

PICKUP CAMPER

MAGAZIN



PICKUP
Der Ford Ranger
als beliebter
Wohnkabinenträger

SEITE 05

WOHNKABINE
Hartwig Heil baut
sich sein mobiles
Traumhaus selbst

SEITE 14



REISE:
DIE EWIGE BLAUE STUNDE
IN SKANDINAVIEN

SEITE 18



TECHNIK:
VON DER LADEFLÄCHE
ZUR PLATTFORM

SEITE 48



POPUP KABINE:
ALLE JAHRESZEITEN VON
SANDKORN

SEITE 30



Nord  **star**

www.nordstar.de

Nordstar Pickup Wohnkabinen
Qualität aus Schweden
Seit 1994

BITTE HIER KLICKEN



DAS TEAM

Redaktion:

Volker Speckenwirth
Hobeuken 34
45549 Sprockhövel
01715344244
redaktion@pickup-camper-magazin.de

Marketing:

Karl Heinrich Schirra
01716444661
marketing@pickup-camper-magazin.de

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

ein schönes, interessantes und ereignisreiches neues Jahr wünscht das Pickup Camper Magazin allen Leserinnen und Lesern. Willkommen zur 4. Ausgabe. Wir haben einiges verändert. Das Format der 56 Seiten starken Ausgabe ist jetzt echtes DIN A 4 Format. Das heißt, es ist um rund 20 % gewachsen. Um die Lesbarkeit für alle Medien zu optimieren, verzichten wir auf die großen seitenübergreifenden Fotos. Dafür steht Euch jetzt noch mehr Inhalt zum Lesen bereit.

Ganz im Zeichen des Dieselmotors wird das Jahr 2019 stehen. Die Diskussionen aus 2018 tragen erste Früchte in Form von partiellen Fahrverboten. Bis dies ein flächendeckender Zustand wird, werden wohl noch viele Jahre vergehen. Unser Fazit: Wer Freude am Thema Pickup Camping hat, sollte jetzt ins Hobby einsteigen, um noch einige weitestgehend unbeschwerte Jahre mit seinem Gespann zu genießen.

Prall gefüllt ist das neue E-Paper. Warum der Ford Ranger der Wohnkabinenträger Nummer 1 ist, beschreiben wir in unserer Titelgeschichte. Wie aus einem einfachen serienmäßigen Isuzu D-Max ein komfortabler Pickup Camper wird, zeigen wir an dem Werdegang unseres Redaktions-Pickups, inklusive einem großen Spanien-Reisebericht. Wir wollten nicht einfach nur einen Fahrbericht machen, sondern auch beschreiben, wie diese Trucks für den Pickup Camper nutzbar sind.

Im Forum www.wohnkabinen-talk.de hat das Pickup Camper Magazin nun für Euch einen eigenen Bereich für Diskussionen und Anregungen. Schaut dort mal hinein.

Startet gut in ein gesundes, glückliches, erfolgreiches und aufregendes Jahr 2019 und erfüllt Euch einige schöne Wünsche.

Herzliche Grüße,

Volker Speckenwirth



FAHRZEUGE

- 05 **FORD RANGER**
Der komfortable Reisebegleiter
- 08 **ISUZU D-MAX**
Das Redaktionsfahrzeug wird zum Wohnkabinenträger



REISE

- 18 **SKANDINAVIEN**
Das eisige Wintermärchen
- 22 **SPANIEN IM WINTER**
Auf der Route der Zugvögel



WOHNKABINE

- 14 **WENN ES NICHT PASST**
Hartwig Heil baute sich seine Wohnkabine einfach selbst
- 30 **ALLE JAHRESZEITEN**
Sandkorn Leichtbau - Pop-up für den Winter
- 35 **EXOTENSAMMLUNG**
Diese Vier sind sehr Individuell

CAMPING

- 34 **MESSEPREMIERE**
Die erste 4 X 4 Rhein-Waal Messe in Kalkar
- 44 **OUTDOOR COOKING**
Der Schnellkochtopf



TECHNIK

- 48 **PLATT GEMACHT**
Vom Pickup zur Pritsche

OUTDOOR & ZUBEHÖR

- 50 **IDEEN FÜR DIE NEUE SAISON**
Solarmodul, Außenspiegel, Heckklappenbolzen und Kompost WCs



RUBRIKEN

- 03 **EDITORIAL UND KONTAKTDATEN**
- 53 **VERANSTALTUNGSKALENDER**
- 54 **LESERFORUM**
- 55 **NÄCHSTE AUSGABE**
- 56 **ZU GUTER LETZT**

Online:

www.pickup-camper-magazin.de
[www.facebook.com/
PickupCamperMagazin/](https://www.facebook.com/PickupCamperMagazin/)

**PICKUP
CAMPER**
MAGAZIN



Der Luxusliner

Der Ford Ranger ist zur Zeit der Wohnkabinenträger Nummer eins, und das mit Berechtigung. Er wird schon mal als Chuck Norris unter den Pickups bezeichnet. Als Ford 2012 den doch sehr in die Jahre gekommenen „alten Ranger“ durch das 2AB Modell ablöste, kam dies einem Erdbeben gleich. Aus einem einfachen kleinen Pickup wurde über Nacht ein stolzer Schwan. Ein bulliger Auftritt, ein größerer Innenraum und eine ganz andere Wertanmutung waren die guten Gene, die Ford dem Ranger mit auf den Weg gab. Innerhalb kurzer Zeit konnte sich der Ranger wegen des sehr guten Preis-Leistungsverhältnisses einen großen Marktanteil sichern. Im Wohnkabinensegment nahm die Zahl der Ranger seit 2012 kontinuierlich zu. Als dann der Nissan Navara D401 eingestellt wurde gab es kein Halten mehr. Der Ranger setzte sich im Segment der Basisfahrzeuge für Wohnkabinen zügig an die Spitze. Im Jahre 2015 bekam der Ranger dann sein erstes großes Facelift. Äußerlich optisch aufgewertet und mit einem noch hochwertigeren Ambiente im neu gestalteten Innenraum ging er wieder an den Start. Seither war eine weitere wichtige Lücke geschlossen: Das Automatikgetriebe war fortan auch im Extrakabiner (1,5 Kabiner) erhältlich. Damit nahm Ford dem Isuzu D-Max seine bis dahin gültige Sonderstellung als einziger 1,5 Kabiner Pickup mit Automatik.

Heute gibt es den Ranger aktuell mit einem kernigen, kraftvollen Motor mit 118 oder 147 kW, einem bulligen Auftritt mit 1,86 Meter Breite und rund 5,4 Meter Länge und dazu einer hemdsärmeligen Performance – auch abseits befestigter Straßen.

Doch was ist da wirklich dran? Wir haben den Truck mit einer Nordstar Wohnkabine gefahren und waren sehr angetan. Den Zündschlüssel gedreht und schon brummt der Motor des 06/2016 gebauten Gebrauchtmotors kernig los: „Hier bin ich!“ Die 118 kW (160 PS) unseres Testwagens wollen bewegt werden. Also raus auf die Landstraße mit dem 2,2 Liter XLT Doppelkabiner.

Der Wagen beschleunigt zügig, die Gänge des 6 Gang Getriebes lassen sich schön direkt und butterweich schalten. Und der Motor nimmt

zügig Gas an, wenn man das Pedal beherzter durchtritt. Nur die Wohnkabine mit rund 600 Kilo hemmt etwas die zügige Beschleunigung. Trotzdem geht es schnell voran. Im Innenraum ist der Motor zwar vernehmbar, aber nicht störend laut. Kein Wunder, das Auto ist sehr gut gedämmt und das Interieur kommt fast ohne harte Kunststoffflächen aus.

Wer es schneller und kraftvoller mag, greift lieber zum 3,2 Liter 5-Zylinder mit 147 kW (200 PS). Den hatten wir mit einer ebenfalls ca. 600 kg schweren Tischer Kabine gefahren und waren beeindruckt (Siehe Ausgabe 2). Auf der Landstraße hat man von der Last auf der Ladefläche fast nichts bemerkt. Lange Steigungen sind mit solch einer Kombination mühelos zu meistern. Das Gespann über die Landstraßen zu fahren, ist vor allem wegen des leistungsstarken Motors ein Genuss. Die umfangreiche Ausstattung des Wildtrak ist das Sahnehäubchen obendrauf.

Auf der Landstraße fährt sich „unser“ XLT, aufgelastet mit Zusatzluftfederung und mit 16 Zoll Dotz Stahlfelgen ausgestattet, mit der Kabine sehr souverän. Die Lenkung vermittelt einen direkten Kontakt zur Fahrbahn. Das Fahrwerk ist angenehm straff, wirkt nur bei zügiger Kurvenfahrt etwas schwammig. Eine Investition in straffere Stoßdämpfer (400,- bis 500,- Euro für vier Stück) für eine stabilere Kurvenlage lohnt sich auf jeden Fall – vor allem bei voller Beladung.

Erfreulich ist auch, dass trotz der rund 2,2 Meter langen Nordstar Camp Compact auf der 1,55 Meter kurzen Ladefläche des Rangers auch bei höheren Geschwindigkeiten (>120km/h) keine Unruhe aufkam. Selbst Schlaglöcher und Unebenheiten werden vom Fahrwerk leicht spürbar weggesteckt. Hier zahlt sich der sehr stabile Rahmen und der Radstand von 3,22 Meter aus. Nur am Berg geht dem 2.815 Kilo schweren Gespann im 6. Gang naturgemäß schon mal die Puste aus. Also zurückschalten in den 5. Gang und schon ist die 4 Prozent-Steigung gar nicht mehr so steil. Reisegepäck und Mitfahrer würden die gute Bilanz etwas schmälern, trotzdem reicht es noch zum gemütlichen und entspannten Reisen.

PICKUP

Zum genüsslichen Autofahren gehört auch das Ambiente im Innenraum. Wir fühlen uns im Ranger-Wohnzimmer einfach wohl. Die Sitzposition für den 1,78 Meter großen Fahrer ist perfekt. Der Abstand zum Lenkrad passt, Ellenbogenfreiheit ist genug vorhanden. Zahlreiche Ablagen und Fächer nehmen alles auf, was auf der Urlaubsfahrt in der Fahrgastzelle untergebracht werden muss. Die Polsterbezüge aus Stoff und die Verkleidungen an Türen und im Armaturenbereich fühlen sich sehr wertig an. Kein Knistern und Knarzen – enge Spaltmaße und die tolle Verarbeitung von Karosserie und Innenraum machen den Wagen zum Erlebnis. Ebenso die hervorragende Ausstattung. Der Ranger wird in den vier Ausstattungslinien angeboten: XL, XLT, Limited und Wildtrak.

Der Ranger XL ist das einfache Arbeiternutzfahrzeug und wird mit dem 2,2 Liter 96 kW (130 PS) oder 118 kW (160 PS) Dieselmotor angeboten. Die maximale Zuladung liegt bei 1.260 kg. Zur Wahl stehen die Einzelkabine, der Eineinhalb-Kabiner und der Doppelkabiner. Etwas mehr Komfort bringt der 118 kW (160 PS) starke XLT als Eineinhalb- oder Doppelkabiner mit, unter anderem Laderaumwanne mit 12 Volt Anschluss und Tempomat. Der XLT ist die ideale Variante für preisbewusste Käufer, die dennoch auf zeitgemäßen Komfort Wert legen.

Darüber angesiedelt ist der elegant auftretende Limited. Ebenfalls als Eineinhalb- und Doppelkabiner erhältlich, richtet dieser sich eindeutig an den komfortorientierten Fahrer. Diesen Pickup gibt es mit dem 118 kW (160 PS) starken 2,2 Liter 4 Zylinder oder dem 147 kW (200 PS) starken 3,2 Liter 5 Zylinder Dieselmotor. Hier sind u.a. eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, die Sitzheizung und der achtfach elektrisch verstellbare Fahrersitz sowie die Lederausstattung serienmäßig an Bord. Ebenfalls serienmäßig ist der Chrom-Sportbügel. Dieser muss für den Betrieb mit einer Wohnkabine abgebaut werden, kann aber auch gleich bei der Bestellung des Rangers abgewählt werden.

Schließlich ist da noch der Wildtrak, ein sportiver Offroader mit einem dem Limited ähnlichen Ausstattungspaket. Der Wildtrak glänzt durch Abwesenheit von Chromzierteilen und wirkt so noch bulliger. Den Offroad Look auf 18 Zoll Alufelgen gibt es in beiden Kabinenvarianten mit dem 2,2 und 3,2 Liter Motor. Eine Geschmacksfrage ist die Innenausstattung mit den orangenen Elementen in den Sitzen. Für den Betrieb mit einer Wohnkabine muss der Wildtrak Sportbügel abgebaut werden. Dieser kann nicht abbestellt werden. Die Zuladung kann man mit rund einer Tonne veranschlagen. Übrigens: nur der XL ist ein reiner Handschalter mit 6 Gängen. Alle anderen Varianten sind auch mit der 6 Gang Automatik erhältlich.

Zahlreiche Assistenzsysteme sorgen für sichere Fahrt. Die Klimaanlage, die tolle Haptik der Bedienelemente und das umfangreiche Multimediasystem versüßen den Aufenthalt im komfortablen Innenraum. Der zuschaltbare Allradantrieb und Untersetzung machen das schwere Gelände zur Spielwiese. Der Camper erreicht damit auch abgelegenes Terrain und kann sein Lager so in der freien Wildbahn aufschlagen. Selbst ein 80 cm tiefes Gewässer ist dank der hohen Wattiefe (800 mm) kein Problem.

Die Aufpreisliste für Zusatzausstattung ist recht lang, aber zwei Dinge sollten auf jeden Fall mitgekauft werden: Der adaptive Tempomat oder auch Abstandsregeltempomat entlastet den Fahrer auf langer Autobahnfahrt, weil der Abstand zum Vorderwagen eingehalten wird. Den Fahrspurassistenten, die klappbaren Außenspiegel und die Verkehrszeichenerkennung gibt es in diesem Paket dazu. Wer gern im Gelände unterwegs ist, kauft das Offroad Paket mit Unterfahrschutz und 100 % Differenzialsperre dazu.

Für den Pickup Camper sind die oben genannten Optionen fast schon Pflicht, ebenso das Fahrwerkstuning. Unsere gefahrene Kombination aus Ford Ranger XLT und Nordstar Camp Compact wiegt 2.815 kg. Daraus ergibt sich eine Zuladung von 385 kg beim zulässigen Serien-Gesamtgewicht von 3.200 kg. Auf der Hinterachse liegen 1.683 kg, 1.850 kg sind erlaubt. Das heißt, nur 167 zusätzliche Kilo dürfen die Hinterachse noch belasten.

„Unser“ Auto wurde jedoch mit VB Air Zusatzluftfederung und Dotz Stahlfelgen auf 3.500 kg zulässiges Gesamtgewicht und 2.200 kg zulässige Hinterachslast aufgelastet. Das ergibt 665 kg Gesamtzuladung, von denen 497 kg die Hinterachse belasten dürfen. Auf der Vorderachse sind jeweils 248 kg erlaubt bis die 1.480 kg zulässige Vorderachslast erreicht sind.

Selbst mit einer größeren Wohnkabine ist immer noch genug Spielraum. Für den besonderen Fahrkomfort dafür sollte

der 3,2 Liter Motor unter der Haube sein. Der lange Radstand von 3,22 Meter und der stabile Rahmen machen auch den Einsatz einer größeren Wohnkabine möglich. Wer darauf achtet, dass der Überhang nicht zu groß ist, wird mit mehr Fahrkomfort verwöhnt.

Eine Zusatzluftfederung ist die eine Variante, doch der Markt bietet noch mehr. So ist es möglich, die Hinterachse mit der Zusatzstahlfeder in Kombination mit einer entsprechenden Blattsfeder zu versehen. Mit dieser Maßnahme bekommt man ebenfalls den Segen vom TÜV zu einer Auflastung von Hinterachslast und Gesamtgewicht. Während die Zusatzluftfederung eher für den Straßeneinsatz geeignet ist, erlauben die letztgenannten rein mechanischen Maßnahmen einen ausgewachsenen Ausflug ins Gelände. Vorteil der Luftbälge ist zweifelsohne, dass der leere Pickup fast die gleichen Fahreigenschaften hat wie im Serienzustand, während der Ranger bei den mechanischen Fahrwerksveränderungen in unbeladenem Zustand spürbar härter ist. Diesen Vergleich haben wir im Sommer gemacht (**Pickup Camper Magazin - Ausgabe 2**) und festgestellt: Wer ein straffes sportliches Fahrverhalten bevorzugt, braucht vor nichts zurückzuschrecken. Eben wie Chuck Norris.

AUSBLICK

Zur Zeit ist der Ford Ranger als günstiges Lagerfahrzeug bei vielen Händlern erhältlich und nicht mehr mit der Wunschkonfiguration beim Hersteller bestellbar. Grund für den Bestellstop ist ein anstehendes Facelift, zu dessen Umfang sich Ford noch immer sehr bedeckt hält. Es kursieren zahlreiche Gerüchte im Netz, aber fundierte Aussagen konnten wir auch auf Nachfrage nicht bekommen.



Der Raptor Kühlergrill am Ford Ranger Limited

Anzunehmen ist aber, dass das Facelift unter anderem die Motoren betrifft. Die Maschinen, wahrscheinlich mit gleichem Hubraum, werden mutmaßlich Euro 6D-Temp fit gemacht werden. Außerdem soll dann die Ausstattungslinie Raptor auch in Europa erhältlich sein. Dieser wird zwar optisch dem Raptor aus den USA ähneln aber ansonsten eine andere technische Basis haben. Ein moderner Diesel EcoBoost Motor sorgt, entsprechend aufgeladen, für den schnellen Vortrieb. Das Fahrwerk bekommt an beiden Achsen eine Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern. Das bringt mehr Fahrkomfort, aber leider erwarten wir damit auch eine geringere Zuladung. Das alles sind aber zum Teil noch Spekulationen, sobald es neue Fakten gibt, werden wir berichten. Die Auslieferung des neuen Ranger soll ab September 2019 erfolgen.

FAZIT

Der Ford Ranger ist berechtigterweise ein toller Wohnkabinenträger mit viel Komfort und reichhaltiger Ausstattung. Im Innenraum fühlt man sich sehr wohl und die Assistenzsysteme vermitteln noch mehr Sicherheit. Vor allem das Fahrwerk mit langem Radstand und der solide Leiterraum sind eine hervorragende Basis für den Ranger als Pickup Camper. Damit können auch große Wohnkabinen sicher bewegt werden. Der anstehende Modellwechsel ist eine gute Gelegenheit, um günstig an diesen Pickup als Neufahrzeug zu kommen.



Fahrwerkstuning mit Roadmaster Fahrwerk, Dotz Felgen und Offroadreifen.



Der Safari-Schnorchel für die staubfreie Ansaugluft des Motors



Mit Halteösen, Ladeanschluss und Anschluss für den Wärmetauscher wird der Ranger fit für die Wohnkabine gemacht.



Der Wildtrak mit einer Tischer Box 240

Ford Ranger XLT / Limited / Wildtrak

Motor:	4 Zyl. mit 2,2 / 5 Zyl. mit 3,2 Liter Hubraum
Leistung:	118 / 147 kW (160 / 200 PS) bei 3.700 / 3.000 U/min
Drehmoment:	385 / 470 Nm bei 1.500 – 2.500 / 2.750 U/min
Getriebe:	6 Gang Schalt- / 6 Gang Automatik 2H, 4H, 4L, Freilaufnaben vorn
Achsübersetzung:	1 : 3,55 (Schaltgetriebe) / 1 : 3,73 (Automatik)
Geländeuntersetzung:	nicht bekannt
Breite ohne / mit Spiegel:	1.860 / 2.180 mm
Höhe:	1.804 – 1.840 mm
Länge:	5.277 – 5.350 mm
Radstand:	3.220 mm
Spurweite:	1.560 mm
Laderaumlänge innen:	1.549 / 1.847 mm
Laderbreite innen:	1.560 mm
Breite zwischen den Radkästen:	1.139 mm
Höhe Ladebordwand:	511 mm
Leergewicht vollgetankt mit Fahrer:	2.088 – 2.326 kg
Leergewicht nach Auflastung:	ca 2.130 – 2.400 kg
max Vorderachslast:	1.480 kg
max Hinterachslast:	1.850 kg
Hinterachse auflastbar auf:	2.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	3.270 kg
auflastbar auf:	3.500 kg
Nutzlast Serie/Auflastung:	996 – 1.112 / 1.100 – 1.370 kg
Anhängelast:	3.500 kg
Zuggesamtgewicht:	6.000 kg
Tank:	80 Liter Diesel / 20 Liter Adblue
Abgasnorm:	Euro 6
Wattiefe:	800 mm
Böschungswinkel vorn / hinten:	28° / 28°
Rampenwinkel / Kippwinkel:	25° / 35°
Steigfähigkeit:	32°
Bodenfreiheit vorn / hinten:	218 / 210 mm
Wendekreis:	12,4 Meter
Fahrwerk vorn:	Einzelradaufhängung an Doppelquerlenker mit Schraubenfedern vorne
Fahrwerk hinten:	Starrachse mit Halbelliptik Blattfedern
Bremsen:	vorne innenbelüftete Scheiben / hinten Trommel
Breite mit Wohnkabine Nordstar Camp Compact:	2.180 mm
Höhe mit Wohnkabine Nordstar Camp Compact:	3.100 mm
Länge mit Wohnkabine Nordstar Camp Compact:	5.900 mm

FÜR MEHR INFOS HIER KLICKEN

PICKUP

Bodenständig und wie für die Arbeit geschaffen ist der Isuzu D-Max



Das Arbeitstier

Bereits im niedrigen Drehzahlbereich zieht der 2,5 Liter Common Rail Dieselmotor in allen Gängen kraftvoll durch. Ja, so macht das Fahren mit einem Pickup Spaß, vor allem abseits der Straßen, oft schon mit Leerlaufdrehzahl. Während einige moderne Pickups mittlerweile den beherzteren Tritt auf das Gaspedal und mehr Drehzahl benötigen, beschleunigt der Isuzu D-Max souverän aus dem Drehzahlkeller heraus. Kein Wunder, denn die 400 Nm Drehmoment werden schon bei 1.400 – 2.000 U/min auf die Kurbelwelle gestemmt, auch dank des zweistufigen Turboladers.

Das, und vor allem der sehr stabile Leiterraum sind der Grund, warum ich mich für den D-Max als Privatauto und Redaktionsfahrzeug für das Pickup Camper Magazin entschieden habe und zwar als gebrauchten Eineinhalb-Kabiner mit dem schönen 2,5 Liter 4 Zylinder Biturbo Motor und Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Kilometerstand: 84.000.

Dieser Pickup sollte schließlich dauerhaft das Basisfahrzeug für unsere rund 700 kg schwere Nordstar Camp 8L Wohnkabine werden. Dazu später mehr.

Ausgestattet ist der 120 kW (163 PS) starke Space Cab in der Custom Version mit allem, was notwendig ist, aber ohne Assistenzsysteme und unnötige Spielereien. Eine Klimaanlage ist an Bord, ebenso eine Audioanlage mit CD, USB Anschluss und Freisprecheinrichtung für das Mobiltelefon. Außerdem hat der D-Max zwei Handschuhfächer sowie einige Stau- und Ablagefächer.

Die Bedienelemente sind von den komfortablen Sitzen aus gut erreichbar und vermitteln solide Haltbarkeit. Das Lederlenkrad liegt gut und griffig in der Hand, ebenso der Schaltknopf. Die Kunststoffoberflächen sind pflegeleicht und solide.



**29.-31. März 2019
Kalkar/Niederrhein**

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



BITTE HIER KLICKEN

messekalkar

Sehr praktisch sind auch die Becherhalter rechts und links unterhalb der A-Säule. Da passt locker ein großer Cappuccino-Becher hinein. Warum der Lautstärkeregler am Radio rechts angeordnet ist, bleibt wohl für immer ein japanisches Geheimnis. Der Fahrer sitzt bequem und hat viel Ellenbogenfreiheit. Auf der Beifahrerseite ist genug Platz für die Knie, auch wenn der Sitz nicht so weit nach hinten geschoben wird. Hinten im Space Cab geht es deutlich beengter zu. Trotzdem ist genug Platz für einen Kindersitz oder das Campingequipment auf Reisen vorhanden. Das Equipment ist dank der gegenläufigen Türen gut erreichbar. Unter den hinteren Notsitzen ist jeweils ein großer Stauraum für Werkzeug, Starthilfekabel, Verbandskasten und Warndreieck.

Die elektrischen Spiegel sind ebenso wie die Heckscheibe beheizbar. Die schnell ansprechende Sitzheizung erhöht den Komfort im Winter. Außerdem hat das Auto getönte Scheiben, einen Tempomat, ABS, ESP und die Antischlupfregelung. Der zuschaltbare Allradantrieb arbeitet mit gesperrtem Mitteldifferenzial sowohl im 4H als auch im 4L Modus mit Untersetzungsgetriebe (1 : 2,45). Das sorgt auf fester Fahrbahn für Verspannungen zwischen Vorder- und Hinterachse bei Kurvenfahrt. Auf losem Untergrund arbeitet der Allradantrieb tadellos. Das Isuzu Autohaus Amrhein bietet eine 2-LO Rangierschaltung an. Damit wird der Antrieb der Vorderachse bei der Untersetzung abgeschaltet. Das ist praktisch im Anhängerbetrieb oder wenn die Wohnkabine aufgesetzt wird.

An der Vorderachse sind die Räder einzeln aufgehängt und mit Schraubenfedern gefedert. Hinten ist eine Starrachse mit 5-fach Blattfeder, wie bei den meisten Pickups. Ja, und so fährt er sich auch. Den Kontakt zur Fahrbahn vermittelt die Lenkung etwas indirekt. Im unbeladenen Zustand ist die hintere Federung Pickup typisch recht straff bei schlechten Straßen. Trotzdem ist die Blattfeder komfortabler abgestimmt als bei vielen Mitbewerbern. Der Fahrer genießt bei erhöhter Sitzposition die gute Übersichtlichkeit sowohl beim Rangieren als auch auf der Landstraße. Der Wagen rollt serienmäßig auf 17 Zoll Alu Rädern mit Bridgestone Dueler 255/65 110T Reifen sparsam mit rund 7,6 bis 8 Liter Diesel auf 100 km, selbst bei Tempo 120 km/h. Der Tempomat erhöht den Komfort noch deutlich, weil man nicht ständig mit dem Fuß auf dem Gaspedal hängt. Konstante Geschwindigkeit und niedriger Verbrauch sind das Ergebnis.

Beladen bis zu einem gewissen Punkt wird das Fahrverhalten nicht beeinträchtigt. Rund 950 kg dürfen auf die 180 X 153 cm große Ladefläche gepackt werden. Ich nutze den Pickup oft als Transporter für Gartenabfälle oder Baumaterial. Das ist ja das Haupteinsatzgebiet der europäischen und asiatischen Pickups.

Für den Messebesuch der Abenteuer & Allrad geht es mit der aufgesattelten Nordstar Kabine nach Bad Kissingen. Der Pickup wiegt leer 2.050 kg (vollgetankt, ohne Fahrer). Inklusiv der reisefertig gepackten Wohnkabine sind es 2.930 kg. Gut, dass ich nur 70 kg wiege, denn 3.000 kg ist die zulässige Gesamtmasse des serienmäßigen Isuzus.

Grenzwertig also – ja, so ist auch das Fahrverhalten. Ab rund 700 kg Zuladung reagiert das serienmäßige Fahrwerk weicher und schwammiger in Kurven. Das ist also die Kehrseite des komfortablen Fahrwerks. Mit der schweren Wohnkabine kommt noch das Aufschaukeln bei schlechtem Fahrbahnzustand hinzu, verursacht durch den Überhang von 75 cm und dem hierfür zu weichem Serienfahrwerk.

Das nächste Testobjekt, eine Four Wheel Campers Wildcat (reisefertig 530 kg), ist hingegen schon mit dem Serienfahrwerk gut und ruhig zu fahren. Die Kabine ist kompakter, leichter und hat ihren Schwerpunkt deutlich vor der Hinterachse. Eine echte Offroad Wohnkabine, mit der auch höhere Geschwindigkeiten auf der Autobahn möglich sind. Trotzdem können auch hier leichte Fahrwerksoptimierungen für angenehmeres Fahren sorgen.

Die ganzjahrestaugliche Kabine



FESTE WÄNDE | EXTREM LEICHT u. STABIL | KOMPAKTE ABMESSUNGEN

SANDKORN LEICHTBAU **4 SEASONS** **BITTE HIER KLICKEN**

Tel. +49 (0)170 522 22 24 www.sandkorn-leichtbau.com



LandCruiser Hilux **BITTE HIER KLICKEN**



 **nestle** **ExKAB**
www.offroad-nestle.de EXPEDITIONS KABINE www.exkab.de

Also beschloss ich, das Fahrwerk zu optimieren und das Fahrzeug aufzulasten, um mehr Zuladung zu erreichen. Der D-Max soll schließlich unterschiedlich schwere Wohnkabinen tragen können.

Wie der Pickup modifiziert werden darf, gibt Isuzu klar vor. Nur mit einer Goldschmitt Zusatzluftfederung, den dazugehörigen Bilstein Stoßdämpfern und einer anderen Felgen-Reifen Kombination bekommt man das ersehnte Gutachten vom TÜV. Wird die Fahrwerksoptimierung ohne das Ziel der Auflastung vorgenommen, ist der Gestaltungsspielraum deutlich größer. (siehe Heft 2 Seite 34).

Zweite Testfahrt ist die Fahrt zur Adventure Southside am Bodensee. Dafür habe ich die Bilstein Dämpfer aus dem Goldschmitt Auflastungssatz an der Hinterachse montiert und die rund 880 kg auf die Waage bringende gepackte Nordstar 8 L aufgesetzt.

Die Pickup Wohnkabinen Kombination liegt mit dem Set selbst bei 120 – 130 km/h wesentlich souveräner auf der Straße. Leichtes Aufschaukeln lässt mich nicht vergessen, dass eine Wohnkabine mit Hecküberstand aufgesattelt ist. Schließlich beträgt der Überhang von der Ladekante aus rund 75 cm. Das Kabinenheck ist fast 2 Meter von der Hinterachse entfernt.

Wer eine leichte, kompakte Wohnkabine oder ein Hardtop mit Dachzelt aufsetzt, kommt mit einfachem Equipment aus: Etwas straffere Stoßdämpfer vorne und hinten oder ein OME Fahrwerk mit langen Federwegen und Höherlegung, dazu ein Satz solider Offroad Reifen, das passt. Wer nicht offroad fährt, bleibt am besten bei Straßenreifen.

PICKUP

Mit einer großen Wohnkabine geht die Reise der Fahrwerksoptimierung aber noch weiter. Schließlich wird für eine längere Reise mit Ehefrau noch mehr Gepäck und damit Zuladung benötigt. Das Zusatzluftfahrwerk von Goldschmitt ist mittlerweile verbaut (siehe Seite 11). Außerdem steht der Wagen auf stolzen 265/65 R 17 120S BF Goodrich AT Reifen mit Delta WP 8 X 17 Felgen und sieht damit richtig gut aus. Die Abmessungen: Pickup und Wohnkabine sind 2,14 Meter breit, 6,10 Meter lang und 2,9 Meter hoch.

Souverän fahren wir über deutsche, französische und spanische Autobahnen Richtung Andalusien (siehe Reisebericht Seite 22) und können uns dank der niedrigen Innengeräusche (67 db) gut unterhalten. Kein Aufschaukeln der Kombination mehr - auch auf schlechterer Fahrbahn: Die Vorderreifen sind auf 3,5 bar, die Hinterreifen auf 5 bar aufgepumpt und die Luftfederung auf 5,5 bar bei einem Reisegewicht von rund 3.340 kg. Das Fahrwerk wirkt straffer und das Fahrzeug wankt nicht viel bei Kurvenfahrt. Komfortables Fahren also. Gekostet hat unsere Isuzu-Nordstar-Kombination mit allen Umbaumaßnahmen schlanke 31.000 Euro.

Nach dem Umbau des Fahrwerks und der Montage der neuen Rad-Reifenkombination ist der Verbrauch des unbeladenen Isuzu auf rund 9 Liter / 100 km gestiegen und das Leergewicht auf 2.140 kg. Das nimmt man für ein schönes Auto gern in Kauf. Reisefertig beladen mit Wohnkabine (3.340 kg) sind es rund 13 Liter bei 110 km/h auf der Autobahn, mit GPS gemessen. In der Spitze sind es sogar über 14 Liter. Vor allem die 265/65 Offroad Reifen tragen zum erhöhten Verbrauch bei. Der Abrollumfang ist deutlich vergrößert, damit ändert sich auch die Getriebeübersetzung. Die ist länger geworden, was zu Lasten des Verbrauchs bei schwerer Beladung und des Drehmomentes geht. Vor allem an langen Steigungen geht dem D-Max im 6. Gang die Puste aus. Da hilft nur runterschalten in den 5. Gang und mit 95 km/h weiter. Allerdings ist die Topografie in Südeuropa oft anspruchsvoller als in Mitteleuropa. Langgezogene Steigungen mit sechs bis acht Prozent sind zum Beispiel in Spanien keine Seltenheit. Das ist in Mitteleuropa anders. Hier fährt sich die Kombination entspannt und ruhig - auch bei höheren Geschwindigkeiten. So gleiten wir mit 110 bis 120 km/h über die deutschen Autobahnen.

Im leichten Offroad Gelände oder auf schlechter Fahrbahn spielt der Isuzu seine Stärken aus. In der Gabo de Gata geht es im Kriechgang und Leerlauf souverän durch tiefe Furchen - natürlich mit weniger Druck auf die Zusatzluftfederung. Die Kombination schaukelt zwar mehr, dafür werden dank der recht weichen Federung Fahrwerk und Rahmen entlastet. Und die stabilen Reifen greifen gut und fest in den losen Untergrund. So ist auf der Reise auch ein Ausflug ins Gelände mit der aufgesetzten Nordstar Kabine möglich.



Der D-Max im Serienzustand vor dem Fahrwerksumbau.

Fazit beim Kilometerstand 108.000:

Unauffällig, stabil und zuverlässig. - Das sind die Gene des Isuzu D-Max. Der Pickup mit dem laut Hersteller stabilsten Rahmen seiner Klasse ist so gebaut, dass er auch auf schlechten Straßen gut zurecht kommt ohne seine Fahrgäste zu malträtieren. Die etwas zu weiche Federung zahlt sich dort und im Gelände aus. Wer oft mit der Wohnkabine nur auf der Straße unterwegs ist, legt sich etwas härtere Blattfedern für die Hinterachse zu.

Abhilfe gegen das im hohen Belastungszustand schwächelnde Drehmoment würde ein legales Motortuning oder Räder mit deutlich geringerem Abrollumfang schaffen, damit das Drehmoment besser auf der Fahrbahn ankommt. Dazu müsste Isuzu für die Auflastung etwas kleinere Räder freigeben.

Nur mit einer großen Wohnkabine wird die Grenze des Machbaren erreicht. Ansonsten überzeugt der Max als Pickup rundum. Meine Frau ist begeistert von der Haptik - der Wagen sieht einfach gut aus! Vor allem überzeugt der Max als Träger einer kompakten Absetzkabine oder einer Kombination aus Hardtop und Dachzelt. In diesen Kombinationen ist der Isuzu ein ruhiger, solider, komfortabler und schöner Pickup für die Reise, auch in entfernte Länder.

Isuzu D-Max Space Cab

Motor:	2.499 ccm Biturbo Diesel
Leistung:	120 kW (163 PS) bei 3.600 U/min
Drehmoment:	400 Nm bei 1.400 – 2.000 U/min
Getriebe:	6 Gang Schalt- / 5 Gang Automatik 2H, 4H, 4L, Freilaufnaben vorn
Geländeuntersetzung:	1 : 2,482
Breite ohne / mit Spiegel:	1.860 / 2.140 mm
Höhe:	1.780 – 1.810 mm
Länge:	5.295 mm
Radstand:	3.095 mm
Spurweite:	1.570 mm
Laderaumlänge innen:	1.795 mm
Laderbreite innen:	1.530 mm
Breite zwischen den Radkästen:	1.120 mm
Höhe Laderaumwand:	465 mm
Leergewicht vollgetankt ohne Fahrer:	2.050 kg
Leergewicht nach Auflastung vollgetankt, ohne Fahrer:	2.140 kg
max Hinterachslast:	1.870 kg
Hinterachse auflastbar auf:	2.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	3.000 kg
Gesamtgewicht auflastbar auf:	3.500 kg
Nutzlast Serie/Auflastung:	950 / 1.360 kg
Anhängelast:	3.000 kg
Zuggesamtgewicht:	6.000 kg
Tank / Abgasnorm:	69 Liter Diesel / Euro 5
Wattiefe:	600 mm
Böschungswinkel vorn / hinten:	30° / 22°
Rampenwinkel / Kippwinkel:	22° / 49°
Bodenfreiheit vorn / hinten:	275 / 235 mm
Fahrwerk vorn:	Doppeldreiecksquerlenker mit Schraubenfeder
Fahrwerk hinten:	Starrachse mit 5er Blattfeder
Bremsen:	vorne innenbelüftete Scheiben / hinten Trommel
Breite mit Nordstar Camp 8 L Wohnkabine:	2.140 mm
Höhe mit Nordstar Camp 8 L:	2.900 mm
Länge mit Nordstar Camp 8 L:	6.100 mm

Wie aus dem D-Max ein Wohnkabinenträger wird.

Der Isuzu D-Max kommt bereits serienmäßig mit einer ordentlichen Nutzlast daher. Auf den rund 2.050 kg schweren Pickup (vollgetankt, ohne Fahrer) dürfen 950 kg geladen werden. Das reicht, um ein Hardtop mit Dachzelt oder eine leichte Wohnkabine mit auf die Reise zu nehmen. Doch für eine Erhöhung der Nutzlast sind einige technische Änderungen nötig. Dazu hat Isuzu klare Vorstellungen. Um eine zulässige Gesamtmasse von 3.500 kg zu erhalten, muss an der Hinterachse eine Zusatzluftfederung von Goldschmitt eingebaut werden. Die Stoßdämpfer müssen ebenfalls ersetzt werden. Die passenden Bilstein Dämpfer liefert Goldschmitt gleich mit. Außerdem sind Felgen mit einer höheren Traglast sowie Reifen mit einem größeren Abrollumfang nötig. Hier haben wir uns für die Delta WP Felgen in 17 Zoll und den BF Goodrich AT KO2 Offroadreifen in

265/65 R 17 117/120 S entschieden.

Damit der Pickup als Wohnkabinenträger richtig fit wird, sind die vorderen Stoßdämpfer durch die von Old Man Emu ersetzt worden. Zudem erhielt das Fahrzeug sechs stabile Zurrösen auf der Ladefläche und einen externen Ladestromanschluss für die Wohnkabine. Um es gleich zu sagen: Diese Maßnahmen wiegen insgesamt rund 90 kg. Damit bleiben also in unserem Fall noch rund 1.360 kg Nutzlast übrig. Der Preis: über 4.300 Euro Materialkosten plus Montagekosten.

Hier zeigen wir in der Bilderreihe, welche Komponenten wo montiert werden. Man sollte die Luftbälge zuletzt montieren, da diese bei der Inbetriebnahme sofort mit Luft gefüllt sein sollen.



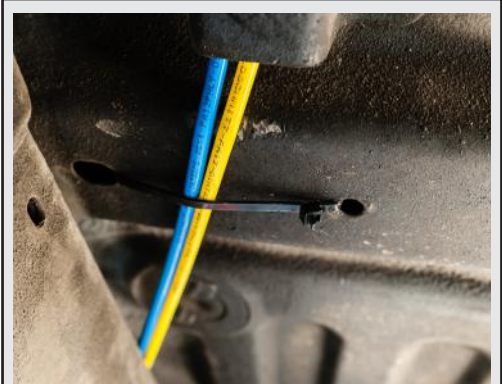
Die Zurrösen müssen fest mit dem Rahmen verbunden sein. Die Ösen sind jeweils vorn und hinten in den Ecken mit den Streben des Fahrzeugrahmens unter der Ladefläche verbunden. So ist ein trapezförmiges Verzurren der Wohnkabine möglich. Zwischen Kabine und Ladefläche liegt eine dicke Antirutschmatte zum kraftschlüssigen Niederzurren der Kabine.

01



Der Ladeanschluß für die Wohnkabine wird direkt mit der Batterie des Pickup verbunden. Hier ist er so geschaltet, dass bei Zündung der Ladestrom zum Ladebooster der Kabine fließt. Ein zusätzliches Trennrelais im Pickup oder in der Wohnkabine verhindert die Entladung der Pickup Batterie, wenn der Motor nicht läuft.

02 ACHTUNG: Den Einbau einer Sicherung nicht vergessen!



Die Luftleitungen, gelb für links, blau für rechts, werden vom Motorraum aus zum Einbauort der Luftfederbälge an der Hinterachse verlegt. Teilweise kann man die Leitungen durch den Rahmen führen. Allerdings sollte vermieden werden, dass die Leitungen einen Knick bekommen. Die Leitung wird mit einem scharfen Cuttermesser auf die passende Länge gekürzt. TIPP: Besser zu lang als zu kurz.

03



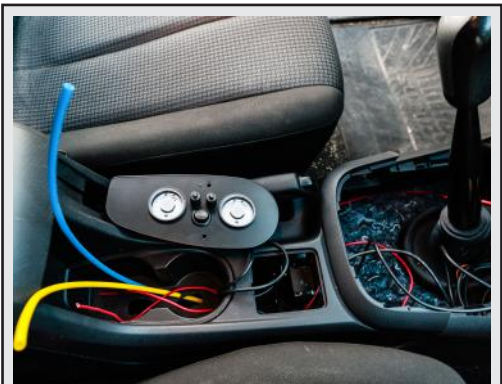
Der Einbau des Kompressors für die Zusatzluftfederung erfolgt im Motor- oder im Fahrgastraum, z. B. unter dem Sitz. Es zahlt sich aus, den Kompressor mittels Gummipuffer von der Karosserie zu entkoppeln. Der Luftansaug-Anschluss mit Luftfilter und die Luftleitungen für die Manometer werden in den Fahrzeuginnenraum verlegt, ebenso die elektrischen Anschlusskabel.

04



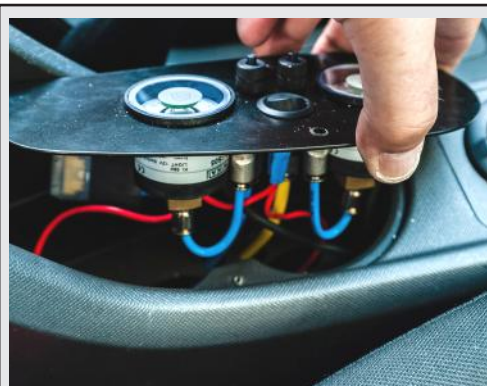
Die Luftleitungen im Motorraum werden entsprechend der Montageanleitung verlegt. Sie dürfen keine Bremsleitungen sowie heiße Motorenteile berühren. Die Leitungen müssen immer gerade abgeschnitten werden, damit diese auch dicht sitzen. Anschließend in die T-Stücke oder Rückschlagventile hineindrücken, dabei auf die aufgeprägten Pfeile für die Druckrichtung achten.

05



Die Manometer im Fahrzeuginnenraum können ebenfalls unter dem Beifahrersitz oder, wie hier im Bild, in der Mittelkonsole montiert werden. Die Luftleitungen und die Stromkabel werden entsprechend vom Eintrittsort hinter dem Handschuhfach zur Mitte der Mittelkonsole geführt. Der Schalthebel wird demontiert. So können die Leitungen zu den Manometern und zu den Anschlussstellen gelegt werden.

06



Die Kabel der Manometer werden zu den entsprechenden Anschlussstellen durch die Mittelkonsole nach vorne geführt. Ein Kabel geht ans Zündungsplus, das andere an ein Kabel für die Beleuchtung. Die Luftleitungen werden in die Manometer gesetzt, ebenso die roten Kabel für den Kompressorbetrieb. Danach wird die komplette Bedieneinheit in den ehemaligen Becherhalter gesetzt.

07



Wenn die Luftleitungen verbunden sind und der Kompressor funktioniert, werden die Luftbälge entsprechend der Anbauanleitung montiert. Es zahlt sich aus, gleichzeitig die Stoßdämpfer zu ersetzen, d.h., man baut diese zuerst aus, montiert die Luftbälge, verbindet die Luftschläuche und montiert die neuen Bilstein Dämpfer. So hat man Platz bei der Arbeit. ACHTUNG: Den Pickup durch Unterstellböcke sichern.

08



Die Luftleitungen werden mit Kabelbindern fixiert. Die Bremsleitungen werden entsprechend montiert. Bitte achtet darauf, dass hier nichts scheuert. Jetzt werden die neuen Hinterräder montiert und der Wagen von den Böcken genommen. Für den Tausch der vorderen Stoßdämpfer bedarf es beim Isuzu eines Federspanners. Diesen Schritt habe ich daher in einer KFZ Werkstatt ausführen lassen.

09

DIE WOHNKABINE ZUM ISUZU TEST

Für den Fahrbericht habe ich meine große winterfeste Nordstar Camp 8L aus 1999 aufgesattelt. Die schwedische Wohnkabine wiegt reisefertig rund 780 kg (720 kg Leergewicht, 20 Liter Wasser, 60 AH Batterie, 2 x Gas) und ist nahezu vollausgestattet. So ist im Alkoven ein 200 X 140 cm großes Bett, zahlreiche Schränke mit über 900 Liter Stauraum sowie eine großzügige Dinette zum Sitzen an Bord. Geheizt wird die Kabine mit einer Primus Warmwasserheizung. Diese bereitet im Boiler auch warmes Brauchwasser. Außerdem ist eine

Nasszelle mit Thetford Kassetten WC und Waschbecken im Heck. Der Absorberkühlschrank für 12 V, 230 V und Gasbetrieb fasst 78 Liter und hat ein kleines Gefrierfach. Gekocht wird auf einem zweiflammigen Gasherd. Ein Waschbecken ist direkt daneben angeordnet. Die Stromversorgung läuft über 230 Volt von außen oder über die 60 AH Gel Batterie. Ins Gasfach passen zwei 5 kg Gasflaschen. Natürlich war viel Gepäck an Bord. Damit hatten wir inkl. uns zwei Personen ein Gesamtgewicht von 3.340 kg und somit noch 160 kg Reserve.

Nordstar Camp 8 L Baujahr 1999

Gesamtlänge der Kabine:	4.020 mm
Außenbreite:	2.100 mm
Innenbreite:	2.000 mm
Außenhöhe auf Ladefläche:	2.100 mm
Außenhöhe abgesetzt mit Stützen:	2.570 mm
Innenhöhe:	1.870 mm
Gesamtbodenlänge:	2.500 mm
Bodenaufstandslänge:	1.930 mm
Bodenbreite vorn:	1.000 mm
Bodenbreite hinten:	1.000 mm
Bodenhöhe Ladefläche:	460 mm
Auf 1m Innenhöhe Breite x Länge:	800 X 2.500 mm
Auf Kopfhöhe Breite x Länge:	1.400 X 2.500 mm
Alkovenhöhe innen mit Auflagen:	700 mm
Stehhöhe vorne/hinten:	1.740/1.870 mm

Maße der Tür:	1.510 x 500 mm
Bettmaß Alkovenbett:	1.400 x 2.000 mm
Bettmaß Sitzgruppe:	1.050 x 1.930 mm
Schlafplätze:	3 – 5 Personen
Stauvolumen:	rund 907 Liter

Frischwassertank:	60 Liter
Abwassertank:	45 Liter
Batterie:	60 Ah Gel
Gasversorgung:	2 x 5 kg Propangas
Elektrizität:	12 Volt, 230 Volt, Solar optional
Ausstattung:	78 l Absorberkühlschrank, festes Thetford Kassetten-WC im Bad, Zweiflamm-Gasherd, Spüle, 12 V + 230 V Licht und Steckdosen, Primus Warmwasserzentralheizung mit 6 Heizkörpern + Warmwasserboiler, 1 Dachluke, 5 Seitz Fenster mit Rollo und Mückenschutz

Material Aufbau:	Alu Außenhaut
Material Isolierung:	Styropor mit Holzstreben
Material Innenausbau:	Sperrholz mit Birkenholz furnier

Gewicht leer laut Hersteller:	ca. 720 kg
Gewicht reisefertig laut Hersteller:	ca. 780 kg

FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN



Steht sicher auf den BF Goodrich Offroad Reifen: der Isuzu D-Max, aufgelastet auf 3,5 t mit der Nordstar Camp 8L Wohnkabine in Spanien.

PZ PICKUP ZUBEHOER
WWW.PICKUPZUBEHOER.DE

LADERAUMWANNEN

STAUBOXEN

LADERAUMABDECKUNGEN

HARDTOPS

BITTE HIER KLICKEN

Web: www.pickupzubehoer.de Email: info@pickupzubehoer.de Tel.: (+49) 02102 12891031

DER AKTUELLE ISUZU D-MAX

Der neue Isuzu D-Max hat, ebenso wie das Vorgängermodell, 120 kW (163 PS) Leistung bei 3600 U/min. Diese werden aus einem 1,9 Liter Turbodieselmotor anstatt wie bisher aus einem 2,5 Liter Motor bereitgestellt. Isuzu verspricht sich eine wesentliche Verbesserung der Abgaswerte durch das neue Aggregat. Der Kohlenstoffdioxidwert (CO₂) ist gesunken, ebenso der Verbrauch. Eingestuft ist der neue D-Max in der Schadstoffklasse Euro 6b und kommt wegen der Abgasrückführung ohne Harnstoffzusatz (AdBlue®) aus.

Das maximale Drehmoment von 360 Nm liegt erst bei 2.000 – 2.600 U/min an. Damit das Fahrzeug trotzdem genug Kraft auf die Räder bringt, hat Isuzu einfach die Getriebeübersetzung gegenüber dem Vorgänger etwas verlängert und die Übersetzung des Hinterachsdifferentials deutlich verkürzt. Außerdem ist der Neue als Space Cab Custom rund 70 kg leichter. Nicht verändert wurden dagegen die Abmessungen des Fahrwerks und des Rahmens. Damit dürften die Fahreigenschaften ähnlich sein wie beim Vorgänger.

Neu ist auch das Automatikgetriebe: es hat statt 5 Gängen nun 6 Gänge. Die Felgen des

Space Cab Custom haben einen Durchmesser von 18 Zoll. Mit den 255/60 R 18 Reifen wird der Abrollumfang der gleiche sein wie beim Vorgänger mit den 255/65 R 17 Rädern. Dagegen werden im Falle einer Auflastung mit der Goldschmitt Zusatzluftfederung gegenüber dem Vorgänger etwas größere Räder (265/75 R 16) montiert. Das sieht gut aus, hat aber Nachteile im Lastbetrieb (siehe Fahrbericht ab Seite 8).

Als „Big Max“ ist der Isuzu Doppelkabiner beim Autohaus Amrhein für rund 19.000 Euro Aufpreis erhältlich. Hier verlängern die Isuzu

Experten den Rahmen und damit den Radstand auf 3.900 mm (alte Länge 3.095 mm).

Der Big Max wird mit Zusatzluftfederung inklusive Bilstein Stoßdämpfer, Delta WP 7,5 / 18“ Schwerlastfelgen und BF Goodrich AT 265/75 R 16 LT Reifen sowie einer Fahrwerkshöherlegung ausgestattet. Dazu kommt eine Erhöhung der Vorderachslast auf 1.500 kg, hinten werden es 2.200 kg. So wäre der Doppelkabiner als Familienpickup mit großer Wohnkabine nutzbar oder man baut eine 2 bis 2,5 Meter lange Pritsche auf den Rahmen.



Alles im Fluss . . .

Hartwig Heils Wohnkabine für den F 350

Die erste Reise von Yvonne, Sascha und Hartwig Heil mit der gelungenen Pickup Wohnkabinen Kombination in Skandinavien.

Ganz schön mächtig! So ist der erste Eindruck, als Familie Heil mit dem Ford F 350 Superduty als Reisemobil vorfährt. Der große US Pickup mit der Eigenbau Wohnkabine ist ein Reisemobil ohne Kompromisse. Familie Heil ist an diesem heißen Sommertag Anfang August mit dem Gespann auf Jungfernfahrt und macht Zwischenstation bei uns in der Pickup Camper Magazin Redaktion. „A perfect day to burn some Diesel“ prangt stolz in großen Lettern auf dem Heck der Wohnkabine. Dieses Motto wird in den nächsten Tagen konsequent umgesetzt. Das Ziel von Hartwig, seiner Frau Yvonne und Sohn Sascha: raus aus dem Badischen und vier Wochen Schwedenurlaub. Nach der Fahrt über die Öresundbrücke soll es mit möglichst wenigen Campingplätzen und dafür mit umso mehr Ruhe weitergehen.

In einem in der Sonne glitzernden Weinrot präsentiert sich der kernige Pickup. Der Powerstroke V8 Dieselmotor mobilisiert aus ca. 6000 ccm satte 239 KW (325 PS) bei 3.300 U/min. Das Drehmoment von gewaltigen 760 Nm liegt bei 2.000 U/min an. Bei dem im Jahre 2006 gebauten Ford handelt es sich um die sechssitzige Crew Cab Doppelkabine. Hier ist Platz satt, auch bei voller Besetzung. Es handelt sich um den langen Radstand der Longbed Version, was für das Aufsetzen einer so mächtigen absetzbaren Wohnkabine ein klarer Vorteil ist. So rutscht viel Gewicht auch vor die Hinterachse des Ford Pickup. Mit aufgesattelter Wohnkabine ist das Gespann 735 cm lang

und 315 cm hoch und wirklich einzigartig. Warum einzigartig? Weil Hartwig Heil dieses Reisemobil in über 3100 Arbeitsstunden selbst gebaut hat. Zwar werden mittlerweile zahlreiche Wohnkabinen angeboten, aber keine entsprach wirklich den Wünschen der Familie und dem Qualitätsanspruch des Familienvaters. Also beschloss Hartwig Heil (47) vor rund drei Jahren, die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Er begann, eine passende Absetzkabine für seinen Ford F 350 zu planen und zu bauen. So wie der Pickup nahezu grenzenlose Möglichkeiten bietet, sollte es auch die Wohnkabine tun. Dem Landmaschinenmechaniker und Inhaber der Firma Moself Landmaschinenservice in Graben-Neudorf ging es um nichts weniger als um die perfekte Kabine. Dazu wählte er aus dem besten Material aus das er bekommen konnte und über Jahre selbst getestet hatte und investierte rund 85.000 Euro und eben sehr viel Zeit.

Die Messlatte hatte sich Hartwig Heil selbst sehr hoch gelegt. Einerseits sollte die Wohnkabine viel Luxus bieten, andererseits möglichst lang autarkes Campen in der Natur erlauben und offroad-tauglich bleiben. Schauen wir mal, wie das umgesetzt wurde: Den großzügigen Innenraum erreichen wir über die lange Treppe. Der erste Eindruck: schick und sehr wohnlich. Die Möbel sind aus hellem Holz. Die durch die großen Fenster scheinende Sonne dieses schönen Tages taucht den 350 cm langen und 220 cm breiten Wohnraum in helles, warmes Licht. Die Elemente sind liebevoll gestaltet: harmonische Rundungen, pfiffige Details, edles Material und klare Linien.

Das Leben ist schön



PickUpBack.com

Individuelle Reisefahrzeuge made in Germany

BITTE HIER KLICKEN

Der Rundum-Blick zeigt uns im Heck zunächst des geräumige Bad mit WC, Waschbecken und vielen Aufbewahrungsmöglichkeiten. Die separate, durch eine Glastür abgetrennte Dusche mit 80 x 80 cm Duschtasse, großem Brausekopf und Dachlüfter befindet sich rechts daneben. Auf der Fahrerseite finden sich neben dem Bad ein hoher Kleiderschrank und über dem Bett des Juniors drei Hängeschränke. An der Seitenwand des Kleiderschranks sind die Bedienelemente für Heizung, Klimaanlage, Wasserpumpen und Elektrik. Das 190 x 90 cm große Bett - mit viel Stauraum darunter - kann zur Sitzgruppe umgebaut werden. Der Stauraum entsteht vor allem dadurch, dass die Kabine nicht auf der originalen Ladefläche, sondern auf einem flachen Rahmen aufgesetzt ist.

Im Alkoven ist der Schlafraum der Eltern mit dem 140 x 220 cm Bett. Leselampen sorgen für angenehmes Licht. Im Bug bieten 40 cm tiefe Schränke weitere Ablagemöglichkeiten.

Auf der Beifahrerseite finden wir die Küche. Auch hier ist an jedes Detail gedacht worden. Oben drei geräumige Hängeschränke, darunter die Küchenzeile mit viel Stauraum und der große 130 Liter Isotherm Cruise Elegance Kompressorkühlschrank mit einem 21 Liter Gefrierabteil. Die robuste Arbeitsplatte ist mit einer großen Spüle mit Warmwasser, zweiflammigem Kochfeld sowie ausreichend Arbeitsfläche ausgestattet. Besonders schön gestaltet sind die Aufnahmen für Steckdosen und das Gewürzregal. Und beim Kochen gibt es Licht von außen durch das Fenster oder über die warmweißen LED Lampen. Die Innenbeleuchtung ist zum großen Teil dimmbar. Damit ist auch abends für schönes Ambiente gesorgt.



Der Küchenblock mit LED Beleuchtung

Die Möbel der Kabine sind komplett hinterlüftet, was eine gute Wärmeverteilung auch bei kaltem Wetter begünstigt. Zahlreiche Luftauslässe sorgen für eine gleichmäßige Temperatur, egal ob mit der Truma Combi 4E Heizung oder der Truma Saphir Compact IR Klimaanlage. Dafür steht immer genug Strom zur Verfügung. 600 Watt Solarmodule sind auf dem Dach, 2 x 180 Ah Batterien speichern die Energie. Bei Bedarf sorgt ein 2,3 KW starker Wechselrichter, der Cotek SP2000-212, für ausreichend 230 Volt Strom. Außerdem lassen sich 230 Volt über eine CEE Steckdose von außen einspeisen. Diese hat immer Vorrang vor dem Wechselrichter.

Außen sind noch der Zugang zum Gasfach mit zwei 11 kg Gastankflaschen und der Gasfilteranlage. Außerdem erreicht man leicht von außen die Technik mit der eigens entworfenen Ladesteuerung und den Sicherungen. Eine weitere Klappe ist zur Entnahme der WC Kassette. Die Türen und Klappen außen sind mittels Gasdruckfedern gedämpft und fallen auch bei einem Windstoß nicht einfach zu.

Der Stauraum für Campingmöbel, Generator, Zubehör und Werkzeug befindet sich im hinteren Bereich der Fahrzeugkabine. Auf Reisen sitzt die Familie gern gemeinsam auf den drei Plätzen der vorderen Sitzreihe.

Gebaut hat Hartwig Heil zunächst den Rahmen für die Aufnahme der Wohnkabine. Der Rahmen ersetzt die Ladefläche des Pickups und wird direkt auf den zuvor verstärkten und zusätzlich verlängerten Leiterrahmen montiert. Auf diesen 184 kg schweren Rahmen wird dann die Wohnkabine aufgesetzt. Diese ist mit dem Rahmen federnd gelagert und kann hydraulisch um rund 50 cm nivelliert werden.



Ein Blick in die Wohnkabine.

Foto: Hartwig Heil

WOHNKABINE

Entworfen und berechnet hat Hartwig Heil die Wohnkabine mit einem 3D CAD Programm. Dazu gehört auch die Berechnung des endgültigen Gewichtes und des Schwerpunktes der großen Wohnkabine. Mit Hilfe zweier 1.000 Liter Behälter, die er mit rund 1.500 Liter Wasser befüllte, simulierte der Landmaschinenmechaniker das Gewicht, das der reisefertige Wohnaufbau haben würde. Die Gewichtsverteilung und -auswirkung wurde zunächst mit nacktem Leiterrahmen und später mit montiertem Rahmen, Zusatztanks und hydraulischer Anlage geprüft. Für den Rahmen wurde schließlich sehr viel Stahl verbaut. Sämtliche Teile hat Hartwig Heil selbst hergestellt. Im Zuge der Arbeiten am Fahrgestell wurde dem Powerstroke V8 Diesel einige Aufmerksamkeit zuteil. Insbesondere die Kühlung des Turboladers war ein wichtiger Punkt.

Der nächste große Schritt ist der Bau der eigentlichen Wohnkabine. Diese wurde gleich fest auf dem 184 kg schweren und vom Fahrzeug abnehmbaren Hilfsrahmen verschraubt. Die seitlichen Vierkantstahlprofile sind gleichzeitig die Aufnahmen für die Absetzstützen.

Die großen Sandwichplatten schnitt Hartwig Heil zu und verklebte sie sorgfältig Stück für Stück mit Zweikomponentenkleber. Der Bau wurde immer durch lange Laminier- und Trocknungszeiten unterbrochen. Den Kleber hatte Hartwig Heil in verschiedenen Versuchen vorher selbst ausgiebig getestet, der dieser Punkt gehört zu den wichtigsten Faktoren beim Kabinenbau.

Vor allem die Rundungen sind sehr aufwändig herzustellen. Die Seitenwände der Kabine sind jeweils aus einem einzelnen über 520 cm langen und 220 cm hohen Stück gefertigt. Dies beinhaltet auch den abgerundeten Alkovenbereich. Diesem Alkoven und der Heckleuchtenpartie gehörte Hartwig Heils besondere Aufmerksamkeit. Beides verlangte nach speziellen Lösungen. Immer wieder wurden hierzu einzelne Teile selbst hergestellt und verbaut.



Die Dinette wird zum dritten Schlafplatz umgebaut.



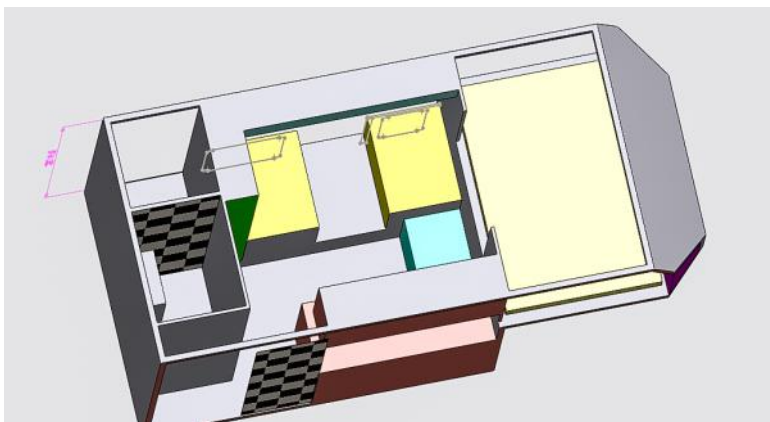
Getrennt: links WC-Bereich mit Waschbecken, rechts die Dusche



Die Zeichnung (unten) und der Bau (oben) von Hartwig Heil



Die Gasdruckfeder verhindert das Zuschlagen der Tür bei Wind.



FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN

Nachdem das Grundgehäuse getrocknet war, wurde das Dach mit den zwei Bögen für den Alkoven aufgesetzt und verklebt und anschließend die Kanten laminiert. Das Ganze wurde mit angepressten Innen- und Außenleisten zusätzlich stabilisiert und abgedichtet, die Bodenplatte des Alkovens wurde mit einem Gabelstapler zum Verkleben unter den Alkoven gedrückt.

Wie so oft waren es nicht nur die großen Teile, die viel Zeit in Anspruch nahmen, sondern die vielen Kleinigkeiten. Diese sind eben unerlässlich, aber sehr zeitintensiv. Stück für Stück wurden Öffnungen gesägt, Rahmen eingesetzt, Türen, Klappen und Fenster montiert sowie die Aufnahme für die Markise angebracht. Dann kamen die Rücklichteinheit und die Airline-Schienen am Heck dazu.

Der Innenausbau begann mit der Elektrik und den Wasserleitungen. Es wurden Kabel verlegt, Anschlüsse vorbereitet und Heizungsrohre eingebettet. Die Möbel fertigte Hartwig Heil aus stabilen, aber leichten Sperrholzplatten. Vor allem die vielen kleinen Öffnungen für die Türen, die Heizungsrohre und für die Gläser nahmen viel Zeit in Anspruch. Da, wo es besonders stabil sein musste, wurden Alu Winkelleisten eingeklebt. Jedes Teil war eine Einzelanfertigung und alles zusammen ein Gesamtkunstwerk mit vielen raffinierten und ausgeklügelten Details.

Selbst die Griffe für die Schränke und Türen sowie die schönen Alugestänge an den Küchen- und Badelementen hat Hartwig Heil selbst gesägt, gebohrt, gefräst und mit Kabeln versehen.

Nach über 3.100 Arbeitsstunden ist das am Ende 5.250 kg schwere Werk vollbracht! Das zulässige Gesamtgewicht des Reisemobils liegt bei 6.700 kg, mit einer Zuladung von 1.450 kg ist genug Kapazität für die ganze Familie für die erste große Reise.



FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN

DIE ERSTE REISE

Nach mehr als 4 Wochen und über 6.500 Kilometern kehrte die Familie Heil zurück von ihrer Nordeuropatour in den Sommerferien. Die Tour führte letztendlich auf dem Landweg nach Dänemark und über die Brücken nach Südschweden. Dann im „Zickzack“ hoch nach Nordschweden. Von dort aus Richtung Westen bis an die Westküste Norwegens. Yvonne, Sascha und Hartwig Heil erkundeten von dort aus Norwegen und fuhren größtenteils die Küste entlang bis in den Süden Norwegens. Sie setzten mit der Fähre nach Dänemark über und reisten zurück nach Deutschland. Hartwig Heils Fazit: „Die Kombination aus Ford F 350 und der Wohnkabine hat sich bestens bewährt. Bis auf kleine „Narben“ (durch Fahrten abseits der Straßen) und einen Reifenschaden ist alles heil geblieben trotz extremster Belastung während der Testfahrt.“ Bei der Temperaturspanne von 34°C in Südschweden bis 3°C in Nordnorwegen haben sich die Klimaanlage in der Wohnkabine sowie die gute Heizung bewährt. Und: „Wir sind sehr viele extrem steile Pässe in Norwegen gefahren, um wirklich die Grenze des Fahrzeuges zu testen.“



Setz Deinem Pickup die Krone auf!

jetzt informieren auf:
camp-crown.de



BITTE HIER KLICKEN

PICKUP CAMPER 17



Auf den Spuren der Eiskönigin

Einmal zum Nordkap und zurück reisten Kris und Jens Dependahl mit dem VW Amarok und dem Gordidear Dachzelt.

Strategisch gesehen ist es sinnvoller, eine Winterreise im Sommer zu planen. Der Gedanke an Schnee, Heißgetränke und winterliche Romantik lässt sich besser illustrieren, während man im Schatten einer Palme liegt. Leider kam mir der Gedanke eher später, nämlich erst im November. Auf der Couch liegend und über den Regen schimpfend, versuche ich also möglichst beiläufig meine Idee zu verkaufen: „Wir könnten doch zum Jahreswechsel mit dem Amarok nach Finnland fahren...?“. Keine Reaktion.

Drei Wochen später, ausgerüstet mit warmen Expeditions-Schlafsäcken, dicken Wollunterlagen und ein paar technischen Vorbereitungen - sehen wir uns eigentlich ganz gut gewappnet für den nordischen Winter.

VON HINTEN DURCHS HERZ!

Am Abend des ersten Weihnachtsfeiertages verlassen wir München und fahren Richtung Osten in die Nacht. Wir wollen über Österreich, Tschechien, Polen, Litauen, Lettland, Estland bis nach Tallinn und von dort mit der Fähre den Hafen von Helsinki in Finnland erreichen. Landschaftlich ist die Strecke eher unaufregend, ab Litauen quält sich gefühlt der komplette europäische LKW Verkehr über die Landstraßen Richtung Osten. Wir hangeln uns die letzten 300 Kilometer durch zähfließende LKW-Kolonnen. Nach 2.100 km steuern wir endlich den Fährhafen in Tallinn an. Starke Männer, noch stärkere Frauen und sogar Kinder schleppen Alkohol an Bord. Auch wir kaufen sicherheitshalber nochmal was zum „Heizen“. Nachts um 1:00 legen wir in Helsinki an und haben nur noch ein Ziel, einen ruhigen Schlafplatz finden.

IRGENDWO DA HINTEN IST LAPPLAND

Der erste Schnee am Morgen treibt uns die Müdigkeit aus den Knochen, schnell ein Kaffee und los, wir fahren Richtung Norden! Auf dem Weg nach Oulou gibt es außer weißen Bäumen nicht viel zu sehen. Der Schnee nimmt zu und das Licht merklich ab, am Polarkreis hüllt uns Finnland dann bereits am frühen Nachmittag in völlige Dunkelheit ein. Richtung Rovaniemi, der Hauptstadt Finnisch-Lapplands, schneit es unentwegt und jede noch so kleine Tankstelle ist inzwischen eine willkommene Abwechslung von den traumhaft verschneiten, aber doch recht eintönigen Waldgebieten. Bei Rovaniemi ist der Schneefall so stark, dass wir fast daran vorbeifahren.

Je weiter wir Richtung Norden fahren, desto kleiner werden die Bäume und weichen schließlich der norwegischen Tundra mit ihren Rentierherden. Und desto kälter wird es, nachts fällt die Temperatur in diesen Tagen auf bis zu -25 Grad. Inzwischen ist es morgens um 11.00 so dunkel wie im Keller, mittags macht kurz jemand die Tür auf und gegen 13.00 auch wieder zu. Wir finden das alles völlig faszinierend, fragen uns aber immer wieder, wie man das einen Polar-Winter lang aushalten kann.

Die Nächte im Dachzelt sind wunderbar still und erwartungsgemäß dank der Expeditionsschlafsäcke auch kuschelig warm. Aufstehen wird dennoch von Tag zu Tag mühsamer und auch der persönliche Rhythmus passt sich an die Lichtverhältnisse an. Einerseits, weil es draußen inzwischen Minusgrade im zweistelligen Bereich hat und der Sprung in den Schnee schon etwas Überwindung kostet. Aber auch, weil die Dunkelheit erfolgreich eine tiefe Nacht vorgaukelt, auch um 10.00 Uhr morgens. Es schneit viel und es wird immer schwieriger,

einen geeigneten Nachtplatz zu finden. Die Räumfahrzeuge türmen den Neuschnee am Straßenrand zu unüberwindbaren Hindernissen auf. Mehrfach bleiben wir einfach mitten auf der Straße stehen in der Hoffnung, dass niemand kommt. Die Einsamkeit ist mit uns!

ZWEI-TAKT AUF DEM EISSEE

Für die Silvesternacht finden wir kurz vor der norwegischen Grenze eine Hütte an einem zugefrorenen See. Die Verlockung am Nachmittag ist einfach zu groß, wir mieten zwei Schneemobile und erkunden im Dämmerlicht bei Mondschein mit den Zweitaktern den See und die verschneiten Wälder um unsere Hütte. Unzählige Versorgungs-Tracks führen kilometerlang durch diese einmalige Winterlandschaft. Zurück an der Hütte läuten wir in der finnischen Sauna den Neujahrsabend ein. Die Nacht beschenkt uns dann sogar mit eindrucksvollen Polarlichtern kurz vor Mitternacht. Ein toller Start in das neue Jahr!

AM NORDKAP STEHT NUR DIE ZEIT STILL, NICHT DER SCHNEEPFLUG

Eine helle Vollmondnacht begleitet uns bei sommerlichen -17 Grad an der norwegischen Küste in den Norden. Wir finden bei Honnigsvåg einen Platz für die Nacht und beschließen, am nächsten Tag früh zum Nordkap aufzubrechen. Der dunkle Himmel am Morgen ist wolkenlos, ohne Schneefall mit einer großartigen Sicht auf die weißen Berge. Zweimal täglich fährt ein Konvoi von der Skarsvåg-Kreuzung die 13 Kilometer lange Schneepiste an das Kap und zurück. Ein Schneepflug räumt die Straße für die Fahrzeuge frei. Wir haben Glück, starten als erstes Fahrzeug im Konvoi und genießen die spektakulären Schneefontänen vor uns. Das Nordkap selbst zeigt sich gewaltig und wir sind fast allein. Annähernd psychedelisch verändert sich der Himmel minütlich. Der Sonnenaufgang am Horizont taucht die schneebedeckte Landschaft in ein eindrucksvolles und ergreifendes Farbenspiel. Die ewige blaue Stunde in völliger Perfektion, jeder Foto-Enthusiast wird hier schwach – hier atmet die Erde!

HOCHDOSIERTES VITAMIN D

Eigentlich war spätestens seit dem Polarkreis schon klar, dass dies nicht die letzte Winterreise durch die Polarnacht gewesen sein wird.



Kris und Jens Dendahl am Nordkap.



Einsame und stille Nächte im Dachzelt.



Dennoch haut es uns ein zweites Mal so richtig aus den Socken - als wir nach Tagen der Dunkelheit wieder ins Licht tauchen dürfen. Es wird zunehmend heller, die Sonne erscheint das erste Mal am Horizont als rote Morgenglut in der Ferne. Wir können es eigentlich kaum erwarten, ich korrigiere euphorisch die Fahrweise meines Mannes, um das schwedische Waldstück zügig hinter uns zu lassen: „Fahr schneller!“ und ernte dafür einen ungläubigen Blick. Als die Sonne durch die Baumreihen an der Straße blitzt, fahren wir rechts ran, um das Ereignis zu genießen. Ein Sonnenaufgang, kitzelnde Strahlen in der Nase, zusammengekniffene Augen und ein Hauch von Wärme im Gesicht machen - nach 8 Tagen in der Dunkelheit – mehr als glücklich!

EINE DACHZELTHEIZUNG – BRAUCHT MAN SO WAS WIRKLICH?

Zwischen der Idee zu diesem ungewöhnlichen Winterurlaub und der eher puristischen Entscheidung im Dachzelt zu übernachten, lag eine intensive Recherchephase: Von Heizmöglichkeiten aller Art, die das Überleben im Dachzelt bei unter 0 Grad sichern sollten bis hin zu Menschen, die aus einem Zelt ein energieeffizientes Haus mit Zentralheizung machen. Alle in Frage kommenden Heizmöglichkeiten haben wir aus verschiedenen Gründen schnell verworfen. Wir hatten zwar keine Erfahrungen mit so niedrigen Temperaturen, kennen unser Equipment aber sehr gut und wollten schauen, was mit einem Dachzelt so geht. Schlussendlich können wir sagen, es geht auch sehr gut ohne Heizung, ist aber sicher nicht jedermanns Sache. Man braucht in erster Linie gutes Equipment und einen Plan B, was man im Notfall (Panne, festgefahren etc.) macht. Wir waren uns einig, ab wann der Motor vom Amarok nachts durchläuft oder wir in ein Hotel einchecken.



Auch den Amarak wollten wir bestmöglich auf die Minus-Temperaturen vorbereiten. Normale Minustemperaturen bis – 20 Grad machen ja im Grunde keine Probleme. Was aber passiert ab –30 Grad und mehr? Mit dieser Fragestellung (und einem diebischen Grinsen) geht's erst mal zur VW Werkstatt. Die bietet etwas ratlos einen Kühlwasser-Check an und schickt mich mit einem neuen Eiskratzer, Dimension VW Polo - nach Hause.

Erfahrungsberichte mit vergleichbaren Fahrzeugen gibt es im Internet kaum, Informationen zu Spikes oder Vorheizern findet man nur auf skandinavischen Websites. Möglichkeiten etwas zu leihen, findet man eigentlich gar nicht. Schwedische Arbeitskollegen sagen mir: „alles überhaupt kein Problem“, finnische Arbeitskollegen hingegen halten die Tour mit einem „normalen Auto“ gar nicht erst für machbar. Die üblichen Begleiter einer Recherche.

Schlussendlich verpassen wir dem „Amarökli“ eine neue Batterie und natürlich einen gründlichen Technik-Check. Der Dieselfilter wird getauscht, diverse Ersatzteile und Schneeketten sind natürlich mit an Bord, Tür- und Dichtungsgummis und andere flexible Teile werden entsprechend behandelt. Weiterhin darf ein Additiv, welches bereits zugefrorenen Diesel im Tank wieder auftauen kann, nicht fehlen. Zwei LKW-Eiskratzer lösen den VW Polo-Eiskratzer ab. Bei der Beleuchtung entscheide ich mich für zwei LED Lampen (Lazer ST Evolution) im Kühlergrill, die sich mit als sinnvollste Investition dieser Reise herausgestellt haben. Diese Maßnahmen reichen unserer Einschätzung für eine Reise in den Norden völlig aus.

von: Kris Dependahl (Text und Bilder)



Kurzinfo

Fahrzeug Kris Dependahl: VW Amarak 2.0, 4 Motion, zuschaltbarer Allrad

Dachzelt: Gordigear 160Plus

Reisende:

Kris und Jens Dependahl aus Regensburg bzw. Oberösterreich

Film Winterreise:

<https://www.tripmasters.de/trip/nordkapp-2018/>

Wir sorgen dafür, dass hier Ihre Werbung steht.

Schicken Sie eine E-mail an:

marketing@pickup-camper-magazin.de

zu Händen Karl Heinrich Schirra



Einfach raus



WENN ES KALT WIRD, REISEN WIR WIE DIE ZUGVÖGEL IN DIE SPANISCHE SONNE.

Den Zug der Kraniche beobachte ich jeden Herbst, wenn die Vögel in Keilformation über unser Haus in Sprockhövel fliegen. Über das Ruhrgebiet führt eine der Hauptreiserouten der Zugvögel, unter anderem mit Ziel Andalusien. Ja, warum nicht wie die Kraniche zum Überwintern ins warme Spanien reisen? Dabei die Wärme der andalusischen Sonne genießen. Mit Tapas und Rotwein am Strand bei rund 20 Grad Außentemperatur verträumt die Sonne tiefrot glühend im Meer versinken sehen!

Das Rauschen der Wellen, die Brandung, Vogelgezwitscher, dazu der Geruch des salzigen Wassers und die Wärme der Sonne auf der Haut. So entspannend, dass ich im Liegestuhl eingedöst bin und erst vom Kaffeeduft des servierten Cappuccinos aufwache. Am Strand von Roquetas nahe Almeria an der andalusischen Ostküste genießen wir den Cappuccino und atmen die frische salzige Meeresluft ein – leicht sommerlich bekleidet bei rund 20 Grad. Unser Domizil ist für ein paar Tage der Campingplatz Roquetas. Wir treffen viele Leute hier, die den ganzen langen mitteleuropäischen Winter hier im sonnigen Andalusien verbringen werden. Wie die Zugvögel.

Dabei besteht das südliche Spanien nicht nur aus Sonne, Sand und Meer. Andalusien ist sehr abwechslungsreich und spannend. Durch malerische romantische Gassen schlendern wir durch Cordoba, Sevilla oder eben eines der vielen kleinen Städtchen in den Bergen. Montillas Straßen, Häuser und Geschäfte sind voller Leben. In Baena streifen wir durch die schönen engen Gassen bergauf bis zum alten Stadtzentrum mit der Burgruine und dem historischen Museum, der Parroquia Santa Maria la Mayor (Kirche und Gemeindezentrum) und der alten Stadtmauer – begleitet vom Zwitschern der Vögel wie im Spätsommer. Fantastisch und endlos ist vor allem die Aussicht über die weiten Hügel Andalusiens. Olivenhaine, Apfelsinenbäume, Baumwollfelder und geerntete Felder, immer wieder mit Palmen oder Zypressen aufgelockert, bestimmen das mit geschwungenen Formen und Linien geprägte Landschaftsbild. Das taucht immer mehr in ein Gelb, dann

kräftiges Orange ein, als über den Hügeln die Sonne glühend langsam hinter dem Horizont verschwindet.

Die Landschaft wird auf dem Weg westlich entlang der Sierra Nevada immer rauer, kantiger und abenteuerlicher. Interessant zu sehen, wie die schroffen Felsen und die tiefen Schluchten die Berglandschaft bestimmen. Die Straße schlängelt sich kurvenreich in einer stetigen Steigung hindurch. Wir genießen grandiose Ausblicke, sind fasziniert, auch wenn aus der Steigung mittlerweile ein Gefälle wird und schließlich sehen wir am Horizont das Lichtermeer von Malaga.



Dauergäste statt nur Überwinterer in Roquetas de Mar



86473 Ziemetshausen
Sattlerstr. 15
www.pickupcamper-schwaben.de
info@pickupcamper-schwaben.de
+49 176 2215 8559



Malaga ist der Inbegriff für Sonne, Strand und Palmen im südlichen Spanien. Die andalusische Mittelmeerküste von Malaga bis Almeria ist lang und sehr abwechslungsreich. Wir fahren von West nach Ost und genießen die tolle Landschaft: steile Hänge entlang der Küste zwischen Malaga und Nerja, grün, teilweise dicht bewaldet. Frisches Grün deswegen, weil es vor ein paar Wochen viel geregnet hatte. Danach wird die Landschaft etwas karger, die Berge schroffer und spektakulärer, kurvenreich die Landstraße, viele Haltebuchten, von denen einige auch als Nachtquartier taugen, denn die Straße ist wenig befahren. Immer wieder sehen wir Schwärme der Zugvögel. Die Landschaft wird weiter, etwas ebener, je näher wir Almeria und Roquetas de Mar kommen.

Weiter landeinwärts sind die Ausläufer der Sierra Nevada zu sehen. Wir haben auf dem Camping Roquetas die Wohnkabine abgesetzt und machen einen Ausflug mit dem Auto. Unser Ziel ist Granada mit der religionsübergreifenden Alhambra (siehe Routenverlauf) und vor allem der schönen Innenstadt. Diese ist sehr sehenswert, bietet viele Shopping-Möglichkeiten und zahlreiche Cafés, Tapas-Bars und Restaurants. Die Spanier essen gern auswärts. Leider regnet es heute. Trotzdem schlendern wir durch die Gassen und genießen das leckere Essen – überdacht auf einem der schönen Plätze.

Im Umland der Sierra Nevada erstreckt sich zu Füßen der schneebedeckten Berge ein riesiges Wandergebiet. Viele Sportmöglichkeiten wie Rafting, Canyoning, Mountainbike-Touren und Gleitschirmfliegen werden angeboten. Wer es im sommerlichen Winterurlaub mal ganz winterlich mag, gönnt sich ein paar Abfahrten im Skigebiet der Sierra Nevada und verbringt den Abend am Strandcafé der Mittelmeerküste – natürlich im sommerlichen Outfit, versteht sich.

Natur pur – dafür steht die Cabo de Gata. Ein Naturpark und Küstenstreifen nördlich von Almeria. Den Elementen ausgesetzt (nur wir und die Natur) stehen wir für eine Nacht auf einem einsamen Platz an der Küste. Wir erwandern die tolle Landschaft mit der rotbraunen Erde, streifen über die schmalen Pfade, umhüllt vom Duft des Thymians, des Lavendels und der zahlreichen blühenden Pflanzen. Am Meer der schöne einsame Strand, das Rauschen der Brandung, das Brechen der Wellen, der stürmische Wind - und sonst nichts . . . Abends vergoldet uns ein rot-orange glühender Sonnenuntergang über den schroffen Felsen der Küste diesen wunderschönen Tag.



Fischerboote auf der La Isleta del Moro



Playa las Salinas in Roquetas



Camping Roquetas de Mar



An der Cabo de Gata



Blick von der Küstenstraße aus, zwischen Nerja und La Herradura



Der Strand von Oliva bei Valencia im Morgenlicht.

Am Morgen werden wir vom Meeresrauschen und dem Licht der aufgehenden Sonne auf dem schön gelegenen Campingplatz Eurocamping Oliva direkt am Meer geweckt. Nur eine kleine Düne trennt uns vom Strand. Wir sitzen im Sand der Düne und genießen den Kaffee in der Morgensonne, die unsere Haut erwärmt. Ein paar Mutige stürzen sich in die Brandung des frischen Mittelmeeres. Die Vögel singen ihre Lieder, Spatzen suchen nach Brotkrümeln, die unser Frühstück hinterlassen hat. In der Sonne genießen wir das schöne Nichtstun, lesen ein paar Seiten in unseren Büchern und brechen später auf zu einer Strandwanderung. Der Strand ist hell, wir sind an der Costa Blanca. Nach einem Cappuccino auf der Terrasse eines schönen Strandrestaurants geht es zurück den endlosen Strand entlang begleitet vom Rauschen der Wellen und dem Licht der langsam untergehenden Sonne. Eine große Gruppe Strandläufer sucht im nassen Sand direkt am Wasser nach Nahrung. Sie picken, spiegeln sich im Wasser und trappeln mit schnellen Schritten weiter sobald eine Welle naht. Einfach schön zuzuschauen. Das Licht der sinkenden Sonne taucht die Landschaft in ein gelbes Licht, ringsum sind die Wolken pastellig rosarot oder leicht orange eingefärbt. Ein wunderschöner Abendhimmel begleitet uns zurück zum Camper. Es sind die kleinen Dinge, die ihren besonderen Reiz haben.

Diese und die Sonne Spaniens begleiten uns auf die Rückreise in Richtung Norden nach Frankreich. Der Himmel zieht sich langsam zu – es beginnt zu regnen, als wir zunächst Baume les Dames und schließlich Straßburg mit seinem wunderschönen Weihnachtsmarkt erreichen. Am nächsten Tag geht es am Rhein entlang – wie die Zugvögel im Frühjahr - in Richtung Heimat bei kaltem Dezemberwetter.

Und so beginnt die Reise Anfang November im regennassen Mitteleuropa auf der Route der Zugvögel – zunächst am Rhein entlang bis in den Breisgau. Für die erste Etappe haben wir für drei Nächte einen Campingplatz im südlichen Schwarzwald angesteuert:

Fünf Sterne, mit viel Komfort, mietbare Bäder, Top-Nahverkehrsanbindung, Sauna und Wellness zum Abschalten. Wir kommen hier an, um zur Ruhe zu kommen. Eine kurze Etappe, damit man sich erst einmal vom Alltag löst und seinen Akku auflädt. Wie die Kraniche auf ihren Rastplätzen.

Novemberlicht – von seiner schönsten Seite. Auf unserer Wanderung tauchen Nebelschwaden die Landschaft in ein weiches Licht. Die tiefstehende Novembersonne erhellt Wiesen und Wälder mit schönen warmen Strahlen in leicht gelber Farbe und die Schwarzwälder Hügel und Täler wirken wie gemalt. Dazu bunt gefärbtes Herbstlaub und rot gefärbte Beeren im goldenen Licht. Die schöne Pause auf der sonnigen Terrasse des Gasthofes Linde bei Münstertal genießen wir mit Belchenkäse aus der Region, mit Oliven und Brot dazu. Dann wandern wir weiter und mit jedem weiteren Kilometer zurück zu unserem Domizil auf dem Campingplatz Münstertal wird die Lichtstimmung noch interessanter und die Sonne zaubert im Gegenlicht immer wieder neue schöne Bilder.



Novemberlicht im Schwarzwald.

Am Platz leicht fröstelnd angekommen, gehen wir in die mit der Alde Warmwasserheizung vorgeheizte Wohnkabine und wärmen uns auf. Dann besuchen wir die Sauna des Campingplatzes, die wir bis in die späten Abendstunden genießen, unsere Körper aufwärmt und uns von der spanischen Sonne träumen lässt.

Meeresrauschen weckt uns sanft am Strand von Sète in Südfrankreich und die Sonne scheint sanft durch die Fenster. Mit Kaffee aus der Espressokanne erleben wir die Morgensonne am südfranzösischen Strand. Wir schlendern durch den Sand, lauschen den Wellen und entdecken schöne Muscheln im Sand. Die Sonne haben wir mitgenommen, die Bahnlinie von Münstertal wohl auch. Denn nicht nur das Meeresrauschen, sondern das Rauschen der Züge auf der nahen Bahnlinie hat uns geweckt. „Zugvögel“ mal anders.

Die Zugvögel überwintern gern in Südfrankreich, das wundert uns auf der Weiterreise wirklich nicht. Das mediterrane Flair der südfranzösischen Mittelmeerlandschaft lädt wirklich zum Verweilen ein, aber auch die schöne Gebirgslandschaft im westlichen Katalonien. An der Grenze zu Aragonien, ebenfalls eine spanische Provinz, finden wir den Campingplatz Wels-Camp am Rio Ebro bei Fayon. Fischer-Campingplatz mit Anglershop, fest in deutscher Hand. Das Pärchen Katrin Diebels und Jan Gailing hat den Platz erst im September 2018 übernommen (Mehr dazu in der nebenstehenden Box). Wir genießen die Abgeschiedenheit, die Ruhe, Cordon Bleu mit Pommes und fruchtigem Rotwein - und die vertraute Bahnlinie.

Dort hingefahren sind wir durch die wunderschöne Landschaft Kataloniens, erst ein steiler Anstieg auf der Autobahn Richtung Zaragoza, dann die geschwungenen Hügel, wie man es von der Toskana her kennt. Das Herbstlaub der unzähligen Kirschbäume leuchtet wie Feuer. In gradlinigen geschwungenen Reihen stehen die Olivenbäume und immer wieder einige Zypressen dazwischen und schließlich erreichen wir eine schroffe gebirgige Landschaft mit tiefen Tälern. Eines davon ist das des Rio Ebro, einem der fischreichsten Flüsse in Europa. Das ist auch der Grund, warum Andy aus der Steiermark dort den Wels-Camp Matarrana, den Campingplatz für Angler eröffnet hat.

Über die mediterranen Ebenen bei Valencia fahren wir schließlich Richtung Cordoba. Die rote Erde und die unglaublich weite hügelige, geschwungene, teils bergige Landschaft, beeindruckt uns. Wir sehen Olivenhaine, gemischt mit Herbstlaub, Orangenplantagen, einige Baumwollfelder und die weißen Häuser im andalusischen Stil. Vor allem treffen wir auf viele Singvögel, Stare und Störche, die ebenfalls der Sonne und Wärme wegen ihre Heimat wegen des Winters verlassen haben.



Am Strand von Roquetas de Mar



Abendlicht auf dem Eurocamping Oliva



Der Rio Ebro in Aragonien



Die Innenstadt von Cordoba



Die Sonne genießend am Strand von Oliva.

Musik von Musikfox



Ein kurzer Zwischenstopp an der Küstenstraße zwischen Malaga und Motril.

VIEL GEPÄCK FÜR VIER WOCHEN REISEN

Viele Wohnkabinenbesitzer werden schon mal öfter gefragt, wie sie wohl auf einer längeren Tour das ganze Gepäck mitbekommen. In unserem Fall mit einer Nordstar Camp 8L aus 1999 mit rund 907 Liter Stauraum liegt die kleine Herausforderung lediglich darin, für verschiedene Wetterlagen gewappnet zu sein. Wir haben sowohl Winter- als auch Herbst- und Sommerkleidung eingepackt. Und zwar so viel, dass man nicht alle drei Tage waschen muss. Dazu kommt noch ein Grundstock an Lebensmitteln, Pflegemitteln, Kosmetika, Geschirr, Campingausstattung, Bettwäsche, Handtüchern und Lektüre, den wir gut verstauen konnten. Hier in der Fotostrecke bekommt man einen Überblick, was wo verstaut ist. Zu den 907 Liter gemessenem Stauraum kommen im Innenraum noch die drei Besteckschubladen, der Badschrank und der 78 Liter Absorberkühlschrank hinzu.

Achten muss man natürlich auf das Gesamtgewicht. Wir sind zur Waage der Raiffeisengenossenschaft in Sprockhövel gefahren. Der aufgeladete Isuzu D-Max wiegt vollgetankt ohne Fahrer 2.140 kg. Die Wohnkabine wiegt leer rund 720 kg. Für die Campingausstattung mit Stühlen, Tisch, Vorzelt, Sonnensegel, Grill, Geschirr, Gas, Wasser und Batterie kommen noch einmal rund 160 kg hinzu. Damit sind wir reisefertig bei 880 kg. Insgesamt wiegt die Kombination reisefertig 3.020 kg, 1.930 kg davon sind Last auf der Hinterachse.

Für Kleidung, Wäsche und Kosmetik haben wir rund 100 kg angesetzt, für Lebensmittel 50 kg und für Sonstiges (Notebook, Bücher etc.) 20 kg. Damit sind wir bei 1.050 kg.



Schwerpunktgünstig: hinter der Zurrösenplatte und im Bodenpodest

Mit 150 kg für zwei Erwachsene kommen wir auf insgesamt 1.200 kg Zuladung. Möglich wären insgesamt 1.360 kg an Zuladung bzw. 1.260 kg auf der Hinterachse. Also rund 160 kg insgesamt und 60 kg weniger auf der Hinterachse als erlaubt. Beim auf 3,5 t aufgelastetem Pickup mit einer Hinterachslast von 2,2 t ist noch ausreichend Spielraum.

Hier sind einige Einzelpositionen:

kleiner Campingtisch	3,6 kg
Campingstühle	7,1 kg
zwei Hocker	0,3 kg
Vorzelt für die Seite	9,7 kg
Heckvorzelt	8,5 kg
Sonnensegel/Sonnenschirm	5,0 kg
Vorzeltteppich	8,0 kg
Werkzeug	5,0 kg
Feuerlöscher	3,3 kg
Gasgrill	5,0 kg

40 Liter Frischwasser	40 kg
10 Liter WC-Wasser	10 kg
zwei 5 kg Gasflaschen	20 kg
1 Batterie	20 kg
1 Solarmodul	3,0 kg



Töpfe/Geschirr/Besteck	6,0 kg
Antirutschmatten	5,5 kg

Gesamt Grundausrüstung 160 kg

dazu Kleidung, Kosmetika etc. (rund 30 kg/Person)	60 kg
Handtücher und Bettzeug	40 kg
Lebensmittel und Getränke	50 kg
Sonstiges	20 kg
Zwei Erwachsene	150 kg

Gesamt Gepäck und Reisende 320 kg

Gesamt für die Reise	480 kg
Wohnkabine Leergewicht	720 kg
Isuzu Leergewicht	2.140 kg
Reisegewicht	3.340 kg
Zulässige Gesamtmasse	3.500 kg

Reisegewicht auf Hinterachse	ca 2.180 kg
Zulässige Hinterachslast	2.200 kg

Wer sparsamer packen möchte, findet in dieser Aufstellung sicherlich einige „Streichkandidaten“.

- Beste Reisezeit
Frühjahr und Herbst, wer es mag,
im Sommer
Im Winter ist der November laut
vielen Überwinterern der
schlechteste Monat
im Dezember wird das Wetter
wieder beständiger, der Januar ist
gut aber recht kühl, der Februar ist
noch besser und wärmer, erst recht
der März

- Budget:
rund 3000 Euro für vier Wochen

- Campingplätze:
Camping Münstertal
Flower Camping Le Chateau
Serignan Plage
Wels-Camp Matarrana
Camping La Brena
Camping Roquetas
Camping Las Lomas
Eurocamping Oliva
Camping Fuente Banos de Fortuna
Camping de Strasbourg

- Stellplätze:
Baumes les Dames
Wohnmobilstellplatz Sète

Viso del Marques
Area Malaga Beach
Nules bei Valencia
Cabo de Gata
Cabanes bei Figueras

- PREISE:
Campingplätze 15 -28 Euro
Gastronomiepreise rund die Hälfte
wie in Deutschland, dafür ist das
Angebot einfacher
Diesel in Frankreich teuer wie
Benzin, etwas teurer als in
Deutschland, in Spanien etwas
günstiger als in Deutschland
Abblue an fast allen Lkw
Zapfsäulen

- POINTS OF VISIT:
Malaga
Cordoba
Sevilla
Granada
Almeria
zahlreiche Naturparks

-Infos:
Maut in Frankreich: Classe Tarif 2,
z.b. die Strecke Lyon - Narbonne
(450 km) 56 Euro

oder La Boisse - Baumes les
Dames (281 km) 36,50 Euro
Maut in Spanien: Kategorie 1, Oliva
- Ametlla (485 km) 28,50 Euro
Gefahren Kilometer: rund 6.400
km, Verbrauch 13 Liter / 100 km

- Freistehen:
ist in Spanien verboten und kann
sehr teuer werden (250 - 500 Euro),
auf öffentlichen Parkplätzen bei
Einheimischen sehr unbeliebt, das
ist schließlich kein Freistehen. Es
gibt einige Stellen, wo man abseits
der Siedlungen in der Natur
campen kann. Den Platz bitte
sauber hinterlassen! Entsorgt
werden kann an fast allen Rast-
und Tankstellen oder eben auf
Wohnmobilstellplätze gegen eine
kleine Gebühr.

- Sonstiges:
Hunde sind auf vielen Camping-
plätzen außerhalb der Saison
willkommen, an vielen Stränden
auch. Es versteht sich von selbst,
dass ihre Hinterlassenschaften
mittels Tüte eingesammelt und
entsorgt werden.



Pick-up mit Tisch-Wohnkabine
zur Miete oder Kauf !



BITTE HIER KLICKEN



mobile Wohn(t)räume...

WOMO4YOU.DE
REISEMOBILE ONLINE MIETEN

Tischer Händler Bodensee
72517 Sigmaringendorf - Tel. 0 75 71 / 71 64 09

Wir sorgen dafür,

dass an dieser
schönen Stelle

Ihre interessante
Werbung steht.



Schicken Sie ein
E-mail an:

marketing@pickup-
camper-magazin.de

z. Hd. Karl Heinrich Schirra

DER REISEWEG IM DETAIL



Blick von der Altstadt Baenas über die andalusische Landschaft.

AUF DER ROUTE DER ZUGVÖGEL

Sprockhövel (D): Wiege des Ruhrbergbaus (Steinkohle), Wohnmobilstellplätze an der Ruhr oder am Berger Hof in Hattingen. Dort gibt es in der Elfringhauser Schweiz wunderschöne Wanderstrecken.

520 km

Münstertal (D): Verbindung zwischen Breisgau und Hochschwarzwald, ebenfalls Bergbautradition (Edelsteine), Landwirtschaft und viele Wanderstrecken, Wintersportmöglichkeiten mit Bahn und Bus erreichbar, Campingplatz Münstertal mit viel Komfort, nebenan ein Wohnmobilstellplatz.

503 km

Hauterives (F): Der Briefträger Cheval vereinte die Welt in einem Bauwerk, in dem er aus Postkartenmotiven ein Schloss baute. In 33 Jahren erschuf er mit Schubkarre aus tausenden Flusststeinen ein Gesamtkunstwerk, das weltweit Beachtung findet. Neben an sind der Campingplatz Flower Camping Le Chateau und ein Wohnmobilstellplatz.

274 km

Sète (F): Südfranzösische Hafenstadt mit mediterranem Altstadtflair. Fährschiffe u. a. nach Marokko. Womostellplatz auf dem Deich (Route des Quatre Chansons), sehr schöner Strand, aber an einer Verkehrsader mit Straße und Bahnlinie.

536 km

Fayon (E): An der Grenze Aragonien / Katalonien ist der Campingplatz Wels-Camp Matarrana fest in deutscher Hand, sehr schön ruhig am Ebro gelegen.

213 km

Nules (E): Vor Valencia Wohnmobilstellplatz mit Gastronomie und Nähe zum Meer.

410 km

Viso del Marques (E): An der Grenze zu Andalusien, kostenloser Wohnmobilstellplatz am Rande der schönen Stadt.

198 km

Camping La Brena (E): Einfacher Platz auf einem Berg an der Carretera del Pantano in der Nähe von Cordoba, mit schönen Stellplätzen, die eine endlose Aussicht über Andalusien bis Sevilla und Cordoba bieten. Außerdem am Stausee Embalse de la Brena und am Fuße des Naturschutzgebietes Sierra de Hornachuelos. Bei abgesetzter Kabine sind der Besuch Cordobas Innenstadt und auch der Umgebung mit dem Pickup kein Problem. Einziger Wermutstropfen: die sanitäre Anlage des Campingplatzes ist renovierungsbedürftig.

76 km hin und zurück

Cordoba (E): Interessante Altstadt mit vielen schönen Gassen und Kirchen im Maurischen Stil. Highlights sind die Kirche und die Brücke.

66 km hin und zurück

Hornachuelos (E): Kleinstadt mit schöner Altstadt am Fuße des riesigen Naturreservats Sierra de Hornachuelos. Hier sind einige Campingplätze, viele Womostellplätze und unzählige Wandermöglichkeiten.

68 km

Montilla (E): Mittelgroße Stadt zwischen Cordoba und Malaga mit schönen Einkaufsmöglichkeiten und keinem Tourismus.

16 km

Espejo (E): Kleinstadt, über deren weißen Häusern eine Burg thront, schöne Altstadt, wie bei vielen Städtchen im Bereich des Naturparks Sierras Subbeticas. Dieser bietet viele Wanderwege und einige Wohnmobilstellplätze.

27 km

Baena (E): Mittelgroße Stadt rund um einen Berg mit Altstadt, Burgruine und dem katholischen Zentrum Parroquia Santa Maria la Mayor mit Kirche und schönem Innenhof. Dazu eine fantastische Aussicht von vielen Stellen aus.

143 km

Area Malaga Beach (E): Großer Wohnmobilstellplatz am Fuße der Straßen N 340 (Calle Almeria) und MA 24 und direkt am Meer. Die Ausstattung mit Ver- und Entsorgung, Strom, Wasser, kleiner Bar, WC und Duschen ist gut. Die Straßen sind einfach zu laut. Basis für Besuch von Malaga. Entlang der wenig befahrenen N 340 zwischen Nerja und Almunécar sowie zwischen Motril und Castillo de Banos gibt es immer wieder Haltebuchten, wo man für eine Nacht stehen kann.

177 km

Camping Roquetas (E): In Roquetas de Mar nahe Almeria, liegt einer der wenigen Plätze, die schön weitläufig und sonnig sind. Hier ist das Winterquartier vieler „Zugvögel“ aus Mitteleuropa, die oft bis Anfang April hier campen. Das Meer ist rund 500 Meter entfernt. Über die Rad- und Wanderwege entlang des Strandes gelangt man in eine der beiden Nachbarstädte mit Strandpromenade und Tapas Bars. Viele Campingplätze zwischen Malaga und Almeria sind vor allem im Winter schattig und feucht.

330 km hin und zurück

Granada (E): Sehr schöne große Stadt am Fuße der Sierra Nevada. Zahlreiche Sehenswürdigkeiten und lebendige Innenstadt mit tollen Boutiquen, Einkaufsmöglichkeiten und Wohnmobilstellplätzen. Den Besuch der Alhambra, einer maurische Kirchen- und Schlossanlage oberhalb Granadas, sollte man gut planen. Die geführten 3 stündigen Touren (Englisch, Französisch oder Spanisch) muss man vorher schon im Internet buchen, www.alhambra.es (Preise zwischen 29 und 69 Euro) weil man die Buchungsbestätigung mitbringen muss. Tagestickets kann man spontan kaufen (14,90 Euro, ohne Führung). Diese sind aber oft mittags schon ausverkauft. Ganz wichtig! Jeder Besucher muss seinen Personalausweis vorzeigen, sonst erhält man keinen Einlass.

30 km von Granada aus

Camping Las Lomas (E): Rund eine halbe Autostunde von Granada entfernt in den Bergen der Sierra Nevada am Embalse de Canales Stauee. Sehr gut ausgestatteter Campingplatz, tolles Restaurant und zahlreiche Wanderwege sowie alpine Sportmöglichkeiten. Im Winter besteht die Möglichkeit, im Skigebiet der Sierra Nevada einen schönen



Ein schönes Etappenziel ist die Straßburger Innenstadt.



Die schneebedeckten Berge der Sierra Nevada.



Störche auf einem Strommast bei Cordoba.

Skitag zu machen. Das Skigebiet der Sierra Nevada umfasst rund 85 Pistenkilometer. Skiausleihe ist bei einigen Campingplätzen oder im Skigebiet möglich.

66 km

Cabo de Gata (E): Dünn besiedelte Region an der Südküste nördlich von Almeria und Cartagena mit einigen traumhaften Buchten. Wohnmobilstellplätze und Campingplätze sind eine gute Basis für Wanderungen oder den Besuch der schönen Strände, außerdem schöne Freistehmöglichkeiten.

248 km

Banos de Fortuna (E): Camping Fuente mit großem Wohnstellplatz und günstigem schönen Campingplatz mit Thermalbad. Wander- und Radfahrregion.

177 km

Oliva (E): 80 km südlich von Valencia ist der Eurocamping Oliva mit schönen Stellplätzen direkt an den Dünen mit Zugang zum langen Sandstrand. Ebenfalls Quartier vieler Überwinterer. Tolle Basis für lange Strandwanderungen oder Radtouren im Hinterland bzw. direkt in Strandnähe durch die Ortschaften. Top Sanitärausstattung und sehr ruhig. An der Küste liegen noch weitere Campingplätze.

612 km

Cabanes (E): Area Camper Cami de la Creu, großer einfacher, ruhiger und günstiger Wohnmobilstellplatz am Ortsrand, incl. Strom und WC-Haus.

845 km

Baume les Dames (F): Ruhiger Wohnmobilstellplatz abseits der Autobahn mit Strom, Ver- und Entsorgung, Dusche, WC, Brötchendienst

232 km

Camping de Strasbourg (F): Im Zentrum der lebendigen Stadt, rund 2 km von der Altstadt entfernt, sehr gute Nahverkehrsanbindung durch Straßenbahn, ruhig trotz der zentralen Lage. Die Stadt selbst ist schön lebendig mit Cafés, Restaurants, Kneipen, viel Außengastronomie sowie tollen Einkaufsmöglichkeiten. Wir haben uns im Dezember den wunderschönen Weihnachtsmarkt in der Altstadt angeschaut.

430 km

Sprockhövel (D): Unsere Heimat im südlichen Ruhrgebiet zwischen Wuppertal und Bochum.

Auf der rund 6.390 Kilometer langen Strecke liegt der Durchschnittsverbrauch bei 13,1 Liter / 100 km laut Bordcomputer, d.h. bei rund 838 Liter Diesel insgesamt für die 3.340 kg schwere Kombination. Die in den 85 Stunden Fahrzeit insgesamt gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit ist 70 km/h.

Sandkorn Leichtbau 4 Season



ALLE JAHRESZEITEN

Ob Frühling, Sommer, Herbst oder Winter, kann man alle Jahreszeiten mit einer kompakten, leichten Offroad Wohnkabine bereisen? Dass das geht, beweist Sandkorn Leichtbau mit ihrer 4-Seasons Pop-up Kabine. Der Unterschied zu den in der 3. Ausgabe vorgestellten Pop-up Wohnkabinen ist klar auf den Punkt gebracht. Statt recht dünnen Zeltwänden bilden solide und gut isolierte Wände den Übergang zwischen Wohnraum und Dach. Das Dach wird wie bei einer Muschel hinten hochgeklappt. Anschließend werden die beiden dreieckigen Seitenwände und die Rückwand aufgeklappt, in Dichtungen gepresst und arretiert. Damit entsteht ein schöner luftiger Wohnraum für die Nacht.

Gebaut wird die schöne Absetzkabine in zwei Versionen. Einmal als 4-Seasons-S für Doppelkabiner. Die Aufstandslänge ist so berechnet, dass die Offroad-Kabine bei den meisten europäischen und asiatischen Midsize Pickups mit der Ladefläche abschließt. Die 4-Seasons-M ist in erster Linie für die Eineinhalb-Kabiner Pickups gedacht. Auch hier schließt die Heckwand bündig mit der Ladefläche ab.

Pia und Frank Michels bauen seit 2016 die Sandkorn Leichtbau Kabinen im schönen Allgäu und haben diese Wohnkabinen aus der Erfahrung entwickelt, die sie im Laufe von dreißig Jahren auf zahlreichen Reisen mit verschiedenen Campern gesammelt haben. Daraus entwickelte und konstruierte Maschinenbauingenieur Frank Michels eine Offroad Kabine auf Basis eines Aluminium Fachwerks. Bei der Herstellung gibt es keine starre Trennung der Geschlechter. Das Ehepaar baut oft zusammen an der Wohnkabine. Zwar kümmert sich

Frank in erster Linie um die Technik und Pia um das Interieur. Vieles wird jedoch einfach gemeinsam gemacht. Und das liebevoll im Detail.

Über die Treppe, die während der Fahrt hochgeklappt ist, betritt man die wirklich gut und solide verarbeitete Wohnkabine. Durch das aufgeklappte Dach entsteht ein großzügiges Raumgefühl. Der erste Eindruck macht klar: Dies ist eine bis ins kleinste Detail durchdachte Offroad-Kabine mit einem Schwerpunkt, der deutlich vor der Hinterachse liegt. Die Sitzgruppe ist weit nach hinten gerückt, schwere Elemente sind vorn und vor allem in Bodennähe angeordnet.

Zur Bugwand hin sind von links nach rechts die 35 Liter Engel Offroad-Kompressor Kühlbox, in der Mitte das Waschbecken mit fließend warmem Wasser und rechts davon der Platz für den zweiflammigen Dometic Origo 3000 Spirituskocher. Die Küchenplatte ist aus Eichenholz. Darunter sind verschiedene Staufächer, der Platz für die Batterie und der Raum für die Votronic-Ladeelektrik, Solarstromsteuerung und die Webasto Air Top Dieselheizung. Diese soll auch in großen Höhen funktionieren. Vorn zum Bug hin ist der Platz für das Porta Potti WC und der 60 Liter Frischwassertank.

Die 100 Ah AMG Batterie wird während der Fahrt mit Ladestrom des Pickups, über die Solaranlage oder eine 230 CEE Eingangsstromsteckdose versorgt. Die Stromkreise mit den doppelt ummantelten Kabeln sind strikt getrennt. Zur Ausstattung gehören auch USB, 12 Volt und 230 V Steckdosen, eine LED Beleuchtung mit drei verschiedenen Schaltungen und auf Wunsch eine LED Lichtleiste mit verschiedenen Lichtfarben. Damit steigt das Wohlgefühl noch mehr.

Sandkorn Leichtbau 4-Seasons Modelle

Modell S = Werte in Klammern

Gesamtlänge der Kabine:	3.050 mm
Außenbreite:	1.870 mm
Innenbreite:	1.765 mm
Außenhöhe aufgeklappt :	2.370 mm
Außenhöhe zusammengeklappt:	1.480 mm
Innenhöhe:	2.200 mm
Gesamtbodenlänge:	(1.690) / 1.900 mm
Bodenbreite vorne:	1.060 mm
Bodenbreite hinten:	1.320 mm

Auf 1m Innenhöhe Breite x Länge:	1.765 x (1.565) / 1.380 mm
Auf Kopfhöhe Breite x Länge:	1.665 x 1.530 mm
Alkovenhöhe innen ohne Auflagen:	390 mm
Stehhöhe vorne/hinten:	1.900 / 2.200 mm
Innenbreite:	1.765 mm
Maße der Tür:	1.145 x 565 mm
Bettmaß Alkovenbett:	1.600 x (2.080) / 2.300 mm
Bettmaß Sitzgruppe:	945 / 780 x 1.765 mm
Schlafplätze:	2 / 4 Personen

Frischwassertank: 60 + 40 = 100 Liter
Batterie: 100 Ah AGM Batterie, Solarzelle mit 110 – 450 Watt Leistung, Sinuswandler für 230 Volt mit 350 Watt Dauerleistung

Heizung: Webasto Airtop Gebläseheizung über Dieseltank des Fahrzeuges oder separaten Tank, Fußbodenheizung, Warmwasserboiler für Spüle und Dusche
Dometic Origo 3000 Spiritus-Kocher

Elektrizität: 230V (FI Absicherung) / 12 V LED Beleuchtung + Steckdosen, USB, Votronic Elektronisteuerung

Ausstattung: 35 Liter Engel-Offroad Kühlbox oder 40 Liter Engel Kompressorkühlschrank, Airline-Schienen, Sandblech, Outdoor Küche, Markise, Außendusche, Porta Potti

Material Aufbau: Geschweißtes Alu-Fachwerk mit 25 mm Styrodur Füllung, vollflächiger Zusatzisolation (kältebrückenfrei), Außen pulverbeschichtetes Alu, Innen Dibond mit Kunststoffkern

Material Klappdach: Keine Plane, feste, isolierte Wände

Material Innenausbau: Alu-Dibond mit Kunststoffkern

Gewicht Leerkabiner laut Hersteller: ca. (180) / 200 kg
Gewicht Vollausbau laut Hersteller: ca. (480) / 520 kg



Wir sorgen dafür,
dass an dieser schönen
Stelle Ihre interessante
Werbung steht.

Schicken Sie eine E-mail an:

marketing@pickup-camper-magazin.de

zu Händen Karl Heinrich Schirra



WOHNKABINE

Und das auch in der kalten Jahreszeit. Die schön gepolsterten Sitze sind hinterlüftet und werden über die Gebläseheizung geheizt. Unter den Sitzflächen sind über 500 Liter Stauraum. Für gute Isolierung sorgen auch die Fenster aus doppelt verglastem Polycarbonat sowie der doppelte Fußboden und die Sandwich-Bauweise mit pulverbeschichteter Alu Außenhaut, 25 mm Styrodur und die Dibond Innenverkleidung. Die Verschraubungen für die Einbaukomponenten sind mit Holzeinlage gemacht, dadurch werden Kältebrücken vermieden.

Das große Bett mit einer ausziehbaren Liegefläche von 160 x 208 cm (4-Seasons-S) oder 160 x 230 (4-Seasons-M) ist ebenfalls unterlüftet und beheizt. Die Matratzen liegen auf Froli Lattenrosten und verschaffen erholsamen Schlafkomfort. Und zu jeder Zeit gibt es frische Luft durch die stufenlose Belüftung.

Zur Wahl steht ein weiterer Grundriss, bei dem die Dinette zur Bordwand rückt und vor allem Kücheninterieur und Technik nach hinten wandern. Empfehlenswert ist aber der erste beschriebene Grundriss, weil sich die Sitzgruppe auch bei ausgefahrenem Bett noch nutzen lässt.

Für die Sitzmöbel stehen drei verschiedene Stoffe zur Auswahl: Mikrofaser, Naturfaser und Kunstleder. Die Türen, Schränke und die Innenverkleidung sind aus Alu Dibond und damit sehr leicht. Ein Leichtgewicht ist die Absetzkabine: als Leerkabine wiegt sie laut Hersteller rund 200 kg, komplett ausgebaut rund 500 kg. Jede Kabine, die das Allgäu verlässt, wird gewogen und gestempelt. Für die Reise müssen noch die Flüssigkeiten, das Gepäck und die Mitreisenden dazugerechnet werden.

Außen an der Kabine sind eine Heckbeleuchtung, Airline-Schienen, zwei Kanisterhalter und eine Kederschiene für ein Sonnensegel oder eine Sackmarkise. Auf dem großen klappbaren Sandblech findet der Spirituskocher Platz. Damit gibt es eine Außenküche. Schön ist die Warmwasser-Außendusche, für die es optional auch ein passendes Zelt gibt.

FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN



DIESE DETAILS HABEN UNS ÜBERZEUGT:

In den meisten Fällen kommt die Kombination ohne Sonderfahrwerk für den Pickup aus. Wir empfehlen trotzdem straffere Stoßdämpfer. Es sind Absetzstützen erhältlich. Damit kann jederzeit die Wohnkabine zuhause oder unterwegs abgesetzt werden.

Die Komponenten für Heizung, Wasser und Elektrik sind sehr gut erreichbar. Displays, Steckdosen und Steuerung sind sauber und sehr übersichtlich auf einer Wand angebracht. Der Sicherungskasten ist gut erreichbar im Fußboden versenkt.

Die Tür hat eine doppelte Dichtung.

Der Schwerpunkt ist deutlich vor der Hinterachse.

Die große Treppe wird während der Fahrt einfach nach oben gegen die Tür geklappt und ist doppelt gesichert.

Die Heckleuchte hat verschiedene Funktionen: als dimmbare Eingangsbeleuchtung oder als Arbeitsleuchte.

Die Aufnahmen für die Zurrösen sind über Konsolen an den originalen Aufnahmepunkten befestigt. Das ist gut, vor allem, wenn das Fahrzeug noch in der Garantie oder geleast ist. Außerdem gibt es sechs große Gummielemente, damit die Kabine noch sicherer auf dem Fahrzeug befestigt ist.

Viel Stauraum und ein luftiger, aber sehr gut isolierter Wohnbereich.

Die Verarbeitung ist top und solide – eben deutsche Ingenieurskunst.

Keine Überhänge an der Ladefläche des Pickups. Die Wohnkabine ist 3,05 Meter lang und 1,87 Meter breit. Damit werden in der Regel keine Zusatzspiegel benötigt.

DIESES DETAIL GEFIEL UNS NICHT:

Durch die recht große Bauhöhe - auch im geschlossenen Zustand - ist die Stirnwand vorn recht groß. Ein zusätzliches dreieckiges Bauteil würde die Aerodynamik verbessern.

Die Solarmodule sind direkt auf das Dach geklebt. Das kann die Stromversorgung vor allem bei Hitze beeinträchtigen.



FAZIT:

Die Sandkorn Leichtbau 4-Seasons besticht durch gut durchdachte Details und einer Top Verarbeitung. Alles ist sehr gut aufeinander abgestimmt. Sie dient als schöne Reisekabine, ist aber durch ihre Bauart auch fürs schwere Gelände geeignet. Weil die 4-Seasons leicht ist, fällt oft eine teure Auflastung des Pickups weg und der Offroader kann sein Fahrzeug für das Gelände zum Beispiel mit einem OME Fahrwerk optimieren. Weil die Wohnkabine keine Überhänge hat und der Schwerpunkt tief liegt, werden Böschungswinkel und Rampenwinkel nicht beeinträchtigt.

Durch ihre geringe Bauhöhe (rund 2,2 Meter) im geschlossenen Zustand ist die Kombination mit der 4-Seasons, wie die in der 3.

Ausgabe vorgestellten Pop-up-Wohnkabinen, containertauglich und kann ohne Probleme verschifft werden. Wer viel Platz braucht, wählt einfach die 4-Seasons-M. Die hat beim Eineinhalb-Kabiner keinen Überstand und beim Doppelkabiner sind es nur rund 20 cm. Wer es kompakter mag, wählt die 4-Seasons-S. Die ist noch etwas leichter und hat keinen Überhang beim Doppelkabiner. Beim Eineinhalb-Kabiner lässt sich sogar die Heckklappe schließen. Damit steht einer Reise nach Russland nichts mehr im Wege. Dort muss die Heckklappe des Pickups mit aufgesetzter Wohnkabine verschlossen sein.

Preislich spielt sie in der gleichen Liga wie Exkab, Four Wheel Campers oder das Fernweh-Mobil: Eine reisefertige 4-Seasons-S kostet rund 38.000 Euro.

Erfahrungsbericht von Carmen Roth



„Wir haben uns lange mit dem Thema beschäftigt“, erzählt Carmen Roth aus Hamburg: „Dann haben wir vor rund zwei Jahren unser Haus verkauft. Für einen Teil des Geldes haben wir zunächst den Nissan und dann direkt die Wohnkabine von Sandkorn Leichtbau angeschafft. Die erste Tour mit dem Nissan Navara D 23 als Doppelkabiner und der 4-Seasons-S ging direkt in die Westalpen – die Schweiz, Frankreich, Italien.“ Klingt nach Dolce Vita vor Traumkulisse des Alpen-Panoramas. So war es auch. Das Ehepaar genoss die Jungfernfahrt durch die Alpen.

„Die zweite Tour führte uns über 9.000 Kilometer durch Mittel- und Südeuropa“, schwärmt Carmen Roth (53). Sie sitzt mir gegenüber in der luftigen Wohnkabine aus dem Allgäu, schön gemütlich, entspannt – sie strahlt und schwärmt: „Wir haben überall gestanden und gecamped. Nur fünfmal war ein Campingplatz unser Domizil.“

Und die Wohnkabine? „Die ist sehr einfach zu händeln. Sehr kompakt. Wir kommen überall hin und können einfach mal ganz spontan losreisen.“ Überzeugt hat sie vor allem die Liebe zum Detail – das punktet bei

den Frauen –, der reichliche Stauraum und das gute Wohnraumklima. „Von minus 8° C bis 37° C in der Sommerhitze – es war immer gut klimatisiert.“ Bei Schnee in den Westalpen war es wohligh warm und in den heißen Ebenen von Italien angenehm kühl.

Durch die flache Bauweise war auch der Dieserverbrauch nicht so hoch: Der Navara D23 mit 160 PS aus 2,3 Liter Hubraum genehmigte sich gerade 9 Liter auf 100 km. Und das bei einer Reisegeschwindigkeit von 110 bis 120 km/h bei längeren Etappen. Da wird es noch viele schöne Reisen geben.

Neue Messe im Frühjahr



In der großen flachen Halle im Bildvordergrund wird die Offroadmesse 4 x 4 Rhein - Waal stattfinden.

IN KALKAR PRÄSENTIERT DIE 4 X 4 RHEIN-WAAL VIELES ZUM THEMA OFFROAD

Endlich gibt es eine Offroad Messe, die für viele Interessierte schnell und gut erreichbar ist, und das schon sehr früh in der Saison: Die 4 X 4 Rhein-waal auf dem Gelände der Messe Kalkar am Niederrhein. In Sichtweite des ehemaligen Schnellen Brütters, eines Kernkraftwerkes, das nie ans Netz ging, organisiert Axel Fröhlich eine Offroad Messe für Besucher aus Deutschland, insbesondere aus dem bevölkerungsreichen NRW, den Niederlanden und Belgien. Auf rund 9.000 m² Hallenfläche dreht sich am Wochenende vom Freitag, dem 29. März bis Sonntag dem 31. März alles um das Thema Offroad, Reisen und Expeditionen.

Ausgestellt werden zahlreiche Offroad-Fahrzeuge, Wohnkabinen, Dachzelte, Trailer, Expeditionsmaterialien, Survival-Equipment und Bekleidung sowie nützliches Zubehör. Also eine gute Gelegenheit, sich an einem oder mehreren Tagen die vielfältigen Angebote in der Offroad -Szene anzuschauen. Anbieter aus den Niederlanden und Belgien sind auf dieser Messe sehr präsent.

Das weitläufige Außengelände - rund 100.000 m² - hat sich bereits bei zahlreichen Veranstaltungen, vor allem in der Motorsportszene,

bewährt. Besucher der 4 X 4 Rhein-waal dürfen sich auf ein interessantes Rahmenprogramm mit Live-Vorfürungen und Vorträgen freuen.

An den Messetagen sind das Gelände und die beheizte Halle am Freitag und Samstag von 10 bis 18 Uhr und am Sonntag von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintritt beträgt 10 Euro, die Parkplatzgebühr 3 Euro.

Übernachtungsmöglichkeiten gibt es auf dem Gelände im Hotel, auf der Campingarea in direkter Nachbarschaft zur Messehalle oder auf einem der umliegenden Campingplätze.

Zum Erscheinungstermin dieser Ausgabe sind noch einige sehr attraktive Ausstellungsflächen verfügbar. Auskünfte erteilt Axel Fröhlich, der auch Anmeldungen entgegennimmt.

Lokalität und Kontaktdaten:
Messe Kalkar, Griether Str. 110-120, 47546 Kalkar
Mehr Infos auf <https://www.4x4-rhein-waal.de/>
Kontakt: info@4x4-rhein-waal.de



FÜR INDIVIDUALISTEN

Gleich vier Wohnkabinen der anderen Art stellen wir hier vor. Jede dieser Exoten hat ihre besonderen Eigenschaften und Qualitäten. Das Fiftyten Tent wird statt auf der herkömmlichen Ladefläche des Pickups auf eine eigens angefertigte Plattform bzw. Flachpritsche gesetzt. Das schafft mehr Platz und die Plattform selbst bietet in der Regel mehr Ladevolumen als die originale Ladefläche des Pickups.

Bei der Pickupback Hardtop Box ist der Schlafbereich nicht im Alkoven, sondern im großzügigen Innenraum. Zwar muss man diesen umbauen, erhält dafür aber einen luftigen und großen Schlafbereich. Die Hardtopbox erlaubt sogar die Erweiterung

der Schlafmöglichkeiten durch ein Dachzelt, das auf der Fahrerkabine des Trucks Platz findet.

Die Wohnkabinen von Fiftyten und Alu Cab sind so konzipiert, dass der Schlafbereich eher ein aufgesetztes Dachzelt ist. Zwar macht der Innenraum einen gemütlichen Aufenthalt möglich, jedoch sind viele Elemente von außen zu erreichen. Dadurch spielt sich das Leben mehr draußen als drinnen ab. Bei der Khaya kennen wir den Schlafbereich als separat erhältliches Dachzelt (vorgestellt in Ausgabe 2 Seite 29).

Schließlich vereint die Camp-Crown Overlander zwei tolle Elemente von zwei in

Heft 3 vorgestellten Offroad Wohnkabinen: das ausgeklügelte Staubboxensystem der Exkab und das großzügige Pop-up Dach der Four Wheel Campers. Die Overlander und die Khaya sind von Haus aus gut ausgestattet und müssten für den Urlaub nur noch aufgesattelt werden. Beide Kabinen gibt es für Selbstgestalter auch als sogenannte Leerkabine.

Schnell wird der Leser merken, dass diese Wohnkabinen gar nicht miteinander vergleichbar sind. Sollen sie ja auch nicht. Es geht einfach darum, individuelle Lösungen für den Pickup Camper vorzustellen. Und diese hier sind sehr individuell.

MIT EIGENEM BEREICH FÜR DAS PICKUP CAMPER MAGAZIN



www.wohnkabinen-talk.de

Tent von Fiftyten

DIE VIELSEITIGE



Drei Elemente – ein Konzept! Das ist die Idee von Fiftyten aus Wiesbaden. Die Basis bildet die Plattform Tray. Diese ersetzt die originale Ladefläche des Pickups und bildet eine große ebene Fläche aus rutschfestem Holz mit Zugang von drei Seiten mit einigen Verzurrpunkten und ringsherum eine Kante aus Airline-Schienen. An den Seiten sind Staubboxen und am Heck ist eine große 150 Liter Schublade, jeweils staub- und wassergeschützt. Optional sind Seitenwände erhältlich. Die Plattform ist 180 cm breit, bei Doppelkabinern 160 cm lang, bei Eineinhalbkabinern 200 cm lang und für die Aufnahme der Box vorbereitet.

Die Box als Alukonstruktion wird als zweiter Teil auf die Plattform aufgesetzt und hat zwei große, nach oben öffnende Türen und eine ebenfalls nach oben öffnende Heckklappe. Innen sind T-Nut Schienen verlegt. So ist der Raum vielseitig nutzbar. Auf dem Dach sind weitere Airline-Schienen verbaut. Zur Grundausstattung gehört auch ein 12 Volt Ladestromanschluss, der vom Pickup gespeist wird. Die Box kann als Raum genutzt werden, wenn man mit einem Caravan oder Dachzelt unterwegs ist.

Mit dem Tent obendrauf wird die Box zum Camper, der individuell ausgebaut werden kann. Mit den T-Nut Schienen werden Möbel, Küche oder ähnliches fixiert. Ein Landstromanschluss, ein Wassertank, eine Bordbatterie mit Ladebooster und Wechselrichter können gleich mitbestellt werden.

Das Tent ist ein in Sekunden aufgebautes Dachzelt mit einer Liegefläche von 200 x 135 cm. Das reicht gut für zwei Personen, die auf einer 80 mm Matratze und den Froli Federelementen liegen.

Durch eine rund 70 cm breite Öffnung gelangt man ins Schlafgemach. Diese Öffnung erlaubt auch einen Bereich mit Stehhöhe, wie z. B. eine Küche. Das Dach mit den Airline Schienen ist begehbar und auch als Transportfläche für Fahrräder oder andere Sportgeräte nutzbar.

Der Gestaltungsspielraum des Fiftyten Campers ist sehr groß. Entweder man beschränkt sich auf das Nötigste und hat die Box auch im Alltag zur Verfügung oder man baut sie umfassend aus. Sinnvoll wäre es, auch die Wände nach außen zu isolieren. Dank der drei großen Türen hat man die Möglichkeit, den Eingang an eine beliebige Stelle zu setzen. Außerdem ist es möglich, Stauräume oder Bereiche zu schaffen, die von innen und von außen zugänglich sind. Eine Küche wäre dann eine originelle Outdoorküche mit Regenschutz von oben, weil die Türen nach oben öffnen.

Die Grundfläche von 170 x 170 cm erlaubt natürlich den Einbau einer Sitzgelegenheit für schlechtes Wetter, auch wenn der Raum nur 110 cm hoch ist. Ansonsten schafft man sich viele Staumöglichkeiten für seine Ausrüstung und Kleidung. Für den Ausflug mit dem „Solo-Pickup“ in die Stadt ist die Box mitsamt Zelt mittels vier Kurbelstützen absetzbar.

Preislich liegt das System ohne Sonderausstattung bei rund 18.500 Euro. Darin enthalten ist auch die passend für den eigenen Pickup gebaute Plattform incl. der Staufächer. Diese kostet allein rund 6.500 Euro. Die Box (Leerkabine) incl. Matratze, Lattenrost, Wassertank, Stromanschluss und Verzurrmöglichkeiten schlägt mit 12.000 Euro zu Buche.

Fiftyten Tent

Gesamtlänge der Kabine:	mit Überhang 1.800 mm Doka 2.200 mm 1,5 Kabine
Außenbreite:	1.800 mm
Innenbreite:	1.700 mm
Außenhöhe aufgeklappt	2.500 mm (nur Kabine)
Gesamthöhe inklusiv Pickup:	ca. 3.300 – 3.600 mm je nach Fahrzeug
Außenhöhe zusammengeklappt:	1.150 mm
Innenhöhe:	2.400 mm
Gesamtbodenlänge:	Version Doppelkabine 1.600 mm Version 1,5 Kabine 2.000 mm
Bodenbreite innen vorn:	1.700 mm
Bodenbreite innen hinten:	1.700 mm
Alkovenhöhe innen ohne Auflagen:	150 mm
Stehhöhe hinten:	bis ca 2.400 mm
Innenbreite:	ca 1.600 mm
Maße der Tür:	900 x 850 mm (Höhe x Breite)
Bettmaß Alkovenbett:	Klappdach-Bett mit 1.350 x 2.100 mm plus 600 mm Durchstieg, der auch geschlossen werden kann
Bettmaß Sitzgruppe:	je nach Innenausbau
Schlafplätze:	2 Personen
Stauraum Volumen:	je nach Ausbau
Frischwassertank:	bis zu 130 Liter
Batterie:	beliebig
Gasversorgung:	beliebig
Elektrizität:	beliebig
Ausstattung:	Leerkabine mit Stromanschluss, Lattenrost, Matratze und Verzurrmöglichkeiten
Material Aufbau:	Aluminium
Material Plane:	Polyester doppelt beschichtet
Material Innenausbau:	beliebig
Gewicht leer lt. Hersteller:	ca. 250 kg (nur Kabine) mit Flatbed Unterbau 400 kg
Preis Plattform komplett mit Staufächern:	6.500 Euro
Preis Box mit Schlafdach:	12.000 Euro



Die Box auf der Ladefläche ersetzt ein Hardtop.



Stauraum, ein optionales Küchenmodul und ein wertvoller Transport mit der Ladepattform.



Volle Stehhöhe dank der Öffnung zwischen Box und Tent.



Camp Crown Overlander 220

DIE UMFASSENDE



Eine Mischung vieler guter Eigenschaften ist die 2018 vorgestellte Camp-Crown Overlander 220 S. Die Camp-Crown Overlander hat in der Tat verschiedene gute Gene aus der Welt der Offroad-Wohnkabinen in sich vereint. So ist das Grundgerüst ein verschweißter Aluminiumrahmen, außen und innen allerdings mit Alu Dibond verkleidet. Das Parallellhubdach basiert auf einem seit Jahrzehnten bewährten System. Durch die gleichmäßige Höhe und mit die vier großen Fensteröffnungen im Pop-Up Liner entsteht ein großzügiges luftiges Raumgefühl. Innen sind die Möbel, wie in der Offroadszene weit verbreitet, aus Aluprofilen gefertigt. 16 Euroboxen mit insgesamt 439 Liter Stauraum ersetzen Schränke, Schubladen und Klappen. Der Vorteil: Zuhause kann man in Ruhe packen und anschließend die fertig gepackten Kisten in der Absetzkabine verstauen.

Das ausziehbare Bett im Alkoven ist rund 180 x 200 cm groß und wurde als Längsschläfer konzipiert. Viel Platz für die zwei 60 Ah Batterien, die Elektrik, den Wasservorrat und drei große Kisten wird dadurch gewonnen, dass die Dinette auf ein Podest gesetzt wurde. Dort sitzt man gemütlich, hat eine schöne Rundumsicht und die Vorbereitung des Bettes klappt prima vom erhöhten Standpunkt aus.

Gekocht wird am besten draußen mit einem Spirituskocher, den man auf eines der Sandbleche stellen kann, die an den Airline-Schienen fixiert sind. Im Innenraum befindet sich eine große Spüle mit Glasabdeckung. Die Lebensmittel und Getränke kühlt eine 28 Liter Kompressorkühlbox. In der kalten Jahreszeit oder auch in kühlen Sommernächten ermöglicht die Planar Dieselheizung angenehme Raumtemperaturen. Die Heizung verfügt über einen eigenen Tank im Heck, natürlich mit Außenbetankung. Die schnörkellose aber umfassende Grundausstattung bietet alles für

eine angenehme und entspannte Reise.

Die Energieversorgung für 230 V kann über den CEE-Anschluss eingespeist werden, die 12V Bordstromversorgung wird durch zwei 60Ah Gelbatterien bereitgestellt. Über das serienmäßige 150 W Solarmodul auf dem Dach sowie die Aufladung während der Fahrt über den Pickup werden die Batterien bei guter Kondition gehalten. Im Innenbereich sorgen eine 230 Volt Steckdose sowie zwei USB-Anschlüsse für die Stromversorgung diverser Geräte. Drei moderne LED-Lampen hellen den Innenraum auf und der Außenbereich um die Tür wird durch eine über einen Bewegungsmelder gesteuerte LED-Lampe beleuchtet. Eine elektrische Tauchpumpe fördert das Wasser aus drei 20-Liter Kanistern zu den Entnahmestellen. Diese Art der Wasserversorgung ist sehr einfach, überall zu befüllen und äußerst pflegeleicht.

Außen finden wir, neben den Airline-Schienen an beiden Seiten, den CEE Stromanschluss und den Tankfüllstützen für den Dieselvorrat. Die vorderen Zurrösen sind weit oben angebracht, wodurch verschiedene Befestigungsvarianten möglich sind. Hinten sind jeweils zwei Zurrösen verbaut.

Die Tür wird mit der großen Hälfte nach oben geklappt und gibt im unteren Teil eine stabile Trittstufe frei. Das Heck der Kabine ist unten angeschragt. Das erlaubt einen besseren Einstieg und im Gelände einen größeren Böschungswinkel.

Nahezu komplett ausgestattet - so wie hier beschrieben - kostet die Camp-Crown Overlander 220 S 28.590 Euro. Wer lieber selbst ausbaut, bekommt für rund 19.000 Euro die Leerkabine. Diese beinhaltet das Bett, die elektrische Grundversorgung, die Heizung samt Tank und die Wasserkanister mit Tauchpumpe.

Camp-Crown Overlander 220 S

Gesamtlänge der Kabine innen: 3.300 mm
 Außenbreite: 1.930 mm, am Dach 2.130 mm
 Innenbreite: 1.840 mm
 Außenhöhe aufgeklappt: 2.020 mm
 Außenhöhe zusammengeklappt: 1.280 mm

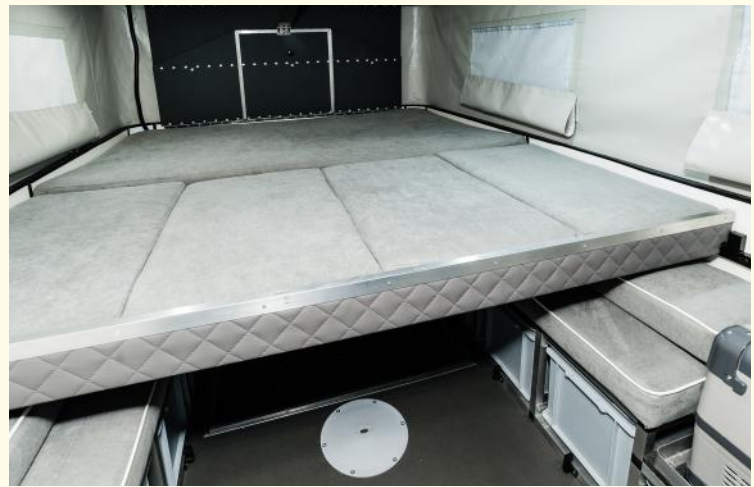
Gesamtbodenlänge: 1.925 mm
 Bodenbreite vorn: 1.000 mm
 Bodenbreite hinten: 1.300 mm

Auf 1m Innenhöhe Breite x Länge: 740 X 2.100 mm
 Auf Kopfhöhe Breite x Länge: 1.840 X 2.100 mm
 Alkovenhöhe innen mit Bettauflagen: 760 mm
 Stehhöhe vorn/hinten: 1.900 mm
 Innenbreite: 1.840 mm
 Maße der Tür: 1.050 X 600 mm
 Bettmaß Alkovenbett: 1.840 x 2.000 mm
 Maß Sitzgruppe: jeweils 1.000 mm breit
 Schlafplätze: 2 -4 Personen
 Stauraum Volumen: 439 Liter

Frischwasser in Kanister mit Tauchpumpe: 3 x 20 Liter
 Batterie: 2 x 60 Ah Gel von Victron
 Heizung: Dieselheizung Webasto Airtop mit eigenem 12 Liter Tank
 Elektrizität: Victron Planar 15 A Ladegerät, Victron Planar
 MTTP 12 / 75 Solarregler, 150 Watt Solarpanel, Victron
 Batteriecomputer, Ladeanschluß 12 V zum Pickup,
 230 CEE Eingang, 230V und USB Steckdosen,
 3 LED Innenlampen, 1 LED Außenlampe mit Bewegungsmelder
 Ausstattung: 4 Rico Titan Stützen, Spüle mit Glasabdeckung,
 28 Liter Primetech Kompressorkühlbox, Porta Potti,
 Fiamma Turbovent Dachluke mit Ventilator
 Material Aufbau: verschweißter Alurahmen mit silbermetallic Alu
 Dibond Außenhaut, Styropor Dämmung
 Material Plane: Popup Liner Lkw Plane mit 4 Fenstern,
 Fliegengitter, Verdunkelung
 Material Innenausbau: Velours- und Kunstlederverkleidung, Möbel
 aus Aluprofilen und 16 Euroboxen, weiße Alu Dibond Verkleidung

Gewicht leer lt. Hersteller: ca. 594 kg ohne Stützen
 Gewicht reisefertig: ca. 700 kg mit Stützen,
 Wasser und Diesel

Preis Leerkabine: 19.000 Euro
 Preis Overlander 220 S: 28.500 Euro



Oben das große Bett, darunter die Dinette mit den Euroboxen



Eine der 16 Boxen, rechts der Turbovent Lüfter



Blick ins Heck: links ist die Kühlbox, rechts der Küchenblock



FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN

Camper Khaya von Alu-Cab

DIE ERFAHRENE



Eine typische Offroad Absetzkabine mit einer umfangreichen reisefertigen Grundausstattung ist die Khaya von Alu-Cab. Hier wurden die Erfahrungen aus dem Safari-Mietcamper Geschäft zum Bau einer Wohnkabine umgesetzt. Damit ist die Khaya auch im harten Gelände und lange Zeit abseits der Zivilisation einsetzbar.

Das Konzept ist einfach aber gut. Im schlanken mit Teppichboden ausgeschlagenen Grundgehäuse sind Gas-Kochfeld, Kühlschrank, Spüle, Sitzgelegenheiten und viel Stauraum untergebracht. Gut erreichbar ist der Innenbereich über die nach oben öffnende Hecktür und eine schräge Trittleiter. Geschlafen wird im aufklappbaren Dachbereich, den wir als Alu-Cab Dachzelt schon in der 2. Ausgabe vorgestellt haben. Die Liegefläche kann bei Bedarf hochgeklappt werden. Damit ist der Sitzbereich sehr großzügig. Der Schlafbereich hat eine 140 x 210 cm große Liegefläche. In den Seitenwänden sind drei Moskitonetze mit Verdunkelungsmöglichkeiten angebracht und das Dach ist gut ausgepolstert.

Außen an der Kabine sind praktisch angeordnete Stauräume, die für Küchen-, Reise-, Camping-, Außendusche und Bergeausrüstung verwendet werden können. Einige Fächer sind sowohl von innen als auch von außen zugänglich. Der Campingtisch hat links unter dem Alkoven seinen Platz, rechts ist der Auszug für einen Duschvorhang und am Heck sind noch Halter für Kanister oder ähnliches.

Bei der rund 2 Meter langen Absetzkabine kann sowohl der Innenbereich als auch der Außenbereich zum Kochen und Leben genutzt werden. Die Küchenutensilien sind von innen und von außen zugänglich und an der Seitenwand wird einfach ein Alublech eingehängt, damit entsteht mittels Spiritus- oder Gaskocher eine Außenküche.

In der Kabine sorgt ein Boiler für warmes Wasser und eine separate Batterie für 12 Volt Strom. Diese kann entweder über 230 Volt Ladestrom oder über ein Solarmodul geladen werden.

Die Wohnkabine ist zusammengeklappt nur 141 cm hoch und erlaubt somit auf dem Fahrzeug eine Aufbauhöhe von 230 cm, je nachdem, welcher Pickup die Kabine trägt. So sind wegen der guten Aerodynamik und des niedrigen Schwerpunktes auch höhere Reisegeschwindigkeiten möglich. Für die Standardkabine gibt Importeur Genesis ein Gewicht von rund 340 kg an, vollausgestattet sind es rund 490 kg – ohne den gefüllten 80 Liter Frischwassertank.

Überzeugend sind viele Details auch in der Grundausstattung. So ist es möglich, beim Duschen die Kleidung einfach im Innenbereich abzulegen. Außerdem sind viele Staufächer von innen und von außen erreichbar. Und die Kabine ist mittels Kurbelstützen absetzbar. Das erlaubt die Nutzung des Pickups als vollwertiges Alltagsfahrzeug.

Wohnkabine Alu-Cab Khaya

Gesamtlänge der Kabine:	2.772 mm
Außenbreite:	1.848 mm
Innenbreite:	ca 1.800 mm
Außenhöhe zusammengeklappt:	1.413 mm
Gesamtbodenlänge:	2.000 mm
Bodenbreite vorn:	1.000 mm
Bodenbreite hinten:	1.300 mm

Auf 1m Innenhöhe Breite x Länge:	1.240 X 2.000 mm
Auf Kopfhöhe Breite x Länge:	1.240 X 2.000 mm

Stehhöhe vorn/hinten:	ca 1.600 X 2.300 mm
Innenbreite:	1.240 mm
Bettmaß Alkovenbett:	1.400 X 2.000 mm

Schlafplätze: 2 Personen

Frischwassertank: 80 Liter
 Batterie: separate 12 Volt Batterie
 Gasversorgung: 1 X 3 kg Butangasflasche

Elektrizität: 12 V, 230 V extern oder über Inverter,
 USB Steckdosen, LED Licht

Ausstattung: Küche mit zwei-Flammen-Gashernd, Spüle, Schubladen,
 Alu Campingtisch, Abwassertank, Außendusche mit Duschvorhang
 und Trittbrett, LED Rückleuchten

Kühlbox, 270 Markise, Boiler,
 Heizung Planar 2D und viele Extras auf Wunsch

Material Aufbau: Aluminium
 Material Plane: 400 g/m² Zeltstoff mit Rip Lock
 Material Innenausbau: Vinyl und Teppich

Gewicht leer laut Hersteller: c a. 340 kg
 Gewicht reisefertig laut Hersteller: ca. 490 kg
 mit Markise und Halterung: 530 kg
 und mit Kühlbox und 100 l Wasser: rund 700 kg

Khaya Basis Leerkabine: 16.024 Euro
 Khaya Komfort Standardkabine mit Ausstattung wie oben
 beschrieben: 24.325 Euro



Die Liegefläche ist 1,4 x 2 Meter groß.



Das Geschirrfach und das Gasfach mit Außendusche.
 Unten ist vorne der Rahmen für den Duschvorhang.



FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN

Der Innenbereich mit hochgeklapptem Bett.



DIE PRAKTISCHE



Eher ein Hardtop als eine Wohnkabine ist das Maxi Hardtop von PickUpBack.com. Die Manufaktur in Neumarkt in der Oberpfalz fertigt eine große Box für den Doppelkabiner Pickup, die exakt auf die Ladefläche passt und berücksichtigt dabei individuelle Kundenwünsche. Mit rund 150 kg ist die Box gegenüber herkömmlichen Hardtops kein Leichtgewicht. Das liegt vor allem an den 34 mm starken Hartschaumplatten und dem massiven äußeren Alurahmen, die der Box extreme Stabilität verleihen. Auch bei den Türen und den Beschlägen hat Goran Gale - Inhaber von PickUpBack.com - nichts anbrennen lassen. Alles ist sehr robust und lange haltbar. Die Campingbox ist uneingeschränkt auch im Gelände einsetzbar.

Die Stehhöhe innen ist Bauart bedingt recht gering, aber auf den optionalen GFK Möbeln (60 kg) lässt es sich mit vier Personen gut sitzen und unter den Polstern ist sehr viel Stauraum. An den Wänden gibt es Stautaschen, die auch als Rückenlehne dienen. Gefertigt werden die Möbel übrigens von Cramer Technik (Fernweh-Mobil) in Finnentrop.

Für die Nacht baut man den Innenraum zum Schlafräum für 2 - 3 Personen um. Das Bett ist rund 210 cm lang und 155 cm breit. Außerdem können 2 - 3 Leute im Dachzelt schlafen, das auf der Fahrerkabine Platz findet. Alternativ dazu kann auf einem Dachträger weiteres Equipment mitgenommen werden.

Im serienmäßigen Zustand gibt es die leere Box mit Tür und zwei Fenstern sowie diverse Airline-Schienen. Optional erhältlich ist die entsprechende Bordelektrik, ein Spirituskocher, eine Spüle, eine Kühlbox oder weiteres Zubehör wie Markise oder Kanisterhalter.

Die Box passt maßgeschneidert auf die Ladefläche und bildet eine sehr solide Basis für Camper, die einen großen Gestaltungsspielraum zum Selbstausbau nutzen wollen. Man kann die große Box einfach leer kaufen und dann komplett nach seinen eigenen Wünschen ausbauen, oder man bestellt den Möbelsatz dazu und hat eine sehr solide Basis für einen Camper.

Nachrüsten ließen sich mit Sicherheit eine Bodenplatte und ein Stützensatz, dann wäre der Pickup auch als „Lastenesel“ nutzbar.

Der Preis ist mit rund 15.000 Euro (mit Möbeln 21.000 Euro) ist kein „Schnäppchen“, dafür ist die Campingbox aber top verarbeitet, überzeugt mit großzügigem Materialeinsatz und vor allem mit einer maximalen Raumausnutzung auf kleiner Fläche. Die Box ist nicht besonders hoch gebaut und steht auch seitlich nicht über die Fahrzeugbreite hinaus, was die Kombi alltagstauglich macht. Selbst im ausgebauten Zustand wird die Kabine nicht schwer, das erspart eindeutig den aufwändigen Umbau am Fahrwerk des Pickups. Die Box, auf einen Doppelkabiner gesetzt und dazu ein Dachzelt, das macht den Urlaub auch mit einer großen Familie möglich.

Pickupback Hardtop Box

Gesamtlänge der Kabine: 2.200 mm
 Außenbreite: 1.600 mm
 Innenbreite: 1.520 mm

Außenhöhe: 2.260 mm
 Innenhöhe: 1.450 mm
 Gesamtbodenlänge: 1.600 mm
 Bodenbreite vorne: 1.120 mm
 Bodenbreite hinten: 1.400 mm

Auf 1m Innenhöhe Breite x Länge: 1.520 x 2.120 mm
 Auf Kopfhöhe Breite x Länge: 1.520 x 2.120 mm
 Alkovenhöhe innen ohne Auflagen: - mm
 Stehhöhe vorne/hinten: - mm
 Innenbreite: 1.520 mm
 Maße der Tür: 800 mm
 Bettmaß Alkovenbett: - mm
 Bettmaß Sitzgruppe: 2.120 x 1.520 mm
 Schlafplätze: 2 Personen
 Stauraum Volumen: ca. 1350 Liter
 (zzgl. Rückbank und das freie Dach des Fahrzeuges)

Frischwassertank: 20 + 20 Liter
 Batterie: 80 Ah
 Gasversorgung: keine
 Elektrizität: Doppelbatteriesystem von Votronic +
 100 Wp Wattstunde PV Anlage

Ausstattung: GFK-Möbel, Wasserversorgung mit
 Tauchpumpe und Spüle, Dometic-Spirituskocher, dimmbare
 Innenbeleuchtung, Doppelbatterie-System, 100 Wp Solaranlage,
 Sitzgruppe mit Sitzkissen und Tisch,
 Dachträger + zul. Dachlast von 150 kg,
 Sandblechhalterung mit Sandblechen, 2 x Reservekanister-Halterung
 mit 20 Liter Kanister,
 2 x Seitz S4 Fenster 350 mm x 500 mm, 1x Dachluke 400 mm
 x 400 mm, 4 x Hängetaschen in Keder geführt, Trockentoilette,
 Markise, Kühlbox Dometic CFX40

Material Aufbau: Aluminium-Winkelprofilrahmen
 mit GFK Sandwichpaneelen
 Material Innenausbau: GFK (by Benno Cramer)

Gewicht leer laut Hersteller: k. A.
 Gewicht reisefertig laut Hersteller: ca. 2.340 kg
 (gewogen mit kpl. Ausstattung)



Der Innenraum als Sitzzecke und Liegefläche



Viel Stauraum und ein Fach für die Elektronik und die Batterie.



Airlineschienen und Solarpanel gehören zur Grundausrüstung.



FÜR MEHR BILDER HIER KLICKEN

OUTDOOR COOKING

Hühnersuppe mit dem Schnellkochtopf

Winterzeit ist Eintopfzeit! So kenne ich das von Kindesbeinen an.

Wenn ich im Sommer unterwegs bin, gibt es gar keine Frage: Da wird draußen gegrillt und geschmort, da darf es rauchen und duften - mal gut oder auch mal weniger gut - der nächste Windstoß lässt die Duftwolken Erinnerung sein. Soll der Nachbar doch auch was davon haben.

Ich bin viel im Winter unterwegs, zum Angeln an der See, zum Relaxen in der Eifel oder aber auf Städttour. Und wenn ich dann nach meinen Aktivitäten so richtig durchgefroren bin, hängt mein Herz, mehr aber noch mein Magen, an einem deftigen Eintopf. Diese Eintöpfe erfordern natürlich längere Garzeiten als Kurzgegrilltes - und langes Garen, entweder draußen oder in der Kabine, macht dann nicht so richtig glücklich.

Hier kommt dann eine Errungenschaft aus dem normalen Haushalt ins Spiel: Der Schnellkochtopf - eine Erfindung, die es ermöglicht, die Garzeiten von z.B. Hühnern, Beinscheiben, Rindergulasch etc. um bis zu 70% zu verkürzen. Kurzenschlossen machte ich die Probe aufs Exempel - und siehe da, der Schnellkochtopf gehört seitdem fest zu meinem Küchen- und Kochequipment.

Mit dem Schnellkochtopf koche ich draußen auf meinem Cadac Gasgrill oder auch auf anderen Kochstellen, ich kann ihn aber auch genauso gut innen in der Kabine nutzen. Die Kochzeiten sind sehr kurz und es wird nicht viel Wasserdampf freigesetzt, vorausgesetzt, das „Abdampfen“ geschieht draußen. Der Topf kann trotz des heißen Inhaltes problemlos transportiert werden, da dieser ja fest verschlossen ist und ein Überschwappen von heißer Brühe ausgeschlossen ist. Vor Verwendung die Bedienungsanleitung sorgfältig lesen, dann ist die Handhabung einfach und ungefährlich.

Ich habe mich für ein Schnellkochtopf-Set, bestehend aus einem Topf mit 4,5 Litern und einer Pfanne mit 3 Litern, entschieden. Somit habe ich auch die Möglichkeit, mal einen Braten auf den Tisch zu bringen. Die Größe ist ausreichend für unterwegs und nimmt wenig Platz weg.

Eines meiner Lieblingsrezepte ist der Hühnersuppentopf, einfach und schnell zuzubereiten, wärmt er von innen und außen in der kalten Jahreszeit angenehm auf und ist auch aufgewärmt am nächsten Tag ein Garant dafür, dass der Magen nicht knurren muss.

Guten Appetit beim Nachkochen.



Die Zutaten:

1 Suppenhuhn, ca. 1000 g
1 Zwiebel
½ Teelöffel Salz
10 g Pfefferkörner
2 Gewürnelken
1 Lorbeerblatt
¼ Knolle Sellerie
1 Bund Suppengrün
2 kleine Stangen Porree
2 kleine Möhren
1 Bund Petersilie
100 g (ca.) Erbsen (Tiefkühlware)
125 g Reis



Die Zubereitung:

Das Suppenhuhn ohne Innereien waschen und abtropfen lassen. Den 4,5 Liter Topf mit 2,5 Liter Wasser füllen, Salz, Pfefferkörner, Gewürnelken, Lorbeerblatt, Suppengrün und das Huhn hinzugeben und auf die Flamme bringen.

Die Zwiebel in 2 Hälften teilen und in einer Pfanne oder auf der Grillplatte anrösten und in den Topf geben. Dann den Deckel vorschriftsmäßig verschließen. Sobald die Kochtemperatur erreicht ist - sichtbar an dem im Deckel angebrachten Knopf - die Flamme herunter regeln und darauf achten, dass die Temperatur gehalten wird. Die Kochzeit beträgt ca. 25 Minuten.

In der Zwischenzeit Sellerie, Porree und Möhren für die Suppeneinlage klein würfeln. Sobald die Garzeit erreicht ist, den Topf von der Flamme nehmen und nach Herstellerangaben den Druck ablassen. Dann den Deckel öffnen, das Huhn entnehmen und die Einlagen mit einem Schaumlöffel entfernen. Das klein geschnittene Gemüse, Erbsen und Reis (können auch Nudeln sein, nur dann etwas später hinzugeben) hinzufügen und ca. 15 Minuten garen. Abschmecken und bei Bedarf etwas gekörnte Hühnerbrühe zufügen. Zum Schluss das von den Knochen gelöste und klein geschnittene Hühnerfleisch sowie die fein gehackte Petersilie zugeben und servieren.

Guten Appetit! wünscht Karl-Heinrich Schirra (Text und Fotos)



FOUR WHEEL
POP-UP CAMPERS



the „go anywhere Camper“
since 1972

find yours on
fourwheelcampers.de

BITTE HIER KLICKEN

PICKUP CAMPER 45

Zwei neue Auszüge für die Pickup Ladefläche



Einen universellen Auszug für Kühlboxen gibt es bei Horntools in Österreich. Der sehr robuste Auszug mit einer Traglast von 45 kg kann unter anderem auf die Ladefläche eines Pickups montiert werden und fasst Kühlboxen mit einer Grundfläche von 745 x 425 mm. Mit den mitgelieferten Gurten wird die Kühlbox an vier Punkten befestigt und kann weder herausspringen noch verrutschen.

Der Clou des Auszuges ist ein ausziehbarer Tisch. Auf dieser Fläche können Getränke und Lebensmittel abgestellt werden. Der Tisch eignet sich auch hervorragend als Schneidebrett, Platz für den Kocher oder als Anrichte.

Horntools hat noch einen weiteren neuen Auszug im Programm. Ebenfalls universell einsetzbar ist der Ladeflächenauszug für Hundeböden, Gepäck oder eine Kühlbox. Das Ladegut wird mit vier Gurten an den Zurrösen des Auszuges befestigt und kann im Laderaum nicht mehr auf Wanderschaft gehen. Die Auszugsfläche ist mit Teppich bezogen und hat einen rundumlaufenden Kantenschutz. Die Grundfläche außen ist 990 x 535 mm. Mit 60 kg darf der Auszugsboden belastet werden.

Praktisch sind die Ladeflächenauszüge deswegen, weil der Pickupfahrer sich nicht mehr in die Tiefen der Ladefläche bis zur Stirnwand recken muss, um an sein Gepäck zu kommen.

INFOS UNTER: www.horntools.com



Dachbox für Offroader und Pickups

Eine Dachbox für Pickups wird es ab Anfang Januar 2019 von Alu Cab geben. Die Alu Box wird auf dem Dachträger eines Eineinhalb- oder Doppelkabners montiert und bietet zusätzlichen Stauraum. Außerdem verringert sie die Stirnfläche am Alkoven einiger Wohnkabinen wie der Alu Cab Khaya, der 4 Seasons von Sandkorn Leichtbau oder der Exkab und macht diese aerodynamischer.

INFOS UNTER: www.genesis-import.eu



Das größte deutschsprachige Portal für alle Pickupfahrer mit Informationen rund um den Pickup und Zubehör:
Foren, Berichte, Bilder, Infos und News für alle gängigen Fahrzeugmarken.

BITTE HIER KLICKEN

TIPPS & TRICKS

Schreiben Sie uns, mit welchem Trick Sie der Technik oder der Natur ein Schnippchen geschlagen haben. Wir freuen uns auf neue Zuschriften, übernehmen aber keinerlei Haftung. Schreiben Sie an:

redaktion@pickup-camper-magazin.de

Wärmer für die Butangas-Kartusche



Ein kleiner Winter-Tipp : Die meisten Benutzer von Camping Gaskocher nehmen Kartuschen mit hohem Butangas Anteil, da diese sehr günstig im Preis sind. Butangas funktioniert aber im Winter bei um die 0° Celsius und darunter kaum, da das Butangas eine Temperatur im Plus-Bereich benötigt, um in den gasförmigen Zustand überzugehen.

Eine sinnvolle Nutzung der Butangas-Kartuschen ist also nur im Temperaturbereich über dem Gefrierpunkt möglich. Um das zu erreichen, muss man dafür sorgen, dass die Butangaskartusche entsprechend schonend temperiert wird.

Dafür gibt es einen kleinen Tipp: Handwärmer

Die gibt es günstig zu kaufen, z.B. bei eBay. Den Handwärmer dann einfach unter die Butangasdose legen und das Butangas in der Dose wird leicht aber ausreichend erwärmt.

Und nach dem Kochen kann man den Handwärmer noch schön in die Tasche stecken.

Frank Tyschler



Wir sorgen dafür,
dass an dieser schönen Stelle
Ihre interessante Werbung
steht.



Schicken Sie eine E-mail an:
marketing@pickup-camper-magazin.de
zu Händen Karl Heinrich Schirra

VOM PICKUP ZUR PRITSCHKE



Der umgebaute Ford Ranger 3,2 Limited mit Flachpritsche.

Pickups werden in unterschiedlichen Regionen der Erde ganz unterschiedlich genutzt. Während in Europa der Pickup vielfach ein

Lifestyle-Laster ist, dominiert er in anderen Regionen als Liefer- und Transportfahrzeug den Straßenverkehr. In einigen Ländern im Süden Afrikas und auch in Australien ist es populär, den Pickup statt mit der hier bekannten Pickup-Ladefläche mit einem so genannten Tray (engl. Tablett) auszurüsten. Ein Tray wäre hier eine Pritsche, wie wir sie noch gut von Kleintransportern wie dem VW T4 oder T5 kennen. Je nach Einsatzzweck kann diese Pritsche aus verzinktem Stahl mit einem Belag aus Siebdruckplatten bestehen oder auch aus leichten Aluminiumprofilen mit einem Boden, der ebenfalls aus Aluminiumprofilen besteht.

Warum eine Pritsche?

Mit der herkömmlichen Pickup Ladefläche haben sowohl der Garten- und Landschaftsbauer, der Quad begeisterte Motorsportler als auch die Pferdewirtin nur eine geringe Stellfläche auf dem Pickup zur Verfügung. Die Bodenfläche abzgl. der Radkästen und Seitenwände beträgt z.B. bei

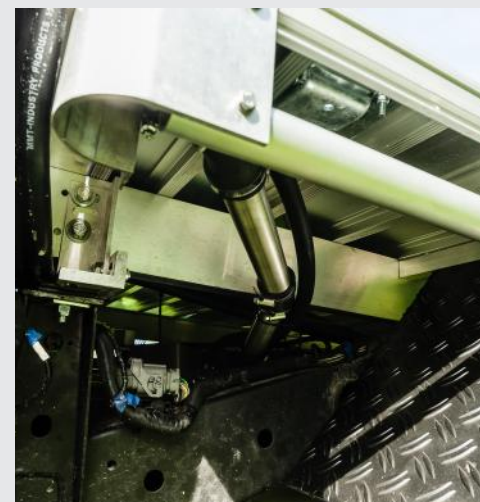
einem 1,5 Kabiner Ranger ca. 1.750 mm in der Länge, die Breite liegt bei ca. 1.500 mm, wird aber durch die Radkästen in der Mitte auf ca. 1.100 mm verschmälert.

Die Anzahl der Gartengeräte, die Menge der Strohballen und die Zahl der zu transportierenden Quads ist eingeschränkt. Außerdem kann der Ladebereich nur von hinten mit einem Gabelstapler beladen werden, wobei dann noch die nach hinten

abstehende Heckklappe stört. Hier punktet eindeutig die von drei Seiten beladbare Flachpritsche, die mit seitlichen Bracken zur Kommunalpritsche umgerüstet werden kann. Dazu kommt: Die nutzbare Ladefläche vergrößert sich auf z.B. 1.850 mm Breite und 1.800 mm Länge. Somit passt die doppelte Anzahl Quads, die nahezu doppelte Menge Gartengeräte und auch die doppelte Menge Strohballen auf den Pickup.



Der Dieseltankstutzen und der Füllstutzen für den Adblue Tank.



Die Leitungen zu den Diesel- bzw. Adbluetank werden neu verlegt.

Da die Radkästen bei einer Flachpritsche vollständig überbaut sind, passen beim Ford Ranger Extrakabiner statt einer Europalette (800 x 1.200 mm) nun drei Stück auf die Ladefläche. Diese können problemlos mittels Antirutschmatten und Spanngurten niedergezurrt werden.

Eine weitere nützliche Erweiterung ist eine Kipperhydraulik. So wird aus dem Pickup ein echter kompakter drei Seiten Kipper. Mit entsprechenden klappbaren Bordwänden lässt sich das Ladevolumen beliebig und je nach Einsatzzweck erweitern. Aufsetzbar sind mit entsprechenden Halterungen auch große Werkzeug- oder Einsatzboxen für berufliche Zwecke. Hier sind das Werkzeug oder das Equipment ebenfalls von drei Seiten bequem erreichbar. Die Boxen werden in der Urlaubszeit dann einfach abgesetzt. Dann geht es mit der Wohnkabine gemeinsam auf große Reise in die Ferne.

Flachpritsche für Camper

In der Regel wird eine Wohnkabine direkt auf die Pickup Ladefläche gesetzt und befestigt. Deswegen sind viele Aufsätze so konstruiert, dass der Mittelgang nur so breit ist wie der Abstand zwischen den Radkästen. Die festen Seitenwände der Pickup Ladefläche schränken auch die Gestaltung des Grundrisses der Wohnkabine sehr ein, insbesondere beim Einbau einer Nasszelle oder der Position der Eingangstür. Wesentlich mehr Gestaltungsspielraum entsteht bei einer ebenen Plattform, die anstelle der Ladefläche auf den Pickup montiert wird. Zwar wandert die Ladekante und damit der Schwerpunkt etwas nach oben, aber es lässt sich eine durchgängige ebene Fläche nutzen. Beim Eineinhalb-Kabiner sind es 1.700mm bis 2.100 mm in der Länge und rund 1.850 mm in der Breite. Außerdem ist es leichter, schwere Dinge weiter vorn anzuordnen.



Der Umbau

Die originale Ladefläche des Pickups wird komplett demontiert, so dass der Leiterraum frei liegt. Nur der hintere Stoßfänger samt Anhängerkupplung bleibt am Fahrzeug. Auf den Leiterraum wird an den Original-Befestigungspunkten der Ladefläche ein stabiler tragfähiger Rahmen gesetzt. Dieser muss über den Rädern so hoch sein, dass diese beim Einfedern noch genug Platz in den Kotflügeln haben. Hier ist vorab ein Verschränkungstest mit voller Beladung sinnvoll.

Je nachdem wie der Fahrzeugrahmen konstruiert ist, kann der Plattformrahmen auf Gummi- oder Polyurethanlagern montiert werden. Auf die jetzt montierten Quertraversen wird die eigentliche Ladefläche montiert. Diese wiederum kann von vornherein mit Schwerlastösen und Bracken versehen werden.

Die Montage einer neuen Beleuchtung stellt im Zeitalter der busgesteuerten Fahrzeuge manchmal eine kleine Herausforderung dar, ist aber zu meistern. Auch das Thema Tankeinfüllstutzen ist in den vergangenen Jahren zunehmend aufwändiger geworden. Gerade der gezeigte Ranger mit seinem ab Werk offenen und nur durch die jetzt entfallene Tankklappe geschützten Tankstutzen ist ein gutes Beispiel.

Außerdem muss heute neben Stützen für den Kraftstofftank auch der Tankstutzen für das Ad-Blue berücksichtigt werden. Zum Glück gibt es heute bei den meisten Pickup Herstellern detaillierte Aufbaulinien, die viele der für den Umbau notwendigen Angaben bereithalten. Sobald der Tankstutzen, die Rückleuchten und die Kotflügel montiert sind, geht es zum TÜV. Der ganze Umbau muss abgenommen werden und die Fahrzeugpapiere werden im Nachgang beim Straßenverkehrsamt berichtet.

Der Pickup sieht nun zwar eher aus wie ein Kleinlastwagen, dafür hat sich der Nutzwert deutlich erhöht.



Die Rückleuchten sind gut geschützt. Rechts ist eine Brackenaufnahme und eine der acht stabilen Halteösen.

BIO-THRON STATT CHEMIE TOILETTE

Komposttoiletten sind eine komfortable und umweltfreundliche Alternative

Jahrzehntelang haben viele Camper Chemietoiletten genutzt, mittlerweile gibt es gute Alternativen wie die Air Head Komposttoilette oder Nature's Head von Tomtur. Beide WCs sind ähnlich im Aufbau und der Funktion. Die Toiletten sind wasserlos, Flüssiges und Festes wird in zwei getrennten Behältern aufgefangen. Weil der Urin nicht mit Wasser in Berührung kommt, bleibt er geruchslos. In der Regel muss der Urinbehälter alle zwei bis fünf Tage geleert werden. Der Urin kann in der Natur entsorgt werden.

Der Behälter für die Feststoffe wird vor der ersten Benutzung mit Kokosfasern befüllt. Nach dem Gebrauch wird das Ganze mit einem manuellen Rührwerk vermischt und mit dem elektrischen Ventilator belüftet. So trocknen die Feststoffe weiter aus. Hier reicht die Kapazität für vier bis acht Wochen, also in der Regel für den ganzen Urlaub oder eine längere Reise. Die Feststoffe können ebenfalls natürlich entsorgt werden, vor allem, wenn kompostierbares WC Papier verwendet wurde. Wer in der Natur campst, gräbt das Kompostgut einfach ein, damit es bei Regen nicht riecht. Campingplatzurlauber nutzen einfach die



Die Nature's Head von Tomtur.

vorhandene Infrastruktur. Zuhause kann es einfach in der Biotonne entsorgt werden.

Die Sitzhöhe auf dem Thron ist rund einen halben Meter. Als Standfläche sollte man für die WCs ca. 50 x 50 cm einplanen. Benötigt werden ein 12 Volt



Die Air Head Komposttoilette.

Stromanschluss und eine Abluftöffnung. Die Tomtur Nature's Head kostet rund 1000 Euro. Die Air Head liegt bei 1150 Euro, hat aber einen richtigen WC Sitz und ist in verschiedenen Versionen erhältlich, unter anderem in der sehr kompakten Marine Version mit angeschrägtem Feststofftank.

DIE HECKKLAPPE RUCKZUCK ENTFERNT

Vor allem für den Wohnkabinentransport muss die Heckklappe immer wieder demontiert werden. In der Regel wird die Verschraubung gelöst und die Aufhängung der Heckklappe aus der Sicherungshalterung gelöst. Schneller und einfacher geht das mit den Bolzen für die Heckklappe (Bild links). An einem Bolzen ist ein Ring, mit dem man den Bolzen aus der Aufnahme an der Karosserie zieht. Nun noch die seitliche Aufhängung aushängen und die Klappe kann entfernt werden.

Die Montage ist recht einfach, dazu wird die Klappe demontiert und anstelle der Schrauben werden feste Edelstahlbolzen montiert. Ein Bolzen ist starr, der andere ist beweglich in einer Hülse (Bild mitte). Beim Isuzu D-Max wird noch das Gewinde der Heckklappenaufnahme aufgebohrt und die Aufnahme für die Bolzen eingeschlagen. Die Bolzenaufnahmen sind ursprünglich die Führungen für die Schrauben gewesen. Die neuen

Bolzenaufnahmen sorgen dafür, dass sich die Bolzen in der Aufnahme geschmeidiger bewegen, wenn die Heckklappe geöffnet wird. Außerdem wird das Herausziehen des Bolzens einfacher.

Erhältlich sind die Heckklappenbolzen u. a. für den VW Amarok, Ford Ranger, Isuzu D-Max und Toyota Hilux im Wohnkabinenshop Wuppertal oder im Wohnkabinencenter Gevelsberg.

Für den Nissan Navara D 40 gibt es Schnellspannbolzen (Bild rechts) für die Heckklappe. Diese werden anstelle der Stahlstifte in die Scharniere der Heckklappenaufnahme gesteckt und erlauben eine sekundenschnelle Entfernung der Heckklappe.

INFOS UNTER: www.wohnkabinenshop.de
www.pickup-camper-shop.de



Typenkunde: Menschen und ihre Pickups

ZEHN FRAGEN AN ... ? KRIS UND JENS DEPENDAHL

Warum fährst Du einen Pickup?

Das Konzept Pickup macht in erster Linie Spaß, ist groß und bietet viel Platz, um Ideen zu verwirklichen. Speziell beim Reisen ist die Größe eines Pickups unvergleichlich. Die Ladefläche haben wir schon in verschiedenen Versionen genutzt, bis hin zum Transport großer Reise-Enduros.

Was macht gerade dieses Modell aus?

Der Amarok ist ein moderner Alleskönner. Die Kombination aus Geländegängigkeit, Straßen- Nutzbarkeit und Größe des Fahrzeugs macht es zu einem perfekten Reisebegleiter. Ein Reisefahrzeug darf für uns nämlich nicht zu groß sein, es muss auch enge Stellen in den Bergen oder im Gelände ohne Probleme passieren können. Spätestens bei der Suche nach Nachtplätzen möchten wir nicht durch die Fahrzeuggröße limitiert sein. Der Amarok ist diesbezüglich der beste Kompromiss.

Vorteil Deines Pickup?

„Des Amarökli“ verfügt über einen zuschaltbaren Allrad, eine mechanische Differentialsperre, inzwischen über ein halbhohe Hardtop, ein optimiertes Fahrwerk sowie eine Front-Winde. Er hat ein 2.0 Liter-Herz mit einem BiTurbo.

Gibt es auch Nachteile?

Sicherlich ist der recht hohe Anschaffungspreis ein Nachteil.

Nutzt Du das Auto auch beruflich oder für ein spezielles Hobby?

Der Amarok ist mein (Kris) Alltagsfahrzeug, ich nutze ihn für On- und Offroad-Reisen, aber auch zum täglichen Einkauf.

Warum reist Du gerne mit der Wohnkabine?

Wir reisen mit einem Dachzelt und haben uns gegen eine Wohnkabine entschieden. Einerseits, weil eine Wohnkabine Platz zum Unterstellen braucht, aber auch beim Reisen in Punkto Größe eher hinderlich wäre. Die Wege, die wir mit dem Amarok befahren sind oft eng und schmal, hier ist man mit Dachzelt flexibler.

Welche Gründe führten zum Dachzelt?

Einfach die Kompaktheit und die sehr gute Geländetauglichkeit.



Jens und Kris Dependahl reisen gerne mit ihrem VW Amarok. Für uns hat Kris den Reisebericht auf Seite 18 geschrieben.

Wie oft nutzt Du den Pickup?

täglich

Wohin reist Du bevorzugt?

In den Osten! Wüste, Berge und laue Nächte am Lagerfeuer.

Wie hat diese Art zu Reisen Dein Leben verändert?

Wir reisen seit 18 Jahren mit unseren Motorrädern und einem kleinen Zelt um die Welt. Auf diesen Reisen haben wir viel gelernt. Vor allem, dass wir zu Hause und unterwegs auf viel Unnützes verzichten können. Wir haben im Lauf der Jahre aber auch gelernt Menschen, Möglichkeiten, Risiken und die eigenen Grenzen einzuschätzen. Eigene oder fremde Krisensituationen meistern wir in fast schon gewohnter Manier, wir finden im scheinbaren Chaos das Schöne und vergleichen all das - nie mit zu Hause!



WOHNKABINEN-FORUM
DAS MAGAZIN FÜR INDIVIDUALISTEN

DAS ORIGINAL
SEIT 2003

Das Forum für Wohnkabinenfreunde und Pickup Fahrer
mit Community, Marktplatz, Events, Katalog und Links

BITTE HIER KLICKEN

DIE SONNE IN DIE TASCHE GEPACKT

In Spanien getestet: Faltbare Solarmodule sind sehr praktisch in der Nutzung



Das Solarmodul lässt sich überall aufstellen.



Der MTPP Solarregler sollte im Sichtbereich sein.

Ein faltbares Solarmodul mit 120 Watt Leistung gibt es von Prevent. Das flexible Solarpaneel ist zusammengelegt gleichzeitig eine Tasche. Aufgefaltet sind die drei Elemente an beliebiger Stelle einsetzbar. Zum Beispiel, wenn der Camper im Schatten steht, kann das Modul im günstigen Winkel in die Sonne gestellt werden. Zur Solartasche PV-3 x 40-SP-36 gehören der IP geschützte MPPT Solarladeregler, 1 Adapter für den Zigarettenanzünder, ein Anschlusskabel zur Batterie mit M8 Ösen, ein Anschlusskabel mit Krokodilklemmen, und ein drei Meter langes Verlängerungskabel. Die Kabel sind mit SAE Steckverbinder ausgestattet. Die Installation ist sehr einfach. Zunächst schließt man mittels Krokodilklemmen oder besser über die M8 Ösen den Solarladeregler an die Batterie an. Danach wird das Solarmodul ggf. mit dem Verlängerungskabel an den Regler angeschlossen. Fertig. Mit einer Gel Batterie kann die Solaranlage im Zelt verwendet oder einfach überall mit hingenommen werden. Der Regler kann fest verbaut werden, die Kontrolllampen sollten im Sichtbereich sein. Wenn die Batterie geladen ist, schaltet der Regler automatisch auf Erhaltungsladung um. Zum Laden einer leeren Fahrzeugbatterie ist das Solarmodul ebenfalls geeignet. Dafür nutzt man die Krokodilklemmen oder den Adapter für den Zigarettenanzünder, wenn dieser mit mehr als 10 Ampere abgesichert ist.

Die technischen Daten:

Nennleistung:	120 Watt
Systemspannung:	12 Volt
Maximaler Ladestrom:	10 Ampere
Batterietypen:	Blei, Gel, AGM

Für weitere Batterien muss der Ladestromregler neu kalibriert werden.

Die Tasche ist 560 x 440 x 20 mm groß (gefaltet) und 560 x 1320 x 7,7 mm im aufgefalteten Zustand und wiegt rund 3 kg.

INFOS UNTER:

www.prevent-germany.com

DEN ÜBERBLICK NICHT VERLIEREN: RIESENSPIEGEL FÜR DEN TRUCK

Größere und vor allem variabelere Außenspiegel für Pickups und Geländewagen bietet die australische Firma Clearview Accessoires an. Die Spiegel werden anstelle der originalen Außenspiegel montiert und sind in der Grundeinstellung schon deutlich größer und 100 mm breiter. Zieht man die Spiegel auf die volle Breite aus, sind es nochmal 110 mm mehr. Ursprünglich wurden die Spiegel für Abschleppwagen, Caravangespanne oder für den Anhängerbetrieb gebaut, später immer mehr für Reisemobile und schließlich für Pickups als Wohnkabinenträger.

Die Spiegel sind manuell oder elektrisch bedienbar. Außerdem haben sie im unteren Bereich einen Weitwinkelspiegel. Falls es doch mal in der Parklücke eng wird, können die Spiegel an das Fahrzeug geklappt werden. Für folgende Pickups sind die Spiegel erhältlich: Chevrolet Colorado, Ford F-Serie und Ranger, GMC Canyon, Holden Colorado, Isuzu D-Max, Mazda BT 50, Nissan Navara D 40 und D 23 Np300, Toyota Hilux und VW Amarok.

Generalimporteur für Europa ist Adventure Trucks in NL. Erhältlich sind sie auch bei Offroad Händlern in Deutschland.



Passt an viele Pickups: der Clearview Außenspiegel.

Termine & Veranstaltungen

Samstag, 12. Januar bis Sonntag, 20. Januar 2019

CMT 2019: DIE REISEMESSE

Messe Stuttgart, Messeplazza 1
70629 Stuttgart, Baden-Württemberg

Infos unter: www.messe-stuttgart.de/cmt/

Freitag, 18. Januar bis Sonntag, 20. Januar 2019

DACHZELT WINTERCAMP IN DER VULKANEIFEL

Campingplatz Naturcamping
54531 Manderscheid, Eifel

Infos unter: www.dachzeltnomaden.com

Freitag, 29. März bis Sonntag, 31. März 2019

4 X 4 RHEIN-WAAL OFFROADMESSE

für Deutschland, die Niederlande und Belgien
Messe Kalkar am Niederrhein, NRW

Griether Straße 110 - 120
47546 Kalkar, NRW

Infos unter: <https://www.4x4-rhein-waal.de/>

Donnerstag, 16. Mai bis Sonntag, 19. Mai 2019

DACHZELTFESTIVAL 2019

Zeltwiese Absberg am Brombachsee bei Nürnberg

Infos unter: www.dachzeltnomaden.com

Donnerstag, 30. Mai bis Sonntag, 02. Juni 2019

**WOHNKABINEN UND ABENTEUERER TREFFEN 2019
MIT 16. NORDSTAR JAHRESTREFFEN 2019**

Gärtenroth
96224 Burgkunstadt, Oberfranken

Infos unter: <https://www.allradexpedition.de/events>

Donnerstag, 20. Juni bis Sonntag, 23. Juni 2019

ABENTEUER & ALLRAD 2019

Messegelände Bad Kissingen (beschildert),
97688 Bad Kissingen, Franken

Infos unter: <https://www.abenteuer-allrad.de/>

Freitag, 12. Juli bis Sonntag 14. Juli 2019

ADVENTURE SOUTHSIDE AM BODENSEE

Lochmühle Eigeltingen, Bodensee

Infos unter: <http://adventuresouthside.com/>

Freitag, 2. August bis Sonntag, 4. August 2019

DAS GROßE PICKUP TREFFEN 2019

von Pickuptrucks.de
Camping am Nürburgring
53520 Müllenbach, Eifel

Infos unter: www.pickuptrucks.de

Freitag, 23. August bis Sonntag, 25. August 2019

23. AMR-GLOBETROTTER-TREFFEN

Zum Lopautal 30
21385 Amelinghausen, Lüneburger Heide

Infos unter: www.amr-treffen.de

Freitag, 20. September bis Sonntag, 22. September 2019

DIE 1. INTERNATIONALEN TRAVELLER DAYS

organisiert von Cramer Technik und KEC Motors
Stöffelpark bei 57647 Enspel, Westerwald

Infos unter: <https://www.travellerdays.de/>

Freitag, 11. Oktober bis Sonntag 13. Oktober 2019

1. OFFROAD & TOURISTIKTAGE OHRDRUF

Burg Ohrdruf
Gothaer Straße 30, 99885 Ohrdruf, Thüringen

Infos unter: <http://otto-messe.de/>



Das Messegelände der neuen 4 X 4 Rhein-Waal Messe



Die Abenteuer & Allrad in Bad Kissingen



Die Adventure Southside am Bodensee

LESERBRIEFE AN DIE REDAKTION

Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist Ihr Forum. Wenn Anlass zur Kritik, zu Anmerkungen oder Ergänzungen besteht, schreiben Sie uns: **REDAKTION@PICKUP-CAMPER-MAGAZIN.DE**. Fassen Sie sich bitte kurz, dann ist genug Platz für weitere Zuschriften da. Wir veröffentlichen Leserzuschriften mit Angabe von Namen und Adresse. Auf Wunsch veröffentlichen

wir nur den Namen mit Ort. Bitte geben Sie auch eine E-Mail Adresse oder Rufnummer an, damit wir Sie bei Rückfragen unsererseits kontaktieren können. Nutzen Sie zur Diskussion unseren Facebook Auftritt. Einfach in der Suchmaske Pickup-Camper-Magazin eingeben, dann gelangen Sie auf unsere Seite. Wir sind auch offen für Themenwünsche und Anregungen. Diese

werden wir selbst redaktionell bearbeiten und veröffentlichen. Das gleiche gilt für Reiseberichte mit Fotos.

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gegebenenfalls zu kürzen.

Wir sorgen dafür,
dass an dieser schönen Stelle
Ihre interessante Werbung steht.

Schicken Sie eine E-mail an:
marketing@pickup-camper-magazin.de
zu Händen Karl Heinrich Schirra





AUFGEPIMPT

Diese „Herrenausstatter“ machen Ihren Pickup reif für den heißen Geländeritt

FÜR FRÜHBLÜHER

Frühlingserwachen in Spanien und Frankreich vom Mittelmeer zum Atlantik



FÜR DIE PLATTFORM DES PICKUPS

Die Four Wheel Campers UTE ist offroadtauglich und bietet viel Platz

WAAGNIS

Radlasten des Pickup Campers feststellen



EXTREM KOMPAKT

Vom Dachzelt zur Wohnkabine die Gazell V2 im Erfahrungsbericht



Dieser 1980er Ford F100 ist von Max Warmer aus Witten an der Ruhr. Der Wagen wird noch reichlich im Alltag eingesetzt. Zum Beispiel, um Baumäste zu transportieren. Mit reichlich Patina und vielen Gebrauchsspuren ist der Pickup nicht der schönste, aber er gefällt uns. Der amerikanische Oldtimer hat den originalen 5,0 Liter V8 mit 3 Gang-Automatik. Wer noch ein schönes Bild von seinem Schätzchen hat, kann es uns gerne schicken: redaktion@pickup-camper-magazin.de

Impressum:

Angaben gemäß § 5 TMG:
WVI Media GmbH
Hobeuken 34
45549 Sprockhövel

Vertreten durch:
den Geschäftsführer Volker Speckenwirth

Kontakt:
Telefon: +49 (0) 2339 929 981
Telefax: +49 (0) 40 360 302 9342

Redaktion:
Volker Speckenwirth
+49 (0) 1525 73 28 696

redaktion@pickup-camper-magazin.de

Marketing:
Karl Heinrich Schirra
+49 (0) 171 64 44 661
marketing@pickup-camper-magazin.de

Registereintrag:
Eintragung im Handelsregister.
Registergericht: Amtsgericht Essen
Registernummer: HRB 29017



Steuernummer: 323/5730/0224
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer gemäß §27 a
Umsatzsteuergesetz:
DE (noch nicht bekannt)
Verantwortlich für den Inhalt nach § 55 Abs. 2 RStV:
Volker Speckenwirth
Hobeuken 34
45549 Sprockhövel

© 2018 - Alle Inhalte dieses Onlineangebotes, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei WVI Media GmbH

Erscheinungsweise:
Am Ersten eines Quartals. Die Verwendung und Weiterverbreitung von Inhalten (auch auszugsweise) ist nur mit korrekter Quellenangabe ausdrücklich erwünscht. Anzeigen stellen allein die Meinung der dort erkennbaren Auftraggeber dar.

Für ausführliches Impressum
und Datenschutzerklärung
HIER KLICKEN

www.pickup-camper-magazin.de

www.facebook.com/PickupCamperMagazin/