

PICKUP CAMPER

MAGAZIN

PICKUP & WOHNKABINE

Die Sänfte aus Amerika
Dodge RAM 2500 Heavy Duty
mit einer Tischer Box 250

Seite 5

MITSUBISHI L200

Getestet:
Ein neuer L200 bei den Händlern.
Grund genug, sich diesen mal
näher anzuschauen!

Seite 10



Seite 22



REISE:

Mit fünf Pickups im Konvoi
durch Albanien & den Balkan

Seite 36



WOHNKABINE:

Aero One Wohnkabine. Die
ersten Eindrücke der „Neuen“

Seite 40



DACHZELT:

Wir haben uns das Familien-
dachzelt angeschaut



Nord  **star**

www.nordstar.de

Nordstar Pickup Wohnkabinen
Qualität aus Schweden
Seit 1994



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,

willkommen zur 7. Ausgabe des PICKUP CAMPER MAGAZIN. Unser Magazin erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Das liegt vor allem auch an dem gesteigerten Interesse am Pickup Camping. Noch vor Jahren war es fast ein Wunder, wenn einem ein Pickup-Wohnkabinen-Gespann auf der Gegenfahrbahn der Autobahn auffiel. Heute sehe ich diese Kombinationen fast täglich. Für mich ein Zeichen, dass wir immer mehr werden.

Die Leitmesse Abenteuer & Allrad in Bad Kissingen verzeichnet so viele Besucher wie nie zuvor. Ebenso die zahlreichen anderen Veranstaltungen in diesem Bereich. Den Organisatoren des Caravan Salons ist vor allem aufgefallen, dass es nicht nur mehr Besucher geworden sind, sondern auch, dass das Publikum immer jünger wird. Reisen, Overlanding und Offroad fahren ist auch bei jungen Leuten angesagt. Ebenso das Camping mit Dachzelt oder Wohnkabine. Dachzelte gehen weg wie warme Semmel. Händler sowie Hersteller zahlreicher Wohnkabinen melden, dass sie noch nie so viele Wohnkabinen verkauft haben. Und das Angebot ist so groß und vielfältig wie noch nie. Für uns immer ein Grund, diese auch zu präsentieren. Aber lesen Sie selbst.

Doch auf dem Pickup Markt gibt es auch einen gegenläufigen Trend. Zwar steigen die Zulassungszahlen für diese Autos, aber das Angebot an wirklich verschiedenen Fahrzeugen ist eher dünner geworden. Zwei Hersteller ziehen sich wahrscheinlich komplett aus dem Markt zurück. Der dritte Hersteller möchte mit dem vierten zusammenarbeiten und ein gemeinsames Auto bauen. Dabei bietet der Markt genug Potential, denn der Pickup wird von vielen als Freizeitfahrzeug, Wohnkabinenträger, Reisemobil, Offroad Spielzeug oder Alltagsfahrzeug genutzt. Vielfältige Ansprüche und Anforderungen also, aber von europäischer und asiatischer Seite ist das Angebot eher einfältig: Doppelkabiner mit kurzer Ladefläche und Eineinhalb-Kabiner mit etwas längerer Ladefläche. Die Autos sind rund 5,3 Meter lang und haben einen Radstand von 3 bis 3,2 Meter.

Dass es auch vielseitiger geht, zeigen wir in diesem Heft. Den hier vorgestellten Dodge RAM gibt es mit verschiedenen Fahrer cabinen, in verschiedenen Längen und mit verschiedenen Radständen. Wir wissen ja längst: Der Offroader ist gerne mit kurzem Radstand unterwegs, der Fahrer des Reisemobils eher mit langem Radstand. Als Gegenstück zum großen RAM haben wir einen Fahrbericht über den neuen Mitsubishi L 200. Der besticht, wie schon der 2,0 Liter Ford Ranger, mit guter Leistung aus recht kleinem Hubraum.

In eigener Sache haben wir beschlossen, den Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe einen Monat nach hinten zu verschieben. Die quartalsweise Veröffentlichung hat vor allem in der Produktion (Silvester und Neujahr) ihre Tücken. Außerdem passen die Termine 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November eher zu den Jahreszeiten. In Planung ist auch, eine gedruckte Ausgabe für Abonnenten zu erstellen.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen der Lektüre oder beim Durchstöbern der hinterlegten Webseiten unter den Links, denn dahinter verbergen sich für Sie oft wertvolle Informationen.

Herzliche Grüße,

Volker Speckenwirth

FAHRZEUGE

- 05 **DODGE RAM 2500 HEAVY DUTY**
Die Sänfte aus Amerika
mit einer Tischer Box 250
- 10 **MITSUBISHI L200**
Jürgen Krauß testet für uns den neuen Pickup



REISE

- 18 **SCHWARZWALD**
Novemberlicht & Schwarzwälder Kirschtorte
- 22 **ALBANIEN**
Balkan Abenteuer tour 2019

WOHNKABINE

- 32 **CAMP CROWN STEALTH DC**
Die Wohnkabine für Individualisten
- 36 **AERO ONE**
Der Camperhit Aero One Camper



DACHZELT

- 38 **GENTLE TENT**
Vorzelt & Dachzelt

PICKUP-FAHRER & IHRE HOBBYS

- 48 **ANJA VOGELSGESANG**
Dodge RAM mit Tischer Box 250



CAMPING

- 14 **CAMPING-BACKOFEN & GRILL**
Pflaumenkuchen oder Steak?

TECHNIK

- 44 **ELEKTRIK & LADEBOOSTER**
Wissenswertes über die Fahrzeugelektrik

OUTDOOR & ZUBEHÖR

- 42 **DES CAMPERS KLEINE WELT**
Tipps & Tricks rund um die Kleinmöbel
- 46 **GAS-KARTUSCHEN-KOCHER**
Was können die kleinen Kocher?



RUBRIKEN

- 03 **EDITORIAL & KONTAKT**
- 51 **VERANSTALTUNGEN & KALENDER**
- 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

Dodge RAM 2500

Heavy Duty & Tischer Box 250

DIE SÄNFTE AUS AMERIKA

Den Schlüssel herumgedreht und schon blubbert der 5,7 Liter Motor los. Über 400 Pferdestärken wollen bewegt werden - genauso wie die fünf PS Quarter Horses, die auf der nahen Weide der Ranch stehen. Also den Hebel auf D gestellt und schon geht die Reise los. Ja, Sie haben richtig gelesen. Der Wählhebel ist typisch amerikanisch an der rechten Seite der Lenksäule. Es geht einmal quer durch die schwäbische Heimat der Besitzerin dieses Pickups. Landausflug mit dem RAM 2500 in der Heavy Duty Version über die Landstraßen, die durch Wiesen und Wälder gesäumt werden. Aufgesattelt ist eine Tischer 250 Wohnkabine. Die passt schon optisch prima auf den weißen Pickup. Erst recht auch technisch. Dank des HeckEinstieges hat die Kabine nur einen recht kurzen Überhang über das Heck des Fahrzeuges. Das verspricht ein angenehmes Fahrverhalten.

Und so kommt es auch. Der Wagen zieht trotz der rund einen Tonne schweren Beladung zügig und leicht röhrend durch, nimmt spontan Gas an und beschleunigt schnell, auch wegen des üppigen Drehmoments von 556 Nm. Das Acht-Gang-Automatikgetriebe verrichtet seine Arbeit auf den kurvigen Landstraßen ohne große Schaltverzögerungen und so geht es wie mit einer Sänfte zügig über die Landstraße zur Foto-Location. Zum Gefühl des Gleitens trägt vor allem das komfortabel abgestimmte Fahrwerk bei. Vorn sind die Räder einzeln aufgehängt und werden mit der Kombination aus Schraubenfedern und Stoßdämpfern auf der Fahrbahn gehalten. Die Hinterachse ist zwar starr, aber die Federungsarbeit verrichten hier ebenfalls Schraubenfedern.

Mittlerweile statten die amerikanischen Hersteller von Chrysler

den mächtigen Pickup mit einer Vollluftfederung bei Einzelradaufhängung an der Hinterachse aus. Den Ram gibt es als 1500, 2500, 3500, 4500 und 5500 Modell in verschiedenen Gewichtsklassen und in verschiedenen Modellversionen, die jeweils als Heavy Duty Version mit einem verstärkten Fahrwerk ergänzt wurden. Außerdem gibt es verschiedene Kabinen- und Lade-flächengrößen. Doch dazu später mehr.

OPTIK UND INTERIEUR

Beim Fototermin in einer schönen Landschaft zeigt der Allradantrieb und das Untersetzungsgetriebe auf der feuchten Wiese mit hohem Gras, dass es auch ohne große Verspannung im Antriebsstrang geht. Lediglich auf festem Grund sollte man ohne Allrad fahren. Charakteristisch, das zeigen auch die Bilder, ist vor allem die hohe Motorhaube, die den V 8 Benzinmotor abdeckt. Die Scheinwerfer sind seitlich quer angeordnet. Ein mächtiger Kühlergrill sorgt für genug frische Luft für den V 8 und seitlich unter dem unteren Lufteinlass für den Ölkühler sind zwei massive Zurrösen angebracht. Ein schönes, eigenwilliges und kraftstrotzendes Erscheinungsbild.

Unterstrichen wird es vom Logo. Das zeigt einen Widderkopf. Der Widder ist bekannt dafür, mit dem Kopf durch die Wand zu wollen. Dem Laien wird unmissverständlich vermittelt: Hier steckt viel Power unter der Motorhaube.

Das Fahrzeugdesign ist, von der Seite betrachtet, etwas zurückhaltender. Die Türen und deren Aufnahmen überzeugen allein durch sehr gute Verarbeitung und ihrer Größe. Dafür steht das Heck mit der Ladeklappe senkrecht wie ein Fels in der Brandung. Die Rückleuchten unterstreichen diesen Effekt.





Der mächtige Kühlergrill sorgt für genug frische Luft für den V8

Im Innenraum ist nicht Lastwagen, sondern Wohnzimmer angesagt. Fahrer und Beifahrer sitzen entspannt in den Sesseln und fühlen sich wohl. Wir fahren die Crew Cab Variante mit vollwertigen Türen im Fond. Crew Cab heißt diese Kabinenform deswegen, weil drei große Erwachsene bequem auf der Rückbank Platz nehmen können, ohne gleich mit den Knien die Lehnen der Vordersitze einzudrücken.

Schalter und Bedienelemente sitzen an den richtigen Stellen und erschließen sich schon intuitiv. Auffällig ist eben der Schalthebel für das Automatikgetriebe - ja, das gab es schon bei einigen europäischen Autos. Der Hebel ist an der Lenksäule beim Lenkrad angebracht und entsprechend gut zu erreichen, ohne dabei die rechte Hand ganz vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Am Lenkrad selbst sind links die Schalter für die Audioanlage und die Freisprecheinrichtung. Rechts sind die Schalter für den Tempomaten und den Geschwindigkeitsbegrenzer angebracht. Also Platzierungen, die wir von europäischen Fahrzeugen her kennen.

Links an der Lenksäule ist der Hebel für Blinker und Scheibenwischer, vom Lenkrad aus links im Armaturenbrett ist der Lichtschalter. Auf der rechten Seite ist unter anderem der Wählschalter für den Antrieb und daneben ist die Steuerung der Wohlfühl-oase: die Klimaanlage. Darüber sehen wir die Multimediaeinheit, wo bei den neuen Modellen auch der große Navigationsbildschirm ist. Außerdem finden wir noch weiter unten zwei 12 Volt Steckdosen. Das Lenkrad ist höhen- und längsverstellbar, die Sitze in allen erdenklichen Richtungen. So lässt sich der Komfort noch steigern. Dazu trägt auch die breite Mittelkonsole mit der üppigen und gut gepolsterten Armlehne bei. Vor dieser sind gleich drei große und solide Becherhalter eingelassen. Zahlreiche Ablagen sorgen dafür, dass nichts im Auto herumfliegt. Zwei große, flache Einschübe befinden sich unter den beiden Vordersesseln.

Eine Besonderheit sind auch die Rückspiegel. Diese sind in zwei Bereiche aufgeteilt: ein großer normaler Weitwinkelspiegel und ein kleiner Spiegel mit einem extremen Weitwinkelbereich. Das kennt man von vielen Transportern oder Lkw. Der Clou ist aber, dass die Spiegel entweder im Hochformat oder im Querformat verwendet werden können. Dann ist der kleine Bereich entweder außen oder unten. So kann zum Beispiel die gesamte hintere Fahrzeugflanke überblickt werden und mit dem großen Spiegel hat der Fahrer die Sicht nach hinten bzw. zum seitlichen Bereich davon.

FAHRVERHALTEN UND GEWICHTE

So, genug relaxed und fotografiert. Wir wollen das Fahrverhalten mit der Kabine genauer beobachten. Kurz bilanziert: völlig un-aufgeregt. Und das zeichnet einen guten Wohnkabinenträger aus. Der schwere Pickup zieht mit seiner Ladung souverän durch die Kurven. Dank ESP braucht die Fahrerin sich keine Sorgen zu machen. Der lange Radstand (rund 3,6 Meter) verhindert jegliches Nicken oder Aufschaukeln der Wohnkabine. Das ist einfach nur topp.

Da haben viele Pickup Camper schon andere Erfahrungen gemacht. Deshalb schreiben wir auf den Wunschzettel für die europäischen und asiatischen Pickup-Bauer: „Bitte baut auch eine Version Eures schönen Autos mit einem langen Radstand von 3,4 bis 3,7 Meter. Das würde nicht nur das Konstruktorsleben einiger Wohnkabinenhersteller leichter machen, sondern auch das der Kunden.“

Doch auf dem Wunschzettel der Fahrerin des Pickups steht ein etwas strafferes Fahrwerk. Denn wie beim Test auch festgestellt, neigt der Wagen mit aufgesetzter Kabine manchmal dazu, in der Kurve eine zu große Seitenneigung aufzubauen. Abhilfe gibt es. Meist reichen schon etwas straffere Stoßdämpfer und / oder der Einbau etwas härterer Schraubenfedern vorne und hinten. Denn der Wagen ist auch im Leerbetrieb schön komfortabel abgestimmt.

Trotzdem erlebt man ein ausgewogenes und souveränes Fahrverhalten. Das ist auch mit dem Pferdeanhänger nicht viel anders. Diesen merkt der starke Pickup nur unwesentlich. Lediglich der Treibstoffverbrauch ist etwas höher. Im LPG Gasbetrieb läuft der Motor im Volllastbereich nicht mehr so rund. Deswegen wird Gas als Treibstoff nur ausgewählt, wenn kein Anhänger mitgenommen wird.



Aufgeräumtes Cockpit mit dem Schalthebel am Lenkrad.



Platz satt dank Crew Cab Ausführung mit bequemen Sesseln.



In Kurven versucht der Wagen mit aufgesetzter Kabine manchmal eine zu große Seitenneigung aufzubauen.

Ein Zwischenstopp wird noch bei der Waage der Müllentsorgungsbetriebe eingelegt. Was wiegt die ganze Kombination im reisefertigen Zustand? Die Gesamtmasse dieser Kombination ist 4.170 kg, also noch rund 330 kg Beladungsreserve, dann sind die 4.500 kg zulässige Gesamtmasse erreicht. Gewogen wurde mit einem Fahrer, leerem Benzintank, vollem Gastank, kein Wasser, 5 kg Propangas an Bord, incl. Zubehör wie Klimaanlage und Sat-Anlage, aber ohne Gepäck.

Bei den Achslasten ist der Hersteller sehr großzügig gewesen. Auf die Vorderachse wirken 1.740 kg, erlaubt sind 2.392 kg. Die Hinterachse wird mit 2.370 kg belastet, erlaubt sind 2.813 kg. Selbst wenn der Wagen auf z.B. 5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht aufgelastet würde, gäbe es immer noch genug Spielraum. Als Fahrerlaubnis bräuchte man sowieso den Führerschein Klasse 3 oder C1.

Die Ladefläche ist rund 1,95 Meter lang, ideal für eine Wohn-



Der RAM 2500 eignet sich sehr gut als Pickup Camper.

kabine mit viel Platz. Es gibt auch Varianten mit kürzerer und längerer Ladefläche. Zwischen den Radkästen passt eine Europalette quer hinein und dahinter ist noch Platz für die zweite Palette, auch in der Shortbed Version. Endlich mal konsequent gedacht, obwohl die Euros in den USA nicht so oft verwendet werden. Warum selbst beim VW Amarok oder der Mercedes X-Klasse die entscheidenden paar Zentimeter fehlen, um zwei Paletten hintereinander befördern zu können, bleibt wohl ein Geheimnis der Entwicklungsabteilungen.

DIE MODELLE AB 2018

Mit dem Modelljahr 2018 krepelte Chrysler die Modellpalette des RAM komplett um. So erscheint der „alte“ 2500 teilweise wie der neue 1500, der jetzt in eine eigene Einstiegsklasse eingeordnet wird. Die Modelle 2500 und 3500 bilden eine gemeinsame Modellfamilie, wo zunächst für beide Fahrzeuge auf die gleiche Technik und Gestaltung zurückgegriffen wird. Am oberen Ende sind einige Features dem 3500 vorbehalten. So wie zum Beispiel der 6.7 Liter Diesel Motor als Power Version mit einem sehr hohen Drehmoment und 8-Gang-Automatik. Außerdem gibt es nur den RAM 3500 (wie seine großen Brüder 4500 und 5500) mit Zwillingsbereifung an der Hinterachse. Weiteres Unterscheidungsmerkmal ist bei den zweieigenen Zwillingen die Zuladung. Die ist beim RAM 3500 deutlich höher. Damit ist dieser Pickup auch für große und schwere Wohnkabinen geeignet. Der RAM 2500 verträgt selbst in der Heavy Duty Variante nur Kabinen, die etwas über den europäischen Standard hinaus gehen.

Interessant ist der gemeinsame Baukasten, aus dem der 2500 und der 3500 gebaut werden. Viele Teile finden wir auch im Ram 1500, aber dazu später mehr. Der RAM 2500 und sein Bruder 3500 stehen mit zwei verschiedenen Motoren zur Verfügung: der 6,4 Liter Hemi V 8 mit 302 kW (410 PS) und der 6,7 Liter Cumming Turbo Diesel mit 295 kW (400 PS). Beides Motoren, die für ordentlichen Schub auch im Drehzahlkeller sorgen. Zur Wahl stehen auch drei verschiedene Kabinenvarianten: die Regular Cab (Einzelkabine), die Crew Cab (Doppelkabine) und die Mega Cab (eine besonders große Doppelkabine). Und als Ladefläche können zwei verschiedene Längen geordert werden: die 6'4" Box (ca. 1.950 mm lang) und die 8' Box (ca. 2.500 mm lang).

Die Radstände variieren zwischen rund 3,5 und 4,3 Meter. Darüber werden sich vor allem Pickup Camper freuen. Der Pluspunkt bei diesem Baukastensystem ist, dass sich einige Features untereinander gut kombinieren lassen. Zum Beispiel eine Crew Cab mit langer Ladefläche und Ottomotor. Damit ist die Fahrzeugauswahl deutlich größer als die fünf verschiedenen RAM-Modelle vermuten lassen. Eine gute Idee, die man sich in Europa oder Asien anschauen könnte.



Starkes Duo: Der Dodge RAM 2500 mit der Tischer 250

Das Leben ist schön



PickUpBack.com

Individuelle Reisefahrzeuge made in Germany

Der neue Ram 1500 tritt annähernd in die alten Fußstapfen des Ram 2500, wird aber vor allem nach unten hin deutlich ergänzt. So kommt zu den oben genannten Ladeflächen noch die 5'7" Box (ca. 1.720 mm lang) hinzu. Außerdem gibt es als Kabinenvariante statt der Mega Cab die Quad Cab mit verkürzten Türen hinzu. Die Zuladung ist etwas geringer als bei den großen Brüdern und es gibt Versionen mit kürzeren Radständen. Auch hier lassen sich viele Wünsche miteinander kombinieren.

NEUER 3,0 LITER DIESEL MOTOR

Neu ist auch die erweiterte Motorenpalette. Zur Wahl stehen der bekannte 5,7 Hemi V8 Ottomotor mit 291 kW (395 PS), der neue 3,6 Liter VVT V6 Ottomotor mit 225 kW (305 PS) und als Diesel der neue 3,0 Liter V6 Ecodiesel mit 177 kW (240 PS). Mit den neuen Motoren, die sich schon in anderen Dodge Modellen bewährt haben, möchten die Amerikaner sich mehr auf dem europäischen Markt etablieren. Außerdem soll der Spritverbrauch etwas geringer sein. Zu den verschiedenen Modellen kommen noch zahlreiche Ausstattungsvarianten hinzu. Wesentliche Merkmale sind, dass einige Assistenzsysteme und eine LED Beleuchtung eingebaut werden. Das unterstreicht, dass der Pickup nicht nur komfortmäßig, sondern auch technisch auf gleicher Höhe ist wie seine SUV Verwandten. Neu sind auch die in den seitlichen Bereichen der Ladeflächen eingelassenen Werkzeugboxen. Und dazu gibt es noch verschiedene Themenausstattungen. So ist der Ram zum Beispiel als Luxusliner oder als Offroad Monster erhältlich.

Natürlich wurden Rahmen und Fahrwerk verbessert. An der Vorderachse gibt es ohnehin schon die Einzelradaufhängung mit Schraubenfeder und integriertem Stoßdämpfer. An der Hinterachse kommen verschiedene Varianten zum Einsatz. Entweder eine Einzelradaufhängung mit Vollluftfederung oder vor allem

bei den Schwerlasttransportern unter den Rams eine Blattfederung kombiniert mit einer Luftfederung. Diese nivelliert sich selbst – wie beim großen Lkw.

Wie schon oben beschrieben ist der Ram ein guter Wohnkabinenträger. Zwar ist der Ram 1500 wegen seiner geringen Zuladung nur für kompakte Kabinen oder Hardtop-Dachzelt-Kombinationen geeignet. Doch das Fahrzeug lässt sich oftmals auflasten und besticht schon in einigen Versionen durch einen längeren Radstand. Dieser bedingt, dass die Last den Rahmen des Fahrzeuges an den Drehpunkten nicht so sehr belastet. Gern wird der Ram 1500 auch als Basisfahrzeug für eine kompakte Popup Wohnkabine genommen. Denn der Wagen hat auch erstaunliche Offroad Fähigkeiten.

RAM ALS PICKUP CAMPER

Als Träger größerer Wohnkabinen kommen letztendlich nur der Ram 2500 oder 3500 in Frage. Das Fahrzeug hat von der Basis



Die Tischer Box 250 wurde von der Eigentümerin „aufgepimpt“.



Der Blick von der Sitzgruppe in das hochwertige Ambiente

her schon gute Gene, vor allem als Heavy Duty. Hier spielen vor allem der lange Radstand und die selbst nivellierende Luftfederung dem Besitzer in die Karten. Eine andere Möglichkeit ist auch, den RAM als Sattelzugmaschine für einen Wohnauflieger einzusetzen. In der 3. Ausgabe des Magazins ist ein ausführlicher Bericht über eine Pickup Fifth Wheeler Kombination. Hier überzeugt der RAM ebenfalls durch großen Fahrkomfort und ein üppiges Platzangebot.

PRO UND CONTRA

Gegen den RAM sprechen die Abmessungen und vor allem der hohe Spritverbrauch der großen Motoren. Das treibt die Reisekosten nach oben. Die Abmessungen, vor allem, wenn eine große Wohnkabine oder ein Wohnauflieger aufgesattelt ist, bereiten den Reisenden in vielen Ländern große Probleme. Enge Ortsdurchfahrten können nicht mehr bewältigt werden. Viele Stellplätze sind für die Abmessungen nicht ausgelegt. Außerdem kann es immer wieder schwierig sein, einen geeigneten Parkplatz vor allem in der Stadt zu finden. Außerdem sind die fixen Unterhaltskosten höher als bei den Euro- oder Asien-Pickups. Für den RAM spricht eindeutig der hohe Reisekomfort wie bei

einer Luxuslimousine sowie der lange Radstand. Dieser begünstigt das Fahrverhalten auf langen Strecken und ist eine super Voraussetzung für die Aufnahme einer Wohnkabine. Den hohen Spritverbrauch gleicht man entweder durch den Einsatz von LPG Gas oder eine entsprechenden Fahrweise wieder aus. Das hohe Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen sorgt oft dafür, dass im Lastbetrieb eben doch nicht so viel Diesel oder Benzin verbraucht wird. Da haben sich schon einige Fahrer kleiner Fahrzeuge darüber gewundert, dass eben unter Volllast oft 50 bis 75 Prozent mehr verbraucht werden als im Leerbetrieb in ebener Landschaft. Und die höheren Unterhaltskosten können durchaus durch eine längere Lebensdauer wieder ausgeglichen werden.

Der Ram mit seinen amerikanischen Genen ist eben ein Fahrzeug, das etwas mehr Platz braucht als viele andere. Von den Abmessungen her ist er allerdings nicht wesentlich größer als ein VW Amarok. Sein Revier sind in erster Linie weniger die engen Gassen Südeuropas, sondern eher die großzügigen Landstraßen oder Autobahnen in Mittel- oder Westeuropa. Mit einem kompakten Wohnaufsatz, der nicht breiter ist als das Fahrzeug, haben schon einige den RAM zum Weltreisefahrzeug umgebaut

Wohnkabine Tischer Box 250 / 275 S

Gesamtlänge der Kabine:	4.100 / 4.370 mm
Außenbreite:	2.260 mm
Innenbreite:	2.160 mm
Außenhöhe:	ca. 2.350 mm
Innenhöhe:	2.000 mm
Gesamtbodenlänge:	2.440 / 2.720 mm
Bodenbreite:	ca. 1.200 mm

Alkovenhöhe innen ohne Auflagen:	990 mm
Stehhöhe vorne/hinten:	2.000 mm
Innenbreite:	2.130 mm

Bettenmaß Alkovenbett:	2.130 X 1.500 mm
Bettenmaß Sitzgruppe 250:	2.130 X 1.220 mm
Bettenmaß Sitzgruppe 275:	2.130 X 1.210/1.280 mm
Schlafplätze:	3 - 5 Personen

Wassertanks:	96 Liter Frischwasser, 45 Liter Abwasser
--------------	---

Batterie:	92 AH AGM Batterie mit Trennrelais mit Ladegerät und Ladebooster
-----------	---

Gasversorgung:	2 X 5 Kg Propangasflaschen
Heizung:	Gasheizung Truma Combi 4 mit 10 Liter Warmwasserboiler, Alde Zentralheizung optional

Elektrizität:	12 V LED Beleuchtung, 12V und 230V Bordnetz, Steckdosen, Licht, CEE Eingangssteckdose mit Sicherung,
---------------	--

Ausstattung:	Siezt Doppelfenster inkl. Moskitonetz und Verdunkelungsrollo, Eingangstür mit Sicherheitsschloss, Fenster inkl. Moskitorollo und Mülleimer, Doppelschalige Dachhauben inkl. Moskitonetz und Verdunkelung, Kurbelstützen mit Kunststoff-Unterlegtellern, Thetford Kassettentoilette und Dusche im separaten Bad, Dometic 90 Liter Absorber- kühlschrank (12V, 230V, Gas), Edelstahlspüle und Drei-Flammen-Gaskocher
--------------	---

Material Aufbau:	Sandwich Bauweise mit 30 mm Hartschaum Isolierung, Aluminium Außenhaut,
------------------	--

Material Innenausbau:	Innenverkleidung mit 3 mm Pappelsperrholz, Möbel aus Pappelsperrholz mit Dekorbeschichtung, hinterlüftet
-----------------------	--

Gewicht Box 250:	679 kg
Gewicht Box 275:	721 kg

*Gewicht mit Grundausstattung laut Hersteller

Pickup Dodge RAM 2500 Heavy Duty (Bj. 2017)

Motor:	5,7 Liter Hemi V8 Benziner
Leistung:	295 kW (401 PS) bei 5.600 U/min

Drehmoment:	556 Nm
-------------	--------

Getriebe:	8 Gang Automatik 2H, 4H, 4L, Freilaufnaben vorne
-----------	---

Geländeuntersetzung:	1 : 2,7
----------------------	---------

Breite ohne / mit Spiegel:	2.080 mm / 2.620 mm
Höhe:	2.050 mm
Länge:	5.990 mm

Radstand:	ca. 3.580 mm
Spurweite:	ca. 1.740 mm

Laderaumlänge innen:	1.953 mm
Laderaubbreite innen:	1.700 mm

Breite zwischen den Radkästen:	1.305 mm
Höhe der Ladebordwand:	514,5 mm

Leergewicht vollgetankt ohne Fahrer:	3.115 kg
--------------------------------------	----------

max Vorderachslast:	2.392 kg
max Hinterachslast:	2.813 kg

Zulässiges Gesamtgewicht:	4.500 kg
---------------------------	----------

Nutzlast Serie:	1.385 kg
Anhängelast:	750 / 3.000 kg

Tank:	ca 100 Liter Benzin + 100 Liter LPG Gas
Abgasnorm:	Euro 6

Fahrwerk vorne:	Doppeldreiecksquerlenker mit Schraubenfeder
-----------------	--

Fahrwerk hinten:	Starrachse mit Schraubenfedern
Bremsen:	vorne Scheiben / hinten Scheiben

Breite mit Wohnkabine Tischer 275:	2.260 mm
Höhe mit Wohnkabine Tischer 275:	3.360 mm
Länge mit Wohnkabine Tischer 275:	6.480 mm

*Die Daten beziehen sich auf den gefahrenen Dodge RAM 2500 Heavy Duty von 2017. Alle Angaben ohne Gewähr, wegen Umrechnung Lbs in Millimeter.



Wir testen den neuen Mitsubishi L200

Haben die Japaner ihre Hausaufgaben gemacht?

Es ist mittlerweile schon ein paar Jährchen her, seit ich meinen damaligen L200, einen K 60 T aus 2003, verkauft habe. Der Nachfolger, KAOT genannt, traf ja nun nicht jedermanns Geschmack. Auch die Facelift-Nachfolger waren optisch nicht so gelungen und kamen an die Verkaufszahlen des Vorgängers nicht heran. Das abgerundete „Postkutschendesign“ mochte nicht jeder.

Nun steht ein neuer L200 bei den Händlern. Grund genug, sich diesen mal näher anzuschauen!

Also habe ich beim hiesigen Mitsubishi-Händler, dem Autohaus Ackermann im oberpfälzischen Altenstadt an der Waldnaab, einen Termin für eine Probefahrt vereinbart. Der L200 steht schon bereit, als ich eintreffe. Bis mein Mitfahrer da ist, habe ich schon mal Zeit, den Neuen zu begutachten. Ein Vorführwagen, beklebt mit großer Werbung für dieses Modell, das gar nicht so „neu“ ist. Mitsubishi betitelt ihn als Facelift, obwohl 50% der

Teile neu sind. Was fällt auf? Die Optik ist gefälliger geworden. Die Front stilistisch modern, mit schmalen Scheinwerfern und dominanten Backen, in denen die Nebelscheinwerfer untergebracht sind. Nach den eher rundlichen Formen der Vorgänger ist diese Front schon markant und unverkennbar. Vielleicht noch etwas ungewohnt, aber ich bin sicher, man wird sich daran gewöhnen. Auffällig und eher negativ ist der Unterfahrschutz, der wichtige Bauteile schützt. Er hängt ziemlich tief, ist aber auch das tiefste Teil am Fahrzeug. Wie stabil der Unterfahrschutz wirklich ist, können wir natürlich nicht testen, aber wer ernsthaft in die Botanik möchte, sollte sich im einschlägigen Zubehörhandel umsehen.

50% FACELIFT, 50% NEU

Von der Seite betrachtet fallen als erstes die markant ausgestellten Kotflügel auf. Das Design der Doppelkabine ist nicht mehr so rundlich wie beim Vorgänger. Die Ladekante der Ladefläche ist etwas höher geworden, auch die Motorhaube ist um 4 cm

erhöht worden. Von hinten betrachtet sticht einem als erstes die Chromleiste des Heckgriffs ins Auge, fast ein wenig zu dominant. Die 18“ Räder wirken nicht unterdimensioniert, vor allem vorne wird es aber im Radkasten eng für Reifen mit größerem Durchmesser, was für eventuelle Umbauten ja durchaus interessant ist. Ohne eine Höherlegung des Fahrwerks ist da wenig Spielraum.

Der sehr nette Verkäufer erklärt mir den L200 und er hat seine Hausaufgaben gemacht, denn ich erfahre viel über den Neuen. Mit 5,30 m Länge ist er so im Durchschnitt der Mitbewerber, bei der Kabine hat man nur noch die Wahl zwischen Doppelkabine und Extrakabine, die Einzelkabine ist ersatzlos gestrichen worden. Breit ist er 1,82 m, die Höhe beträgt 1,78 m. Der Leiterraum ist geblieben, die Blattfedern an der Hinterachse haben nun eine Lage mehr, hinten verrichten weiterhin Trommelbremsen ihre Arbeit. Die Anhängelast liegt bei 3,1 Tonnen.

Doch nun wollen wir ihn fahren. Mit Smart-Key-System öffnet sich die Tür, bringt Lenkrad und die Stoffsitze in die richtige Position, was beim Vorführwagen aber von Hand passieren muss. Die richtige Position ist schnell gefunden. Man blickt auf ein modern gestyltes Cockpit und findet sich eigentlich auf Anhieb zurecht. Interessant sind die Tipp-Taster am Lenkrad für die manuelle Automatikschaltung. Rechts zum Raufschalten, links zum Runterschalten. Das lässt ein bisschen Rennwagenfeeling aufkommen. In der Mittelkonsole sitzt der große runde

Drehknopf der Allradeinstellung, auch alle anderen Schalter sind ausreichend groß und eindeutig gekennzeichnet. Der Automatik-Wählhebel hat eine gezackte Führung, man kann manuell schalten, entweder am Ganghebel selbst oder eben mit den erwähnten Tipptasten hinter dem Lenkrad.

Der Startknopf befindet sich auf der linken Seite, etwas ungewohnt, denn bei den meisten findet man ihn ja rechts. Der Motor springt an, läuft ruhig vor sich hin. Der 2,2 Liter ist eine ziemliche Neuentwicklung, nach Deutschland kommt allerdings nur die Leistungsstufe mit 150 PS. Das klingt im Gegensatz zur Konkurrenz etwas wenig, Ford hat da bei weniger Hubraum mit dem neuen Ranger mehr zu bieten. Leistungsmäßig liegt er gleichauf mit dem Hilux von Toyota. Man hat die Wahl, 6 Gänge entweder manuell zu schalten oder ein sechsstufiges Automatikgetriebe zu ordern. Unser Modell ist mit dem Automatikgetriebe



Interessant: Schaltwippen am Lenkrad für manuelles Schalten

ausgestattet. Also Wählhebel auf Stufe „D“, und wir rollen vom Hof. Es geht erst mal ein paar Kilometer auf der Landstraße. Man merkt schon nach den ersten Metern, dass der L200 bei der Beschleunigung mit seinen 2 Tonnen Leergewicht kein Sportwagen ist, da täuschen auch die Tipptasten am Lenkrad nicht drüber hinweg. Nachdem der Motor Betriebstemperatur hat, kann man mal ein wenig beherzter Gas geben. Er schaltet willig zurück, subjektiv betrachtet kommt aber kein Kick, wie man es bei anderen Pickups kennt. Beim Blick auf den Tacho erkennt man aber doch, dass er zügig Fahrt aufnimmt, der Motor ist dabei nicht besonders leise. Objektiv ist er also nicht so behäbig, wie es einem zuerst vorkommt! Der Motor ist beim Kickdown sehr präsent, bevor er in den nächsthöheren Gang wechselt. Danach läuft er aber wieder ruhig, die Schaltvorgänge gehen meistens weich vonstatten, größere Rucke sind fast nicht zu spüren.



Kein Schnickschnack: Alle wichtigen Infos sofort im Blick

Natürlich wollen wir auch mal die manuelle Schaltung testen. Dazu den Wählhebel von „D“ nach links ziehen, und man kann entweder mit dem Ganghebel manuell schalten oder über die Wipptasten am Lenkrad. Das funktioniert gut, macht direkt Spaß! Wir biegen ab in einen Feldweg, um den Mitsubishi genauer unter die Lupe zu nehmen. Platz haben sowohl Fahrer

11.-13. Oktober 2019

OFFROAD & TOURISTIK TAGE

OHRDRUF

www.burg-ohrdruf.de www.otto-messe.de

PICKUP

als auch Beifahrer genug, ein beengtes Gefühl kommt in der Doppelkabine nicht auf. Also mal flugs hinten Platz genommen und ich bin erstaunt, dass ich mit meinen 1,84 m viel Platz auf der Rücksitzbank habe. Die Stoffsitze sind weicher als z.B. im Ford Ranger, man sitzt gut und es gibt ausreichend Verstellmöglichkeiten. Wie sich die auf Langstrecken bewähren, kann eine kurze Probefahrt natürlich nicht klären.

Schaut man den L200 auf der Fahrerseite von außen an, fallen hinten an der Ladefläche die 2 Tankdeckel auf. Der eine beherbergt den Dieseltank und zusätzlich noch einen Zughebel, der den zweiten Deckel daneben öffnet, hinter dem der Einfüllstutzen fürs AdBlue untergebracht ist. Warum das nicht wie bei anderen mit einem Deckel geschieht, entzieht sich unserer Kenntnis. Der Vorführwagen ist mit einem Hardtop ausgestattet. Eine Mitsubishi-Eigenentwicklung, wie uns der Verkäufer erzählte, da man mit dem Vorgänger-Zubehörmodell schlechte Erfahrungen gemacht hat. Auffällig ist die tiefer gezogene Aufsetzkante, die etliche Zentimeter über die Ladefläche ragt.



Eigenwillige Dämpferkonstruktion für den Hardtop-Deckel

Könnte rein optische Gründe haben, so schlecht finden wir die Lösung aber gar nicht, da Wasser nicht so leicht in die Ladefläche gelangen kann. Diese ist beim Doppelkabiner mit einer Länge von 1,52 m angegeben. Unser Vorführwagen hat eine Laderaumwanne, (wir haben nachgemessen) und natürlich kostet diese die Ladefläche wertvolle Zentimeter, was z.B. auch beim Ford Ranger und sicherlich bei Modellen anderer Hersteller ebenso zutrifft.

Die Dämpfer für den Hardtop-Deckel sind oben angebracht, auch eine Lösung, die ich bis jetzt noch bei keinem anderen Hardtop gesehen habe! Die Heckklappe des Pickups ist ebenfalls mit einem Dämpfer versehen, der das Öffnen leichter macht. Allerdings nur das Öffnen, zum Schließen muss man etwas Kraft aufwenden. Etwas eigenwillig ist die Lösung zum Öffnen des Hardtop-Deckels – wir sind nicht ganz dahinter gestiegen, wie genau das funktioniert. Man hält den Finger drauf, ganz leichter Druck und der Hardtop-Deckel soll aufspringen. Das hat manchmal funktioniert, manchmal aber auch erst beim dritten Versuch. Ob diesem System eine lange Lebensdauer beschert ist, wage ich mal zu bezweifeln und dürfte wohl bei einigen Hardtop-Besitzern in kürzester Zeit Unmut aufkommen lassen!

Mitsubishi ist ja schon seit einigen Jahren einer der wenigen Hersteller, die beim Pickup permanenten Allrad bieten. Wie dieses System funktioniert, haben wir natürlich auch mal getestet. Normalerweise fährt der L200 mit 4 angetriebenen Rädern und damit sich bei Kurvenfahrten nichts verspannt, natürlich mit offenem Mitteldifferenzial. Das nennt sich am großen Drehknopf 4H. Dreht man den Schalter nach links, fährt man mit 2H, d.h. nur die Hinterachse ist angetrieben, so wie bei einem Zuschalt-

DER L200 VON ALLEN SEITEN BETRACHTET:



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



allrad auch. Dreht man den Schalter weiter nach rechts, gelangt man in den „4HLc“ – Modus. Hier fährt man mit Allrad, aber mit gesperrtem Mitteldifferenzial, im Cockpit wird „Gravel“ angezeigt und man kann anhand eines Symbols den Zustand des eingelegten Allradsystems gut erkennen. Noch weiter nach rechts gedreht gelangt man in den Allradmodus „4LLc“, dazu ist aber die Stellung „N“ beim Automatikgetriebe nötig. Dieser Modus ist die Geländeuntersetzung. Der Pickup zieht gut los, man spürt die Kraft, die für Geländefahrten nötig ist. Möchte man den L200 nicht automatisch schalten lassen, besteht auch hier die Möglichkeit, per Hand zu schalten. Manchmal muss man ein paar Meter fahren, um die einzelnen Allradstellungen zu aktivieren bzw. zu deaktivieren.

Bestellen kann man den neuen L200 in folgenden Ausstattungen: Basis, Basis mit Komfort-Paket, Plus, Top und Top mit Navigationssystem. Als Einführungsmodell bekommt man den „Intro“ genannten Pickup gut ausgestattet zu einem Kurs von 33.990 Euro. Das finde ich nicht zu teuer.



Der 2,2 Liter ist in Deutschland nur mit 150 PS erhältlich

Über Landstraßen fahren wir langsam wieder zurück. Was bleibt vom Fahrindruck? Eins ist klar: Im direkten Vergleich zum Ford Ranger oder Nissan NP300 kann der Mitsubishi mit seinen 150 PS naturgemäß keine Wunder vollbringen. Man hat sich aber bemüht, aus dem 2,2 Liter das Maximum herauszuholen.

Da der neue L200 ja auch ein Work-Truck sein soll, kommt man mit der Leistung im Alltag gut zurecht. Er beschleunigt objektiv besser, als man das subjektiv empfindet, hat vom Fernlichtassistenten, LED-Hauptscheinwerfern mit LED-Tagfahrlicht und sogar LED-Heckleuchten, Notbremsassistenten, Sitzheizung, Smart-Key-System über Start-Stopp-Knopf bis hin zum Totwinkelassistenten alle Annehmlichkeiten an Bord, die heute eigentlich schon zum Standard gehören. Verbrauch und Anhänger - Zugfahreignung konnten wir nicht testen, aber ich denke, er wird sich auch da keine Blöße geben. Wer mehr Ladefläche braucht, kann zum 1,5-Kabiner greifen.

Das Design ist modern und in manchen Kleinigkeiten noch etwas eigenwillig, aber es ist in jedem Fall auf der Höhe der Zeit und wird mit Sicherheit mehr Käufer finden als der Vorgänger. Mit der Abgasnorm Euro-6-d-Temp ist er auch umwelttechnisch auf dem neuesten Stand. Man darf abwarten, was die Zubehörhändler und Fahrzeug-Veredler aus dem neuen Mitsubishi machen. Vergleiche ich den aktuellen L200 mit meinem ehemaligen, liegen dazwischen 15 Jahre. Und zwar 15 Jahre, bei denen die Entwickler nicht geschlafen haben, wirklich vergleichen kann man die beiden Pickups natürlich nicht mehr. Wir empfanden die Probefahrt größtenteils sehr positiv, kein Auto ist perfekt, über kleine Fehler kann man hinwegsehen. Was zählt, ist das Gesamtpaket. Und da scheint Mitsubishi sowohl vom Design als auch von den inneren Werten seine Hausaufgaben gemacht zu haben!

(Text und Fotos: Jürgen Krauß)

Angepflaumt - Pflaumenkuchen im Omnia

Der Sommer spendiert uns die letzten warmen Sonnentage und der Geruch von Herbst lässt sich schon erahnen. Das ist die Zeit, die seit meiner Kindheit untrennbar mit Pflaumen- und Zwetschgenkuchen verbunden ist, handgemacht und mit Zwetschgen von den eigenen Bäumen. Fehlte dem Obst die Süße, was ja je nach Wetter und Sorte schon mal vorkam, dann half halt eine Handvoll Zucker, um dem Geschmack nachzuhelfen, den wir als Kinder so liebten.

Nun war ich am Wochenende auf der Adventure Northside auf Gut Basthorst, es gab eine Menge zu sehen und Bianca und Frank Bartolitsch zeigten mal wieder, was mit dem Omnia Backofen alles möglich ist. Da ich glücklicher Besitzer eines solchen Teiles bin und auf dem Gut frische und leckere Zwetschgen aus eigenem Anbau angeboten wurden, war der Entschluss schnell gefasst: Es

muss Zwetschgenkuchen geben wie in meiner Kindheit! Bisher hatte ich in meinem Omnia noch keinen Kuchen gebacken.

Die Rezeptsuche gestaltete sich recht einfach und ich wurde schnell auf der Homepage von Omnia fündig. Die Zutaten waren schnell besorgt, und es konnte losgehen. Da ich immer ein kleines Handrührgerät in der Wohnkabine mitführe, war das Anrühren des Teiges kein Problem und ging zügig vonstatten. Die Silikonform wurde eingelegt und der Teig wurde darin gleichmäßig verteilt und für die Aufnahme der aufgeschnittenen und entkernten Zwetschgen vorbereitet. Diese wurden dann fächerartig, aber in einem engeren Abstand als im Rezept, verteilt. Manch eine der Zwetschgen verschwand auf eine geheimnisvolle, nur mir bekannte Weise, aber ich hatte mich ja vorausschauend ausgiebig eingedeckt. Wow, das sah ja jetzt schon lecker aus!

Jetzt kommt die bewährte Kombination Cadac Safari Chef 2 mit Omnia Backofen zum Einsatz. Die Unterschale auf dem Kochaufsatz des Cadac etwas vorheizen, dann die appetitlich gefüllte Backform passgenau draufstellen, mit Deckel verschließen und darauf achten, dass die Temperatur bei ca. 150 bis 160° gehalten wird. Das kann man leicht und fein mit dem Regler des Cadac steuern. Nach 20 Minuten mal den Deckel gelupft - und ein Zwetschgenkuchen wie aus meiner Kindheit lacht mich an und verbreitet köstlichen Duft. Die Premiere ist gelungen und ich denke, dass man nicht viel falsch machen kann - außer saure Zwetschgen kaufen oder ernten - auch wenn es nicht vom eigenen Baum ist.

Mit dem bereits erwähnten Handrührgerät wird in wenigen Minuten ein Becher Sahne aufgeschlagen. Ich verwende keine Dosensahne, die ist mir zu süß. Sahne ist einfach die Krönung eines gelungenen Zwetschgen- oder Pflaumenkuchens und gehört unbedingt dazu. Zu beachten ist allerdings, dass die Sahne gut gekühlt wurde, bevor sie aufgeschlagen wird. Das sollte man schon vorher erledigen, dann kann man sich mehr auf das Kuchenbacken konzentrieren.

Es war zwar nicht Muttern's leckerer Zwetschgenkuchen, aber er hat nicht nur mir hervorragend geschmeckt. Die Backform war kaum erkaltet, da war von dem Inhalt schon nichts mehr zu sehen. Also, nutzt die Pflaumen- und Zwetschgenzeit!



Erfahrungen mit dem mobilen Klappgrill von

CamperGlück

Es geht für eine Woche an die Mosel zum Treffen mit Freunden, alle sind Experten in Sachen Camping und Outdoor. Auf dem Plan stehen Angeln, Quatschen, Relaxen und nicht zuletzt Essen und Trinken. Das alles will gut vorbereitet sein und ich freue mich über den neuen mobilen Klappgrill MKG 2 von CamperGlück, der mit den Maßen 530 B x 250 H x 25 T (mm) und einem Gewicht von ca. 4 kg keine großen Platzansprüche stellt, also prädestiniert ist für Camper mit beschränkten Platzverhältnissen. Ein paar Anzünder und Holzkohle dazu gepackt und fertig ist die perfekte Grillausstattung.

Zunächst erstaunte Blicke, als ich aus der dünnen, aber stabilen Transporttasche aus Lkw-Plane einige Edelstahlbleche entnehme und mit wenigen Handgriffen einen vollständigen stabilen Grill zaubere. Der Grill steht sauber auf dem Fettauffangblech, das auch verhindern soll, dass die Grasnarbe beim Grillen Schaden



Mit wenigen Handgriffen entsteht ein stabiler Edelstahlgrill

nimmt, was auch gut funktioniert. Die Steckbleche sind sauber und passgenau verarbeitet und entgratet. Die Aufbaugröße von 310 B x 250 H x 220 T (mm) erlaubt es mir, bis zu 4 Personen mit Gegrilltem zu versorgen. Der Bequemlichkeit halber platziere ich den Grill auf einem Alu-Tisch, die Grillkohle gibt durch die belüftete Kohlenschale und den Boden nur wenig Hitze nach unten ab, lediglich handwarm wird die Tischoberfläche.

Auf der Speisekarte stehen Steaks. Dafür ist der CamperGlück durch die dreifache Höherverstellung des 3 mm starken Grillrostes sehr gut geeignet. Zum Grillen nutze ich Holzkohle-Briketts, da diese wesentlich besser zu regulieren sind, also leicht nach rechts oder links verschoben werden können, um unterschiedliche Wärmezonen zu erzeugen. Außerdem geben sie auch länger Hitze, also ist durchaus auch ein zweiter oder gar dritter Gang möglich.

Die Steaks nehmen auf der untersten Stufe auf dem sehr heiß gewordenen Grillrost schnell Farbe an und bilden eine leckere Grillkruste, nach einigen Minuten kommt der Grillrost auf die oberste Stufe und die Steaks garen auf den Punkt nach. Mit ein wenig Erfahrung und Probieren gelingen sehr leckere Steaks, und die Himbeersoße zum Vanilleeis zum Nachtisch wird ebenfalls auf dem Grillrost erhitzt.

Für Liebhaber von Grillspießen verfügt der CamperGlück über die Aufnahmemöglichkeit von 3 Metallspießen, die mit allem, was man sich auf einem leckeren Spieß wünscht, besteckt werden können.

Nachdem die Glut erloschen und der Grill erkaltet ist, ist er mit ein paar Handgriffen in Sekunden zerlegt, kann dann in die Tasche für den gebrauchten Grill gesteckt werden, oder aber gleich gereinigt werden, was kein Problem ist, da alle Teile aus Edelstahl sind, und schon ist er wieder fertig für die nächste Party.

Alles in allem ist der Grill sehr gut durchdacht, solide gefertigt und bringt einen hohen Nutzwert mit. Deshalb fand der CamperGlück in unserer Gruppe sofort Liebhaber, die ihn zu vielen Gelegenheiten - ob zum Frühstück Brötchen aufbacken, zum Mittagessen eine Gemüsesuppe kochen oder als Beilage Maiskolben grillen - in Betrieb hatten. Und am Abend erlosch das Feuer nicht bis Mitternacht.



Durch den verstellbaren Grillrost gelingen auch Steaks auf den Punkt



Impressionen Caravan Salon Düsseldorf

Wie jedes Jahr Ende August trifft sich die Caravan-Welt in Düsseldorf auf der nach Aussagen der Veranstalter weltweit größten Reisemobil- und Caravan-Messe.

Hersteller zeigen ihre Neuentwicklungen oder Verbesserungen, Besucher informieren sich über Möglichkeiten des mobilen Reisens und Wohnens.

Naturgemäß ist das Segment Wohnkabinen und Pickup nur untergeordnet vertreten, aber einige Hersteller und Vertriebsfirmen sowie Zubehör Lieferanten haben den Weg und die Kosten zu dieser Messe nicht gescheut, so dass auch Liebhaber der Pickup-Camper auf ihre Kosten kamen.

Mindestens ein Thema ist für Wohnmobilisten ebenso wichtig wie für Wohnwagen- und Wohnmobileigner, nämlich Sicherheit gegen Einbruch. Je nachdem, wo man unterwegs ist, haben entsprechende Sicherheitsmaßnahmen hohe Priorität. Hier hat sich Ingenieur Dietmar Hentschel fruchtbare Gedanken gemacht und bietet über seine Firma WOMO-Sicherheit Sicherheitsprofile für fast alle Fenster an. Diese sind leicht vom Kunden selbst zu montieren, ohne dass an Fenstern oder Rahmen gebohrt oder geschraubt werden muss. Diese Sicherheitsprofile verhindern zuverlässig, dass Diebe und Einbrecher „so im Vorübergehen“ und ohne großen Aufwand in das eigene mobile Domizil einsteigen können. Infos dazu auf der Homepage www.womo-sicherheit.de.

TISCHER GROß VERTRETEN

Tischer mit seinem bewährten Programm war mit einem großen Angebot vertreten. Dementsprechend war der Stand auch gut

besucht. Der Focus war stark auf die Trägerfahrzeuge ausgerichtet, weniger auf die Wohnkabinen. Die Modelle Trail und Box in den verschiedenen Variationen kamen mit dem bekannten und beliebten Design daher, es gab einige Neuerungen in der Technik, alles in der von Tischer gewohnten und erwarteten Qualität. Aber dass neue Maßstäbe gesetzt wurden, war für mich nicht erkennbar. Also alles in allem keine Überraschung.

Die schwäbische Wohnkabinenmanufaktur Holz und Form zeigte ihr bewährtes Modell TOKIE, in das einige innovative Ideen eingeflossen sind und das es verdient, in die engere Wahl aufgenommen zu werden, falls die Anschaffung einer Wohnkabine geplant ist.

Nützliches Campingzubehör, um sich den Campingalltag zu verschönern, gab es bei verschiedenen Anbietern zu sehen, anzufassen und mitzunehmen. Alles in allem aber keine großen Neuigkeiten, eher erprobtes und bewährtes Zubehör.

FAZIT:

Der Caravan Salon Düsseldorf zeigt einen boomenden Reisemarkt und bietet daher ein überwältigendes Angebot mit Schwerpunkt Wohnmobile und Caravans. Für uns Pickup Camper, die sich für Wohnkabinen und Möglichkeiten des Reisens und Campings mit dem Pickup interessieren, ist das Angebot eher bescheiden. Da bieten andere, größere oder kleinere Outdoor-Messen mehr. Bei Informationen über Reiseziele in Deutschland und dem Rest der Welt – ist jedoch Düsseldorf ganz weit vorn.

Bildquelle: Caravan Salon Düsseldorf

Impressionen von der Adventure Northside



Wie jedes Jahr im September treffen sich auf Gut Basthorst bei Hamburg Abenteurer, Weltenbummler, Wohnkabineninfitzierte, Outdoor-Freaks und Offroad-Begeisterte. Diesmal lud der Veranstalter für den 20. bis 22. September ein.

Der Wettergott meinte es gut mit Veranstalter, Ausstellern und Besuchern. Warme Spätsommertage erzeugten nochmal so richtiges Sommer- und Campingfeeling und so glühten die Grills und flackerten die Lagerfeuer bis spät in die Nacht und verteilten ihre Grill- und Rauchgerüche über das Camping-Areal und die Ausstellungsfläche.

Zu Beginn am Freitag war die Camping-Area noch nicht mal zur Hälfte belegt und die Aussteller hatten viel Zeit, fachlich gefärbte Schwätzchen zu halten. Gegen Mittag füllte sich der Campingbereich. Reisemobile, Wohnwagen, Fernreisemobile, Dachzelte, Pickups mit Wohnkabinen, Zelttouristen und viele exotische Weltenbummler-Fahrzeuge rückten nach und nach an, und gegen Abend wurde es eng. Man rückte zusammen, hielt hier und da einen Klönschnack, grillte in geselliger Runde und ließ sich das kühle Bier schmecken.

Die Aussteller waren mit den Besucherzahlen freitags nicht so glücklich, aber das sollte sich am Samstag ändern. Schon lange bevor sich das Zugangstor öffnete, bildeten sich lange Schlangen vor den Kassenhäuschen und der Ausstellungsplatz wurde schnell voll und damit war die Stimmung auf dem Platz bestens.

Wohnkabinenhersteller und Händler gaben sich ein Stelldichein. Multi4 und Northstarmobil zeigten ihre bewährten Modelle mit teilweise leichten Änderungen in der Ausstattung. Die Manufaktur



Aussteller und Hersteller waren zufrieden mit den Besucherzahlen.

PickUpBack hatte die neuen EXPED-Modelle, die erstmals auf der Abenteuer & Allrad vorgestellt wurden, dabei und diese fanden regen Zuspruch. (Siehe auch Bericht in Heft 06 - Ausgabe Sommer 2019 ← [Hier klicken](#))

Des Weiteren stellte womo4you NOVIKO die neue Aero One vor, eine leichte GFK Monocoque Wohnkabine, prädestiniert für die Nutzung auf einem Pickup Doppelkabiner. (siehe Bericht in diesem Heft.) Womo4you hat den Vertrieb dieser Wohnkabine in Deutschland übernommen und hat die Aero One auch im Vermietprogramm. Reinschnuppern ist also leichtgemacht.

GentleTent zeigt mit dem GT Skyloft eine aufblasbare Dachzeltlösung, sehr leicht und sehr chick, mit einem bisher nicht erlebten Rundblick. Mit dem GT Pickup bietet GentleTent ein aufblasbares Zelt für Ladefläche und Dach, mit Alkoven wird eine Assoziation zur Wohnkabine hergestellt. Die bewährte GT Box, ein aufblasbares Vorzelt für Wohnmobile, Wohnwagen oder Wohnkabinen rundet die Präsenz der Österreicher für uns Pickup-Fahrer ab.

Die PEDDERS Suspension Deutschland, der Vertriebspartner des erfolgreichen und bereits seit 65 Jahren am Markt etablierten australischen Herstellers von Fahrwerkskomponenten, stellt das Programm der Fahrwerksverbesserungen und Ausbaumöglichkeiten sowohl für Straße als auch für Offroad vor. Die PEDDERS Suspension Deutschland hat sich viel vorgenommen und wir dürfen auf innovative Entwicklungen gespannt sein.

Der Auto- und Fahrwerkstuner Boeckels Offroad stellt sein bewährtes Fahrwerksprogramm ebenso vor wie eine völlig neuartige Ladeflächenabdeckung für Pickups, die gegen Wind und Wetter absolut schützen soll. Wir sind auf einen Test gespannt.

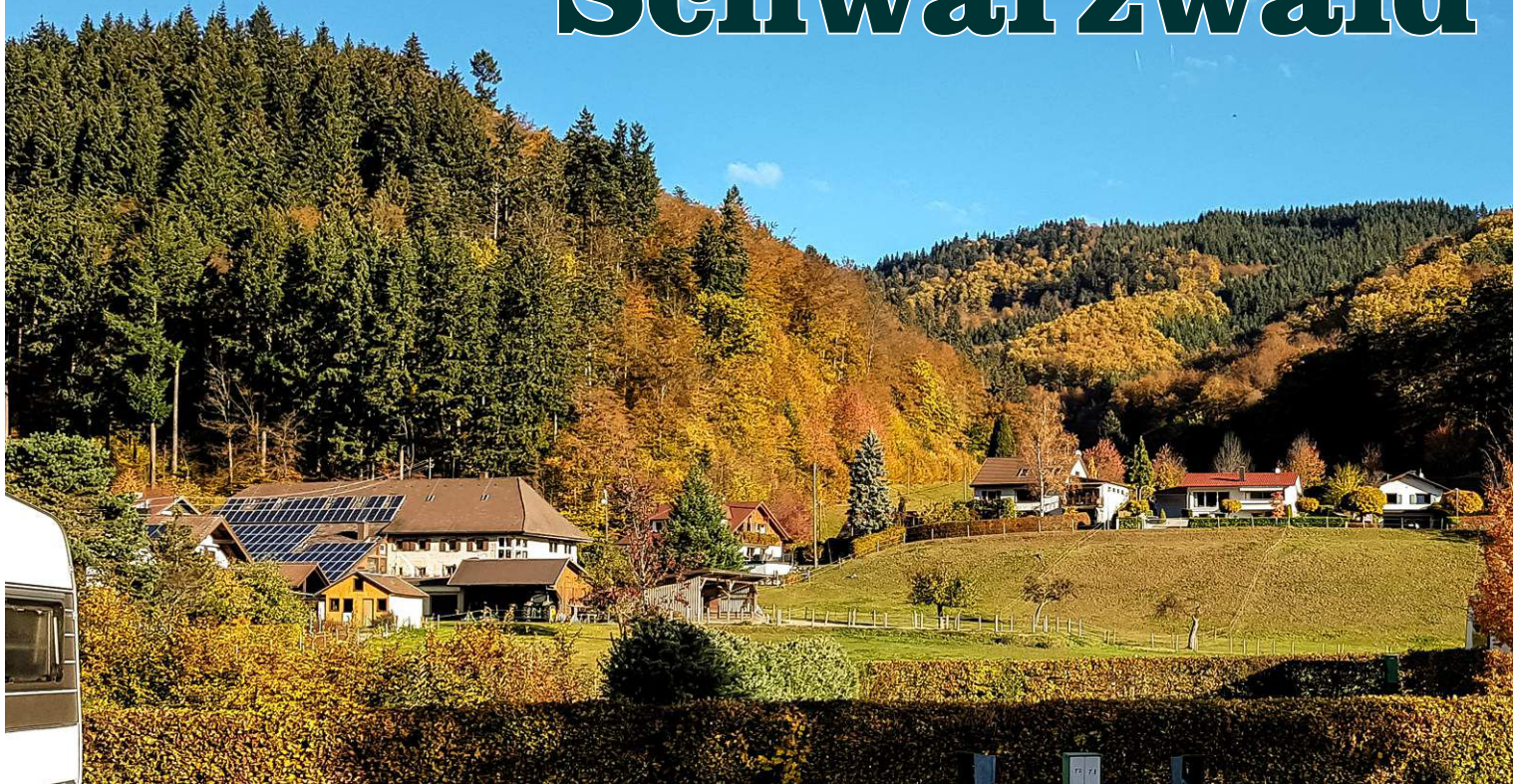
In den letzten Jahren wird das Thema Chemietoilette mit all ihren Nachteilen für die Umwelt immer sensibler behandelt und diskutiert. Tomtur aus Berlin importiert die Nature's Head Trenntoiletten aus den USA und ist lizenzierter Vertriebspartner des Herstellers. Die Argumente für eine Trenntoilette sind vielfältig und überzeugend und es besteht kein Zweifel, dass man damit auch der Natur weniger schadet als mit Chemie. Auf jeden Fall viele Argumente zum Nachdenken und Handeln. Die Umwelt wird's danken.

Nach einem langen und interessanten Tag mit vielen Gesprächen haben wir uns ein Feierabendbier redlich verdient. Dazu gibt's leckeren Gulasch mit Spätzle, geschmort im Dutch Oven auf dem FireQ Grill. Am Lagerfeuer lassen wir den Tag Revue passieren und mit Fachsimpeln und Reiseplanungen bis in den späten Abend geht der Tag zu Ende. Wir sehen uns wieder!



Fachsimpeln nach einem langen Tag bei einer leckeren Kaltschale.

Novemberlicht im Schwarzwald



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 verdiente 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, treffen immer wieder auf Zeugnisse der Schwarzwälder Bergbaugeschichte 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.

für eine Zwischenstation. Wir finden, dass nur dafür die attraktive Mittelgebirgslandschaft im Südwesten Deutschlands viel zu schade ist. Es gibt hier unendlich viele Möglichkeiten, hier seinen kompletten Jahresurlaub zu verbringen.

Der Campingplatz Münstertal im südlichen Schwarzwald bietet fünf Sterne, viel Komfort, mietbare Bäder, Sauna und Wellness zum Abschalten. Wir kommen hier an, um herunterzukommen. Ein schönes Ziel, damit man sich erst einmal vom Alltag löst und seinen Akku auftankt. Wir hatten den Platz und seine Umgebung auf unserer Reise in den Süden schon in der 4. Ausgabe des Pickup Camper Magazin ([bitte hier klicken](#)) kurz vorgestellt.

Interessant sind in Münstertal vor allem die guten Nahverkehrsverbindungen, die die Camper zu vielen Ausflugsmöglichkeiten der Region führen. Zahlreiche Ortschaften, Städte und Wanderwege sind mit der Bahn erreichbar. So muss nicht unbedingt die Wohnkabine abgesetzt werden. Den letzten Abschnitt unserer Wanderung haben wir wegen der hereingebrochenen Dunkelheit mit dem Bus gemacht. Zu unserem Ausflugsziel Staufen sind wir hin gewandert und zurück mit der Bahn gefahren.

Dieser Ausflug lohnt sich wirklich. Die Wanderung führt durch ruhige einsame Wälder, die an einem Tag im November schon mal im dichten Nebel liegen können. An einem goldenen Oktobertag leuchten dafür die Blätter in sonnigen Gelb oder fröhlichem Rot. Und im Winter taucht der frische Schnee die Landschaft in ein wunderbares Wintermärchen.

Am Platz leicht fröstelnd angekommen, steigen wir in die mit Warmwasserheizung vorgeheizte Wohnkabine und freuen uns auf die Wärme der Sauna, die der Campingplatz anbietet. Wir genießen diese bis in die späten Abendstunden und lassen unsere Körper aufwärmen. Wer wie die Zugvögel den Herbst oder Winter im sonnigen Süden verbringen will, findet im Schwarzwald interessante Möglichkeiten

Doch zunächst nach Staufen. Ruhige Gässchen empfangen die Besucher in der barocken Altstadt. Viele Bereiche sind verkehrsberuhigt und die farbigen Häuser laden zum Verweilen auf den schönen Plätzen dieser kleinen Stadt ein. Wir besuchen ein Café



und genießen Schwarzwälder Kirschtorte im gemütlichen Ambiente, das es oft in den Räumen oder auch in den schönen Innenhöfen der Lokale gibt.

Solche gibt es auch in der Metropole des Breisgaus: Freiburg mit seinem milden Klima. Vor allem das mittelalterliche Stadtzentrum ist ein Besuch wert. Über diesem ragt das Freiburger Münster, ein Dom in gotischem Baustil, empor. Dieser sollte, ebenso der Schlossberg, besichtigt werden. Der Schlossberg ist mit der Schlossbergbahn schön bequem zu erreichen. Freiburg ist zum Beispiel von Müntertal aus gut mit der Bahn erreichbar. Rund 10 km südöstlich von Freiburg ist der Schauinsland (1284 m über NN) mit seinem weitläufigen Wander- und Skigebiet.

Einladende Gaststätten gibt es auch auf dem höchsten Berg, dem Feldberg im Süden des Schwarzwaldes mit 1.439 Meter über NN. Rundum gibt es ein gut ausgebautes Wanderwegenetz. Im Winter ist dort alpines Skifahren auf über 63 Pistenkilometern möglich. Diese können über 38 Skilifte erreicht werden. Dazu kommen noch etliche Loipenkilometer im gesamten Schwarzwald.

Die Schwarzenbachtalsperre ist eines der vielen lohnenden Ausflugsziele im Norden. Vom 1926 erbauten Staudamm hat man einen beeindruckenden Blick ins Tal und im Herbst bestimmen die bunt gefärbten Blätter der Bäume die Kulisse. Der See kann auch über einen Rundwanderweg erkundet werden. Im Norden befinden sich auch einige Hochmoore und die Waldfläche ist sehr zusammenhängend. Wer also lieber durch ausgedehnte Wälder wandert, ist hier genau richtig.

Weiter westlich zum Rhein hin, wo die Gebirgsausläufer schroffer werden, schließt sich das Weinanbaugebiet Kaiserstuhl an. Dort ist im Herbst die Weinlese und bereits vier bis sechs Wochen später kann dort der erste „Neue Wein“ probiert werden. Dazu in einer



Die barocke Altstadt in Staufeu

gemütlichen Weinstube oder zwischen den gelbrot leuchtenden Weinstöcken in der Sonne leckeren Zwiebelkuchen oder Elsässer Flammkuchen genießen. Und übrigens: Einen Stellplatz für den Camper findet man überall für kleines Geld, sehr oft in der Nähe eines Weingasthofes.

Wer von Ende November bis Ende Dezember in der Gegend unterwegs ist, besucht den romantischen Weihnachtsmarkt in der Freiburger (21.11. bis 23.12.2019) oder Freudenstädter (06. bis 15.12.2019) Innenstadt. Doch noch heimeliger und romantischer wird es, wenn man zu zweit oder mit der Familie einen der kleinen Adventsmärkte oder Weihnachtsbasare in einer der vielen Ortschaften inmitten des Schwarzwaldes besucht. Diese finden oft nur ein paar Tage statt. Aber egal, wo gerade gerastet wird – ein Blick in den regionalen Veranstaltungskalender genügt um herauszufinden, wo der nächste Adventsmarkt, Weihnachtsbasar oder ein weihnachtliches Konzert stattfindet.

Mieten Sie unsere Wohnkabine für Ihren Pickup - für's Wochenende oder für den Urlaub

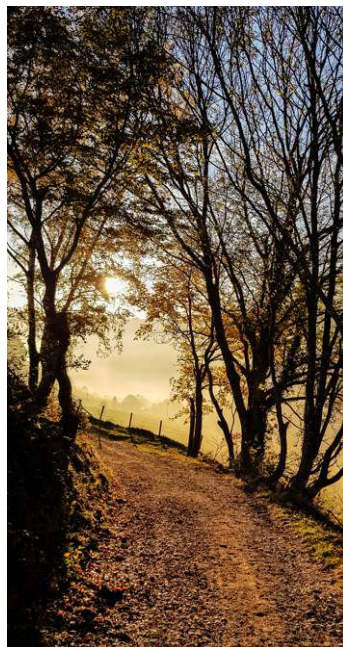
Jörg Blasey, Schäferstr. 5, 31224 Peine

Tel. +49 (0) 171 951 65 48





Rund 24.000 km Wanderwege erschließen den Schwarzwald



Diese kleinen dörflichen Treffen sind in der Regel übersichtlicher und vor allem ursprünglicher. Da geht einem das Herz auf. Viele Spezialitäten und traditionelle Handwerksarbeiten werden dort angeboten und die Atmosphäre überzeugt durch adventliche Gemütlichkeit in den alten Fachwerkhäusern. Erst recht, wenn in der warmen Stube bei Kerzenlicht tanzende Schneeflocken vor dem Fenster zu sehen sind. Und wenn dazu der Abendhimmel rot leuchtet, weiß man: Das Christkind backt wieder Plätzchen.

Weitere weihnachtliche Highlights sind das Adventskalender-Haus in Gengenbach, der Weihnachtsmarkt in der Ravenna Schlucht unter dem Viadukt, der Marché de Noel in Colmar und schließlich der Weihnachtszauber in der Altstadt von Strasbourg.

In der Capitale de Noel (Hauptstadt der Weihnachten) erstreckt sich der Weihnachtszauber durch die ganze Altstadt von Straßburg. Diese ist gut erreichbar mit der Bahn oder man parkt außerhalb und fährt mit der Tram in die Altstadt. Nicht weit vom Stadtzentrum ist der Camping de Strasbourg (<https://www.camping-strasbourg.com>) entfernt.

Der Weihnachtsmarkt erstreckt sich über zahlreiche Plätze und Nischen. Die Kulisse wird vor allem durch gut erhaltene und liebevoll restaurierte Fachwerkhäuser bestimmt. Einige der Märkte sind in verschiedenen Themen gestaltet. So zum Beispiel ein finnischer Weihnachtsmarkt mit samischer Jurte und Lachs vom Holzkohlegrill. Viele Geschäfte haben zum Markt hin Stände aufgebaut und in den Gassen und Fußgängerzonen laden zahlreiche gemütliche Cafés und Restaurants zum Verweilen in ausgelassener Atmosphäre ein. Diese ist fröhlicher und südländischer als man es aus der deutschen Vorweihnachtszeit kennt. Bei milden Temperaturen sitzt man gerne lange draußen beisammen und



Strasbourg: liebevoll restaurierte Fachwerkhäuser

Campingmöglichkeiten:

<https://www.camping.info/deutschland/baden-wuerttemberg/schwarzwald/campingplaetze>

<https://www.hochschwarzwald.de/Campingplaetze-im-Schwarzwald>

<https://www.campingnavigator.com/de/campings-deutschland/schwarzwald/>

<https://stellplatz.info/reisemobilstellplatz/schwarzwald>

<http://www.mobilisten.de/stellplaetze/liste.php?kategorie=Schwarzwald>

<https://www.promobil.de/stellplatz/vorstellung/wanderparadies-schwarzwald-mit-dem-wohnmobil-die-besten-stellplaetze/>

<https://www.mein-schwarzwald.de/locations/wohnmobilstellpl%C3%A4tze/>

Viele weitere schöne Plätze finden Sie über die einschlägigen Camping-Apps und Stellplatzführer.

genießt elsässische Spezialitäten. Beeindruckend sind jedoch die stilvollen und üppigen Dekorationen der Märkte und der Verbindungswege.

Zurück auf dem Campingplatz entdecken wir neue Nachbarn. Die sind mit einem Wohnwagen angereist und richten sich winterfest ein. Während wir – eingedeckt mit Schwarzwälder Schinken - Richtung Süden fahren, um die Sonne Andalusiens zu besuchen, hatte unser neuer Nachbar beschlossen, den ganzen Winter im Schwarzwald zu verbringen. Überzeugend ist ja schließlich die Vielfalt dieser Region und das oft milde Klima im Breisgau.

Wahrscheinlich ist es schon einigen aufgefallen. Hier schließt sich ein Kreis an Reiseberichten der vergangenen Ausgaben, die sich alle miteinander zu einer großen Tour verbinden lassen. In der 1. Ausgabe des Pickup Camper Magazins (bitte hier klicken) berichteten wir über die Deutsche Weinstraße. In Heft 5 des Pickup Camper Magazins (bitte hier klicken) führt uns die Reise weiter nach Frankreich und zur Costa Brava. In Heft 5 (bitte hier klicken) ist außerdem ein Bericht über unsere Heimat, das Ruhrgebiet und dem Ausgangspunkt der Reise. Weiter geht es im Heft 4 des Pickup Camper Magazins (bitte hier klicken) mit dem Bericht über die Spanien Rundreise. Diese beginnt im Schwarzwald und endet auf dem Straßburger Weihnachtsmarkt. Grund genug, diese Region noch einmal passend zur Jahreszeit vorzustellen.

Viele, weitere Bilder in unserer Fotostrecke [Hier klicken!](#)



Der Weihnachtsmarkt in Strasbourg

Fakten über den Schwarzwald

Grob erstreckt sich das Gebiet des Schwarzwaldes von Pforzheim bis zum Bodensee im südwestlichen Teil Baden-Württembergs, bzw. bis Basel. Der Schwarzwald ist mit über 6.000 km² das größte Mittelgebirge in Deutschland und besticht vor allem durch eine immergrüne Vegetation in vielen Regionen. Im Sommer ist es sehr warm und mild. Im Winter gibt es aber auch viele schneesichere Gebiete, teilweise bis in die Täler hinein.

Was viele wahrscheinlich erstaunt, ist, dass der Schwarzwald nicht nur eine lange Forst- und Viehwirtschaftstradition hat, sondern auch eine lange Bergbaugeschichte. Hauptsächlich Erz, aber auch viele Edelmetalle wurden abgebaut. Dies kann in einigen Besucherbergwerken nachvollzogen werden. Ebenso gibt es Glasbläsereien, Köhlereien, Feinwerktechnik, die bekannten Schwarzwald-Kuckucksuhren und Schmuckherstellung.

Rund 24.000 km Wanderwege erschließen den Schwarzwald für Wander- und Naturliebhaber. Besonders schön ist es wenn im Frühjahr das erste frische Grün sprießt, im Herbst die Blätter gold leuchten oder im Winter die Wege, Bäume und Sträucher verschneit sind. <https://www.schwarzwald-tourismus.info/entdecken/Wandern>

Der Schwarzwald bietet viele Sportmöglichkeiten wie Radfahren, Wassersport, Klettern, Rodeln, Skifahren und vieles mehr. <https://www.schwarzwald-tourismus.info/entdecken/Sportangebote>

Die Anreise in den Schwarzwald erfolgt entweder über die Autobahn oder man fährt rechtzeitig landeinwärts und genießt die Reise zum Beispiel auf dem Schwarzwaldhöhenweg. Zahlreiche Ausflugsziele laden zu interessanten Tagesausflügen in die Region ein. **Hier sind einige Beispiele:**

- Das Höllental erstreckt sich zwischen Hinterzarten und Buchenbach-Himmelreich und liegt etwa 18 Kilometer südöstlich von Freiburg entfernt. Das teilweise sehr eng geschnittene Tal ist knapp neun Kilometern lang. An vielen Stellen ist es von bis zu 600 Meter hohen Felswänden umgeben.

- Die Höllentalbahn im Schwarzwald verbindet Freiburg mit Donaueschingen. Sie gilt als die steilste Bahn Deutschlands.

- Die Donauquelle in Donaueschingen ist mit ihrer prunkvollen Fassung und dem idyllischen Schlosspark ein schönes Ausflugsziel.

- Tief im Hexenlochtal in Furtwangen-Neukirch findet man die kleine Hexenlochmühle mit angeschlossenen Restaurant. Sie bietet nicht nur kulinarisch einiges, sondern ist auch Ausgangspunkt vieler schöner und abwechslungsreicher Wanderwegen.

- Die Triberger Wasserfälle gehören mit 163 m Fallhöhe und sieben Fallstufen zu Deutschlands höchsten Wasserfällen.

- Freiburg im Breisgau ist die südlichste Großstadt Deutschlands und verdankt ihren ganz besonderen Charme ihrer historischen Altstadt mit dem „Bächle“. Das Planetarium Freiburg lädt Jung und Alt zu Erkundungstouren in fremde Galaxien ein. Mit fortschrittlicher Technik wird den Besuchern ein spannendes und lehrreiches Programm geboten.

- Der Mundenhof in Freiburg ist ein beliebter Tier-Natur-

Erlebnispark für Familien mit Kindern. Aufgeteilt ist der 38 ha große Park anhand der verschiedenen Lebensräume der Tiere – dadurch entsteht für die Besucher eine Reise quer durch die Kontinente. Themenwelten sind beispielsweise Europa, Asien, Afrika, Nord- und Südamerika.

- Der größte Wasserfall Europas ist der Rheinfall bei Schaffhausen und mit Abstand eines der beliebtesten Tagesausflugsziele. Insgesamt ist der Wasserfall mehr als 20 Meter hoch und weist eine Breite von 150 Metern auf.

- Die Schauinslandbahn ist die längste Gondelbahn Deutschlands und bietet einen traumhaften Ausblick über die Weiten des Schwarzwaldes. Die Talstation ist bei Freiburg im Breisgau.

- Der malerische Mummelsee liegt direkt an der bekannten Schwarzwaldhochstraße zu Füßen des Hornisgrinde, dem größten Berg des Nordschwarzwaldes.

- In dem Wellness- und Gesundheitszentrum Solemar in Bad Dürrenheim kommen Besucher in den Genuss einer umfangreichen Solarthermie und weiterer Entspannungsangebote.

- Villingen-Schwenningen, eine Stadt mit gleichermaßen badischen wie württembergischen Wurzeln, bietet ihren Bürgern und Besuchern eine große kulturelle und landschaftliche Vielfalt.

- Das Deutsche Uhrenmuseum in Furtwangen zeigt seinen Besuchern zum einen die Uhrenproduktion im Schwarzwald selbst und zum anderen die Geschichte und Entwicklung der Uhren weltweit.

- Der Belchen ist zwar nicht der höchste, dafür aber einer der schönsten Berge im Schwarzwald und ist vom Breisgau bzw. Münstertal aus gut erreichbar. Im Sommer wird gewandert oder geradelt und im Winter wird der Berg mit Schneeschuhen oder auf Ski erkundet.

- Der Vogtsbauernhof in Gutach ist das älteste Freilichtmuseum in Baden-Württemberg. Hier erfahren Besucher mehr über die Geschichte und Kultur des Schwarzwaldes.

- Die Balinea Thermen in Bad Bellingen bieten einen umfassenden Wellness- und Entspannungsbereich mit vielen Aktivangeboten.

- Auf 3.800 qm stehen in der Badenweiler Therme, südlich von Freiburg, verschiedene Thermalbäder, eine Saunalandschaft, ein Römisch-Irisches Bad und ein Wellness-Bereich zur Erholung zur Verfügung.

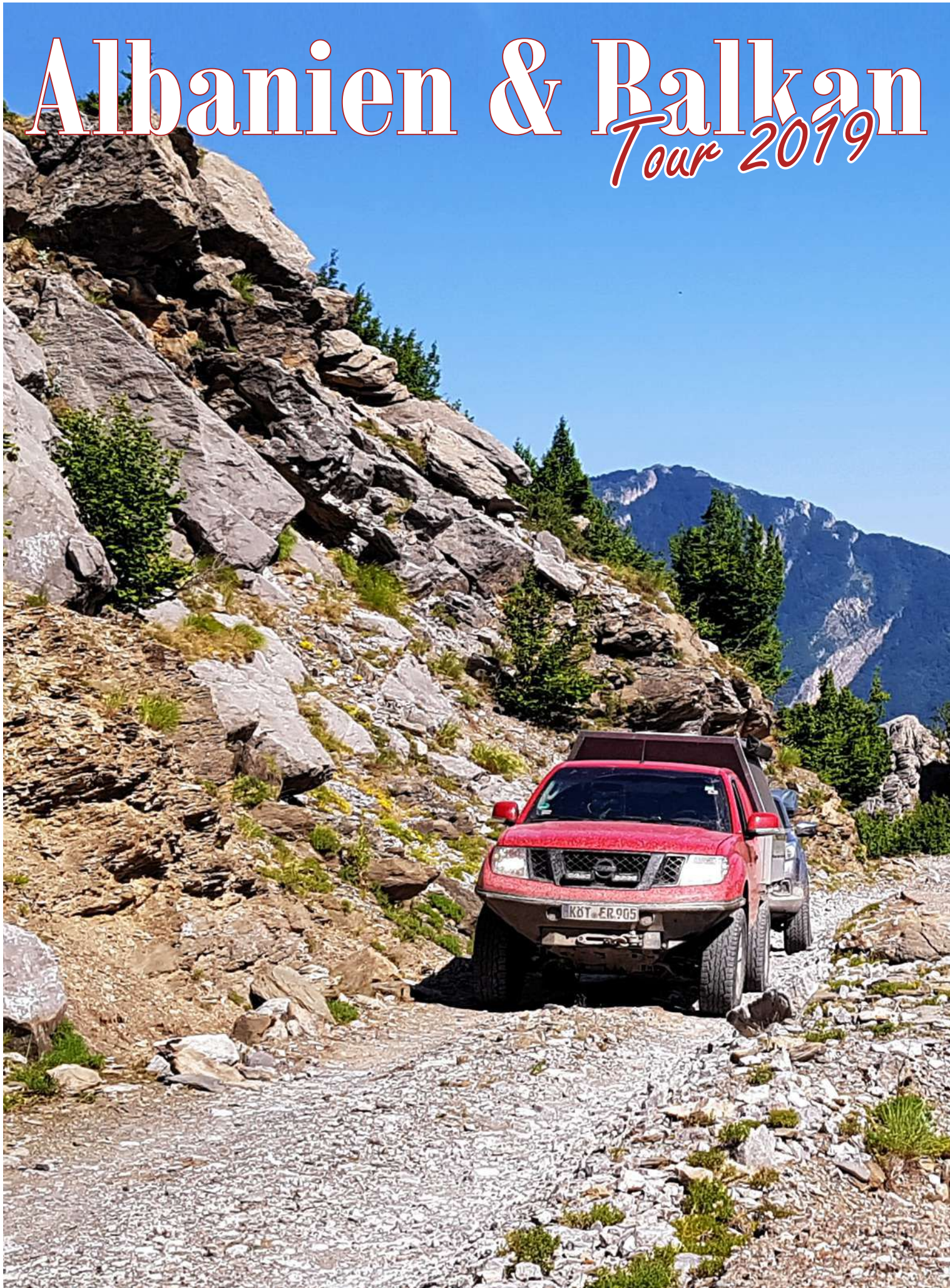
- Ein kleines Blumenparadies mitten im Bodensee ist die Insel Mainau mit ihren prächtigen Parkanlagen, und das zu jeder Jahreszeit. Die Flora der Insel wechselt in saisonalen Gärten entsprechend der Jahreszeiten und zeigt sich so immer im passenden Gewand.

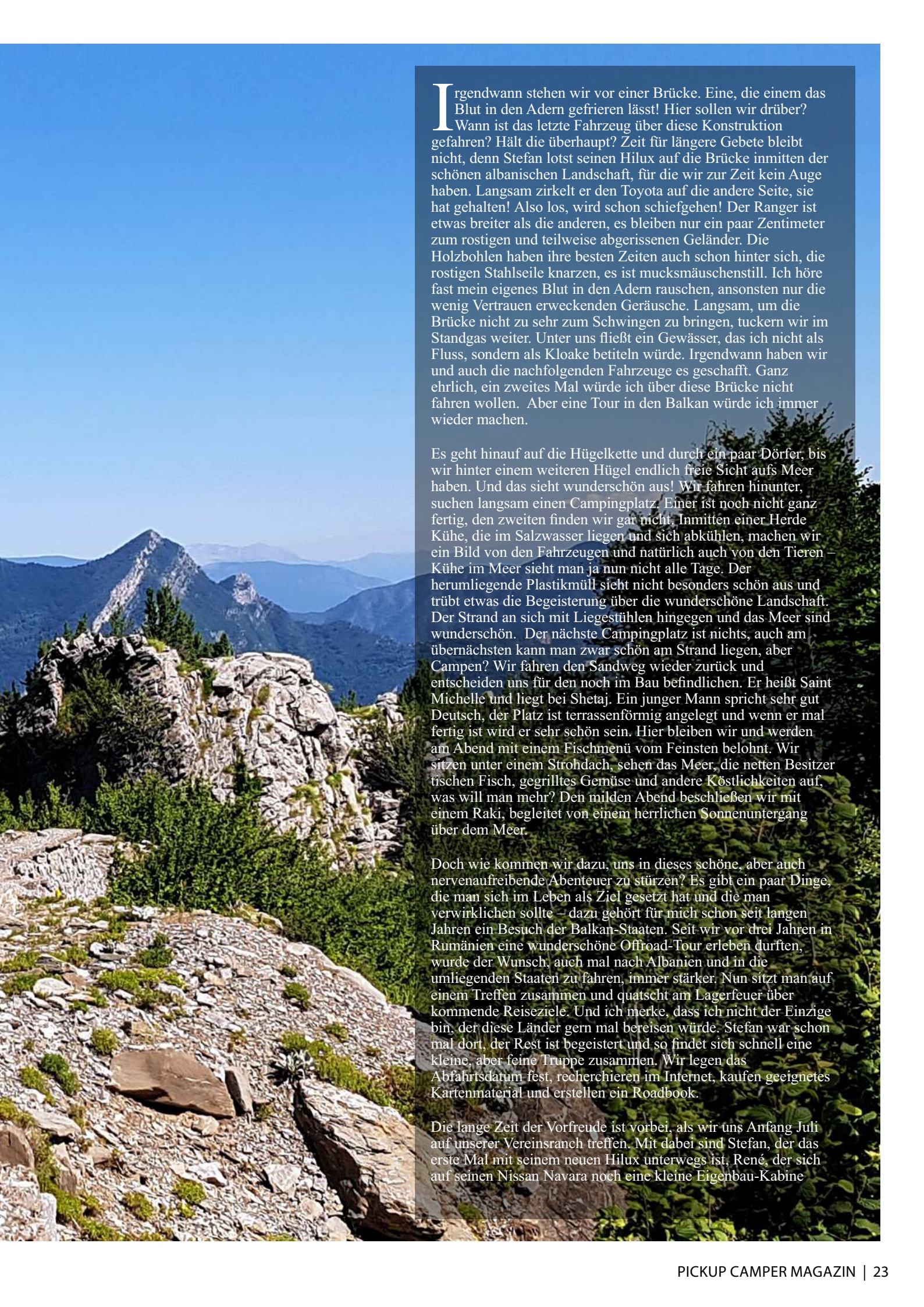
- In den Wipfeln des Schwarzwaldes auf rund 23 Meter Höhe lädt der Baumkronenweg in Waldkirch seine Besucher ein. Auf 200 Metern Länge bietet der Weg traumhafte Aussichten sowie einen Einblick in die artenreiche Flora und Fauna.

- Quelle: Hochschwarzwald Tourismus GmbH
<https://www.hochschwarzwald.de/Sehenswuerdigkeiten-Ausflugsziele/Ausflugsziele-im-Schwarzwald>



Albanien & Balkan *Tour 2019*





Irgendwann stehen wir vor einer Brücke. Eine, die einem das Blut in den Adern gefrieren lässt! Hier sollen wir drüber? Wann ist das letzte Fahrzeug über diese Konstruktion gefahren? Hält die überhaupt? Zeit für längere Gebete bleibt nicht, denn Stefan lotst seinen Hilux auf die Brücke inmitten der schönen albanischen Landschaft, für die wir zur Zeit kein Auge haben. Langsam zirkelt er den Toyota auf die andere Seite, sie hat gehalten! Also los, wird schon schiefgehen! Der Ranger ist etwas breiter als die anderen, es bleiben nur ein paar Zentimeter zum rostigen und teilweise abgerissenen Geländer. Die Holzbohlen haben ihre besten Zeiten auch schon hinter sich, die rostigen Stahlseile knarzen, es ist mucksmäuschenstill. Ich höre fast mein eigenes Blut in den Adern rauschen, ansonsten nur die wenig Vertrauen erweckenden Geräusche. Langsam, um die Brücke nicht zu sehr zum Schwingen zu bringen, tuckern wir im Standgas weiter. Unter uns fließt ein Gewässer, das ich nicht als Fluss, sondern als Kloake betiteln würde. Irgendwann haben wir und auch die nachfolgenden Fahrzeuge es geschafft. Ganz ehrlich, ein zweites Mal würde ich über diese Brücke nicht fahren wollen. Aber eine Tour in den Balkan würde ich immer wieder machen.

Es geht hinauf auf die Hügelkette und durch ein paar Dörfer, bis wir hinter einem weiteren Hügel endlich freie Sicht aufs Meer haben. Und das sieht wunderschön aus! Wir fahren hinunter, suchen langsam einen Campingplatz. Einer ist noch nicht ganz fertig, den zweiten finden wir gar nicht. Inmitten einer Herde Kühe, die im Salzwasser liegen und sich abkühlen, machen wir ein Bild von den Fahrzeugen und natürlich auch von den Tieren – Kühe im Meer sieht man ja nun nicht alle Tage. Der herumliegende Plastikmüll sieht nicht besonders schön aus und trübt etwas die Begeisterung über die wunderschöne Landschaft. Der Strand an sich mit Liegestühlen hingegen und das Meer sind wunderschön. Der nächste Campingplatz ist nichts, auch am übernächsten kann man zwar schön am Strand liegen, aber Campen? Wir fahren den Sandweg wieder zurück und entscheiden uns für den noch im Bau befindlichen. Er heißt Saint Michelle und liegt bei Shetaj. Ein junger Mann spricht sehr gut Deutsch, der Platz ist terrassenförmig angelegt und wenn er mal fertig ist wird er sehr schön sein. Hier bleiben wir und werden am Abend mit einem Fischmenü vom Feinsten belohnt. Wir sitzen unter einem Strohdach, sehen das Meer, die netten Besitzer frischen Fisch, gegrilltes Gemüse und andere Köstlichkeiten auf, was will man mehr? Den milden Abend beschließen wir mit einem Raki, begleitet von einem herrlichen Sonnenuntergang über dem Meer.

Doch wie kommen wir dazu, uns in dieses schöne, aber auch nervenaufreibende Abenteuer zu stürzen? Es gibt ein paar Dinge, die man sich im Leben als Ziel gesetzt hat und die man verwirklichen sollte – dazu gehört für mich schon seit langen Jahren ein Besuch der Balkan-Staaten. Seit wir vor drei Jahren in Rumänien eine wunderschöne Offroad-Tour erleben durften, wurde der Wunsch, auch mal nach Albanien und in die umliegenden Staaten zu fahren, immer stärker. Nun sitzt man auf einem Treffen zusammen und quatscht am Lagerfeuer über kommende Reiseziele. Und ich merke, dass ich nicht der Einzige bin, der diese Länder gern mal bereisen würde. Stefan war schon mal dort, der Rest ist begeistert und so findet sich schnell eine kleine, aber feine Truppe zusammen. Wir legen das Abfahrtsdatum fest, recherchieren im Internet, kaufen geeignetes Kartenmaterial und erstellen ein Roadbook.

Die lange Zeit der Vorfreude ist vorbei, als wir uns Anfang Juli auf unserer Vereinsranch treffen. Mit dabei sind Stefan, der das erste Mal mit seinem neuen Hilux unterwegs ist, René, der sich auf seinen Nissan Navara noch eine kleine Eigenbau-Kabine

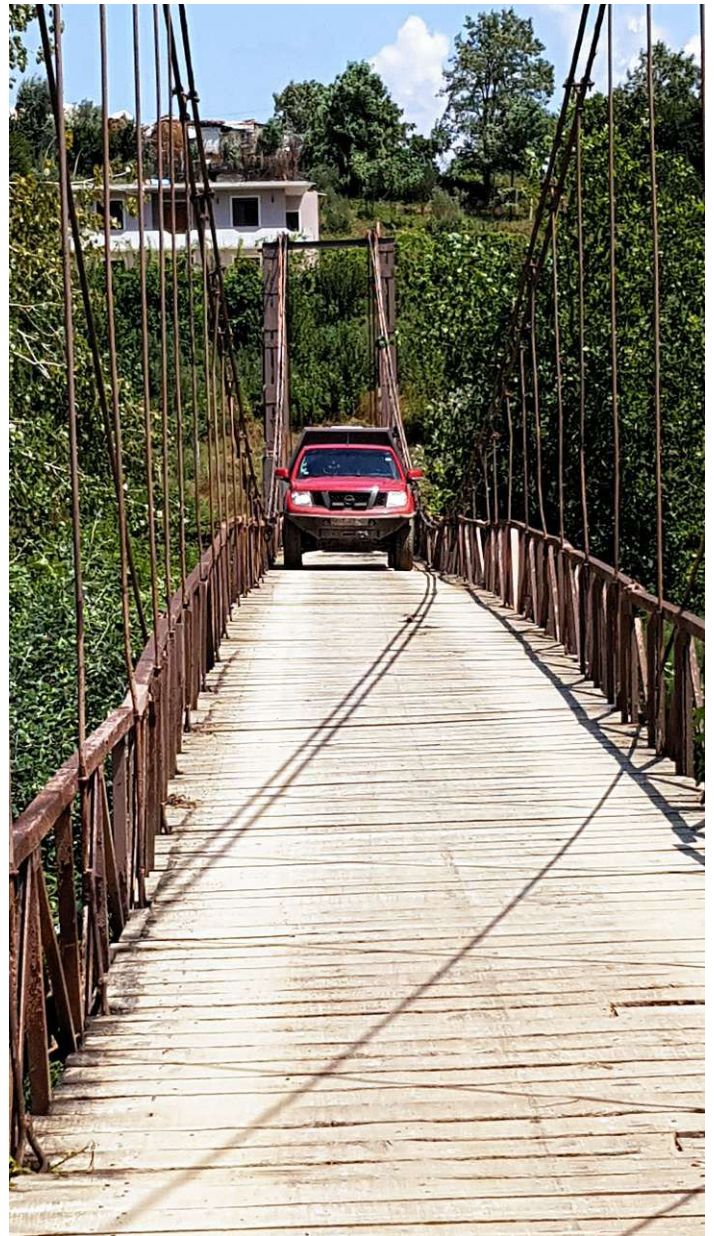
REISE ALBANIEN UND BALKAN

gezimmert hat. Natürlich auch Reinhold mit seinem Navara, Holger und Katja mit ihrem Hilux und ich, Jürgen, sowie mein Beifahrer, ebenfalls Jürgen, im Ford Ranger. Für mich die erste Tour dieser Art mit dem Ranger. Ich bin gespannt, ob er dem Hilux-Vorgänger das Wasser reichen kann. Bei einer gemeinsamen Brotzeit sprechen wir noch mal die grobe Reiseroute ab, bevor es dann losgeht.

Über Regensburg, Passau, Linz und Maribor in Slowenien kommen wir zügig voran. Irgendwann verlassen wir die Autobahn und fahren über Landstraßen nach Kroatien zum Autocamp Korana ganz in der Nähe der Plitvicer Seen. Dort verbringen wir unsere erste Nacht, auf einem sehr schöner Platz, der es direkt wert wäre, hier mal ein paar Tage zu verbringen. Tags darauf fahren wir auf Landstraßen weiter zur nicht so weit entfernten Airbase Zeljava unweit der Grenze zu Bosnien und Herzegowina. Eine riesige Anlage, einst die größte Flugzeugkaverne. Eine alte Militärmaschine steht eingewachsen im Gestrüpp, außer uns ist nicht viel los. Nach dem Erkunden des alten Flugzeugs fahren wir tiefer hinein in die ehemalige Airbase, Gestrüpp wuchert den Weg zu, Blätter und kleine Äste streifen am Lack. Viele Gebäude, deren Bedeutung ganz klar mal militärisch war, sind auszumachen. Die Natur holt sich die Anlage langsam wieder zurück.

Unsere Aufmerksamkeit gilt einem Hangar, der in den Felsen getrieben ist. Der ist von riesigen Ausmaßen, im Inneren ca. 500 m lang. Dort waren die Flugzeuge untergebracht. Das Tor war wohl mal verschlossen, nun ist es offen. Grund genug für uns, da mal reinzugehen! Eine echt riesige und sehr kalte Halle erwartet uns, mehr ist aber nicht zu sehen. Man kann sich gut vorstellen, was hier in vergangenen Zeiten mal los war! Eine Fahrt auf der ehemaligen Start- und Landebahn lassen wir uns nicht nehmen, eine Polizeistreife stoppt unsere Fahrt. Stefan, der als erster fährt, fragt nach dem Weg, alles gut. Die netten Beamten lassen uns ohne Probleme weiterfahren. War auf jeden Fall einen Besuch wert, dieses große Areal. Unweit davon überqueren wir an einem kleineren Grenzübergang die Grenze nach Bosnien und Herzegowina. In Jajce ergänzen wir unsere Vorräte, um dann langsam nach einem geeigneten Schlafplatz zu suchen. Schließlich finden wir nach einiger Suche am Ende eines Dorfes einen Schotterweg, an dessen Ende sich ein kleiner Platz findet, der für unsere Fahrzeuge ausreicht. Während wir den Grill auspacken, kommen einige neugierige Dorfbewohner vorbei, um zu schauen, wer sich da so eingemietet hat. Hundegebell zeugt von der nahen Siedlung. An einer Quelle unweit unseres Lagers an einem kleinen Bach können wir auch unsere Wasservorräte auffrischen.

Nach etwas Regen in der Nacht fahren wir am nächsten Morgen weiter Richtung Sarajevo, die Stadt, in der 1984 die olympischen Winterspiele abgehalten wurden. Mittlerweile leben hier 291.000 Menschen. Die Zeugen des Balkankrieges sind noch an vielen Stellen sichtbar, obwohl das Ganze schon bald 25 Jahre her ist. Wir verlassen die Stadt und fahren bergauf weiter Richtung Pale. Unser Ziel ist eine ehemalige Eisenbahntrasse der bosnischen Ostbahn, die auf 760 mm Schmalspurgleisen von Sarajevo aus durchs Praca-Tal führte. Seit den 70er Jahren ist die Strecke aufgelassen und die Gleise abgebaut. Man sieht die Trasse öfter von der Straße aus, einen Einstieg zu finden ist aber gar nicht so



Manche Passagen lassen einem das Blut in den Adern gefrieren.

einfach. Als wir einen Tunnel über uns sehen, biegen wir ab und fahren durch den unbeleuchteten Tunnel. Leider ist kurz nach Ende des Tunnels auch schon Schluss, zu dicht hat die Natur die alte Trasse überwuchert.

Also wieder zurück auf die Straße und weiter unten einen anderen Weg ausprobieren. Dieser endet in einem Dorf. Ein Einheimischer zeigt uns einen Weg zurück. Dieser verlangt uns die ganze fahrerische Aufmerksamkeit ab. Irgendwann landen wir tatsächlich auf der alten Eisenbahntrasse, die unschwer auch nach einigen Jahrzehnten noch zu erkennen ist. Wir fahren einen Rundkurs hinauf in ein Dorf und auf einem anderen Weg wieder



zurück. Einige Kilometer weiter im Praca – Tal findet sich ein einfacher Einstieg in die ehemalige Trasse. Diese folgen wir ein paar Kilometer. Leider endet die landschaftlich wunderschöne Tour mit der schmalen Trasse hoch über dem Fluss bei einer eingestürzten Brücke. Lange kann das noch nicht her sein, dass hier jemand langgefahren ist. Eine Weiterfahrt ist aber leider unmöglich. Also versuchen wir zu wenden, was sich mit mehreren Fahrzeugen als gar nicht so leicht herausstellt. Irgendwie schaffen wir es, fahren wieder zurück und beraten über die Weiterfahrt. Nach der Trasse weiterzusuchen und sie von der anderen Seite anzufahren, dafür haben wir leider nicht die Zeit. Also entscheiden wir uns, über Gornje Bare, Hranjen und Gorazde auf teilweise Schotterpisten weiterzufahren und erreichen schließlich beim kleinen Grenzübergang Metaljka Montenegro. Die Grenzkontrollen werden überall sehr genau genommen, Pässe, Fahrzeugpapiere und auch die grüne Versicherungskarte werden jedes Mal angeschaut, manchmal werfen die Grenzer auch einen kurzen Blick auf unsere Ladeflächen.

In Montenegro erwartet uns eine völlig andere Landschaft. In Fljevljd kaufen wir ein und machen uns dann wieder mal auf die Suche nach einem Nachtlager. An einem Stausee zweigt ein Weg von der Straße ab, der steil hinunter an den See führt. Das sieht interessant aus. Wir erreichen den großen Stausee und finden ein schönes Plätzchen für die Nacht. Ein Bad im See ersetzt die Dusche, ein paar Angler winken uns freundlich zu. Wir erleben einen schönen Sonnenuntergang. Und ein paar streunende Hunde verschleppen doch tatsächlich einen Schuh, wie wir am nächsten



Chillen am Lake Shkodra

Morgen feststellen. Aber alles findet sich wieder und wir krabbeln den steilen Weg wieder hinauf, um auf Teerstraßen Strecke zu machen. Das Land macht insgesamt einen gepflegteren und saubereren Eindruck als Bosnien, doch trotzdem ist das Umweltbewusstsein noch nicht so ausgeprägt, was der umherfliegende Müll bezeugt.

In einer verkehrstechnisch etwas chaotischen Kleinstadt füllen wir unsere Dieselvorräte auf, trinken noch einen Kaffee und verlassen dann auch schon den kleinen Staat Montenegro. Nach kurzer Wartezeit am kleinen Grenzübergang Gusinje sind wir auch schon in Albanien. Kurz hinter der Grenze geht der Asphalt in Schotter über, aber nur für ein paar Kilometer. Dann geht es hinauf in die Berge Albaniens. Eine beeindruckende, schroffe Bergwelt erwartet uns, hinter jeder Kurve sind genug Fotomotive. Die Straße führt wieder hinunter ins Tal, wir müssen irgendwann abbiegen und es geht wieder hinauf ins Gebirge. Unser Zwischenziel ist eine Off-Road-Strecke, die wir natürlich unter die Räder nehmen, bevor es hinunter geht zum Shkodra-See, dem größten See Albaniens. Er liegt direkt an der Grenze zu Montenegro und ist mit 48 km Länge und mehr als 10 km Breite gewiss kein kleines Gewässer.

Das Lake Shkodra-Resort direkt am See ist ein guter Anlaufpunkt für Albanienreisende. An diesem sehr schönen Campingplatz bleiben wir zwei Nächte, genießen den Komfort und das gute Essen des campingplatz-eigenen Restaurants. Der See ist warm.

Zusammen mit den Palmen am Ufer bildet er ein tolles Panorama, wenn man auf die gegenüberliegenden, montenegrinischen Berge schaut.

Nach einem Einkauf in Shkodra fahren wir hinauf in die Berge. Es geht Richtung Borge ins Teth-Tal. Oben auf dem Scheitelpunkt endet die Teerstraße und geht in Schotter über. Ein paar Offroad-Reisende kommen uns entgegen. Die Piste schlängelt sich am Felsen entlang, große Wasserpfützen zeugen vom starken Gewitter zwei Nächte zuvor. Der Weg ist steinig. Bei Gegenverkehr muss man sich aneinander vorbei quetschen, was manchmal ganz schön eng werden kann. In Borge Shale machen wir Pause und werden in der Wirtschaft von einem jungen Albaner in astreinem Deutsch begrüßt. Das hätten wir hier nicht erwartet. Danach geht es weiter auf sehr steiniger Piste im Tal entlang. Immer wieder rauf und runter. Möglichkeiten zur Abkürzung gibt es nicht. Also rumpelt man die Piste weiter, die schon höhere Aufmerksamkeit verlangt. Nur etwas mehr als Schritttempo ist teilweise möglich. Wir überlegen, die rund 70 km lange Strecke mit einer Zwischenübernachtung zu unterbrechen. Wir haben aber am nächsten Tag die Fähre auf dem Koman-Stausee gebucht und entscheiden uns daher, weiterzufahren. Obwohl landschaftlich gigantisch, mahnen einige Kreuze am Rand der Piste doch zu konzentrierter Fahrweise. Dummerweise meldet mein Ranger auch noch einen Fehler im Batteriemangement. „Genau der richtige Platz für eine solche Meldung!“ Der Motor läuft noch einwandfrei. Nach einer kurzen Begutachtung entscheiden wir, einfach mal weiterzufahren. Er schafft die Strecke mit leuchten-



Mit der Fähre geht es über den Koman-See

dem Batteriesymbol. Das wird sich auch bis zum Ende der Reise nicht ändern.

Irgendwann gegen Abend erreichen wir wieder die Teerstraße und kommen nun schneller vorwärts. Über Shkodra fahren wir Richtung Koman-See und entdecken auf halbem Weg das Restaurant Agora mit einer Campingwiese. Da es schon dunkel ist, bauen wir möglichst schnell auf, essen noch einen Happen und am Morgen geht es weiter. Bis zum Koman-See sind es noch etwa 20 km. Unmittelbar nach einem Tunnel gelangt man zur Fähranlegestelle, und hier herrscht albanisches Chaos pur. Da werden Fahrzeuge genauso wie alles Mögliche an Material auf die Fähren verladen, unsere Fahrzeuge verlädt ein Einweiser auf die Fähre. Er pfercht meinen Ranger unter eine Treppe, was mir einerseits Schauer über den Rücken jagt, aber auf der anderen Seite kann ich nicht anders, er kriegt einen Daumen hoch. Fahren kann er, das muss man neidlos anerkennen. So wird alles irgendwie untergebracht und die zweieinhalbstündige Fahrt geht los. Wunderschön. Wir holen die Stühle, sitzen an Deck und genießen die Schiffsreise durch die immer enger werdende Schlucht. Spontan denke ich an den Roman „In den Schluchten des Balkan“ oder den Film „Der Schut“, beides nach der Romanvorlage von Karl May.

In Fierze landet die Fähre an. Wir verlassen das alte Schiff und machen uns auf den Weg ins Valboa-Tal, wo wir auch bald einen



schönen Übernachtungsplatz auf einer Schotterbank in einem Bachbett finden. Versteckt daneben steht ein kleines Hotel namens Rilindja. Es ist sehr schön dort. Für ein paar Euro darf man dort campen und kann Duschen und WC's benutzen. Das Frühstück ist hervorragend, doch wir müssen weiter. Das Valboa-Tal ist ein Stichtal, also fahren wir wieder hinunter und folgen der Straße. Irgendwann kaufen wir in einer Bergbausiedlung Vorräte ein und folgen dann einer als Off-road Strecke in der Roadbooktour verzeichneten Piste. Der breite Schotterweg steigt bergan, wird dann schmaler und verworfener. Vorbei an einer Thermalquelle und einer ehemaligen Bergbausiedlung geht es viele Kilometer steil bergauf. Irgendwann halten wir Ausschau nach einer Übernachtungsmöglichkeit. Wir finden ein schönes Plätzchen und machen es uns gemütlich mit einem kleinen Feuer. Ein nächtliches Gewitter zieht auf, es schüttet wie aus Eimern, aber es bleibt alles heil.

Der nächste Morgen sieht wieder besser aus, wir folgen der Piste weiter bergauf, bis es dann auf einem ausgewaschenen Pfad vorbei an Bergbau-Siedlungen und Basalt-Werken, bei denen scheinbar der halbe Berg umgegraben wird und in denen immer noch abgebaut wird, wieder auf eine Teerstraße geht. Auf der alten SS30 fahren wir hoch über dem Tal entlang. Unten sieht man die Autobahn. Auf der anderen Seite sieht man den riesigen Stausee. Um schneller voran zu kommen, fahren wir irgendwann auch hinunter ins Tal und folgen der gut ausgebauten Autobahn.

Wir wollen ans Meer. Das sollte man ja auch mal gesehen haben. Als wir nach einer Kaffeepause wieder losfahren wollen, streikt René's Nissan. Keine Zuckung mehr, die Hauptsicherung ist herausgeflogen. „Prima bei Mittagstemperaturen um 35 Grad!“ Niemand hat eine passende Sicherung dabei, aber unsere alten Bastler kriegen auch dieses Problem in den Griff und wir können weiterfahren. Irgendwann sind es nur noch ein paar Hügelketten, die uns vom Meer trennen. Wir verlassen die Autobahn. Stefan meint, auf kleinen Sträßchen müsste die Küste auch zu erreichen sein. Ist sie sicherlich auch, aber wir nehmen natürlich nicht die alltägliche Straße. Eher eine Piste, die durch eine ärmliche Wohngegend führt. Hier verirrt sich bestimmt kein Tourist. Kanalisation scheint es auch nicht zu geben. Der Weg endet –

oder doch nicht. Für ein paar einheimische Jugendliche auf ihren Mofas sind wir wohl das Tagesgeschehen. Während der eine meint, hier wäre Ende, deutet uns ein anderer an, weiterzufahren. Was tun? Umkehren? Stefan fährt dem Jugendlichen hinterher. Ein sehr enger Weg geht steil hinab, mit Allrad und Untersetzung meistern wir diese Schwierigkeit. Mir kommen starke Zweifel, ob uns die Dorfjugend richtig gelotst hat. Trotzdem erreichen wir nach einer abenteuerlichen Etappe einen Campingplatz.

Am nächsten Tag packen wir zusammen, wir waren die einzigen Gäste auf dem Platz. Auf einer besseren Straße ohne haarsträubende Brücken fahren wir nach Lezhe, einer größeren Stadt auf dem Weg Richtung Norden. Was für ein buntes Chaos in den Straßen. Nur schnell raus hier! Über Mjede verlassen wir Albanien und stehen erst mal eine dreiviertel Stunde bei brütender Hitze im Stau. Auch hier wird die Grenzabfertigung sehr genau genommen. Bettelnde Menschen sind sehr aufdringlich. Wir sind froh, endlich an der Abfertigung zu sein und reisen nach Montenegro ein. Über Dodaj führt eine Strecke wieder hinauf in die Berge und wir erreichen das andere Ufer des Shkodra-Sees. Der Blick von hier oben auf die albanische Seite des riesigen Sees ist nicht minder schön als der, den wir von drüben hier auf diese Berge hatten. Da es Nachmittag ist, suchen wir einen Übernachtungsplatz und sehen unten am See einen Platz, der von oben wunderschön aussieht. Ein sehr steiler Weg führt hinunter. Außer uns ist keiner unterwegs. An einer kleinen Landzunge ist ein Plätzchen, an dem wir uns gleich einig sind, hier stehen zu bleiben. Hier wollte wohl mal jemand ein Hotel oder etwas ähnliches bauen. Eine betonierte Terrasse führt zum See und lädt zum Baden ein. Zwischen den Bäumen finden wir Platz für unsere Fahrzeuge und genießen den Nachmittag mit einem Bad im angenehm warmen Shkodra-See. Ein Fahrzeug mit ein paar Badegästen kommt noch dazu, das soll uns aber nicht stören. Auch der Mitbesitzer kommt vorbei, ein jüngerer Montenegriner. Er fragt, wie lange wir bleiben wollen und heißt uns herzlich willkommen. Ich unterhalte mich lange mit ihm über sein Land, das oft auftretende Müllproblem und über Wasserschlangen. Eine zeigt er mir gerade – nur gut, dass ich schon gebadet habe. Sie wären aber harmlos und friedlich, meint er. Ein Geschenk als Dankeschön für den schönen Übernachtungsplatz lehnt er ab und





fährt nach einer Zeit wieder. Was für nette Menschen. Wir überlegen, wie das wohl in Deutschland abgelaufen wäre. Den Abend verbringen wir auf der Terrasse direkt am See, ein Gewitter zieht vorüber, eine tolle Stimmung.

Am liebsten würden wir noch ein paar Tage hier verbringen, aber wir wollen weiter. Wir fahren die Höhenstraße hoch über dem See entlang, manchmal wird es eng bei Gegenverkehr. Wir werden belohnt mit wunderschönen Ausblicken. Am Ende des Sees biegen wir ab in die Weinstraße – ja, hier in der Gegend wird tatsächlich Wein angebaut, den man im Straßenverkauf erwerben kann. Montenegro ist sehr dünn besiedelt, so dass wir lange, ohne jemanden zu treffen, durch die Berge fahren. Nur wenige Bauernhöfe ringen der kargen Landschaft mit Viehzucht und kleinen Feldern etwas Ertrag ab. Bei Illino Brodo gelangen wir nach Bosnien und Herzegowina. Dieses Land durchqueren wir, um schließlich nach Kroatien zu wechseln und die wunderschöne Hafenstadt Dubrovnik von oben zu betrachten. Ein paar Kilometer weiter findet Reinhold durch Zufall an einem kleinen Hafen direkt am Meer den kleinen Campingplatz Polje Zaton. Nichts Besonderes, aber genug Platz für uns auf einer Wiese und perfekt für die Durchreise. Nach einem erfrischenden Bad im Meer sitzen wir auf einer Ponton-Plattform mit einem Bierchen direkt am Hafen und schauen hinaus aufs Meer - ein weiterer unvergesslicher Moment unserer Tour.

Verkehrslärm der Hauptstraße weckt uns morgens und so fahren wir nach dem Frühstück weiter. Und zwar an der Küste entlang mit wunderschönen Ausblicken aufs Meer und die küstennahe Inselwelt. Für ein paar Kilometer müssen wir noch mal über die Grenze, ein kleiner Küstenabschnitt gehört noch zu Bosnien. Straßenverkäufer bieten Honig, Marmelade, Liköre und allerlei Köstlichkeiten an, da können wir natürlich nicht widerstehen. Um Kilometer zu machen, fahren wir irgendwann auf die Autobahn und kommen bei wenig Verkehr gut voran.

Die Suche nach einem Campingplatz in Autobahnnähe gestaltet sich als schwierig, also fahren wir wieder zur Küste nach Senj. Beim zweiten Anlauf haben wir Glück. Es ist Saison, der Platz scheint proppenvoll, aber der Chef meint, wenn wir enger zusammenrücken, könnte er uns unterbringen. Wir haben keine Lust,



weiterzusuchen und nehmen dankend an. So stehen wir mit 4 Fahrzeugen auf einem Wohnmobilstellplatz. Sehr eng, aber ein gutes Essen im Restaurant direkt in der kleinen Meereshafenbuch bei herrlichem Sonnenschein wiegt diesen kleinen Nachteil wieder auf. Zahlen müssen wir trotzdem für alle 4 Autos, geschäftstüchtig sind sie ja schon, die Kroaten. Da es nur für eine Nacht ist, ist das aber nicht so schlimm.

Es geht weiter nach Norden, wir fahren noch eine Weile am Meer entlang. Über Rijeka wechseln wir nach Slowenien, machen Halt am Bleder See und verbringen dann noch eine Nacht am Sobec-Campingplatz, einem meiner Lieblingsplätze. Ganz schön voll um diese Jahreszeit. Das habe ich so noch nicht gesehen bei dem riesigen Platz. Abends gesellt sich ein weiteres Pickup-Pärchen aus Franken zu uns, dann fängt es an zu regnen.

Vor uns liegen noch rund 550 km in die Oberpfalz, die wir eigentlich noch mal zweiteilen und noch eine Nacht am Chiemsee verbringen wollten. Auch hier – dem Campingboom sei Dank – ist der angefahrte Platz voll. Keine Chance für uns. Da das am restlichen Chiemsee nicht anders aussehen wird, beschließen wir durchzufahren und erreichen am Nachmittag unsere Vereinsranche. Dort werfen wir den Grill an. Einige Vereinskameraden unserer 4Wheeler kommen dazu und es gibt natürlich viel zu erzählen.

Am Tag darauf verabschieden sich unsere Reisegegnossen, da teilweise noch ein weiter Heimweg vor ihnen liegt. Was bleibt von der Tour? Sehr viel. Ich denke, unsere Erwartungen wurden weit übertroffen. Nach rund 4000 km und unendlich vielen Eindrücken war unsere Balkan-Tour auf jeden Fall ein voller Erfolg. Jedes durchfahrene Land hat seine eigenen Reize, unser Ziel war ja Albanien – und dort haben wir viele Schotterkilometer auf tollen Pisten in einer grandiosen Landschaft bewältigt. Genau das, was wir wollten. Zwei Wochen sind eigentlich viel zu kurz, aber man kann ja schon mal träumen und eine Balkan-Reloaded-Tour planen.



Wohnkabinen mit und ohne Pickup zur Miete oder Kauf!

mobile Wohn(r)äume...

womo4you.de
REISEMOBILE ONLINE MIETEN

72517 Sigmaringendorf - Tel. 0 75 71 / 71 64 09

TISCHER Händler Bodensee
Aero One Händler Deutschland

www.womo4you.de
www.aeroone.info





Offroad Kurs

In unserem zweiten Teil des Offroad-Kurses führt uns unser Autor Jürgen Krauß durch anspruchsvolleres Gelände mit Wasserdurchquerungen, steilen Anstiegen und schrägen Passagen.

Gelände besteht ja nicht nur aus verschiedenen Untergründen, sondern auch aus Hügeln, Bergen, steilen Auf- oder Abfahrten oder Gräben. Steilere Auffahrten sollten wir auf jeden Fall in der Untersetzung, ist der Untergrund auch noch verworfen, evtl. zusätzlich mit eingelegter Sperre anfahren. Die Geschwindigkeit nicht zu langsam, aber den Gang auch nicht zu groß wählen, da sonst in der Steigung der Motor „verhungert“. Schalten ist sowieso tabu, da der Kraftfluss unterbrochen würde: dann wäre „Ende im Gelände“.

Mit dem zweiten Gang in der Untersetzung meistert man die meisten Steigungen. Der erste Gang kann zu kurz sein, der dritte



Abwärts geht's: Untersetzung rein und der 1. Gang ist Pflicht!

mitunter zu lang. Automatikgetriebe haben ja heute fast alle eine manuelle Schaltgasse, man hat also auch hier die Möglichkeit, manuell einzugreifen. Merkt man in der Steigung, dass diese vielleicht zu steil ist und das Auto das nicht schaffen wird, nicht in Panik verfallen! Geht der Motor aus, Rückwärtsgang einlegen und bei Schaltgetriebe ohne Kupplung den Pickup starten und versuchen, auf der gleichen Linie wieder langsam und kontrolliert zurückzurollen. Bei Automatikgetrieben schaltet man ebenfalls den Rückwärtsgang ein und lässt den Wagen langsam zurückrollen. Reicht die Motorbremswirkung nicht, versucht man mit dosiertem Bremsfuß den Wagen in der Linie zu halten.

Auf keinen Fall darf der Fahrer an sehr steilen Auffahrten mit Gewalt versuchen, das Ende mit durchdrehenden Rädern zu erreichen. Das kontrollierte Zurückrollenlassen ist auf jeden Fall besser als die Gefahr einzugehen, dass der Pickup sich quer stellt, seitlich wegrutscht und vielleicht sogar ein Überschlag folgt. Auch das habe ich schon erlebt, mit den Folgen, dass der zerstörte Geländewagen noch das kleinere Problem war.

„NICHT UM JEDEN PREIS!“

Besser ist es allemal, vielleicht einen erneuten Anlauf zu versuchen. In einem Offroad-Park hat man oft die Möglichkeit, eine andere Herausforderung anzunehmen. Unfälle hat es schon viele gegeben und die Zeiten, als man eine Steigung aufgrund falschen Ehrgeizes bezwingen „musste“, sind vorbei.

Beim Blick nach oben sollte man auch dem Ende der Steigung Beachtung schenken. Nicht selten ist dort ein Absatz, der den Wagen vielleicht nach hinten überschlagen lassen könnte. Wer hier den Vorteil einer Seilwinde nutzen kann, der sollte das tun. Auch ein oder zwei eingehängte Berggurte, die von oben vielleicht mit einem weiteren Fahrzeug den Bergkletterer gegen Überschlagen oder Wegrutschen sichern, sind besser als nichts. Pickups haben bauartbedingt einen langen Radstand. Damit

besteht die Gefahr, dass man oben genau an der Kante mangels Bauchfreiheit mit der Fahrzeugmitte aufliegt. Hier genau die richtige Geschwindigkeit zu finden, ist jedoch schwer.

Wo es rauf geht, geht es auch wieder runter. Von oben sieht man starke Gefälle nicht immer ein. Ich selbst habe schon den Fehler gemacht, einfach blindlings im damals jugendlichen Leichtsinn den Hang hinunter zu stürzen. Wie steil die Abfahrt war, habe ich erst gemerkt, als ich schon mittendrin war. Und ich war froh, mich nicht nach vorne überschlagen zu haben. Pickups haben da den Vorteil, dass es lange Fahrzeuge sind, die nicht so schnell überkippen wie kurze, hohe Geländewagen. Beim damaligen kurzen und hohen Defender bin ich auf jeden Fall kreidebleich ausgestiegen...

AUSSTEIGEN UND ÜBERBLICK VERSCHAFFEN

Deshalb: Aussteigen und das nicht einsehbare Gefälle erst mal anschauen. Kann das Auto das gefahrlos schaffen? Traue ich mir das zu? Wenn ich Bedenken habe, dann sollte ich mir eine andere Abfahrtsmöglichkeit suchen. Wer meint, das ist zu schaffen: Untersetzung rein und der 1. Gang ist Pflicht! Langsam rollt man auf die Kante zu und lässt den Wagen kontrolliert abwärts kriechen. Wichtig ist es, immer auf der Falllinie zu bleiben und nicht quer oder schräg dazu zu kommen. Sonst besteht das Risiko, dass das Auto sich seitlich überschlägt.

Wenn die Bremswirkung nicht ausreicht und der Wagen zu schnell wird, wird vorsichtig und dosiert gebremst. Den Fuß lässt man von der Kupplung - in den meisten Fällen reicht die Motorbremswirkung aus. Merkt man, dass der Wagen doch droht, sich quer zu stellen, kurz mit etwas Gasgeben korrigieren, so dass er wieder gerade bergab läuft. Heutzutage hat man es da etwas leichter: Viele Pickup-Modelle sind mit Bergabfahrhilfen ausgerüstet, die das Fahrzeug bergab auf eine gewisse Geschwindigkeit begrenzen und einbremsen.

Am Ende des Gefälles ist nicht immer alles wie im eingangs erwähnten Lehrbuch. Es kann am Ende auch steinig oder vom Winkel her zu spitz sein, was die Plastik-Frontschürzen beschädigen könnte. Am besten ist es, möglichst langsam auf das Ende zuzurollen. Kratzt die Frontschürze mal im Sand oder Dreck, ist das nicht so schlimm. Mit einer ARB-, TJM, ASFIR- oder sonstigen Metallstoßstange ist man natürlich besser dran. Höhergelegte Fahrzeuge, bei denen die Frontschürze weiter vom Boden weg ist, sind da natürlich vom Winkel her im Vorteil. Das Heck des Fahrzeugs zielt ja oft eine Anhängerkupplung - die kann schon was ab, und wenn man langsam und behutsam fährt, nimmt eine im Dreck kratzende AHK nicht gleich Schaden.



Ältere Pickup-Modelle sind meist noch nicht mit Bergabfahrhilfen ausgerüstet, die bergab den Fahrer unterstützen.

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



Wasser zu durchfahren ist eine Herausforderung der besonderen Art. Die Gefährlichkeit dieses Elements sollte man jedenfalls nicht unterschätzen. Für jedes geländegängige Fahrzeug ist eine sogenannte Wattiefe angegeben. Diese beschreibt, welche Wassertiefe mit dem Fahrzeug „durchwaten“ werden kann. Im Regelfall sind es rund 400 bis 800 mm. Das richtet sich danach, wo sich die Luftansaugung befindet. Die technischen Daten des Herstellers geben darüber Auskunft, wie hoch die Wattiefe beim jeweiligen Serienfahrzeug ist.

Soweit die Theorie. In der Praxis spielen da mehrere Faktoren zusammen: Der Untergrund, die Strömung und wie es um die restliche Technik bestellt ist. Zum Beispiel, ob das Fahrzeug



Das Element Wasser ist immer eine Herausforderung

höher gelegt wurde. Obwohl wir hier von relativ kleinen Gewässern reden, kann eine starke Strömung, die seitlich gegen den Wagen drückt, den Wasserspiegel über die angegebene Wattiefe heben. Ein Schnorchel kann die Wattiefe erheblich verbessern. Wer wirklich längere Zeit in tieferem Wasser fahren möchte oder muss, sollte zusätzlich auch die Elektrik schützen und evtl. auch die Achsentlüftungen verlängern! Eine Pfütze oder einen kleinen Bachlauf zu durchqueren ist abschätzbar. Notfalls steigen wir aus und schauen, wie tief das Wasser ist. Wenn man in Regionen unterwegs ist, bei denen wie z.B. in Island auch mal ein Flusslauf durchquert werden muss, sieht das schon anders aus. Loses Gestein oder grobe Steine, die es zu überfahren gilt, sind genauso ein Risiko wie die Strömung. Hier die Ideallinie zu finden, ist nicht immer leicht. Grundsätzlich gilt: Da, wo das Wasser ziemlich glatt fließt, ist es auch tiefer. Und umgekehrt da, wo Wellen an der Wasseroberfläche sichtbar sind, ist es seichter.

Mit breiteren Flüssen habe ich keine Erfahrung. Bis jetzt hat bei meinen Autos die Wattiefe immer ausgereicht. Mein Hilux hatte zwar einen Schnorchel, der aktuelle Ranger jedoch nicht - aber dafür ab Werk 800 mm Wattiefe. Und da er höher gelegt ist, sind es noch zahlreiche Millimeter mehr. Wirklich getestet habe ich

WOHNKABINE

die maximale Wattiefe noch nicht.

Ein wichtiger Faktor bei jeder Wasserdurchfahrt ist die Geschwindigkeit – es gilt auf jeden Fall, diese anzupassen. Das allein schon wegen dem unbekanntem Untergrund in trüberem Wasser. Man sollte so schnell oder langsam unterwegs sein, dass die Bugwelle nicht über die Motorhaube schwappt. Erst recht sollte vermieden werden, dass über die Luftansaugung Wasser in die Zylinder gelangt. Das bedeutet den schnellen Motortod. Außerdem sollte man den Motor nicht absterben lassen - solange er läuft, ist alles gut.

UNBESCHADET DURCH DEN GRABEN

Gelände definiert sich ja unterschiedlich. Auf jeden Fall ist es nicht immer gerade. Egal, wo man unterwegs ist, ein Graben kann schon mal ein ernsthaftes Hindernis darstellen. Man steht davor und fragt sich: Wie am besten durchqueren? Das kommt viel auf die Tiefe an und darauf, wie hoch Frontschürze und Heck vom Boden weg sind. Auch bei aufgesattelten Wohnkabinen verhält sich das Fahrzeug anders als in der Bedienungsanleitung angegeben. Ist der Graben nicht zu tief und die Böschung relativ weich, kann man durchaus versuchen, ihn gerade zu überfahren. Je höher das Auto liegt, umso weniger Schäden sind zu erwarten.

Naturgemäß haben Pickups ja einen langen Hecküberhang, an dessen Ende sehr oft Anhängerkupplungen (AHK) montiert sind, die den hinteren Winkel begrenzen. Daran sollte man auch denken. Es gilt ja nicht nur, vorne nichts zu beschädigen, sondern auch, dass sich das Heck nicht in den Boden gräbt. Auf unserer Rumänien-Tour hatten wir etliche Gräben zu durchfahren. Diese waren nicht zu tief, aber es reichte doch, dass die AHK deutliche Spuren im Gelände hinterließ. Die Anhängerkupplungen halten viel aus, nur die Steckdose sollte so befestigt sein, dass es keine Beschädigungen gibt. Aber da ich keinen Anhänger dabei hatte, war es nicht weiter tragisch. Später habe ich die AHK geändert und höher gesetzt. Auf jeden Fall langsam durch den Graben fahren. Notfalls wird ausgestiegen, bevor man zu derb mit dem Heck aufsitzt.

Gräben werden, wenn möglich, diagonal durchfahren. Hier hilft natürlich eine gute Verschränkung des Geländewagens enorm. Pickups sind, bedingt durch die hohe Zuladung, ja eher keine Verschränkungswunder, trotzdem verwinden sich die Blattfedern an der Hinterachse ganz ordentlich. Wer seinen Pickup mit einem Höherlegungsfahrwerk umgerüstet hat, verbessert die Verschränkung natürlich etwas. Wer noch dazu auf eine oder sogar zwei Differenzialsperren zurückgreifen kann, für den wird es noch leichter. Sogar eine Achssperre an der Hinterachse lässt den Pickup diagonal ohne Probleme ganz langsam über Gräben krabbeln, wo sonst die Räder mangels Bodenkontakt durchdrehen würden. Ohne Differenzialsperre muss man halt notfalls mehrere Versuche unternehmen – meist geht es mit ein paar mal hin und zurück dann doch irgendwie. Vorsicht ist nur geboten bei hohem Schwerpunkt des Fahrzeuges, insbesondere wenn eine größere Wohnkabine aufgesattelt ist.

SCHRÄGFAHRTEN: HIER WIRD ES BRENZLIG!

Eine Situation möchte ich auch noch erwähnen, die brenzlig werden kann: Schrägfahrten. Ich versuche diese, soweit möglich, zu vermeiden. Jeder Pickup hat seine Kippgrenze. Steht man schräger als der Schwerpunkt des Fahrzeuges das hergibt, kippt man um. Je höher das Fahrzeug ist, umso früher. Bedenken sollte man dabei nicht nur die Höhe des Fahrzeuges, sondern auch das Zubehör wie beladene Dachgepäckträger, Wohnkabinen usw.

Längere schräge Passagen können vor allem bei einer abschüssigen, feuchten Wiese schnell zum unkontrollierten



Bei Schrägfahrten sollte man frühzeitig auf seinen „Popometer“ hören, bevor der Pickup abrutscht oder sogar umkippt.

Abrutschen führen, letztlich dann zum Umkippen. Das habe ich selbst schon bei einer Wintertour erlebt. Dort bin ich mit dem Pickup auf Eis weggerutscht und drohte den Hang hinunter zu purzeln. Da halfen nur das Sichern mit Seilwinde und einige starke Hände, um mein Auto wieder auf den rechten Weg zu bringen. Auf jeden Fall ein Erlebnis, das man nicht so schnell vergisst.

In einigen Offroad-Parks kann man das schräge Fahren gut testen, manchmal ist sogar die Schräglage in Prozent angegeben. Gott sei Dank sagt einem meistens das „Popometer“ lange vorher, dass es Zeit wird, wieder in die Waagerechte zurückzukehren.

Ich denke, nun haben wir mal die meisten Geländesituationen beleuchtet. Vieles ist machbar, für noch härtere Sachen sind klar



Auch einen kleinen Graben sollte man nie unterschätzen.

LandCruiser Hilux



 **nestle**
www.offroad-nestle.de

EXKAB
EXPEDITIONS KABINE
www.exkab.de

kurze, hohe Geländewagen mit viel Bauchfreiheit und kurzem Radstand wie der Defender, der Wrangler oder der kleine Jimny im Vorteil. Aber mit ein paar Modifikationen, die die Geländefähigkeit erhöhen, kann man auch mit einem Pickup durchaus mal runter von der Straße. Und Pickups können mehr, als man ihnen auf den ersten Blick zutrauen würde. Wer ernsthaft jeden Tag Hardcore-Offroad fahren muss oder wettbewerbsmäßig Trials oder Trophys mitfährt, der wird eh ein anderes Fahrzeugkonzept wählen. Für den Ausflug in die Kiesgrube oder in ein Offroad-Gelände oder eine Urlaubstour abseits der Straßen ist der Pickup auf jeden Fall robust genug. Mit klassischem Leiterraum, hinterer Starrachse, Allrad + Untersetzung ist er auf jeden Fall noch mehr klassischer Geländewagen als die meisten anderen – viele sind ja nicht mehr übrig geblieben.

Ich habe das auf vielen Treffen, Veranstaltungen und Touren im Laufe von mittlerweile mehr als 25 Jahren selbst erfahren oder eben beim einen oder anderen 4x4-Kameraden miterleben dürfen

– wobei ich das Glück hatte, immer auf eigener Achse nach Hause fahren zu können. Wenn man besonnen fährt und die Vernunft auch mal vor den eigenen Ehrgeiz stellt, dann machen Pickups großen Spaß. Um manche Hindernisse, die ich früher gefahren bin, oft auch zugegebenermaßen ohne großes Überlegen, würde ich heute vielleicht einen Bogen machen. Wahrscheinlich wird man nicht nur älter, sondern auch vernünftiger. Nichtsdestotrotz hat man trotzdem viel an Erfahrung gewonnen.

Mehr Spaß macht es mir heute, den Pickup auf Offroad-Touren wie einer Alpenüberquerung oder in Ländern wie Rumänien zu bewegen. Das Tagesziel vor Augen und trotzdem noch viel von einer wunderschönen Landschaft zu sehen und Land und Leute kennenzulernen, das ist das Salz in der Suppe des 4x4-Fahrens!

(Text und Fotos: Jürgen Krauß)



Wer sein Gefährt im Gelände beherrscht, hat mehr Zeit die wunderschöne Landschaft zu genießen und Land und Leute kennenzulernen.

Camp Crown



STEALTH DC



Der Name „Stealth“ und das futuristische Design der neuen Wohnkabine von Camp Crown, außen in schlichem Grau gehalten, lässt tatsächlich Assoziationen zu den militärischen Namenspendants aufkommen. Aber sobald man die Hecktür öffnet und der Blick in den freundlich gestalteten Innenraum frei ist, kommt Urlaubs- und Reise feeling auf. Frische Farben zaubern einen wohnlichen Innenraum.

Diese Kabine weckte Neugier vom ersten Anblick an. Was steckt hinter dieser „Stealth“? Um dies zu erkunden, bemühte ich mich beim Wohnkabinencenter, einen Termin für erste „Erfahrungen“ zu erhalten, was gar nicht so einfach war, da die Kabinen immer schnell in Käuferhände gelangten. Aber Ende Sommer 2019 war es dann soweit. Die Kabine stand mir für ein Wochenende auf einem Ford Ranger zur Verfügung. Und nun war ich gespannt, was mich erwartet.

PASST AUCH BEI GESCHLOSSENER HECKKLAPPE

Das Aufsetzen mit den Rieco-Titan Stützen stellt keine großen Anforderungen, wenn man daran denkt, vor dem Hochkurbeln ca. 8 cm zu unterlegen, das liegt vielleicht auch daran, dass der Ranger mit mehr als 90 cm relativ hoch steht. Die 143 cm Bodenlänge der Kabine ermöglichen ein Schließen der Heckklappe, sogar bei den meisten Doppelkabiner-Pickups. Das hat den Vorteil, dass die Funktion der in der Heckklappe verbauten Rückfahrkamera erhalten bleibt und notwendige Umbaumaßnahmen am Basisfahrzeug reduziert werden.

Das Gewicht der Stealth DC wird vom Hersteller mit rund 500 kg angegeben, was das Fahrwerk nur wenig belastet. Die Befestigungspunkte machen einen soliden Eindruck, und das erste Fahrgefühl mit der leichtgewichtigen Kabine lässt Freude aufkommen, da das Fahrverhalten neutral bleibt und das Gewicht der Kabine fast nicht zu spüren

ROADMASTER®

Ultimative Fahrstabilität

DIE STARKE FEDER FÜR STABILES FAHREN

Spezialfahrwerke / Auflastungen für Transporter und Pickups bis 5,5 to

Tel. +49 (0) 30 / 51 06 48 46 & +49 (0) 162 - 466 42 02

info@roadmaster.de - www.roadmaster.de BITTE HIER KLICKEN



ist. Schnell sind die Utensilien für ein Wochenende - Angelrute und Grill - verladen und es geht los zum Wasser, zum Fischen und zum Kennenlernen der Stealth DC.

Das vollkommen neue Design wurde konsequent umgesetzt und die widerstandsfähige und rustikale PU Beschichtung vermittelt einen stabilen und wertigen Eindruck. Das Dach hebt sich auf Knopfdruck elektrisch aus der Transportposition und die hochwertigen Motoren eines deutschen Lieferanten halten das Hubdach dann auch gleich sicher in Position. Die Tür öffnet leicht und lässt einen bequemen Einstieg zu. Für zwei Personen ist der luftige und komfortable Raum gut dimensioniert, das ausziehbare, als Längsschläfer konzipierte Alkovenbett ist mit einer Schlaflfläche von 188 x 209 cm großzügig dimensioniert. Die Alkovenhöhe ist im zusammengeklappten Zustand immer noch hoch genug, damit Bettzeug und Kissen einfach auf ihrem Platz bleiben können. Umständliches Verstauen ist also nicht notwendig.

Die großen Panoramafenster im PopUp-Liner ermöglichen eine überwältigende Aussicht, wenn man sich die Mühe machte, nach einem entsprechenden Übernachtungsplatz zu suchen, z. B. an einem rauschenden Wildbach oder einem See, oder einfach die Kombination so parkt, dass Sonnenaufgang oder Sonnenuntergang bleibenden Eindruck hinterlassen können. Möchte man Freiluft-Feeling pur genießen, kann das Zelt an den Seiten auch komplett abgeknöpft und herausgenommen werden. Eine tolle Lösung, nur nicht für mich an einem von Mückenschwärmen umgebenen Gewässer. Aber man kann halt nicht alles haben und nimmt für sein Hobby Fischen auch mal Einschränkungen in Kauf.

Die Stealth DC wird zu großen Teilen aus leichtem Birkenholz mit CNC gestützten Maschinen gefertigt. Die Verarbeitung ist sauber und macht einen wertigen Eindruck. Die computergestützte Holzbearbeitung überzeugt durch höchste Präzision und baut Vertrauen in die Kabine auf. Im Übrigen werden beim Bau der Kabine ausschließlich bewährte Produkte von namhaften Herstellern verarbeitet. So liefern etwa Rico-Titan die Kurbelstützen, Seitz das Heki Dachfenster, Hörmann die Dachhubmotoren, Waeco den Kompressorkühlschrank, Victron Energy die Lade-technik und Votronic die Steuerelemente.

Nachdem ich mir dann einen schönen Stellplatz am Ufer der Kyll ausgesucht hatte, genoss ich den lauen Sommerabend vor der Kabine und freute mich am People Watching, direkt am Kyll-Rad- und Wanderweg. Aber daraus wurde nicht viel, die Kabine war der Eye-Catcher und ich



musste bis spät in den Abend Fragen beantworten, neugierige Blicke erlauben, fachsimpeln mit Nachbarn und stellte fest, dass das Interesse an Wohnkabinen mit Pickup immer größer wird.

Spät schlich ich ins Bett und war gespannt, wie es sich nachts in der Kabine schläft. Die Lage auf dem Alkovenbett ist außerordentlich bequem und es ist auch noch reichlich Platz für die zweite Person vorhanden. Die Eberspächer Dieselstandheizung mit Kanistertank an der Rückwand wird nicht benötigt und die einkehrende Ruhe verhilft mir zu einem sanften Einschlummern in einer lauen Sommernacht. Morgens bin ich ausgeruht und entspannt aufgewacht. Es ist zum Schlafen und sich Wohlfühlen eine tolle Wohnkabine.



TOP-VERSICHERUNG FÜR IHREN PICKUP MIT WOHNKABINE



- ✓ Wohnkabine auch abgesetzt versichert
- ✓ Einstufung bis SF-Klasse 20 möglich
- ✓ Schutzbrief ohne Begrenzung möglich
- ✓ Keine erhöhte Selbstbeteiligung bei Elementarschäden/Glasbruch

ANDREAS SCHWARZ GMBH, Telefon 05102/22 22
info@freizeit-schwarz.de, www.freizeit-schwarz.de

Wohnkabine Camp Crown Stealth DC

Innenlänge:	2.700 mm
Bodenlänge:	1.435 mm
Gesamthöhe zusammengeklappt ab	
Pickupladefläche:	1.650 mm
Außenbreite Kabine:	1.970 mm
Außenbreite Kabine am Dach:	2.130 mm
Breite zwischen Radkästen:	1.055 mm
Breite in der Heckklappenöffnung:	1.290 mm
Innenbreite:	1.880 mm
Stehhöhe vor der Spüle:	2.130 mm
Gewicht bei Serienausstattung ohne	
Wasser / Diesel / Stützen ca.:	500 kg
Bettmaß Alkovenbett (quer genutzt):	1.200x1.880 mm
Bettmaß Alkovenbett (längs genutzt):	1.880x2.095 mm
Bettmaß Sitzgruppe:	875x1.880 mm
Frischwassertank:	75 Liter
Abwassertank:	30 Liter

Serienausstattung:

Außenbeschichtung „Raptor“
 Elektrisches Hubdach mit Hörmann Linearmotoren
 Eberspächer Dieselstandheizung mit eigenem Tank
 Pop-Up Liner aus robustem Cabrioverdeckstoff
 Pop-Up Liner abnehmbar
 LED-Innenbeleuchtung
 60AH AGM Bordbatterie
 Votronic Kontrollpanel mit Voltmeter
 Votronic Anzeige für Frisch- und Abwasser
 Waeco CR80 Kompressorkühlschrank (80 Liter)
 230V CEE Eingangssteckdose
 230V Victron Energy smart Ladegerät (Bluetooth & APP)
 Frischwasser & Abwassertank (innenliegend)
 LED Innenbeleuchtung
 USB Steckdose (zweifach)
 Wasch- und Spülbecken mit elektrischer Wasserpumpe
 Stellplatz für WC Porta Potti 135
 Mini Heki Dachfenster mit Rollo und Fliegengitter
 Alkovenbett quer 188 x 120cm / längs 188 x 209cm
 Sitzgruppe zum Bett umbaubar – 188 x 87cm
 Vier verzinkte Rico-Titan Kurbelstützen
 Doppelter Boden mit großem Stauraum
 Schranktüren mit Softclose Funktion

ERSTE EINDRÜCKE



Die auf dem deutschen Markt neu vorgestellte Wohnkabine Aero One tritt mit einem hohen Anspruch an, nämlich einer der robustesten und leichtesten Camper zu sein. Vertrieben wird diese Wohnkabine von womo4you aus Sigmaringen. womo4you bietet diese Kabine auch in ihrem Vermietprogramm an, so dass der Kunde nicht die „Katze im Sack“ kaufen muss. Wir hatten noch nicht die Möglichkeit, in einem ausführlichen Test zu prüfen, inwieweit die obige Aussage zutrifft. Aber auf der Adventure Northside hatten wir Gelegenheit, eine der ersten Kabinen in Deutschland in Augenschein zu nehmen.

In einem edlen Weiß mit schwarzen Dekorstreifen steht die Aero One auf einem Toyota Hilux Doppelkabiner Pickup. Ganz aus



Dank Monocoque Ausführung: 10 Jahre Dichtigkeitsgarantie

einem Teil als Monocoque gefertigt, bietet die Außenhülle Regen- oder Spritzwasser keine Chance, weshalb der Hersteller auch eine 10-jährige Dichtigkeitsgarantie mit auf den Weg gibt. Alle Außenbeschläge und Befestigungen sind aus Edelstahl oder eloxierter Aluminiumlegierung und eine solide Dämmung verspricht eine Nutzungsmöglichkeit über das ganze Jahr, also eine echte Vierjahreszeiten-Kabine. Die Verarbeitung macht einen soliden Eindruck und lässt keine Wünsche offen. Eine Fiamma Markise mit 260 cm ist direkt und serienmäßig an der Kabine verbaut.

Das vielleicht gewöhnungsbedürftige, aber moderne und schicke Design wirkt sorgfältig durchdacht und verleiht der Aero One eine hervorragende Aerodynamik. Dadurch werden weniger Windgeräusche verursacht und der Spritverbrauch gemindert, eine nicht zu vernachlässigende Größe in der heutigen Zeit, in der sehr sensibel auf die Belastung der Umwelt reagiert wird. Das Gewicht wird vom Hersteller mit 480 bis 580 kg, je nach Ausstattung, angegeben, also wären nur geringfügige Änderungen am Basisfahrzeug wie z. B. Haltepunkte und Anschlüsse erforderlich. Eine aufwändige Auflastung ist in der Regel nicht notwendig.

CLEVERE DETAILS

Bei der Auswahl des Interieurs hat der Hersteller einige pfiffige Ideen eingebracht, so kommt z.B. ultraleichte Flugtechnologie zum Einsatz, das Porta Potti versteckt sich hinter einer aufklappbaren Trennwand zum Wohnraum. So entsteht ein abgeteilter



Der Einstieg in die Aero one. Der untere Teil dient als Einstiegshilfe.



Passt auf fast alle Doppelkabiner dank kompakter Abmessungen.

Sanitärraum. Die beheizte und belüftete Schlaffläche mit einer Größe von 200 x 140 cm ist als Längsschläfer konzipiert und verspricht entspanntes Schlafen.

Im Küchenbereich ist ein 2-Flammen-Kocher mit integrierter Spüle verbaut, der Kompressor Kühlschrank mit 65 l Fassungsvermögen sollte reichen, um immer frische Lebensmittel und kühle Getränke an Bord zu haben. Alle Fenster sind mit Fliegengitter und Verdunklungsrollo ausgestattet, Wärme im Winter spendet die Truma Gasheizung mit Warmwasserboiler und mit 70 Liter Frischwasser sollte man ausreichend versorgt sein. Ausführungen, in denen eine Gasheizung verbaut ist, wird diese von einem 28l-LPG Gastank versorgt, was ein gewisses Maß an Unabhängigkeit garantiert.

Pfiffig ist die Lösung, den Duschwasseranschluss in der Nähe des Eingangs zu platzieren, damit ist es möglich, diesen Anschluss sowohl für innen wie auch im Außenbereich zu nutzen. Für die Nutzung im Innenbereich ist im Boden eine Duschwanne eingelassen, die bei Nichtgebrauch einfach mit einem Fußbodenteil abgedeckt wird.

LADEBOOSTER SERIENMÄßIG

Bei den Elektrokomponenten ist der Hersteller schon einen Schritt weiter gegangen und bietet serienmäßig Ladebooster, 100 W Solaranlage und LiFePO 4 Akku 100 Ah mit BMS, viele andere Hersteller berechnen für diese Komponenten noch Aufpreise. Die neuen ab November lieferbaren Kabinen können wahlweise auch mit einem geschlossenen Sanitärraum mit WC und Dusche geordert werden.

Auf Grund der kompakten Abmessungen der Aero One bleibt dem Pickup die volle Anhängetauglichkeit für fast alle Doppelkabiner erhalten und in der Schweiz ist die Nutzung problemlos ohne teure Gutachten möglich, weil die Kabine nicht breiter als das Basisfahrzeug ist.

FAZIT:

Diese Konstruktion macht neugierig, hat sicherlich Marktpotential und wir freuen uns, Euch in einer der nächsten Ausgaben einen ausführlichen Test bzw. Erfahrungsbericht liefern zu können.

MIT EIGENEM BEREICH FÜR DAS PICKUP CAMPER MAGAZIN



www.wohnkabinen-talk.de

BITTE HIER KLICKEN

Erfahrungsbericht:

GT Box von GentleTent



Bei jedem Wetter mit Pickup und Wohnkabine unterwegs zu sein erfordert schon die eine oder andere Ergänzung des Reise-Equipments. Ich bin oft zum Angeln unterwegs, was natürlich auch heißt, dass das Wetter nicht immer nur Sonnenschein versprechen muss. Und wer kennt es nicht: Du willst in Deine Kabine, das Wasser kommt ausgiebig von oben und klatschnass sein bleibt nicht aus - und so in die Kabine - nein, das ist nicht schön und macht den Aufenthalt auch nicht gemütlicher, wenn das ganze Regenwasser in die Wohnkabine geschleppt wird.

Also muss eine Lösung her! Es gibt leichte Vorzelte, die man vor dem Eingang aufbauen kann, die aber wenig „Stehvermögen“ haben und beim kleinsten Windstoß drohen, davon zu fliegen. Es gibt auf Maß gefertigte Vorzelte mit Keder und Metallgestänge, schwer und unhandlich, aber stabil und dicht - und alle haben den ganz großen Nachteil, dass sie nicht frei stehen können und immer mit dem Fahrzeug verbunden sein sollten. Ich suchte also nach einer Lösung, einem Zelt, das Schutz vor Sonne und Regen bietet, das autark stehen bleiben kann, wenn ich mal mobil sein muss und das die Möglichkeit bietet, sich auch mal von den Nachbarn abzuschotten, wenn ich es möchte.

Auf der Abenteuer & Allrad 2018 bin ich zum ersten Mal auf GentleTent mit den aufblasbaren Vorzelten aufmerksam

geworden. Diese bringen eine Reihe von Vorteilen beim Reisen und Campen, nämlich kleines Packmaß und geringes Gewicht, das Gestänge herkömmlicher Zeltlösungen wird komplett durch Luftschläuche ersetzt und steht damit genau so stabil. Die Luftschläuche sind zweilagig abgesichert und im Fall der Fälle natürlich austauschbar. Zudem schützen Überdruckventile bei zu hohem Druck, z.B. bei starker Sonneneinstrahlung, die Schläuche. Ich war infiziert, der Gedanke ließ mich nicht mehr los und ich wollte ein solches Vorzelt haben.



Das Vorzelt wird mit einem Reißverschluss an der Kabine befestigt.



Das GentleTent GT Box kann sowohl an der aufgesattelten wie auch an der abgesetzten Wohnkabine montiert werden.

GentleTent bietet das flexible Multitalent GT Box an, ein aufblasbares Vorzelt mit je einer Anschlussmöglichkeit über Keder und Kederleiste, trennbar von Fahrzeug oder Wohnkabine mit einem Reißverschluss, so dass die Pickup-Camper-Kombi mobil bleibt. Das interessante daran ist, dass die beiden Seiten eine unterschiedliche Höhe haben, so dass die Box sowohl an die aufgesattelte wie auch an die abgesetzte Wohnkabine angeschlossen werden kann. Diese Punkte überzeugten mich schließlich, so dass ich mir auf der Abenteuer & Allrad 2019 die GT Box zulegte.

Der erste Aufbau im Garten überraschte mich doch etwas, da das Aufblasen mit der Handpumpe Schwerstarbeit war und mein Fitnesslevel leicht überstieg. Also stand als nächstes an, eine E-Pumpe anzuschaffen, die mir diese Arbeit erleichtern soll. GentleTent bietet eine elektrische Pumpe an, allerdings gibt es im Internet auch günstigere Angebote, die den gleichen Zweck erfüllen. Das Vorzelt steht stabil und sicher, ist leicht zu händeln und hält, was es verspricht.

Nun sollte es zur Premiere gehen. Dafür habe ich mir die Adventure Northside ausgesucht. Mittlerweile im Besitz einer elektrischen Pumpe suche ich mir auf der Camping Area der Messe einen gemütlichen Stellplatz für 3 Tage und richte mich ein, d. h. die Pickup-Camper-Kombi abstellen und die GT Box aufbauen und an die Kabine anschließen, und zwar mit der hohen Seite, da die Wohnkabine auf dem Fahrzeug verbleibt. Mit der elektrischen Pumpe ist das Aufblasen ein Kinderspiel und geht fast von selbst: Zurechtrücken, Keder einführen, Reißverschluss schließen, und schon ist alles wie gewünscht.



Das Vorzelt wird mit einem Reißverschluss an der Kabine befestigt.

Der Zeltabschluss der Box zur Wohnkabine hin - wenn dieser nicht aufgerollt ist, bildet zwischen Kabinenwand und Box einen Zwischenraum, den ich auf der einen Seite als Abstellplatz, auf der anderen als Duschkabine nutzen kann. Die beiden Abschlusssteile sind mit je einer mit Reißverschluss verschließbaren Tür ausgestattet, gleich welches Teil jetzt nach außen öffnet. Nicht vergessen sollte man die Befestigung am Boden mit den mitgelieferten Zeltringen, damit das Teil auch stabil bei Wind steht - und wir hatten Wind ausgiebig und es gab keine Probleme.

Der Nutzwert der GT Box ist wie erwartet und Platz ist reichlich vorhanden. Stühle, Hocker und Tisch passen bequem und die Vorbereitungen zum Grillen und Kochen sind in dem luftigen Vorzelt wesentlich stressfreier als sonst in der Kabine zu bewerkstelligen.

Zu der GT Box werden von GentleTent auch ein Boden und eine Heckschürze für das Fahrzeug angeboten. Beides habe ich nicht geordert - die Box war auch ohne diese beiden Ausstattungsvarianten kein Schnäppchen, aber ich bereue den Kauf nicht, da meine Erwartungen voll erfüllt wurden und ich froh bin, die GT Box mein Eigen zu nennen.

Bericht und Bilder von Karl H. Schirra



Das Vorzelt wird mit einem Reißverschluss an der Kabine befestigt.

GentleTent

GT Sky Loft



Ein Dachzelt, das der Hersteller mit für bis zu 6 Personen geeignet, Gewicht 49 kg, zwei Räumen und optionalem Vorzelt bewirbt - darauf war ich gespannt. GentleTent zeigt das GT Sky Loft auf der Adventure Northside und der Besuch am Stand der Österreicher fand sich auf meiner Agenda ganz oben.

Ich reiste in der Dunkelheit an und eine der auffälligsten Erscheinungen jener Nacht auf dem Messegelände stach direkt ins Auge: Das hell erleuchtete, sich in strahlendem Blau präsentierende Dachzelt GT Sky Loft erhöhte meine Neugier. Die Aussage des Herstellers, dass mit dem GT Sky Loft reisende neugierige Blicke auf sich ziehen, kann ich nur bestätigen.

Am nächsten Morgen war einer meiner ersten Wege der zum

Stand von GentleTent. Dort stand es also, aufgebaut auf einem Kleinbus ohne das optionale Vorzelt. Somit kamen die Dachzelt-dimensionen erst so recht zur Geltung. Richtig imposant! Die Abmessungen außen mit 430x215x150 cm verdeutlichen diese Größe nachdrücklich. Das Packmaß gibt sich dagegen mit 165x145x15 cm recht bescheiden. Das Zelt kann sowohl quer wie auch längs auf dem Fahrzeug angebracht werden und sowohl die Liegefläche des Dachzeltes als auch die Zeltkonstruktion sind vollständig aufblasbar. Zwei Luftschläuche tragen das Zelt, ein zusätzlicher Schlauch stabilisiert den auskragenden Eingangsbereich.

Der Innenraum ist in zwei Räume teilbar und große, moskitogeschützte Belüftungsöffnungen und atmungsaktive Zeltstoffe stellen ein angenehmes Raumklima sicher. Die Fensteröffnungen

im Sky Room ermöglichen großartige Ausblicke, die sowohl tagsüber wie auch nachts begeistern. Die Bilder vermitteln einen ungefähren Eindruck davon, wie überwältigend die Perspektiven von diesem Dachzelt aus sein können.

Das GT Sky Loft ist in Oliv/Grau und in Blau/Grau lieferbar und es ist sicherlich Geschmacksache, welche Farbkombination man bevorzugt. Die Bilder zeigen die GT Box in Grau und das GT Sky Loft in Blau. Durch Erweiterungen mit Vorzelt und Boxen eröffnen sich vielfältige Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Wir bemühen uns, in einer der nächsten Ausgaben einen Test- und Erfahrungsbericht zu veröffentlichen und wir sind genauso gespannt wie Sie.



**Setz Deinem
Pickup die
Krone
auf!**

jetzt informieren auf:
camp-crown.de

PICKUP CAMPER MAGAZIN | 41

Des Campers

kleine Welt...

Stauraum ist wichtig? Stimmt! Was ist die Alternative zur Suche nach noch mehr Stauraum? Es ist die Suche nach nützlichen Dingen mit noch kleinerem Packmaß!

In dieser Rubrik werden wir uns in unregelmäßigen Abständen „den kleinen Dingen des Lebens“ widmen. Besonders kompakt zusammenzulegende Campingmöbel, besonders kleine Grills, faltbare Küchenausstattung und viele weitere nützliche Mini-Gegenstände werden wir Euch hier vorstellen. Wenn Ihr Ideen habt, was wir uns anschauen sollten oder selbst Entdeckungen gemacht habt, die auch andere interessieren könnten und hierher passen, dann meldet Euch bei uns. Wir werden Eure Idee aufgreifen und berichten.

CAMPINGMÖBEL MIT KLEINEM PACKMAß

Ein besonders spannendes und vor allem kontrovers diskutiertes Thema sind die Campingmöbel. Hier kollidieren oftmals Komfortbedürfnis und Packmaß. Wenn beides zusammenpasst, kommt in der Regel die dritte Hürde: das Budget.

Nachfolgend analysieren wir die zu beachtenden Grundparameter bei der Wahl von Tisch und Stuhl und werden in der nächsten Ausgabe Frühjahr 2020, also vor Beginn der Saison, einige Produkte von verschiedenen Herstellern vorstellen und wenn verfügbar, auch testen. Damit könnt Ihr eine fundierte Vorauswahl treffen.

Grundsätzlich sollte vor dem Kauf feststehen, welches Volumen im Pickup, im Wohnwagen oder in der Wohnkabine für den Transport von Tisch und Stuhl bereitgehalten wird. Ein besonders kompaktes Packmaß von Tisch und Stuhl führt entweder zu

Einbußen von Komfort oder Stabilität oder zu einem gegenüber sperrigen Möbeln deutlich erhöhten Preis. Wir haben nach extrem klein, sehr komfortabel und dabei günstig gesucht, sind aber nicht fündig geworden. Gutes kostet Geld.

Zunächst werden wir den Einsatzbereich berücksichtigen. Wofür sollen Tisch und Stuhl genutzt werden? Wenn Ihr einen Esstisch sucht, der wirklich nur zum Essen da sein muss oder einen dazu tauglichen Stuhl, ist die Sache einfach. Sucht Ihr einen Beistelltisch und einen Stuhl zum gemütlichen Lümmeln, dann ist es ebenfalls einfach. Die hohe Kunst ist es, wenn Tisch und Stuhl beiden Aufgaben gleichermaßen komfortabel gewachsen sind. Oft ist es so, dass man im „Lümmelsessel“ am Tisch wie in einem Sack sitzt und der Magen beim Essen zusammengedrückt wird. Hilft eventuell beim Abnehmen, ist aber sicher nicht bequem. Viele Stühle, auf denen es sich bequem beim Essen sitzt, bieten nach dem Mahl keine Möglichkeit, sich mal angenehm nach hinten zu lehnen, weil eine Stütze für den Kopf fehlt.

AUSPROBIEREN IST OBERSTES GEBOT.

Passen die Teile paarweise zusammen? Der Tisch muss für beide passen, der Stuhl nur für sie oder ihn, gerade in Hinsicht auf Größe und Gewicht. Ungleiche Paare sollten nicht auf Symmetrie bei den Stühlen achten, sondern darauf, dass jeder den für sich passenden Stuhl findet. Die Outdoorkleidung im Partnerlook wird ja schließlich auch in unterschiedlichen Größen angeschafft. Auch deshalb nochmal der Hinweis: Probiert die Stühle aus und lasst Euch Zeit. Nehmt auf jeden Fall den passenden Tisch dazu, der am Ende auch vor Euren Stühlen stehen wird. Wenn der Tisch schon gekauft ist, nehmt ihn mit zum Testen.



DER STUHL - TECHNISCHE BETRACHTUNG

Optimalerweise sollte ein Stuhl beim Essen und auch beim Relaxen gemütlich passen. Achtet bei der Wahl des Stuhls unbedingt auf ausreichend große Auflagen der Stuhlfüße. Sind die zu klein, drücken sie sich auf einer Wiese oder im Sand in den Boden und der Stuhl fängt an zu wackeln. Bei der Wahl der Breite des Stuhls sollte der eigene Hintern als Maßstab dienen. Bei mir schlage ich noch das Volumen eines Schaffells dazu, auf dem ich immer zu sitzen pflege. Dieses nehme ich auch zur Anprobe mit.

Dann stellt sich die Frage, welche Ausstattung ich von dem Stuhl erwarte? Gibt es einen Becher- bzw. Flaschenhalter? Ist eine Nackenstütze vorhanden? Wo lasse ich meine Arme? Gibt es Armlehnen? Bei der Sitzprobe solltet Ihr ruhig mal ein bisschen mit dem Hintern wackeln. Ist der Stuhl fest oder wackelt er schon im Neuzustand wie ein Lämmerschwanz? Mit zunehmender Nutzung wird das ganz sicher nicht besser. Finger weg, wenn er neu schon schlackert. Baut den Stuhl mal ab und wieder auf, je nach Preislage sogar zweimal. Ist das ein hoch komplizierter Vorgang oder geht es leicht von der Hand? Wenn es jetzt schon hakt und klemmt, Finger weg. Andernfalls lasst den geschulten Verkäufer das Zerlegen und Zusammenbauen vorführen. Er kann sicherlich gute Tipps geben, und eventuell geht es ja dann auch gleich geschmeidiger. Überlegt beim Material, ob es auch ohne Fell bequem ist, und fragt, wie es sich an heißen Sommertagen mit der Belüftung verhält. Vermutlich klebt niemand gern mit verschwitztem Rücken am Stuhl fest.

DER TISCH - TECHNISCHE BETRACHTUNG

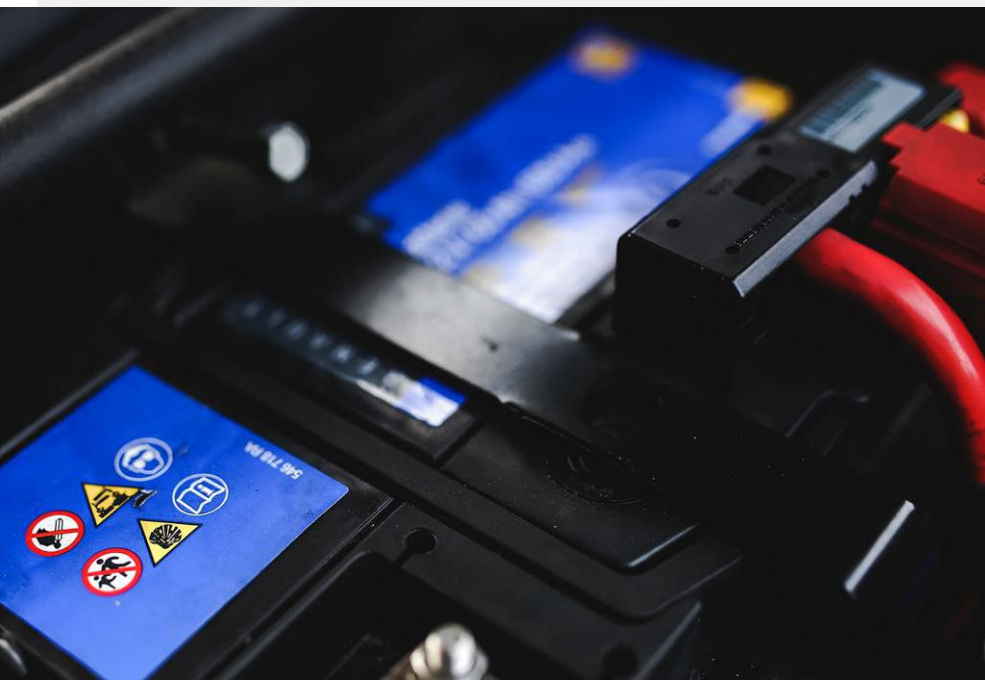
Beim Tisch ist die Frage der Nutzung grundlegend. Um regelmäßig ein T-Bone Steak darauf schneiden zu können, werden andere Anforderungen an den Tisch gestellt, als wenn dieser nur

genutzt wird, um gelegentlich mal eine Tasse, ein Glas oder ein Frühstücksei darauf abzustellen, wie z. B. auf einem flachen Beistelltisch. Ein wichtiges Kriterium bei einem Tisch ist sicherlich, ob sich die Beine in der Länge verstellen lassen. Mit dieser Option lässt sich auf unebenem Untergrund ein stabiler Stand realisieren. Wobei wir auch gleich bei den Füßen sind. Je größer die Auflage jedes Tischfußes ist, umso weniger arbeitet sich dieser in losen Untergrund wie Sand oder eine nasse Wiese ein. Bei der Auswahl ist neben dem Gewicht die Materialwahl ein wichtigeres Kriterium. Hierbei sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass der Tisch auch nach „kleinen Unfällen“ leicht zu reinigen ist.

Einen allgemeinen Kauf-Tipp gibt es nicht. Der Kölner sagt: „Jeder Jeck ist anders.“ Das gilt auch für die Hintern von uns Campern. Wir werden in einer der nächsten Ausgaben einige Tische und Stühle unter die Lupe nehmen und die gewonnenen Erkenntnisse hier veröffentlichen. Meine Freundin hat neulich auf einem für sie echt gemütlichen Stuhl gesessen und mir diesen begeistert gezeigt. Beim Probesitzen saß ich dann mit meinem Gesäß genau auf einem Gelenk der Kreuzverstrebung. Der Stuhl passte ihr, aber nicht mir! Auf der Abenteuer & Allrad habe ich vor Jahren einmal mit einem Kollegen eine zweistündige Probesitzaktion auf den überall beliebten und angepriesenen Stühlen eines australischen Herstellers gemacht. Keiner der Stühle fühlte sich für mich so richtig gut an. Mein Kollege hingegen fand ein Modell so gut, dass er den Stuhl später gekauft hat.

Fazit: Mit diesen Informationen habt Ihr nun einen guten Grundstock an Fragen rund um das Thema Campingmöbel bekommen. Diese könnt Ihr Euch oder dem Verkäufer bei der Anprobe bzw. Beratung stellen. Verlasst Euch dabei auf jeden Fall auf Euren eigenen Hintern, und nicht auf Empfehlungen Dritter.





Fahrzeugelektrik und Ladebooster

Strom ist ein wichtiges Thema, wenn nicht gar das Wichtigste auf Reisen. Mit genügend Akkukapazität lassen sich viele nützliche Gerätschaften sicher betreiben. Manchmal ist es nur der Kompressorkühlschrank oder die Kühlbox für notwendige Lebensmittel oder sogar Medikamente. Für viele Reisende dient die gespeicherte Energie auch zum Laden wichtiger Geräte wie zum Beispiel der Fotoausrüstung oder des Smartphones.

Bis vor einigen Jahren war die Verbindung zwischen Fahrzeug und Aufbauatterie sehr einfach herzustellen. Man verband einfach die Pluspole und die Minuspole von Autobatterie und Camperbatterie miteinander, und schon fand eine Egalisierungsladung statt. Sobald die Lichtmaschine im Fahrzeug Strom produzierte, bekamen beide Batterien ihren Teil ab. Strom produzierte die Lichtmaschine eines Pickups immer dann, wenn der Motor lief.

Ein Trennrelais in der Verbindung sorgte dafür, dass die Aufbauatterie nur dann Verbindung zur Fahrzeugbatterie hatte, wenn der Motor auch lief. So wurde verhindert, dass zum Beispiel die Kühlbox auch die Starterbatterie des Pickups leersaugen konnte. Dies gewährleistete einen sicheren Start nach einem Wochenende am See.

Bidirektional arbeitende Relais sind hierbei eine kleine Besonderheit. Diese lassen unter bestimmten Voraussetzungen auch bei nicht laufendem Motor eine Verbindung der beiden Batterien zu. Verfügt die Wohnkabine zum Beispiel über eine Solaranlage und misst das Relais eine entsprechend hohe Spannung auf der Seite der Wohnkabinenbatterie, dann schaltet es eine Verbindung zur Pickup Batterie frei. Auf diesem Wege wird auch die Batterie des Pickups über das Solarpanel mitgeladen.

Mit der Einführung der Euro 5 Abgasnorm kam auch erstmalig Mess- und Regeltechnik zum Einsatz, die die Bordbatterie des Fahrzeugs und den Stromverbrauch im Pickup überwachte. Fortan konnte es passieren, dass auf langen Fahrstrecken die Lichtmaschine nicht mehr genug überschüssige Energie produzierte, und so die Aufbauatterie im Camper nicht mehr vollständig

geladen wurde.

Mit der Einführung der Abgasnorm Euro 6 wurde diese Regeltechnik weiter vorangetrieben. Diese Fahrzeuge können nun, um den Kraftstoffverbrauch und damit die Abgasemissionen zu reduzieren, die Lichtmaschine sogar ganz abschalten. Damit ist eine Ladung der Bordbatterie durch einfaches Verbinden der Batterien nahezu unmöglich geworden. Um auf die veränderten Bedingungen zu reagieren, wurden im Zubehörbereich neue „Batterie zu Batterie“ Ladegeräte sowie DC-DC Ladewandler, die sogenannten Booster entwickelt. DC steht hierbei für die Gleichspannung, die im Kfz genutzt wird.

Diese kleinen Geräte bedienen sich quasi als ein Stromwandler an der Pickup Batterie, transformieren die geringe Spannung von zum Beispiel 12,2 V in eine höhere Spannung von 14,4 V und generieren dann selber einen Ladestrom. Dieser liegt je nach Gerät und Ausführung bei mindestens 8 A, in Pickups mit aufgesetzten Wohnkabinen werden in der Regel Geräte mit 20 A bis 30 A Ladestrom verwendet, da dies noch mit moderaten

Kabelquerschnitten zu realisieren ist. Das Wirkprinzip ist hierbei wie bei anderen Spannungswandlern auch. Zu diesen gehört letztlich auch der „Step-Up-Konverter“ wie zum Beispiel die 12V auf 230V Spannungswandler. Diese machen im Großen was der Ladebooster mit 12V auf 14,4V im Kleinen tut.

Da dieses Thema technisch sehr komplex ist, wollen wir der laienhaften und deshalb auch für Laien verständlichen technischen Schilderung oben die fundierten Infos eines Profis zur Seite stellen. Wir fragen dazu Markus Mischkowski von der Firma Transwatt, was bei den einzelnen Euro Normen heute sinnvoll zu tun ist.

EURO 5 UND ÄLTER:

Bei Fahrzeugen Euro 5 oder älter hat man häufig Relais verwendet, die in Abhängigkeit eines D+ Signals (oder Klemme 15 = Zündung) die Aufbauatterie mit der Kombination Starterbatterie + Lichtmaschine verbunden haben. Die Spannung der Lichtmaschine ist dann maßgebend für die Vollladung der Aufbauatterie, soll heißen, dass die Aufbauatterie meist nicht voll wird, da die Lichtmaschine nur 14,0-14,2V bringt (Volladespannung je nach Batterietyp der Aufbauatterie liegt bei 14,4 bis 14,8V).

Ein Booster kann anstelle eines Relais eingesetzt werden, um den Spannungsverlust der Verkabelung sowie die zu geringe Spannung der Lichtmaschine zu kompensieren. Die Spannung wird auf 14,4-14,8V hochgesetzt. Dann fließt ein höherer Strom, der die Aufbauatterie(n) schneller volllädt. Die Gefahr dabei ist, die Batterie(n) zu lang zu laden bzw. bei hoher Spannung zu halten. Bei hohen Spannungen (Ladeschlussspannung = Absorptionsspannung) sind zum Beispiel Bleibatterien (AGM/Gel/flüssig) in der Gasung. Wenn dies zu lang andauert können die Batterien Wasser verlieren und austrocknen (z.B. mit voller Batterie losfahren und dann 8h hohe Spannung). Es gibt weder beim Relais noch beim Booster eine Ladekennlinie, sondern nur eine maximale Spannung. Trotzdem ist das für viele Anwendungen akzeptabel und wird nach wie vor auch noch so verbaut!

Eine Variante zum D+ Relais ist ein intelligentes Relais, das auf beiden Anschlüssen - Starter-/Aufbaubatterie – die Spannungen überwacht und diese bei einer Ladespannung auf einer der beiden Seiten verbindet. Der Vorteil hierbei im Vergleich zum D+ Relais ist, dass die Ladung in beide Richtungen funktioniert und eine Solaranlage oder Landstrom automatisch die Starterbatterie mit lädt.

Ein „Batterie zu Batterie“ Ladegerät (hier wird irrtümlich auch häufig von einem Booster gesprochen) lädt die Aufbaubatterie mit der Kombination von Lichtmaschine und Starterbatterie mit einer mehrstufigen Kennlinie (IU0U Bulk / Absorption / Float). Das Ladegerät stellt die Ladespannung entsprechend der Batterieladephase ein. Die Batterie kann so also vollgeladen, aber nicht überladen werden. Zudem arbeitet das Gerät nur bei anliegendem D+ (Klemme 15 bzw. Zündung) Signal. Es kann zusätzlich ein Batterie-Temperaturfühler verwendet werden, der dann die Spannung entsprechend der Batterietemperatur anpasst.

EURO 6:

Betrifft Fahrzeuge mit intelligenter Lichtmaschine bzw. Koppelung Lichtmaschinensteuergerät mit Motormanagement (Start/ Stopp, regeneratives Bremsen)

Bei Fahrzeugen, die mit einer dieser Technologien ausgestattet sind, ist die Lichtmaschine nicht mehr permanent angetrieben/erregt. Auch die Starterbatterie wird nicht permanent vollgeladen.

Hintergrund ist, dass die Bremsenergie zur Ladung der Batterie und damit zum Versorgen des Fahrzeugs genutzt wird. Das spart Kraftstoff und reduziert den Schadstoffausstoß.

Die Lichtmaschine und somit die „Stromproduktion“ im Fahrzeug wird bedarfsabhängig gesteuert.

- Im Leerlauf oder bei geringen Drehzahlen wird der Generator nicht belastet, das Fahrzeug wird aus der Batterie versorgt.
- Steigt die Spannung der Starterbatterie in einen Bereich, in dem sie fast voll erscheint, wird die Lichtmaschine nicht belastet und das Fahrzeug wird aus der Starterbatterie versorgt.
- Beim Bremsen wird die Starterbatterie regenerativ (durch Bremsenergie) geladen. Damit das passieren kann, wird sie vorher nicht vollgeladen!

Das bedeutet, dass die Spannung (zwischen 12,5V = Batterie fast voll und ca. 15V = regeneratives Bremsen) und Leistung der Lichtmaschine nicht konstant ist, sondern schwankt. Für die Ladung der Aufbaubatterie bleibt da kein Platz bzw. bleiben keine Reserven.

Damit die Aufbaubatterie geladen werden kann, muss dem Fahrzeug ein Verbrauch mitgeteilt werden. Dieser wird dann durch die Lichtmaschine versorgt. Das tut der Ladewandler. Er ermöglicht das Laden der Aufbaubatterie auch bei stark unterschiedlichen Betriebszuständen (= Spannungen) von Lichtmaschine und Starterbatterie.



 **FOUR WHEEL**
POP-UP CAMPERS

the „go anywhere Camper“
since 1972

find yours on
fourwheelcampers.de

Getestet:

BUTANGAS- KOCHER



Ob Fleisch, Fisch oder Gemüse mit Gas oder Holzkohle gegrillt werden soll ist eine Philosophie, über die man herrlich streiten kann, genauso wie über Diesel und Benziner, Kleidung, Autos oder vieles mehr. Ein trockener Sommer, so wie der vergangene, kann auf Campingplätzen schnell zu einem Holzkohle-Grillverbot führen. Das haben wir schon mehrfach selbst erlebt und griffen deshalb zum Gasgrill. Gasbetriebene Kocher rücken dagegen sowieso schnell in den Vordergrund, wenn es darum geht, Wasser zu erhitzen, Eintöpfe zu erwärmen oder Kaffee zu kochen.

ERSTE WAHL: BUTANGASKOCHER

Es gibt die verschiedensten Konstruktionen: Vom einfachen Kocher für rund 15 Euro über den Cadac Safari bis hin zu großen stationären Gaskochern ist alles dabei. Wenn es mal schnell gehen soll bzw. vielleicht nur wenig Platz zur Verfügung steht oder einfach nur Kaffee gekocht oder Weißwürste warm gemacht werden, dann sind die kleinen Butangas-Kocher erste Wahl. Und weil ich allein beim letzten Camping mit 4x4-Freunden schon vier verschiedene, aber doch in etwa gleiche Systeme gesehen habe, denke ich, dass das mal einen kleinen Vergleichstest wert ist!

Vom Aufbau her sind alle gleich. Man nimmt den Kocher aus dem mitgelieferten Plastikkoffer, verriegelt die Gaskartusche, zündet die Piezozündung und schon geht's los! Wir hatten Systeme der Marken Kochmann, Askari, De-Luxe-Style und Home & Away 2.0 im Einsatz. Diese sind von der Machart kaum zu unterscheiden. Die preiswerteren kosten rund 15 Euro, fast gleiche Systeme werden an Tankstellen aber auch für fast 50 Euro angeboten. Von der Materialanmutung sind eigentlich keine großen Unterschiede feststellbar. Unsere Testkandidaten funktionieren mit Butan-Gaskartuschen, die es von ein bis über zwei Euro fast überall zu kaufen gibt.

Damit eignen sich diese Geräte sowohl zum Wasserkochen als auch zum Erhitzen von Würsten oder dergleichen. Mit einer beschichteten Pfanne wird der Kocher zum Grill umfunktioniert - und das wollten wir testen: Können diese Kocher nur Wasser erhitzen oder können sie ein Steak schön saftig und zart grillen?

Die Pfanne wird nach kurzer Zeit heiß genug, um Fleisch, Würstchen, Fisch oder Gemüse zu braten. Das funktioniert bei allen Testkochern gut und ohne „Sauerei“. Zudem lässt sich die Pfanne aufgrund der Beschichtung leicht wieder reinigen. Der Rest vom Kocher bleibt in der Regel ohne Fettspritzer, vor allem wenn die Seitenwand der Pfanne hoch genug ist.

Das Fleisch hat jedenfalls hervorragend geschmeckt, ich habe keinen Unterschied zu einem hochwertigeren Gaskocher wie dem Cadac feststellen können. Da alle Kocher nach genau dem gleichen Prinzip arbeiten, hat sich auch keiner was geschenkt. Je nachdem, was man essen möchte, kann man mit einer Kartusche ungefähr 3-4 x grillen, von einem Mammutsteak in Telefonbuchdicke jetzt mal abgesehen.

AUCH FÜR EINTÖPFE GUT GEEIGNET

Setzt man darauf einen Topf, in unserem Fall für Weißwürste, erhitzt der Kocher das Wasser wirklich relativ schnell. Den Topf drauf stellen, einschalten und in ein paar Minuten sprudelt das Wasser kurz unter dem Siedepunkt. Genauso gut funktioniert das auch mit Eintöpfen. Nach dem

Gebrauch wird die Gaskartusche wieder entriegelt. Den Kocher soll man etwas abkühlen lassen und kann ihn wieder verstauen – eine saubere und schnelle Sache, die mich vom Arbeitsaufwand echt überrascht hat. Wir haben auch den Cadac – Grill im Einsatz. Der macht seine Sache wirklich gut, aber in puncto Saubermachen kann er mit den Billig-Kochern nicht mithalten.

Nur Vorteile? Nicht ganz. Der Nachteil dieser Systeme ist die Windanfälligkeit. Bei einem lauen Lüftchen hat man so gut wie keine Beeinträchtigung der Hitze, bei stärkerem Wind schon mehr. Da empfiehlt es sich dann doch, einen Windschutz drumherum zu stellen. Sonst wird die Platte einfach nicht heiß genug und das Grillen dauert umso länger. Einen Windschutz kann man entweder selber bauen oder fertig kaufen. Aluminium ist dafür gut geeignet.

FAZIT: GÜNSTIG KANN AUCH GUT SEIN

Die kleinen preisgünstigen Kocher sind eine echt empfehlenswerte Alternative zu einem größeren und teuren Gasgrill - meines Erachtens sogar zu einem Holzkohlegrill. Aber da sind wir wieder bei der Philosophie.... Für den kleinen Preis eine tolle Sache, für größere Grillfeten mit mehreren Leuten würde ich dann doch andere Geräte bevorzugen. Aber beim Einsatz von mehreren Geräten oder für allein oder zu zweit Reisende eine tolle Sache. Unkompliziert, platzsparend, sparsam im Verbrauch, was will man mehr erwarten?

Text & Fotos: Jürgen Krauß



Unser Testteam bei der Arbeit: Die kleinen Kocher eignen sich diese sowohl zum Wasserkochen als auch zum Erhitzen von Würsten oder dergleichen. Mit einer beschichteten Pfanne wird der Kocher zum Grill umfunktioniert

DIE PROTAGONISTEN:



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

MENSCHEN, IHRE HOBBIES UND IHRE PICKUPS



Anja Vogelsgesang fährt mit Ram und Kabine zu Westernturnieren

Die Ranch liegt in einer schönen Landschaft mit sanften Hügeln inmitten der schwäbischen Provinz. Die nächsten Hauptverkehrsstraßen erreicht man erst nach einer längeren Überlandreise. Und die nächsten Autobahnen sind mindestens eine dreiviertel Stunde entfernt. Genau die richtige Gegend für einen Westernreithof. Dieser liegt nahe der kleinen Ortschaft Kaisersbach. Kurz davor geht es links auf den Hof. Der herzliche Empfang der Rancherin bestätigt: „Hier sind wir richtig.“

Anja Vogelsgesang betreibt die Ranch – und zwar sehr professionell. Die 45-jährige Pferdewirtschaftsmeisterin trainiert hier Reiter und Pferde, auch im Zusammenspiel: „Westernreiten ist eine Arbeitsweise, bei der Pferd und Reiter ein Team sind. Hier wird die Denkweise des Pferdes mit eingebunden.“ Die entspannt wirkende Westernreiterin erzählt nicht nur, wie das Westernreiten funktioniert. Sie lebt es. Und dafür hat sie vor einiger Zeit ein Gehöft gekauft, auf dem man sich am liebsten sogleich niederlassen möchte. Alles passt. Die Elemente mit Wohnhaus, Stallgebäude, Reithalle und Scheune sind gut angeordnet. Die Wege sind kurz, trotzdem wirkt die Ranch luftig und offen. Bewirtschaftet werden rund acht Hektar Land, das als Weideland oder für die Heuernte genutzt wird.

Als ob eine amerikanische Westernreiterin ins Schwabenland eingewandert sei, so wirkt es auf den Betrachter. Anja

Vogelsgesang ist begeistert von ihrem Beruf als Rancherin und ihrem großen Hobby als Westernreiterin. Und dazu gehört neben den Quarter Horses, die sie züchtet, ein standesgemäßer Pickup mit einer passenden Wohnkabine obenauf: ein Dodge Ram mit einer Tischler Box 250.

„Seit Oktober vergangenen Jahres habe ich gesucht. Davor habe ich auch über andere Möglichkeiten nachgedacht“, erzählt Anja.



Quarter Horse, standesgemäßer Pickup und Wohnkabine



Imposant: Dodge Ram mit Tischer Box 250 und Pferdeanhänger

Mit anderen Möglichkeiten meint sie eine sinnvolle Alternative zum Hotelzimmer am Turnierort. „Für mich ist die Pickup-Wohnkabinen-Kombination die flexibelste Lösung.“ Der Ram 2500 5.7 Hemi ist ein vollwertiges Allrad Auto für den Ranch Alltag. Auf die Ladefläche passt auch schon einmal ein großer Heuballen drauf.

Außerdem ist der große Pickup mit seinen rund 400 PS in der Lage, einen 3-er Pferdeanhänger mit zwei Pferden zu ziehen – egal ob mit oder ohne aufgesetzter Wohnkabine – ohne dabei das Gefühl zu vermitteln, dass der Anhänger den Pickup schiebt. Dazu kommt noch, dass diese Kombination auch für nur eine Person gut zu händeln ist. Um zum Beispiel den Pferdeanhänger bequemer allein anhängen zu können, hat sie extra eine Rückfahrkamera im Bereich des Kugelkopfes der Anhängerkupplung platziert. So kann sie beim Rückwärtsfahren schon die gewünschte Richtung ansteuern. Danach wird das Stützrad heruntergekurbelt und die Deichsel rastet um den Kugelkopf herum ein.

Über vier Wochen hat die junge Frau in dieser Turniersaison mit dieser Kombination auf verschiedenen Westernreitturnieren verbracht und war bereits nach einer Woche restlos überzeugt. Der Ram fährt sich wirklich komfortabel und vermittelt im Innenraum eher Wohnzimmeratmosphäre als das Fluidum eines Transportfahrzeuges. (siehe auch Fahrbericht auf Seite 10) Außerdem hat Racoon, ihr Hund, im Fond ausreichend Raum. Die Wohnkabine ist schön kompakt und bietet trotzdem viel Platz. Für die Gemütlichkeit hat Anja einige Accessoires ergänzt und die Stirnwand innen mit Kunstleder-Kuhfell bespannt.



Gemütliches Kuhfellambiente in der Tischer Box 250

Dadurch wirkt die Kabine noch westernmäßiger. Für das großzügige Raumgefühl musste aber der große Tisch weichen. Dafür sitzt man eher wie in einer Lounge als in einem Camper. Und Australian Shepherd Racoon hat eine große Liegefläche.

Doch zum Hinlegen oder Relaxen ist keine Zeit. Am späten Nachmittag werden die Pferde von der Koppel in den Stall geholt. Nicht Lasso schwingend und laut rufend, sondern entspannt und mit Fingerspitzengefühl führt die Rancherin ihre Pferde in die Boxen. Gelassenheit und Sicherheit zu vermitteln ist auch ein wesentlicher Bestandteil bei dem Reitunterricht, den sie Reitern auf eigenen Pferden erteilt. Natürlich hat die Pferdewirtschaftsmeisterin auch mal Feierabend. Gerne trifft sie sich mit Freunden zum Beispiel auch mal auf einem Dorffest oder sie besucht diese mit ihrer Pickup-Wohnkabinen-Kombi.

Anja Vogelsgesang hat noch zwei weitere interessante Hobbys, ebenfalls mit Ursprung auf dem amerikanischen Kontinent. Regelmäßig geht es in der Region zum Salsa tanzen. „Das ist wirklich gut zum Abschalten“, verrät sie. Sie fährt auch mal gern in die Berge zum Skifahren. Beides Dinge, die mit ihrer Berufung wirklich nichts zu tun haben. Das weitere große Hobby sind die Alpakas. Die findet nicht nur sie knuddelig. Einfach witzig, diese Tiere. Abends, nach den nordamerikanischen Wiesen- und Stallbewohnern, werden diese südamerikanischen Einwohner versorgt. Und einmal im Jahr geht es zum „Friseur“: Alpakas produzieren viel Wolle. Und wer läuft schon im Sommer gerne mit Wollpullover herum. Die Westernreitturniere, allesamt mit hohem Leistungsanspruch, dauern in der Regel über eine Woche. Der eine oder andere Pokal für eine gewonnene Europameisterschaft steht in der Vitrine. Anja Vogelsgesang gehört zur Champions League der Westernreitszene. Während Anja im vergangenen Jahr noch abends in ihrem Ferienappartement nächtigte, bleibt sie nun mit Racoon im gesamten Turnierverlauf bei ihren Pferden, genießt dort den Abend und schläft in der Wohnkabine. Und – ganz wichtig: In ihrem eigenen Bett.

Ihr bleiben noch weitere Vorhaben mit der Wohnkabine, die bald erfüllt werden sollen: zum Beispiel eine Reise zum Mittelmeer.



Anja gehört zur Champions League der Westernreitszene

10 FRAGEN AN

Anja Vogelsgesang

Warum fährst Du einen Pickup?

Weil ich schon immer Pickup Fan bin, besonders der amerikanischen. Diese Autos sind sehr nützlich im Ranch Alltag.

Was macht gerade dieses Modell aus?

Der Dodge RAM trägt mit Power meine Wohnkabine und zieht dabei den Pferdeanhänger. Das Auto gefällt mir einfach. Schon allein das Logo ist sehr schön.

Vorteil Deines Pickup?

Vor allem die Alltagstauglichkeit, verbunden mit dem Allradantrieb hier in der ländlichen und hügeligen Region. Der RAM ist ein super Transportfahrzeug und bietet eine schöne gediegene Wohnzimmeratmosphäre im Innenraum.

Gibt es auch Nachteile?

Lediglich die Abmessungen, wenn ich in einer Stadt unterwegs bin.

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

Für den Beruf ist es mein Ranch Auto. Privat nutze ich den Wagen zusammen mit der Wohnkabine und dem Anhänger für die Teilnahme an Westernreitturnieren.

Warum reist Du gerne mit der Wohnkabine?

Ich habe mein eigenes Zuhause mit dabei. Meine Kabine, eine Tischer 250, ist sehr komfortabel und das auf kleinem

Raum. Dazu habe ich sie gemütlich eingerichtet.

Welche Gründe führten zu Deiner Kabine?

Auf der Suche nach einer Wohnmöglichkeit für unterwegs brauchte ich „viel Auto“ für das Bewegen von großem Hänger und viel Equipment und einen kompakten Wohnbereich. Als ich auf Wohnkabinen stieß, erschien mir das die optimale Lösung.

Wie oft nutzt Du den Pickup mit der Wohnkabine?

Ich bin vier bis sechs Wochen im Jahr unterwegs. Oft erstrecken sich die Reitturniere über eine ganze Woche. Im Winter wird die Wohnkabine abgesetzt.

Wohin reist Du bevorzugt?

Zu den wichtigen Turnieren hauptsächlich in die Oberpfalz nach Kreuth. Außerdem besuche ich Tagungen, Messen oder nutze meine „Wohnschnecke“, wenn ich weiter weg Kurse gebe.

Wie hat diese Art zu reisen Dein Leben verändert?

Ich bin auf dem Turnier viel entspannter, da ich nicht zwischen Unterkunft und Turnierort hin und her fahren muss und einfach vor Ort bin. Auch habe ich nicht mehr ganz so viel Heimweh, da ich meinen eigenen Bereich dabei habe. Die oft zeitintensive Suche nach Unterkünften fällt weg. Die Idee, dass ich jederzeit losfahren kann, eröffnet natürlich ganz neue Perspektiven und neue Reiseziele. Diese Art zu reisen entspannt sehr, auch wenn man einfach nur mal Freunde besucht.

TERMINKALENDER

Oktober 2019

09.10 bis 13.10.2019

KAMPEER & CARAVAN JAARBEURS

Utrecht (NL) Messe für Camper und Caravans

11.10. bis 13.10.2019

OTTO: Offroad- und Touristiktage Ohrdruf

ein familiär ausgerichtetes Treffen von Reise- und Erlebnisfreunden in Thüringen Burg Ohrdruf, Gothaer Straße 30, 99885 Ohrdruf Infos unter: www.otto-messe.de

16.10. bis 20.10.2019

Caravan Salon Austria, Wels (A)

Österreichs größte Messe für Camping und Caravaning bietet alles, was das Camperherz höher schlagen lässt. Ein vielfältiges Rahmenprogramm bietet Information und beste Unterhaltung – für Camping-Profis genauso wie Einsteiger. Auf dem Caravan Salon Austria entdecken Sie die Neuheiten und Trends der Branche.

17.10. bis 20.10.2019

caravan live, Freiburg (D)

Die caravan live bietet den Besuchern vielfältige, spannende, außergewöhnliche und innovative Möglichkeiten Ihren Urlaub perfekt zu gestalten – und das für jedermann. In 4 Hallen und dem Freigelände präsentieren rund 100 Aussteller Ihre Angebote.

24. bis 28.10.2019

Suisse Caravan Salon, Bern (CH)

Auf dem BERNEXPO-Gelände im Herzen der Stadt Bern bietet der Suisse Caravan Salon zum 52. Mal alles für individuelle und erlebnisreiche Abenteuer rund um mobiles Reisen in der Natur. Über 350 Aussteller präsentieren Ihnen aktuellste Neuheiten und Trends, bieten Inspiration für die nächste Reise

November 2019

31.10. bis 03.11.2019

Reisen & Caravan, Erfurt (D)

Sie ist die größte Messe für Touristik, Reisemobile und Caravans in Thüringen. Hier gibt es Traumurlaube, moderne Reisemobile und Caravans und viel Programm.

08. bis 10.11.2019

Caravan Bremen + ReiseLust, Bremen (D)

Die Messe für Caravans, Reisemobile und Camping. Zeitgleich zur CARAVAN finden auf dem Gelände die Ausstellungen ReiseLust und Fisch & Feines statt. Alle drei Events können mit einer Eintrittskarte besucht werden.

16.11. bis 17.11.2019

5. DIMA 4 X 4 OFFROAD UND ADVENTURE MESSE

Die Messe ist von 9.30 bis 17 Uhr geöffnet, erwartet werden Besucher und Aussteller aus Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und natürlich aus Belgien Sportveldenstraat 10, Kreuzung Speelpleinstraat, 3920 Lommel, Belgien
Infos unter: <https://www.dima4x4.be/>

20.11. bis 24.11.2019

Touristik & Caravaning International, Leipzig (D)

Ostdeutschlands größte Reisemesse lockt jedes Jahr zahlreiche Weltenbummler auf das Leipziger Messegelände. Sie ist die wichtigste Urlaubsmesse für die mitteldeutschen Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Berlin-Brandenburg sowie für die europäischen "Bruderländer" Polen und Tschechien. Rund 600 Aussteller aus beliebten Reiseländern präsentieren neueste Trends rund ums Thema Urlaub und Freizeit.

Januar 2020

11.01. bis 19.01.2019

CMT Stuttgart 2020 in den Messehallen

Die Messe CMT Stuttgart ist die weltweit größte Publikumsmesse für Tourismus und Freizeit. Mehr als 2.000 Aussteller aus fast 100 Ländern präsentieren auf der CMT Messe Stuttgart die schönsten Plätze der Welt, geben Informationen, Tipps und Adressen zur perfekten Urlaubs-Vorbereitung und lassen Sie pure Urlaubsstimmung genießen. Rund 850 Caravans, Reisemobile und Freizeitfahrzeuge, zahlreiches Caravaning-Zubehör sowie das jährliche Caravaning-Partnerland erwarten Sie zum Probecampen. Ein attraktives Rahmenprogramm mit Infos, Vorführungen, Multimediashows, Urlaubskino und einem internationalen Unterhaltungsprogramm Auf der CMT Messe Stuttgart wartet Europas größtes Reiseangebot mit exotischer Folklore, kulinarischen Spezialitäten und atemberaubenden Landschaften auf Sie.

Infos: <https://www.messe-stuttgart.de/cmt/>



Gemütliche Wärme mit

PROPEX

... zu jeder Jahreszeit

BITTE HIER KLICKEN



OTTO: 1. OFFROAD- UND TOURISTIK-TAGE vom 11. bis zum 13. Oktober 2019

Im Herbst bekommt der Osten Deutschlands seine eigene Offroad- und Reiseveranstaltung. Die 1. Offroad- und Touristiktage Thüringens sind vom 11. bis zum 13. Oktober 2019 auf der Burg Ohrdruf. Bekannt ist Ohrdruf auch als Wohnort von Johann Sebastian Bach. Doch statt um klassische Musik dreht sich an dem Wochenende in der Kleinstadt alles um Reisen, Erlebnisse, Camping und Offroad-Abenteuer. **Das PICKUP CAMPER MAGAZIN ist einer der Partner des Events.**

FAMILIÄR AUSGERICHTET

Veranstalter Jörg Gienapp setzt vor allem auf ein familiär ausgerichtetes Treffen von Reise- und Erlebnisfreunden. Die junge Burg Ohrdruf und der Burgpark mit See bieten ein besonderes Ambiente mit transsilvanischem Flair. Die OTTO (Offroad- und Touristik-Tage Ohrdruf) bieten eine Plattform, sich als Outdoor Reisender und/oder Aussteller zu treffen, auszutauschen und ein nettes Wochenende zu verbringen, bei dem ein Schwerpunkt auf dem gemeinsamen Erleben liegt. Gleichzeitig öffnet sich die Outdoor-orientierte Erlebnis- und Reisewelt auch den Menschen in der Region und gewinnt damit vielleicht den einen oder anderen Neueinsteiger für die Bereiche Outdoor, Offroad und Overland.

Die Offroad- und Touristik-Tage möchten sich bewusst nicht auf den Bereich Offroad begrenzen, denn Erlebnis, Urlaub, Reisen und Outdoor finden ja nicht nur mit Geländewagen statt, sondern auch zu Fuß, mit dem Rad und so weiter.

Mit dazu gehört auch ein Marktplatz als Messe- und Ausstellungsbereich. Auf dem Marktplatz präsentieren sich zahlreiche namhafte und neue Aussteller aus den Bereichen Offroad, Outdoor, Freizeit, Reisen und Camping. Neben Vorträgen und Workshops bieten verschiedene familiär ausgerichtete Aktivitäten gemeinsames Erleben.

Die Offroad- und Touristiktage Ohrdruf 2019 finden auf dem über 9 Hektar großen Areal der Burg Ohrdruf, Gothaer Strasse 30, 99885 Ohrdruf statt. Der weitläufige Park bietet viel Platz für Camps und Aktivitäten. Die Burg selbst ist der zentrale Punkt der Veranstaltung und von allen Bereichen des Veranstaltungsareals auf kurzen Wegen erreichbar. Im Burggebäude selbst stehen neben Veranstaltungsräumen auch großzügige beheizte Sanitäranlagen für die Dauer- und Tagesgäste zur Verfügung.

Die OTTO bieten für Globetrotter und Reisende Gelegenheit, sich in gemütlicher Atmosphäre zu treffen, gemeinsame Unternehmungen Revue passieren zu lassen, neue Pläne zu schmieden und mehr.

IDEEN, TRICKS & TIPPS

Vorträge und Workshops sind das „Salz in der Suppe“ von Treffen und

Messen. Newcomer wie auch „alte Hasen“ sind immer wissbegierig und stets auf der Suche nach neuen Ideen, Tricks und Tipps – ob es um den Reifenwechsel ohne Werkzeug, das Schweißen mit der Autobatterie, Navigation oder die einsamsten Routen im Tatra-Gebirge geht.

Der Marktplatz und die Campbereiche grenzen unmittelbar aneinander. So werden kurze Wege gewährleistet und Aussteller haben die Möglichkeit, das Camp ihrer Community, zum Bei-spiel für ihr individuelles Reise- oder Teamtreffen, im Hinter-ground oder in der Nähe ihres eigenen Standplatzes einzurichten.

Ohrdruf liegt nördlich des Thüringer Waldes und südlich der Kreisstadt Gotha. Von der A44 (Ausfahrt 42, Gotha) ist die Burg Ohrdruf 10 km entfernt, von der A71 (Ausfahrt 17, Gräfenroda) 17 km.

**Hier klicken für mehr Infos: <https://otto-messe.de/>
OTTO: Offroad- und Touristik-Tage Ohrdruf**



GUT VERSICHERT? - SPARFÜCHSE AUFGEFASST

Wie in jedem Jahr können Versicherungsnehmer zum Jahresende ihren Versicherungsvertrag kündigen, wenn sie einen günstigeren Versicherer ausgemacht haben. Bei den Preisvergleichen sollte man aber immer das Gesamtpaket im Auge behalten, nicht nur die Versicherungsprämie, sondern auch, was der Versicherer als Gegenleistung bietet, z.B. Selbstbeteiligungen, Ausschlüsse etc. und nicht zuletzt, wie der Versicherer im Schadenfall reguliert. Für einen Wechsel ist der Kündigungstermin 30. Nov. - Eingang beim Versicherungsgeber - wichtig, danach geht nichts mehr! Also rechtzeitig aktiv werden!

Für den Laien ist es oft nicht einfach, alle diese Aspekte unter einen Hut zu bekommen und den richtigen Versicherungsvertrag zu wählen. Daher empfiehlt sich immer, einen Beratungstermin bei der Versicherung oder dem Versicherungsvermittler des Vertrauens zu vereinbaren. Bei den Vermittlern gibt es große Unterschiede, da sind nämlich einmal die Versicherungsvermittler, die an den Vertragspartner, d.h. an eine bestimmte Gesellschaft gebunden sind und die freien Versicherungsmakler, die die Versicherungsgesellschaft frei wählen können. Das hat immer den Vorteil, dass der Makler mehrere Gesellschaften für ein bestimmtes Risiko anfragen kann und somit ein sehr persönliches und auf die individuellen Gegebenheiten zugeschnittenes Angebot machen und den Vertrag vermitteln kann.

Für uns Pickup-Fahrer mit eigener Wohnkabine ist es oft nicht einfach, den Versicherer zu finden, der unser Risiko in der gewünschten Abdeckung versichern kann und möchte. Viele Gesellschaften und Vermittler lehnen die Versicherung der Kombination Pickup mit Wohnkabine ab oder sind nur mit Ausschlüssen oder Änderungen im Kfz-Brief/Schein, was immer mit zusätzlichem Aufwand und Kosten verbunden ist, bereit, Versicherungsschutz zu gewähren.

Wenn Ihre bisherige Versicherung alle Ihre Risiken wunschgemäß abgesichert hat, lohnt sich dennoch ein Prämienvergleich, denn oft gibt es, wie bei der ganz normalen Kfz-Versicherung, noch Sparpotential. Wichtigster Aspekt ist aber sicherlich nicht die Versicherungsprämie, sondern die Risikoabdeckung. Hier Augen auf!

Sollten Sie einen neuen Wunschartif gefunden haben, so lassen Sie sich zunächst ein konkretes und verbindliches Angebot



erstellen und, wenn das den eigenen Wünschen entspricht, schließen Sie den Vertrag ab und lassen Sie sich eine schriftliche Vertragsbestätigung aushändigen oder zuschicken und achten Sie darauf, dass die Risiken, die versichert sind, korrekt beschrieben und abgesichert sind und keine individuellen Risiken ausgeschlossen sind. Erst dann den alten Vertrag kündigen und vorher darauf achten, dass das Versicherungsjahr vom 01.01. bis zum 31.12. gilt und nicht ein unterjähriger Versicherungsvertrag besteht.

Für die Kündigung reicht ein formloses Kündigungsschreiben mit den Angaben über Versicherung und Versicherungsnehmer, Versicherungsnummer und amtliches Kfz-Kennzeichen. Muster-schreiben sind auch im Internet zu finden. Verlangen Sie eine schriftliche Kündigungsbestätigung.

Es gibt auf dem Markt einige erfahrene Versicherungsmakler, für die die Versicherung von Pickup, egal ob Lkw-, Wohnmobil- oder sonstige Eintragung, kein Neuland ist und die Ihre Kabine auch in abgesetztem Zustand in den Versicherungsschutz einschließen können. Makler, mit denen die Pickup-Szene gute Erfahrungen gemacht hat, findet Ihr in unserer Ausgabe 03/2018 - auch im letzten Jahr war das natürlich ein Thema. Hier der Link zur Information:

Klick → Pickup Camper Magazin Ausgabe 03/2018

Wir hoffen, Sie finden den für Sie passenden Versicherer und wünschen, dass Sie die vereinbarten Versicherungsleistungen nie in Anspruch nehmen müssen.

The advertisement features a row of various pickup trucks parked on a grassy field. Above the trucks, the website logo 'Pickuptrucks.de' is displayed in a stylized font, with the tagline 'Das Portal für alle Pickup-Freunde!' underneath. The background shows a line of trees under a clear sky.

Pickuptrucks.de
Das Portal für alle Pickup-Freunde!

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**

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

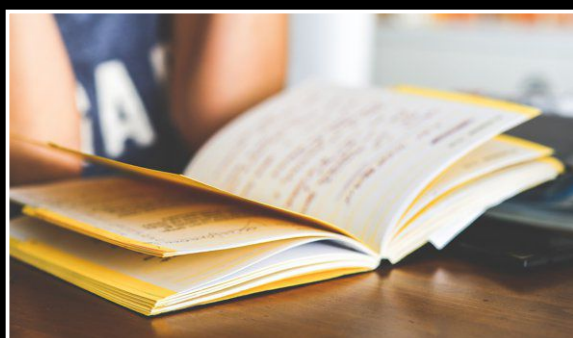


DAS NÄCHSTE PICKUP CAMPER MAGAZIN ERSCHEINT AM 1. FEBRUAR 2020



**TITELSTORY:
OFFROAD WOHNANHÄNGER**

**REISE:
EIFEL IM WINTER „ERFAHREN“**



**LESEN:
BUCHVORSTELLUNGEN FÜR CAMPER**

**DES CAMPERS KLEINE WELT:
TISCHE UND STÜHLE IM TEST**



**REISE AUSLAND:
PYRENÄEN**



93' Dodge W 250

Dieser Dodge W 250 ist aus 1993 und wird von einem 5,9 Liter Cummins Diesel angetrieben. Die ganze Kraft wird über eine 4-Gang-Automatik auf die Antriebsräder übertragen. Das Bild von seinem Truck aus den USA, dem Mutterland der Pickup Trucks, hat uns Tim May geschickt. Der Amerikaner hat eine Vacationeer 9'10" Wohnkabine aus 1986 auf die Ladefläche geschnallt. Die Kabine ist sehr gut ausgestattet: ein großes King Size Bett, ein 3-flammiger Herd mit Backofen, eine Mikrowelle, ein Kühlschrank von Dometic und ein großes Bad mit Dusche.

Impressum:

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

Vertreten durch:
den Geschäftsführer Volker Speckenwirth

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

© 2019 - 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:

Vierteljährlich (01. Feb., 01. Mai, 01. Aug., 01. Nov.). 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