hierbei potente Einzelgeräte kombiniert, generiert eine kolossale Schnellladefähigkeit der LiFePO4-Batterien und profitiert zudem von deren Spannungsstabilität im Wechselrichterbetrieb – um nur zwei Vorteile zu nennen, die den Alltag im Camper sehr viel komfortabler gestalten. Wer hingegen auf ein Kombigerät aus Sinus-Wechselrichter und Batterielader setzt, legt den Grundstein für hochattraktive Zusatzfunktionen, die eine Kombination von Einzelgeräten nicht erzielen könnte. Stichwort Leistungskontrolle.

Grund genug für 4x4 Camper zwei beliebte Kombi-Geräte genauer unter die Lupe zu nehmen: den MT ICC 3000 SI-N von Büttner Elektronik und den Victron MultiPlus 12/3000/120-16. Die Ladegeräte beider Modelle offerieren einen gewaltigen Ladestrom von bis zu 120 Ampere, der Wechselrichter des ICC bis zu 3.200 Watt Dauerleistung, der des MultiPlus bis zu 2.500. Beide Geräte stellen sich als leistungsfähigstes Flaggschiff ihrer 12-Volt-Serien vor. Wem Fahrzeuge schlankeren Leistungsdaten genügen, greift zu einer kleineren Ausführung der Hersteller. Kommen wir zum Mehrwert der Kombigeräte.

## NETZUNTERSTÜTZUNG

Nicht jeder Landstromanschluss von Camping- oder Stellplätzen ist vernünftig abgesichert und ermöglicht 16 Ampere Eingangsstrom im Camper. Startet der Camper nun das Induktionskochfeld, den Wasserkocher oder Klimaanlage, fliegt die Sicherung. Die Crux: selbst kräftige Batterieladegeräte können nicht starten. Im dümmsten Fall bleiben die Bordbatterien leer. ICC und MultiPlus bieten für das Problem probate Lösungen: Dank PowerBoost-Funktion

lässt sich am ICC direkt am Gerät, oder bei der serienmäßigen Fernbedienung, der Eingangsstrom von 16 auf wahlweise drei oder sechs Ampere begrenzen. Auch der Victron MultiPlus bietet eine PowerControl-Funktion, allerdings benötigt man hierfür die optionale Fernbedienung – ohne die das Gerät ohnehin nicht vollständig ist. Über ihren Drehschalter kann der Eingangsstrom in kleinen Schritten von 3,5 bis 16 Ampere justiert werden. Wer diese Feinjustierung am ICC wünscht, benötigt den optionalen ICC Info Control – ansonsten kann man, wie schon erwähnt, auf drei oder sechs Ampere reduzieren. Im Test flossen bei maximal limitiertem Eingangsstrom (3A) beim ICC immerhin noch 42 Ampere Ladestrom in die Bordbatterien, beim Victron (3,5A) waren es 45,6 Ampere.

## UNTERBRECHUNGSFREIER ÜBERGANG

Kommen wir zur eigentlichen Leistungskontroll-Funktion der Geräte: Victron nennt sie PowerAssist, bei Büttner ist sie Teil der PowerBoost-Funktion. In diesen Modi unterstützt der Wechselrichter einen zu schwachen Eingangsstrom von Generator oder Landstromanschluss, wenn der Camper im Fahrzeug einen höheren Strombedarf hat – er feuert sozusagen die benötigte Strommenge aus den Bordbatterien zu. Damit dies möglichst unbemerkt und somit unterbrechungsfrei gelingt, synchronisieren die Geräte beide Stromquellen zunächst.

Szenario 1: Der Camper muss den Eingangsstrom des wackligen Landanschlusses auf besagte drei Ampere limitieren. Im Normalfall nutzt das Batterieladegerät diese Power zum Laden der Bordbatterien. Startet nun im Fahr-

Am optionalen Multi-control lässt sich der Eingangsstrom auf minimal 3,5 begrenzen – das integrierte Ladegerät lädt nun mit 46,6 Ampere.



Minimal: Der Ruhestrom am ICC von Büttner Elektronik liegt bei schlanken 1,5 Ampere. Werden keine Verbraucher aktiviert, schaltet der ICC nach 10 Minuten komplett ab.





Schon serienmäßig lassen sich am Bedienteil des ICC und über DIP-Schalter alle wichtigen Funktionen schalten - das optionale Info Control erlaubt weitere Setups.



zeug die Kaffeemaschine oder ein Fön, würde der limitierte Landstrom nicht für deren Betrieb ausreichen. Da im Vorfeld ICC und MultiPlus die Phase von Landstrom und ihrem integrierten Wechselrichter synchronisiert haben, können sie nun nahtlos starten und den benötigten Mehrbedarf aus den Bordbatterien saugen. Benötigten die Geräte weniger Strom für die Verbraucher, erhöht sich die Ladeleistung des Batterieladegeräts wieder. Szenario 2: Der Landstrom fällt komplett aus. Nun fehlt zwar der Ladestrom für die Bordbatterien – der Wechselrichter übernimmt aber die Versorgung der Verbraucher an Bord. Beide Geräte im Test liefern den Strombedarf ohne spürbare Aussetzer der beim Stromausfall laufenden Verbraucher - übrigens auch im Szenario 3, wenn der Landstrom wieder anspringt und der Wechselrichter weniger Strom oder gar keinen Strom mehr aus den Batterien benötigt und sich unbemerkt abschaltet (Landstrom hat immer Priorität).

## LEISTUNGS-CHECK

Laut Datenblatt offeriert der ICC 3000 von Büttner stattliche 3.200, also 200 Watt mehr, als im Katalog notiert – beim MultiPlus 12/3000 sind es nicht, wie die Modellbezeichnung vermuten lässt 3.000, sondern lediglich 2.500 Watt.\*

Im Test müssen beide Geräte bei 2.500 und 3.000 Watt Leistungsabgabe einen je zehnmütigen Test absolvieren. Über eine elektrische Kochplatte und verschiedene Heiz-



	Büttner Elektronik ICC 3000 SI-N / 120A	Victron Energy MultiPlus 12/3000/120-16
<b>Ladegerät / Wechselrichter Dauerleistung</b>	120 A (temperaturgeführt) / 3.200 Watt bei 25°C	120 A (temperaturgeführt) / 2.500 Watt bei 25°C
<b>Preis</b>	2.399 Euro (inkl. Fernbedienung)	1.730 Euro (ohne Fernbedienung)
<b>Zubehör:</b>	Einbau-Bedienteil ICC Info Control 239 Euro	Fernbedienung Digital Multi Control 200/200A 178 Euro
<b>Eingangsspannung</b>	10,5 bis 15 Volt	9,5 bis 17 Volt
<b>Batterie-Ladekennlinien</b>	variabel durch DIP-Schalter: Nass/GEL/AGM1/AGM2/4x LiFePO4	Ladecharakteristik voreingestellt, Änderung durch optionale Software/Interface
<b>Gewicht</b>	18,8 kg	19,0 kg
<b>Netzumschaltung</b>	Serie	Serie
<b>Maße L x B x H (mm)</b>	370 x 431 x 132	362 x 258 x 218
<b>Nachtmodus</b>	ja (Lüfter inaktiv), LED gedimmt	nein
<b>Standby-Verbrauch</b>	1,5 A	2,1 A
<b>Automatische Abschaltung</b>	ja / nach 10 min	nicht im Grund-Setup/auf Umwegen durch Programmierung von Lastschwellen (reduziert dann Standby-Verbrauch)
<b>Lautstärke Inverterbetrieb 2.200 Watt</b>	42,5 dBA (Lüfter drehzahl geregelt) Messung 1 Meter Entfernung	57,5 dBA (Lüfter stets volle Leistung, unregelt) Messung 1 Meter Entfernung
<b>Wechselrichter Leistungstest</b>	2.400 Watt / Test durchlaufen 2.500 Watt / Test durchlaufen 3.000 Watt / Test durchlaufen 3.200 Watt / Test durchlaufen (Überlast angezeigt)	2.400 Watt / Test durchlaufen 2.500 Watt / Test durchlaufen (nach 1 min Overload angezeigt) 3.000 Watt / Test 8,5 min Überhitzung angezeigt (Gerät schaltet ab)
<b>Testdauer je 10 min</b>		

\*für Modellbezeichnung 12/3000 notiert Victron die Dauerleistung in VA

stufen eines Föns justieren die Tester hierbei den exakten Verbrauch. Während der ICC beide Stufen problemlos absolviert, zeigt der Multiplus bei 2.500 Watt nach einer Minute die Warnung „Overload“ an, durchläuft die Testphase aber anstandslos. Erst als die Tester nach einer längeren Abkühlphase den Verbrauch auf 2.400 Watt reduzieren, läuft der MultiPlus ohne Warnmeldung durch – auf dieser Leistungsschwelle signalisiert er somit seine tatsächliche Dauerleistungsfähigkeit – bei etwa 23 Grad Celsius im Test. Der ICC stellt seine Dauerleistungsfähigkeit von 3.200 Watt unter Beweis, absolviert die 10 Minuten Testdauer, allerdings auch hier begleitet durch das Signal „Overload“.

## THERMO-MANAGEMENT

Ob Wechselrichter- oder Laderbetrieb – wenn hohe Ströme fließen, entstehen bemerkenswerte hohe Temperaturen in den Geräten, die Kabel erhitzen sich enorm. Daher sind nicht nur daumendicke Kabel zwingend notwendig, für einen störungsfreien Betrieb muss es den Lüftern gelingen, die produzierte Hitze optimal abzuführen – sonst sinkt schon bei steigenden Temperaturen im Fahrzeug (etwa im Sommer) ihre Leistungsfähigkeit.

Büttner installiert im Boden des ICC vier kleinere drehzahlgesteuerte Lüfter, Victron setzt beim MultiPlus auf einen einzigen großen. Dieser startet nicht sofort, wenn Lader oder Inverter anlaufen – dann aber sofort mit maximaler Drehzahl und einem deutlich vernehmbaren, 57,5 dBA lauten Rauschen. Lüfterdrehzahl und Geräusch lassen sich nicht regeln oder reduzieren. Selbst bei auf drei Ampere reduziertem Eingangs-, und somit auf 45 Ampere reduziertem Ladestrom, läuft der Lüfter regelmäßig an. Im Fahrzeug sollte der MultiPlus somit gut schallgekapstelt und weit vom Bett entfernt montiert sein.

Laufen Lader oder Inverter des ICC auf kleinen Stufen, starten die Lüfter auf geringer Drehzahl und fahren, je nach Bedarf, langsam hoch. Die angepasste Kühlfunktion gelingt ausgesprochen gut – der ICC wird im Test kaum heiß und muss kein einziges Mal durch ein Temperaturproblem abschalten. Zudem: Selbst unter Volldampf produziert der ICC nur 42,5 dBA – womit das Gerät weniger als halb so laut wie der MultiPlus ist. Wünscht der Camper völlige Stille im Fahrzeug, aktiviert er am ICC den Sleep-Modus – wahlweise am Gerät oder der serienmäßigen Fernbedienung. Sechs Sekunden auf den Taster drücken bis LEDs abdunkeln – dann ist der Modus für 10 Stunden aktiv – die Lüfter laufen nicht an, das Gerät reduziert den Ladestrom auf ein Niveau, das keine fürs Gerät kritische Temperaturen entstehen lässt. Selbst bei sommerlichen Temperaturen immerhin rund 30 Ampere.

## ZUSATZFUNKTIONEN/SETUP

Schon beim Blick ins Manual zeigt sich deutlich: Der ICC von Büttner ist gezielt für den Einsatz im Freizeitfahrzeug konzipiert – der MultiPlus soll auch Anwendungen im Marine- und Hausbereich abdecken. Während das Manual des ICCs verständlich durch Installation und Setup führt, bleiben beim MultiPlus zahlreiche Fragen offen. Schon bei der immanent wichtigen Einstellung der Batteriekennlinie, muss ein Victron-Händler unterstützen – oder der Camper besorgt sich Interface und Software, um die Einstellung selbst in die Hand nehmen. Am ICC gelingt die Einstellung direkt über DIP-Schalter, allein vier Ladekennlinien für LiFePO4-Batterien sind hinterlegt.



Beide Geräte überzeugen mit hochwertig belegten Platinen. Leider bieten die DIP-Schalter bei der Victron-Platine (hinten links) kein Setup von Ladekennlinien.

Beim Blick auf den Standby-Verbrauch messen die Tester beim ICC 1,5 – beim MultiPlus 2,1 Ampere Ruhestrom. Scheinbar ein minimaler Verbrauch, der zudem bei geschlossenem Landstrom wenig interessiert, sich für Autark-Camper aber zu einem stattlichen Energieverlust pro Tag addiert. Der ICC löst das Problem galant und schaltet sich bei fehlenden Verbrauchern nach 10 Minuten automatisch ab. Den MultiPlus muss der Nutzer nach dem Gang zur Espressomaschine unbedingt manuell ausschalten – oder er nutzt die optionale VE-Configure-Software, PC und Interface und programmiert Lastschwellen. So lässt sich der Ruhestrom um 70 Prozent auf rund 0,63 Ampere senken. Der Inverter geht bei unter 40 Watt Leistungsabfrage aus, startet bei 100 Watt wieder.

Vom AES-Modus (einstellbar über DIP-Schalter), also der automatischen Sparschaltung, sollten Camper Abstand nehmen. Sie reduziert den Ruhestrom nur um schlanke 20 Prozent, verformt aber die reine Sinusspannung zu einer trapezförmigen Spannung – womit der Betrieb von einigen Verbrauchern nicht mehr problemlos gelingt.

## RÉSUMÉ

Wer einen leistungsfähigen Lader und Wechselrichter an Bord wünscht, sollte unbedingt einen Blick auf ein Kombigerät werfen. Beide Geräte im Test offerieren ein Vielzahl überzeugender Zusatzfunktionen. In puncto Dauerleistung bleibt der Multiplus 12/3000 von Victron nur minimal hinter den versprochenen 2.500 Watt zurück. Das Gerät erlaubt vielfältige Einstellungen, diese müssen allerdings meist recht umständlich über Software und Interface vorgenommen werden.

Trotz leistungsfähiger und komplexer Technik überzeugt der ICC 3000 SI-N/120 von Büttner Elektronik in puncto verständlichem Manual, problemloser Einrichtung, komfortablem Handling und Anwenderfreundlichkeit und offeriert somit einen überzeugenden Mehrwert. Im Zusammenspiel mit der souveränen Leistung des Wechselrichters ist der höhere Preis angemessen.



Fotos: Edelstahlhaus

\* **Edelstahlhaus**

## Staukästen auf Maß

Sie benötigen einen Staukasten im oder am Fahrzeug? Am Heck, aufs Dach, unterflur, für die Heckgarage oder den Wohnraum? Das Edelstahlhaus fertigt ihnen alle erdenkliche Sonderformen – nicht nur in Edelstahl, auch in Aluminium. Wahlweise auch mit Auszügen oder Rollläden, wasserdicht und witterungsbeständig. Ein breites Sortiment an Lagerware bietet das Edelstahlhaus darüber hinaus: Staukästen



aus Edelstahl mit den Maßen 500 mal 350 mal 400 Millimeter, inklusive robuster Scharniere und T-Riegelverschluss mit Schloss, liegen bei fairen 270 Euro.

■ [www.edelstahlhaus.de](http://www.edelstahlhaus.de)



\* **Yakima**

## Sky Rise Dachzelt

In den USA zählt Yakima seit 1979 zu den bekannten Playern unter Camping- und Outdoor-Enthusiasten. Das Yakima Skyrise Dachzelt bietet Yakima für zwei oder drei 3 Personen an. Auf dem passenden Grundträger gelingt die Montage des Zelts werkzeuglos und pfeilschnell, die Halterung ist abschließbar, der PU-beschichtete Zeltstoff aus 600 D Ripstop-Polyester verspricht eine Wassersäule von 3.000 Millimetern. Eine große Eingangstür sowie große Seiten- und Dachfenster mit Moskitonetz bieten maximalen Wohnkomfort. Damit der Schlafkomfort nicht zu kurz kommt, ist jedes Zelt serienmäßig mit einer 6,4 Zentimeter dicken Schaumstoffmatratze mit abnehmbarem und waschbarem Bezug ausgestattet. Die Schlafflächen sind 2,14 mal 1,21 Meter im kleinen und 2,43 mal 1,42 Meter im großen Zelt. Zusammengeklappt kommt das kleine Zelt auf 107 mal 121 Zentimeter, das große auf 122 mal 142 Zentimeter – beide sind 41 Zentimeter hoch. Interessant: die Preise: Das große Zelt bietet Yakima für faire 1.799 Euro, das kleine für 1.649 Euro an (ohne Kfz-spezifischen Träger). Das Gewicht? 46, beziehungsweise 52 Kilogramm.

■ [www.yakima.com](http://www.yakima.com)

Fotos: Yakima

\* **Ex-Tec**

## Hubdächer

Hubdach für den Landi gewünscht? Ex-Tec bietet in seiner Space-Tec-Serie drei patentierte Dachvarianten für den Defender an. Das Twill-Tent für beide Radstände, Hard-Tent und View-Tent nur für den reisetauglicheren 110er. Die Dächer sollen extrem torsionsstabil und belastbar sein, zwei Zwischenrahmen und Edelstahlscharniere garantieren eine lange Lebensdauer. Das Twill-Tent und View-Tent sind seitlich aus wasserdichtem und UV-beständigen Persenningstoff mit seitlichem und hinteren Fenster gefertigt, das Hard-Tent stellt sich mit festen Seitenwänden samt Fenstern und Heckfenster mit Zeltstoff vor. Stehhöhe und eine bequeme Liegefläche sind ebenso selbstverständlich wie Moskitonetze in den Fenstern und Auskleidung des Dachs mit dem Original-Dachhimmel. Alle Hubdachvarianten rüstet Ex-Tec auf Wunsch auch mit optionalem Hubzylinder



Fotos: Ex-Tec, Hersteller

aus, der bei schwerer Beladung das Öffnen und Schließen des Daches im gesamten Hubbereich spürbar unterstützt. Bei normaler Beladung sind diese nicht nötig, die Kraft der serienmäßigen Gasdruckdämpfer reicht für eine kinderleichte Öffnung völlig aus. Im Preis ist stets die Lackierung in Wagenfarbe, Montage und TÜV-Eintragung, der Zeltstoff in Wunsch-

farbe sowie Moskitonetze und Stützstangen enthalten. Auf Wunsch gibt' auch optionales Zubehör wie Bullaugen, Decksluke, Dachträger passend zu den Dächern. Das Twill-Tent startet bei 8.150, das View-View-Test bei 8.600 und das Hard-Hard-Test bei 10.490 Euro.

■ [www.ex-tec.de](http://www.ex-tec.de)

Fotos: Functional design



## \* Functional design Longsleeper

Mehr Bein- und Kopffreiheit im Kastenwagen gewünscht? Für die Querbetten im Ducato, Crafter oder Sprinter bietet functional-design den einbaufertigen Longsleeper aus robustem Gfk mit wetterfestem, weißem Sichtgelcoat als Oberfläche (Arcticweiß Mercedes). Diese kann problemlos, muss aber nicht, in Wagenfarbe lackiert oder foliert werden. Der Ausschnitt ist etwa 1,29 mal 0,55 Meter groß, mit jedem Longsleeper gewinnt man, je nach Modell, auf der Fahrerseite rund 10, auf der Beifahrerseite weitere 4,5 Zentimeter Platz. Auf Wunsch liefert der Hersteller eine optionale Schablone für den Ausschnitt mit – die Positionierung des Longsleppers soll problemlos sein. Die Verbreiterung muss vom TÜV abgenommen werden, ist aber unproblematisch, da functional-design ein Splittergutachten des TÜV Rheinland mitliefert. Preislich starten die Longsleeper bei 535 Euro das Stück.

■ [www.functional-design.de](http://www.functional-design.de)

## \* LumiCoin Lilu Klein und fein

Die LumiCoin Lilu macht sich gut im Wohnraum, aber auch perfekt über dem Beifahrersitz. Als Weiß/Rotlicht stört sie selbst während der Fahrt den Fahrer nicht, der Beifahrer kann Lesen oder an Tablet oder Handy arbeiten. In Weiß/Amber eignet sich ihr helles Licht zum Lesen, fürs gemütliche Abendessen oder als Hintergrundlicht. Top: Amber zieht keine Mücken an. Alle Modelle speichern die Helligkeit separat für beide Lichtfarben, sodass man bequem per Doppelklick auf die gewünschte Stimmung umschalten kann. Top-Qualität zum Preis ab 44 Euro.

■ [www.lumico.in.de](http://www.lumico.in.de)



Fotos: LumiCoin

## \* WM Aquatec Frischwasser 2.0

Trinkwasserhygiene in Wassertanks tut not. Schon geringe Keimzahlen neigen bei sommerlichen Temperaturen in immerfeuchten Tanks und Leitungen zur explosionsartigen Vermehrung – schnell sinkt die Wasserqualität in einen für die Gesundheit kritischen Bereich. WM Aquatec bietet mit Biolite eine wirksame UV-Desinfektion an. Diese arbeitet zu 100 Prozent ohne Chemie, setzt einzig auf die Desinfektionsleistung der UV-C-LED-Technologie, die eine Entkeimungsrate von bis zu 99,999 Prozent garantieren soll – bei einer Durchflussrate auf 2,5 Liter pro Minute. Das System arbeitet problemlos mit Tauch- oder Druckwasserpumpen, ist wartungsfrei,

überwacht die Lebensdauer automatisch und signalisiert sofort, sollte eine effektive Desinfektion nicht stattfinden können. Der Preis: 499 Euro.

■ [www.wm-aquatec.de](http://www.wm-aquatec.de)

Fotos: WM Aquatec



## \* Decked Schubladensysteme

Zauberwort: Laderaumoptimierung. Taubenreuther bietet mit dem wetterfesten Decked-Schubladensystem eine robuste und überaus vielseitige Möglichkeit – im Camper Ausrüstung, Vorräte oder sonstigen Krimskrams optimal sortiert sowie sicher und trocken zu verstauen. Das System ist recht einzigartig. So fertigt Decked zu 100 Prozent aus recycelten, hochfesten HDPE-Kunststoff. Die Konstruktion soll so robust sein, dass die Amerikaner eine „On-top“ Nutzlast von 900 Kilogramm garantieren. Die Oberfläche ist äußerst leicht zu reinigen, was insbesondere für die Outdoor-Begeisterten unter den Campern ein wichtiges Argument sein dürfte. Jede einzelne Schublade darf übrigens mit stattlichen 90 Kilogramm werden. Falls mal nötig: Jede Schublade kann in rund 25 Minuten demontiert werden.

Das System wird von Decked stets fahrzeugspezifisch angeboten, für Sprinter, Crafter, Ducato und Co. sowie für nahezu aller Pickups dieser Welt. Die Preise für zwei gewaltige Schubladen inklusive Auszüge, Deckplatten fahrzeugspezifischem Kit starten bei circa 1.699 Euro.

■ [www.taubenreuther.de](http://www.taubenreuther.de)



Fotos: Taubenreuther, Hersteller

# 20 Jahre, 5 Kontinente

## – ein Leben auf Achse

*Die Erlebnisse und Abenteuer von Eddi und Gisela Böhnke könnten ganze Bücherreihen füllen. Hier die wertvollen Erfahrungen zweier Nomaden, charmant verpackt auf viel zu wenigen Seiten.*

*Text und Fotos: Eddi Böhnke*



Es gehört schon viel Abenteuersinn dazu, einen Unimog an seine Grenzen zu bewegen. Magische Momente: Mit Ursula beim Überfliegen der Gletscher des Yukons.





In liebevoller Detailarbeit entwirft Eddi den Ausbau des Unimogs. Résumé nach 20 Jahren? Hat auf den Punkt gepasst.

**D**as stampfende Fährschiff entfernt sich langsam vom spanischen Festland gen Afrika. Ein mulmiges Gefühl im Bauch treibt mich an Deck. Ich stemme mich gegen den peitschenden Wind und die nasskalte Gischt. Mit jeder weiteren kalten Dusche möchte ich einen Freudenschrei ausstoßen. Für Gisela und mich ist es der Beginn eines neuen Lebensabschnittes – der Start einer Weltreise, die 20 Jahre dauern sollte. Auf was haben wir uns da nur eingelassen?

### TRANSAFRIKA

Drei Jahre Vorbereitung liegen hinter uns, davon die Hälfte für den Ausbau unseren Unimogs. Und ganz unvermittelt liegt sie vor uns – die Wüste aller Wüsten, die Sahara. Tatsächlich beschränken sich unsere Vorbereitungen und die Vorstellungen auf diesen Teil von Afrika mit seinen manchmal über zweihundert Meter hohen Sandbergen. Inmitten dieses sandigen Nichts wählen wir nun unsere Nachtlager. Totenstille. Kein Tier, kein Baum. Nur Formen und Farben, die mit dem Licht wechseln. Der Beginn unseres Abenteuers.

Und es kommt, wie es kommen musste: Eines Tages, inmitten des einsamsten Streckenabschnitts bleiben wir hängen. Ausfall eines der vier Radgetriebe des Unimogs. Es folgen provisorische Reparatur inmitten der Unendlichkeit, Rückkehr in die Oase, Bestellung der Teile in Deutschland. Geht das so weiter?

Tatsächlich stellen gleich mehrere Probleme unseren Gleichmut zu Reisebeginn auf eine harte Probe. In Richtung Westafrika erwischt mich die Malaria, bei der Durchquerung des

Dschungels von Zaire fällt uns der Unimog fast in ein metertiefes Schlammloch. Schrauben basteln, improvisieren – wir lernen schnell. Dann endlich: In Kenia entlohnt uns die unglaubliche Tierwelt Afrikas für alle Mühen. Und doch können wir uns nicht vorstellen, dass in Folge in Tanzania, Zimbabwe, Malawi und Südafrika noch eine Steigerung möglich ist. Tatsächlich wird Namibia, nicht nur wegen der faszinierenden Wüste, zu einem der nachhaltigsten Erlebnisse unserer Reise. Sie werden noch bereichert im Kaokoveld, der schönsten Einsamkeit „unserer Welt“, durch die Betreuung einer Farm mit zahmen Geparden und der Leitung eines Zeltcamps am Kunene-Wasserfall, der Heimat der Himba-Nomaden. Erst nach sechseinhalb Jahren verlassen wir Afrika – geplant waren ursprünglich nur zwei Jahre.

### DOWN UNDER UND NEUSEELAND

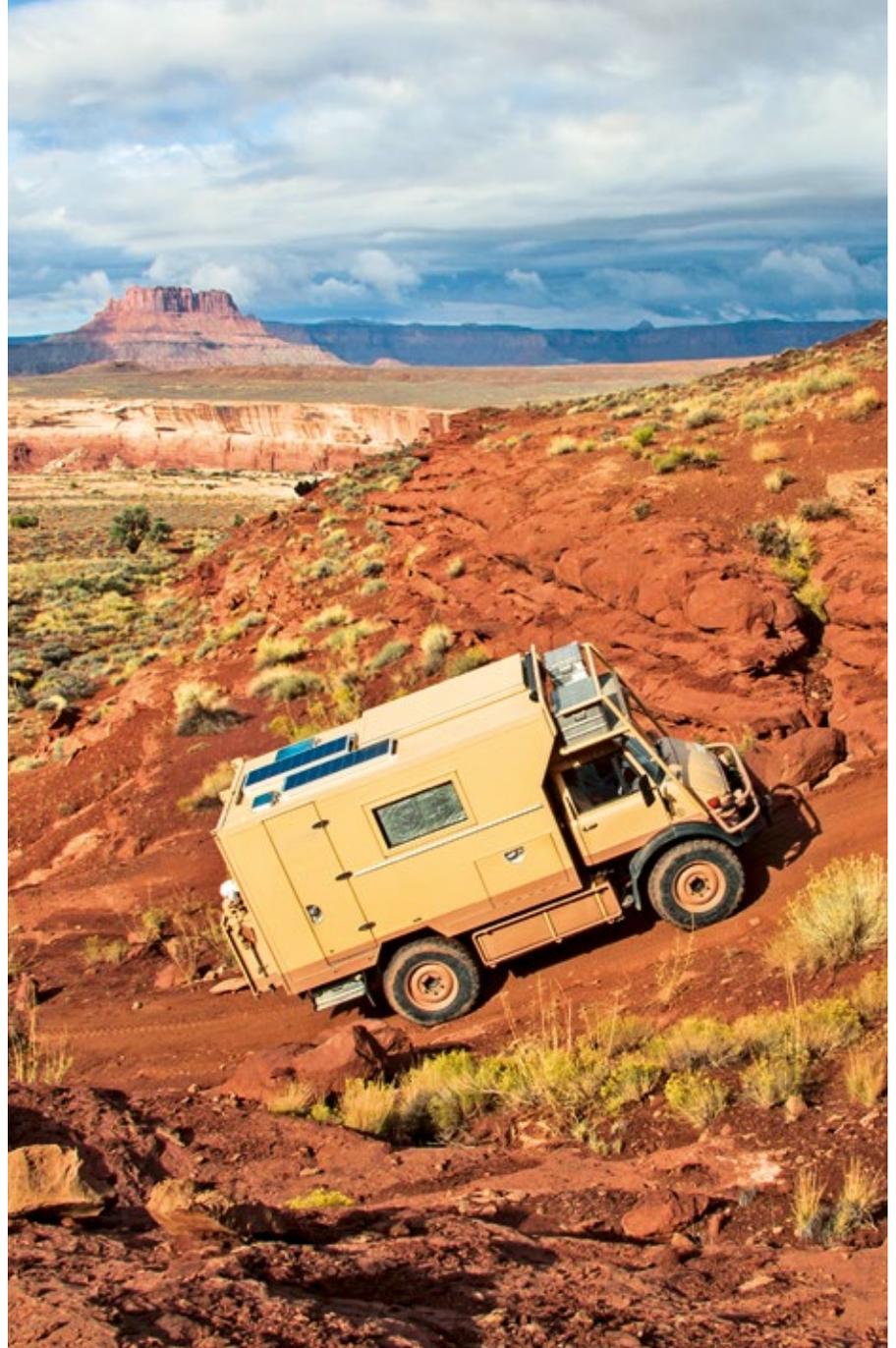
Es gäbe soviel zu erzählen aus dieser Zeit. Beispielsweise vom Goldsuchen mit Georg in Kalgoorlie im Westen Australiens. Wie wir selbst zu Goldschürfern werden. Und uns tatsächlich nach drei Monaten schweißtreibender Suche von dem Erlös einen neuen Satz Reifen und ein Ticket nach Neuseeland kaufen können. Was für ein Erfolgserlebnis!

Oder als uns Wallace inmitten des Weidelandes Süd-Neuseelands mit seinem Pickup ausbremst. Der Unimog-Enthusiast und seine Frau laden uns auf ihre Schaffarm ein und beherbergen uns mehrere Tage wie beste Freunde. Stolz zeigt er auf einen Aufkleber an einem seiner Unimogs: „IT’S A BLOODY TRACTOR!“ „Seid ihr euch bewusst, dass ihr in einem Trak- ➔



Mit vereinten Kräften geht es weiter. Im Nordkongo, in der Nähe Busingas ist die Piste etwas „aufgeweicht“.

Pannen gehören zum Alltag – gut, wenn die wichtigsten Handgriffe gut einstudiert sind.





Das Dead Vlei, eine von Sanddünen gerahmte Tonpfanne in der Namib. Zwischenzeitlich ein Magnet für viele Touristen.

bis hinunter nach Feuerland führt, ist fast so groß wie Zentral-Europa, aber mit nur einer Million Einwohnern. Wir sind in Patagonien. Warum diese Landschaft wohl für die großen Sehnsüchte der einstigen Entdecker und heute noch für die Unbeirraren unter den Weltbummlern steht? Weder in Afrika, noch in Australien, trat diese Frage so zwingend in den Vordergrund. Tatsächlich wird jeder Einzelne die Antwort auf diese Frage erst errahnen, wenn er diese beeindruckende Landschaft mit eigenen Augen gesehen und gespürt hat.

## ÜBER DEM EIS

British Columbia, Yukon, Kanada. Links ein See, rechts der finstere Waldrand. Dazwischen das schnurgerade Asphaltband, ein monotones Bild, das uns über Tage begleitet.

An einem dieser unzähligen Seen, unweit der Grenze zu Alaska, grillen wir gerade an unserer Lagerfeuer, als eine junge Frau auftaucht. Sie hat uns vorbeifahren sehen und wolle unbedingt unseren Unimog anschauen. Wir kontern ihre Frage mit einer Gegenfrage – ob sie denn Rotwein mag? Nach zwei fröhlichen Stunden am Feuer verstehen wir uns mit der deutschstämmigen Pilotin prächtig und der Deal ist perfekt: Am folgenden Morgen steigen wir drei in Ursulas Cessna und schrauben uns hinauf über die umliegenden ➔

tor um die Welt fährt?“ „Nein“, antworten wir. Wohlwissend wie recht er hat.

## DIE STILLE WELT DES ALTIPLANO

Hoch auf dem bolivianischen Altiplano liegt der Salar de Uyuni, mit etwa 12.000 Quadratkilometern der größte Salzsee der Welt. Durch seine Weiten zu rollen, ist ein unbeschreibliches Gefühl – und sollte nicht allzu leichtsinnig in Angriff genommen werden. Denn wer sich aufmacht, ihn zu überqueren, hält sich besser an die Pisten. Die Dicke der Salzkruste beträgt häufig gerade einmal 15 Zentimeter. Darunter: teils metertiefes Wasser. Unvergesslich bleibt der Moment, als gegen Abend mitten im Salzmeer ein Berg, gleich einer Fata Morgana, auftaucht. Auf der Spitze des Berges sehen wir auf der einen Seite, wie die untergehende Sonne die Salzfläche von Weiß in Gelb-Rot verfärbt –

auf der anderen Seite geht ein Vollmond zwischen tausend Jahre alten Säulenkakteen auf. Ein magischer Moment.

Tage später zeigt unser GPS eines Abends 5.370 Meter über dem Meeresspiegel. Wir sind unfassbar hoch – und haben uns auf einer falschen Piste verfahren. Gerne würden wir so nahe bei den Sternen übernachten. Doch ganz realistisch betrachtet: Hier bekommen wir den Motor des Unimogs morgens nicht mehr gestartet. Also schrauben wir uns durch etliche Serpentina 1.000 Höhenmeter wieder tiefer.

## ARGENTINIEN UND SÜDWÄRTS

Welch wohlklingende Namen: Atacama, die Anden mit dem herrlichen Ischigualasto-Nationalpark, die Carrera Panamericana in Chile. Der Charakter der Landschaft verändert sich immer wieder dramatisch. Die Region, die



# Know-how für Reisen ohne Kompromisse

## Ihre Expedition beginnt mit Bliss Mobil.

Die autarke Wohnkabine bringt Abenteuer „überall“ hin. Alle Funktionen sind mit Know-how entwickelt und sorgfältig bis ins kleinste Detail getestet.

Für eine sichere und komfortable Reise - auch unter extremen Bedingungen.

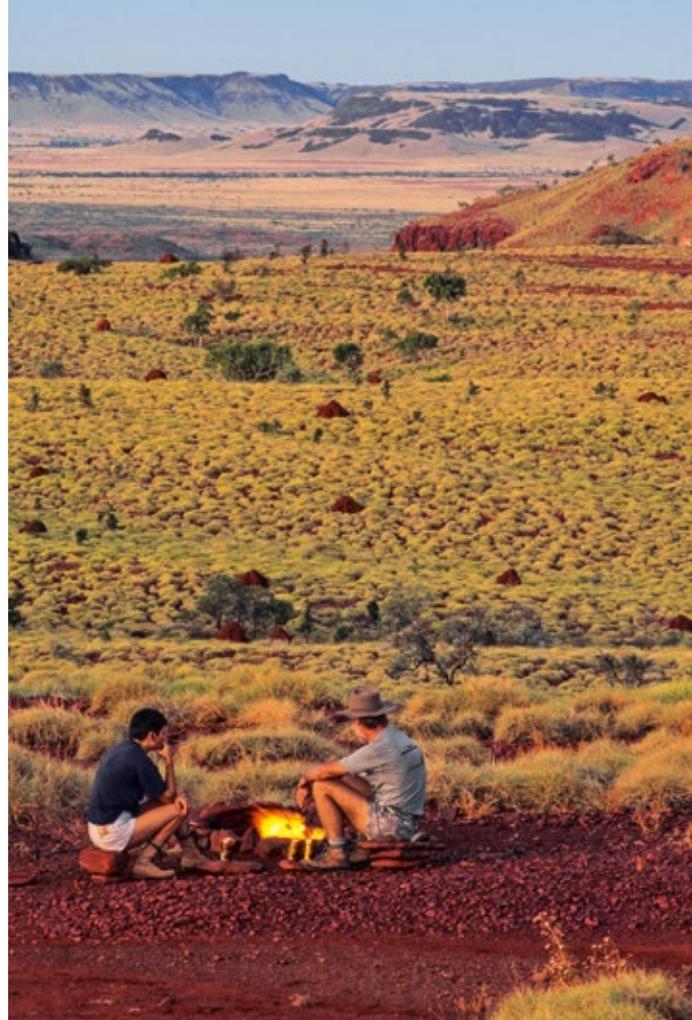
Die Freiheit für Ihre Unabhängigkeit. [www.blissmobil.com](http://www.blissmobil.com)



Viertausender. „Jetzt!“ höre ich Ursulas Stimme aus dem Kopfhörer. Das Flugzeug fällt unter die dünnen Wolkenschleier und neigt sich in eine leichte Kurve. Unter uns schlängeln sich zwei riesige, längsgestreifte Bänder durch eine fabelhafte schneebedeckte Bergkulisse. Wie bei einem gigantischen Autobahnkreuz vereinigen sie sich und bilden ein gemeinsames, noch breiteres Band. Fließendes Eis! Diese Gletscher wirken gleichzeitig statisch und unbeweglich, aufgrund der geschwungenen Linien auch enorm dynamisch. Wir sind begeistert und ganz sprachlos. „So, jetzt muss ich umdrehen, das waren eineinhalb Stunden“. Wahnsinn, ich hätte geschworen, dass es höchstens mal zwanzig Minuten waren! Am Abend sitzen wir wieder zusammen mit Ursula am Lagerfeuer und reden über das Fliegen, über das Eis, und über die Schönheit der Welt.



Im Kaokoveld-Nationalpark besuchen wir ein Geparden-Schutzprojekt. Gisela freundet sich mit Maggie an. Die Dachluke im Unimog macht sich bezahlt – sorgt für Frischluft und Ambiente.



## AM FLUSS DER GELBEN STEINE

„...da wallet und siedet, da dampft und brodelte es noch heute aus den kochenden Tiefen des Erdinnern hervor; da treibt die dünne Erdkruste Blasen, da zischen glühende Schwefeldämpfe empor, und mit einem Getöse, welches dem Kanonendonner gleicht, sprühen riesige Geysire ihre siedenden Wassermassen in die zitternden Lüfte. Plutonische und vulkanische Gewalten kämpfen gegen die Gestaltungen des Lichtes...“ Könnte ein Auszug aus meinem Tagebuch sein, ist es aber nicht – nein, so poetisch hätte ich es nicht verfassen können. Die Texte dieses Autors habe ich in meiner Jugend verschlungen. Nun sitze ich im nebligen Morgengrauen auf einer brüchigen Kalksteinkante, halte den Ausdruck mit den Worten in der Hand und schaue auf die tanzenden Blasen im Wasser vor mir. Der Autor ist kein anderer als Karl May. Die Stelle, an der ich sitze, ist eine winzige Scholle inmitten eines einzigartigen Naturwunders., des Yellowstone Nationalpark im Nordosten Wyomings, dem Tor zum



„Wilden Westen“. Die leichten Vibrationen des Bodens unter mir übertragen sich auf meinen Körper. Ich weiß, dass es nur von dem sprudelndem heißen Wasser herrührt und nicht von der unermesslich großen Magmakammer des alten Supervulkans darunter. Aber allein die Vorstellung, er könnte sich wieder rühren, reicht für eine Gänsehaut. Überhaupt, dieses Fleckchen Erde von immerhin 9.000 Quadratkilometern ist eine unerschöpfliche Quelle des Empfindens aller menschlichen Sinne zugleich. Um sie zu beschreiben, fehlen mir die Worte.

## EIN BLICK ZURÜCK

Ich weiß nicht, wie oft wir unterwegs gefragt wurden: „Wie seid ihr überhaupt auf die Idee gekommen, so einfach abzuhaufen? Habt ihr

denn keine Angst gehabt vor all den vielen Gefahren und dem Unbekannten?“ Viele rationale Gründe habe ich dann angeführt. Aber das Motiv kam letztlich wohl doch eher aus dem Bauch heraus. Wir wollten uns den Zwängen des Alltags entziehen und uns den Traum von einem anderen Leben erfüllen. Für die Gedanken an das Ungewisse war in unserem Drang nicht viel Raum. Der war ausgefüllt durch die Vorbereitungen. Nicht im Entferntesten hätte ich mir träumen lassen, dass diese freien und ungebundenen Jahre zu meinen besten und intensivsten werden würden, die Jahre, die ich später mein zweites Leben nennen würde. Noch mehr, ich habe das Glück zu wissen, dass das nicht nur mein eigenes Gefühl ist, ich teile es auch mit Gisela, der Frau an meiner Seite. Und wir sind uns beide einig: Ja, wir würden



Drei Monate schufteten unter der heißen Sonne Australiens haben sich bezahlt gemacht: Der Unimog bekommt einen Satz neue Reifen, die Passage nach Neuseeland ist bezahlt.



es wieder machen. Es ist in meiner Erinnerung fest hängen geblieben, dass ich an fast jedem Abend ins Bett ging und mich auf den nächsten Tag freute. Ohne zu wissen, was er bringen würde. Das war vielleicht der eine Teil des Geheimnisses. Der andere war, an diesem nächsten Tag erst nach dem Frühstück entscheiden zu müssen, wann wir weiter fahren. Und wohin. Und ob überhaupt – ein unfassbares Gefühl der Freiheit, das uns da begleitete. Manchmal war es nur die Vorfreude, dann wieder waren es die Erlebnisse in der unsagbar beeindruckenden Natur oder die Begegnungen mit einer fremden Kultur und deren Menschen, die den Tag bestimmten. Langsam erweiterte sich der eigene Horizont. Und mit dieser Erweiterung stieg die Zuversicht. Zunächst für die kommenden Wochen, dann die Monate und die Jahre und zunehmend für die eigene und die gemeinsame Zukunft. Es war die späte Geburt einer bis dahin unbekanntenen Lebensperspektive.



# BORDATLAS

## Stellplatzführer 2021



**6.800  
Stellplätze**  
portofrei bestellen\*

## BESTELLEN SIE JETZT UNTER:

[shop.doldemedien.de/bordatlas2021](http://shop.doldemedien.de/bordatlas2021)  
Oder [service@meine-zeitschrift.de](mailto:service@meine-zeitschrift.de) und  
Fon 0 18 06 - 01 29 06\*\*

Sie erhalten den BORDATLAS auch im Buchhandel, am Kiosk oder bei Ihrem Camping-Fachhändler

Foto: shutterstock.com, Vitrage Images  
\*nur im Inland, Ausland zzgl. Versandkosten  
\*\*20 Ct./Annu für dem Festnetz, Mobilfunk max. 60 Ct./Annu

Afrikas Natur schenkt Fotografen unablässig malerische Motive.

Verschränkungstest: Warum im harten Gelände eine entkoppelte Kabine durchaus Sinn macht.



### AM ANFANG STEHT DER WILLE

Der Ursprung aller Träume ist das Gefühl. Daraus entwickelt sich die Idee, die in einem Plan mündet. Aber dieser Plan kann nur gelingen, wenn beide Reisepartner am gleichen Strang ziehen. Viele Paare haben wir unterwegs getroffen, die ganz offensichtlich nicht am gemeinsamen Strang zogen. Für viele dauerte die Reise daher nur kurze Zeit. Ich bin davon überzeugt, dass es nicht ausreicht, sich auf eine glückliche Fügung des Schicksals zu verlassen. Man muss sich immer wieder prüfen, ob beide das Gleiche wollen. Oder ob einer den anderen hinter sich her schleppt. In letzterem Fall wird das Projekt bald kippen.

Ich möchte trotzdem Mut machen. Und zwar mit unseren Erfahrungen. Wie fast jedes Reisepaar machten auch wir im ersten Reisejahr eine schwierige Phase durch. Zuviel Neues musste erst verstanden werden. Nachdem wir es irgendwie durchgehalten hatten, lief es besser als je zuvor. Ich habe für dieses Thema meine eigene Auslegung. Wenn man es anfangs schafft, die Zielvorstellung Langzeitreise als eine gemeinsame zu bejahen, ergibt sich mit der Zeit fast zwangsläufig eine Aufgabenteilung, die von beiden unausgesprochen akzeptiert oder sogar freiwillig und gerne an-





gestrebt wird. Eine Tatsache, die in unserem diversifizierten Leben zu Hause durchaus nicht selbstverständlich ist. Je weniger wir langfristig vorausschauen, umso langsamer wurde auch unser Reiserhythmus. Was bewirkte, dass wir uns den veränderten Bedingungen anpassen und damit auch unsere Reaktionen auf das neue Umfeld. Allmählich entwickelte sich sogar etwas, was uns bisher vollkommen unbekannt war. Verschollene, archaische Instinkte tauchten auf. Sie wurden gewissermaßen reaktiviert – etwas, was man nicht vorher lernen kann, sondern das sich erst durch die Erfahrung ausbildet. Dabei meine ich besonders die veränderte Wahrnehmung von Gefahren. Das heißt, wir lernten, ohne unser bewusstes Zutun, immer besser zwischen scheinbaren und wirklichen Gefahren zu unterscheiden und dementsprechend zu handeln. „Aber in diesen Ländern ist es doch so gefährlich, die wilden Tiere und so“. Wenn wir auf diese Frage geantwortet hatten, dass wir unterwegs nicht gefährlicher leben als in Deutschland, hat man uns das eigentlich nie so recht abgenommen. Schon gar nicht, wenn wir auch noch provokativ behauptet hatten, dass das Risiko größer sei, in Deutschland auf einem Zebrastrifen erwischt zu werden,



**Zwischenzeitlich ist der Unimog verkauft - Eddi und Gisela aber weiter auf Achse. Im selbst ausgebauten Achleitner-Sprinter.**

als in der Wildnis durch einen Schlangenbiss zu Tode zu kommen. Wenn ich einem Elefanten gegenüberstehe, hilft immer der Schritt zurück. Das lernt jeder, der sich im afrikanischen Busch bewegt. Wenn ich mich nicht entsprechend verhalte, habe ich die Folgen selbst zu verantworten. Und was die böse drein schauenden Menschen angeht: Die Situation ist schnell entspannt, wenn ich ihnen mit Offenheit begegne, spätestens dann, wenn ich mich auch noch überwinden kann, ein Lächeln aufzusetzen. Selbst wenn das nichts nützt, bleibt auch hier noch der Rückzug. Ein verlorener Zacken in der Kro-

ne ist mir lieber als eine blutige Nase. Letztlich bleibt noch die Frage nach einer Waffe zur Verteidigung. Unsere Einstellung dazu ist eher eine philosophische. Wir sind eher davon überzeugt, dass eine Waffe fatale Konsequenzen eher provoziert als verhindert. So immerhin lehrt es unsere Erfahrung aus 20 Jahren Reisen – davon zehn bis zwölf in der Wildnis oder in vermeintlich gefährlichen Ländern. Denn eines ist sicher: Freundlichkeit und Offenheit bescherten uns nicht nur die schönsten Situationen und Kontakte auf unserer Reise, sondern auch bis heute andauernde Freundschaften.

Die zweite Ausgabe von  
4x4 Camper erscheint  
im August 2021.



Foto: Carbon and Friends GBR

## Impressum

**Verlag:**

DoldeMedien Verlag GmbH,  
Naststr. 19B, 70376 Stuttgart,  
E-Mail: info@doldemedien.de

**Geschäftsführerin:**

Tanja Herkert

**Verlagsleiterin/Leiterin Produkte:**

Christine Felsinger

**Redaktion:**

Tel.: 0711/55349-320,  
Fax: 0711/55349-200

**Leitender Redakteur:**

Karsten Kaufmann (kk)

**Chefredakteur:**

Heiko Paul (pau)

**Chef vom Dienst:**

Thomas Nitsch (tni), Sandra  
Schwarzstein (stellv.) (sa)

**Redaktion:** Juan Gamero (gam),  
Andreas Güldenfuß (agu), Jutta  
Neumann (neu), Claus-Georg Petri  
(cgp), Mathias Piontek (pio),  
Philipp Pilson (pil), Simon Ribnitzky  
(rib), Daniel Schlicke (dsc)

**Mitarbeiter/in dieser Ausgabe:**

Eddi Böhnke, Uwe Hasubek,  
Tanja Ratsch, Ulrich Dolde

**Produktion:**

Dolde Werbeagentur GmbH

**Gestaltung:** Frank Harm

**Reproduktion:** Georg Fröhlich,  
Dagmar Schwarzkopf

**Anzeigenabteilung:**

DoldeMedien Verlag GmbH,  
Naststr. 19B, 70376 Stuttgart,  
Tel.: 0711/55349-190,  
Fax: 0711/55349-200,  
E-Mail: anzeigen@doldemedien.de  
Es gelten die Mediadaten 2020.  
Erfüllungsort und Gerichtsstand  
ist Stuttgart.

**Leiterin Vertrieb/Sales:**

Sandra Bayer

**Verkaufsleiterin:**

Sylke Wohlschiess

**Anzeigenberatung:**

Sascha Horn, Kristina Moser,  
Roland Trotzko, Brigitte Zeyher

**Druckunterlagen:**

Vanessa Pfeiffer

**Druck:**

Vogel Druck und  
Medienservice GmbH,  
97204 Höchberg

**Vertrieb:**

PARTNER Medienservices GmbH,  
70597 Stuttgart

**Preis des Einzelhefts:** 8,90 €

**ISSN:** 2702-3427

**Bankverbindung:**

Volksbank am Württemberg eG,  
IBAN DE 2060 0603 9600 1891  
9006, BIC GENODES1UTV

Nachdruck nur mit schriftlicher Geneh-  
migung der DoldeMedien Verlag GmbH.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte  
und Bildvorlagen keine Haftung.  
Zuschriften können auch ohne aus-  
drückliche Zustimmung im Wortlaut oder  
auszugsweise veröffentlicht werden.  
Alle technischen Angaben ohne Gewähr.  
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem  
Papier.

Das neue Magazin für  
**OUTDOOR-URLAUBER** ist da!



**NUR  
5,90 €**

Jetzt neu am Kiosk oder  
bequem online bestellen unter:

[shop.doldemedien.de](http://shop.doldemedien.de)



**CARBEST**  
INNOVATIONS FOR MOBILE LIFE

# Hochwertige Fahrzeugtechnik

für Reisemobile, Vans & Caravans



- Technologie und Zubehörprodukte auf dem neuesten Stand der Technik
- Hochwertige Verarbeitung garantiert Zuverlässigkeit und Langlebigkeit
- Seit Jahren von Profis getestet und bewährt
- Faires und attraktives Preis-Leistungsverhältnis



[www.reimo.com](http://www.reimo.com)