

PICKUP CAMPER

Reisen • Offroad • Wohnkabinen



JAC 8PRO
10.000 km Dauertest



Aufstelldach



Hardwall



Plattform



Canopy

Große Übersicht 2024

Wohnkabinenkonzepte

Weitere Themen:

Cabmaniac

Four Wheel Campers

Eigenbau-Kabinen

Lappland im Winter



Nur noch
wenige Modelle verfügbar!
15% Nachlass
auf alle Ausstellungskabine
der Camp-Serie
Jetzt informieren auf
nordstar.de



Nord ✦ **star**

www.nordstar.de

Nordstar Wohnkabinen
Überall zuhause, das ganze Jahr



PICKUP CAMPER

Reisen • Outdoor • Wohnkabinen

IMPRESSUM

Angaben gemäß § 5 TMG:

Herausgeber

WVI Media GmbH
Heimannstraße 82, 46240 Bottrop
Telefon: +49 (0) 177 568 01 09

Redaktion

Andreas Kirsch (Wikinger)
+49 (0) 177 568 01 09
redaktion@pickup-camper-magazin.de

Layout & Produktion

Phönix It & Mediengestaltung
Johann-Strauß-Weg 12, 40724 Hilden
phoenix-mg.de

Registereintrag

Registergericht: Amtsgericht Essen
Registernummer: HRB 29017
Steuernummer: 323/5730/0224
Umsatzsteuer-ID: DE 318439341

Verantwortlich für den Inhalt nach § 55 Abs. 2 RStV

Andreas Kirsch (V.i.S.d.P.)

© 2024 - 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.

✉ redaktion@pickup-camper-magazin.de

📘 @PickupCamperMagazin

📷 @pickupcampermagazin

🌐 www.pickup-camper-magazin.de

editorial	DAS WORT VOM WIKINGER	S. 4
titelstory	KONZEPTVERGLEICH WOHNKABINEN	S. 6
wohnkabine	CABMANIAC NEU FÜR EUROPA	S. 18



flashreport	NEUES VON DUX CAMPER	S. 28
flashreport	IBERICA CANOPY 10	S. 32
wohnkabine	CAPRA CAMPER NEWS 2024	S. 36



on tour	FOUR WHEEL CAMPERS GRIZZLY IM WINTER	S. 48
podcast	PICKUP CAMPER ZUM HÖREN	S. 58



reise	700 KM DURCH WESTPOLEN	S. 66
reise	MIT DER WALLABY NACH LAPPLAND	S. 74



reise	"WINTERREISE" NACH NAMIBIA	S. 94
-------	----------------------------	-------

Bandbreite



Üppige Höhe gibt es selbst in Klappdachkabinen. Gut 240 cm hier in der GlobeCab Wallaby.

Hallo liebe PICKUP CAMPER - Gemeinde,

Das vorliegende Heft ist die 24. Ausgabe und damit bereits das siebzehnte Heft, das ich als verantwortlicher Redakteur zusammengetragen habe. So lange, über vier Jahre ist es her, dass wir zuletzt eine Übersicht zu den angebotenen Wohnkabinenkonzepten veröffentlicht haben.

Der typische Leser wird sich vielleicht fragen, warum wir zwölf Seiten auf ein Thema verwenden, das sich doch ohnehin durch alle Hefte zieht. Genau das ist der Grund: Es zieht sich durch alle Hefte. Der nicht so erfahrene Leser muss sich im Bedarfsfall durch die inzwischen weit über 1600 Seiten fräsen, um sich einen Überblick zu verschaffen. Und genau diese Leser wurden in den letzten Monaten immer mehr. Das zeigen unsere Mailbox, Telefonate und auch persönliche Nachrichten in unseren Chats bei Facebook und Instagram.

Wer sind denn diese Leser, die einen Überblick benötigen? Tja, zu irgendeinem Zeitpunkt seid ihr das alle. Das will ich hier kurz erläutern.

Fall 1: der Neuling

Er hat im Netz, im TV oder bei uns was „von Wohnkabinen gehört“. Er besitzt weder einen Pickup noch eine Wohnkabine und würde gern mit dem PICKUP CAMPEN irgendwie anfangen. Dem würde eine Übersicht bestimmt guttun.

Fall 2: der Umsteiger

Er ist bereits mit einer Campinglösung unterwegs. Das kann vom Bodenzelt bis zum Wohnmobil alles sein. Die nächsten Ziele stehen an. Er möchte sich vergrößern, Allrad haben, oder vielleicht auch verkleinern vom 9-Meter-Wohnmobil, weil die Familie nicht mehr mitfährt. Er hörte, man kann absetzen wie seinen alten Wohnwagen und mit dem Auto unterwegs sein. Dem helfen wir gern.

Fall 3: der Pickupfahrer

Er hat - privat oder oft auch beruflich - bereits einen Pickup im Bestand und stieß zufällig irgendwo auf eine Wohnkabine. Nun möchte er sich informieren, was es denn alles gibt und was wohl zu ihm und seinen Lieben so passt.



Fall 4: der Wohnkabinenbesitzer

Er fährt schon eine Wohnkabine. Entweder möchte er sich verändern, vergrößern oder auch verkleinern. Oder die eigene Kabine ist in die Jahre gekommen und etwas Neues steht an. Wir kennen das alle: Wer eine hat, kümmert sich kaum noch um den Markt. Wozu auch. Alles drin, alles dabei. Dem zeigen wir die unterschiedlichen Konzepte gern.

Fall 5: der Sparfuchs

Der dachte bislang, Wohnkabinen seien weiß, groß, immer Hardwall und irre teuer. Klar kosten sie was, aber in jedem Segment gibt es eine ganze Bandbreite von Möglichkeiten. Und vielleicht tut es ja die „Nummer kleiner“ ohne Bad mit eingebauter Duschtasse auch. Von Überhang-Kabinen zur 200er kann es 10.000 Euro Unterschied oder mehr geben. Von aktuellen kleinen Popups mal ganz abgesehen.

Fall 6: der Komfortler

Der möchte alles. Und kann auch alles bezahlen. Der vertritt die Meinung, Wohnkabinen seien eng, ohne Komfort und irgendwie unpraktisch. Dann stößt er auf 260er Modelle oder gleich Plattform-Kabinen und ist bass erstaunt. Was die alles mitbringen. Verrückt.

All denen - und das sind nur die klar abgrenzbaren Fälle - steht das aktuelle Heft zur Seite. Kaum je zuvor gab es so viele verschiedene Kabinen mit solch verschiedenen Konzepten so vieler Hersteller auf dem Markt. Heute kann und wird jeder seine Kabine finden. Zumal auch Hersteller selbst eigene „Bandbreiten“ von Wohnkabinen und Ausstattungen anbieten. Wie sagte Martin Dux einst zu mir: „Mein Ziel ist es, dass jeder Kunde eine zu ihm passende Wohnkabine bei mir findet!“

Das ist auch das erklärte Ziel dieses Heftes.

Übrigens: Die Übersicht, welcher Pickup für welche Kabine und welchen Einsatz geeignet ist, brachten wir im PICKUP CAMPER Magazin Nr. 20 ab Seite 14.

Ihr seht, ihr haltet ein echtes Nachschlagewerk in Händen. Diese Nummer wird wahrscheinlich schnell zum Sammlerheft. Wir freuen uns drauf. Und auch, wenn Ihr uns empfiehlt. Denn wer immer mit Wohnkabinen in Berührung kommt, bei uns wird ihm geholfen.

Und jetzt auf in die Saisonvorbereitung. Hoffentlich mit der richtigen Kabine.

Euer Wikinger

LEICHT UND WENDIG ? ODER „VOLLE HÜTTE“ ?

Wohnkabinenkonzepte im Vergleich.

Canopy



Klappdach



Es ist nun vier Jahre her, dass ein erster Artikel zum Thema erschien. Seitdem passierten Corona, Krisen, neue Marken drängten auf den Markt, alte verschwanden oder veränderten sich. Der Preisbereich von Neukabinen erweiterte sich sowohl nach oben wie nach unten und mit ihm das Nutzerprofil. Es ist an der Zeit, den Konzeptvergleich neu aufzusetzen. Bitteschön.

Nie zuvor war das Angebot an einer passenden „persönlichen“ Kabine größer als heute. Als ich selbst Mitte der 90er mit dem Wohnkabinenleben begann, gab es außer den frühen Tischers und der damaligen Version von „Nordstar“ kaum ein ernsthaftes Angebot auf dem deut-

schen Markt. Schon gar nicht mit Support, echter Garantie und Ersatzteilversprechen.

Wohnkabinen waren groß, schwer, meist Hardwall und kamen mit dem Komfort eines kleinen Wohnwagens. Klappdach mit Plane, Popup und ähnliche Konzepte gab es als Wohnkabine hierzulande schlicht nicht. Die wenigen US-Modelle mit anderem Aufbau, die den deutschen Markt erreichten, waren nicht relevant.

Heute, fast 30 Jahre später, sieht das schon ganz anders aus. Das liegt nicht zuvorderst an der Entwicklung der Wohnkabinen, sondern an der Entwicklung des Fahrzeugkonzepts „Pickup“ auf dem deutschen Markt.

PopUp



Plattform



Hardwall



Was als Nissan KingCab, Mazda B/Ford Ranger (lange Zeit baugleich), Mitsubishi L200 und Toyota Hilux/VW Taro (ja, auch dasselbe Auto) Anfang und Mitte der 90er zu haben war, unterscheidet sich eklatant von den Pickups der frühen 2000er oder gar den heutigen Pritschen. Die Entwicklung gerade dieses Segments Pickup war enorm. Sind die Trägerfahrzeuge heute auf der Höhe der Zeit und Technik bestens ausgestatteter PKW aus ihren Stammhäusern, so wollen viele Wohnkabinennutzer auch bei der Technik und Komfortgestaltung ihrer Wohnkabine an nichts mehr sparen. Das werden dann die Fahrer klassischer Hardwall-Kabinen.

Andererseits...

wurde durch die ständig verbesserten technischen Möglichkeiten, mit dem „Truck“ auch abseits befestigter Wege zu fahren, der Wunsch nach Abenteuerkabinen laut. Wo früher nur Landrover, Landcruiser und Co an der Grenze des Machbaren fuhren, kommen heute auch Pickups mit Offroadkabine und Besatzung dank Elektronik, Reifen und Fahrwerk besser durch. Ein völlig anderes Segment als die Hardwalls entstand durch den Wunsch nach Expeditionsabenteuern und Fernreisen mit dem Pickup. Heute ist dieses Segment gar größer als die Basis mit der Hardwall.



Komfort, Abenteuer und Raumwunder kann die Hardwall. Zum Beispiel mit einer Nordstar, in einer VoKa (oben) oder in einer Biebertec.

Komfort und Abenteuer?

Mit diesen zwei diametral auseinander liegenden Wünschen kommen heute die Interessenten zu den Händlern.

Es gibt nach wie vor jene, die eine Wohnkabine am Wochenende schnell aufsatteln wollen, auf einen Campingplatz an die See fahren und ihn wie ein Wohnmobil nutzen - ohne eines besitzen zu müssen.

Dann gibt es die Newcomer, die jungen Leute, oft aus dem Handwerk und KFZ-Gewerbe, die auf ihren Arbeitswagen eine kompakte Kabine setzen wollen, um am Strand oder auf einem Wochenendtrip in den Wald mehr Komfort als mit einem Dachzelt zu haben. Die aber auf viel Komfort verzichten können.

Und es gibt natürlich die Hardcore-Offroad-Reisenden, deren Wege immer entweder in einen Offroadpark oder gleich in den Schlamm Rumäniens oder die Hitze afrikanischer Wüsten führen.

Und es gibt alle dazwischen. Die Masse. Die wie der Jeep-Fahrer von Amerikas Big Lakes träumt, aber mit der Wohnkabine gern am Steinhuder Meer stehen. Die Familie, die immer auf den Campingplatz fährt, das aber auch im Winter tut und auf den Allradantrieb ihres Pickups unter der Kabine nicht verzichten will. Und den Aufsteiger, der klein anfängt und sich schon auf die nächst größere Kabine freut.

All diesen - euch da draußen also - sei dieser Artikel gewidmet. Auf dass jede*r die passende Wohnkabine finden wird. Wenn er sie nicht schon hat...

Hardwall-Absetzkabine: Komfort meets Raumwunder

Der Klassiker, damit begann alles. Bereits in den 40er Jahren gab es in den USA Hersteller von absetzbaren Kabinen, nachdem Trucks schon seit einiger Zeit als Plattform für feste Wohnmobile genutzt wurden.

Howard Cree aus Michigan baute ab 1944 den „Cree Coach“ als erste Serien-Wohnkabine zum Absetzen und fast zeitgleich brachte Walter King in Kalifornien den „Sport King“ heraus. Beides waren komplett absetzbare Kabinen mit voller Ausstattung, King baute gar die erste Wohnkabine mit Alkovenbett in 1946.



Das bleibt bis heute der Klassiker, die eigentliche Idee hinter allen absetzbaren Wohnkabinen. Unter der Woche und privat kann man den Pickup als Arbeitsgerät oder Familienauto nutzen, in der freien Zeit fährt man ihn mit der Absetzkabine zum Campen in die Welt hinaus.

Die Nordstars, Bieber-Tec Vikings, DUX oder Willys (um nur einige zu nennen) sind absetzbare Klassiker für Midsize Pickups aller Marken. Viele passen auch auf US-Trucks oder wurden gleich dafür konstruiert. Dieses Wohnkabinenkonzept ist sicherlich noch immer die hierzulande populärste Variante.

Das hat Gründe. Dazu gleich. Zunächst sei eine Vorbemerkung erlaubt. Wohnkabinen ab ca 500 kg - und die meisten Hardwalls wiegen mehr, spätestens mit Wasser, Gas und Gepäck - bringen notwendige Umbauten an den Trägerfahrzeugen mit sich.

Die Gewichtsrechnung ist schnell aufgemacht: Wohnkabine mit Betriebsstoffen 650 kg (im Schnitt, einige sind deutlich schwerer), 200 kg Passagiere, 100 kg Anbauten wie Markise und Stützen plus Gepäck und (E-) Fahrrädern - und schon stehen mehr als die üblichen 900 bis 1000 kg Zuladung auf der Waage. Selbst wenn das zulässige Gesamt-Gewicht nur wenig unterschritten wird, ist es nicht ratsam, dauernd an der Gewichtsgrenze unterwegs zu sein.

Eine große Wohnkabine setzt meist den Umbau des Trägerfahrzeugs voraus. Das kann sich finanziell sehr bemerkbar machen. Ein potentes Fahrwerk kostet mit Einbau 3000 - 5000 Euro, Schwerlastfelgen als Satz etwa 1600 Euro, fünf Reifen dazu rund 700 Euro. Dazu gesellen sich Kosten für den Haltesatz auf der Ladefläche, Umbau der Elektrik - wenn man das Fahrzeug zum Laden der Wohnkabine nutzen will - und alle Kosten für Abnahme und Eintragung der Fahrwerksumbauten und Auflastung.

Ein potenzieller Neukunde muss also für eine Auflastung an seinem Truck zusätzliche Kosten von 6000 bis 10.000 Euro veranschlagen.

Hardwall-Kabinen

Die gängigen Absetzkabinen passen je nach Länge des Bodens auf viele Doppelkabiner-Pickups, gewöhnlich auf alle 1,5 Cab.

Feste Wohnkabinen gibt es in unterschiedlichen Längen. Die Zahlen der Modellbezeichnung spiegeln meist die Länge des Kabinenbodens wider. Eine „140er“ hat einen so kurzen Boden, dass man selbst bei einem Doppelkabiner die Heckklappe des Trucks noch schließen kann.

Bis 180 cm ragen Wohnkabinen kaum über die Ladekante und benötigen daher keine zusätzliche Beleuchtung. Meist wird die Heckklappe des Pickups demontiert. Ich selbst lasse sie gern dran, ich mag sie als „Balkon“ und auch als Ablage, um z.B. meine Fototasche zu packen oder darauf zu kochen.

Auch 200er Kabinen - das wahrscheinlich beliebteste Format der Deutschen - passen sehr gut auf einen 1,5-Kabiner und mit leichten Abstrichen auch auf Doppelkabiner. Wird beim DoKa durch die ca 40 cm Überstand

eine der Rückleuchten bei einem Betrachtungswinkel von mehr als 40° seitlich zur Kabine verdeckt, muss eine zusätzliche Beleuchtungsleiste aus dem Zubehör her.

Die hierzulande längsten Kabinen sind 240 bis 260 cm lang und passen nur noch auf Anderthalbkabiner mit meist um 1,85 m Ladeflächenlänge.

Solche Kabinen mit langem Überhang verfügen gewöhnlich über eine serienmäßige Beleuchtung am Heck. Dann muss das Fahrzeug mit einem 13-poligen Anhängerstecker mit der Kabine verbunden werden und schon funktioniert das Licht über die Fahrzeugelektrik. In solch einem Fall benötigt die Kabine ein extra Zusatzkennzeichen oder man steckt einfach das Kennzeichen vom Auto an das Kabinenheck. Dank Wechselrahmen heute schnell gemacht.

Oft wird eine zusätzliche Stromleitung für den Betriebsstrom der Kabine vom Fahrzeug aus verlegt. Dann lädt das Fahrzeug die Kabinenbatterie im Fahrbetrieb gleich mit.

Feste Absetzkabinen bieten gewöhnlich Raum für zwei Personen, mit ggf einem kleinen Kind oder Hund, eine Menge Komfort und Ausstattung. Küchenzeile, Waschbecken mit Wassertanks, Campingtoilette, reichlich Sitzplatz und Betten für drei sind schon bei kleineren Kabinen zu erwarten. Zwei Personen schlafen im geräumigen Bett im Alkoven, für eine weitere sind Tisch und Sitzbänke im Handumdrehen zum 2-Meter-Bett umgesteckt.

Die meisten Kabinen bringen schon als Basisausstattung eine leistungsfähige Heizung mit, eine eigene autonome Stromversorgung mit Solarpaneel und ziemlich viel Stauraum. Außerdem birgt eine feste Absetzkabine den Vorteil von fast zwei Metern Stehhöhe im Inneren. Und dazu rundum eine Reihe Hängeschränke, Unterschränke mit Schubfächern und oft einen richtigen Kleiderschrank.



Die Hardwall im 200er Format zählt zu den beliebtesten der Deutschen. Im Bild die Dux Camper Explorer 200

Hardwall, Vorteile:

Die Absetzbarkeit vor Ort. In rund einer Viertelstunde haben zwei geübte Reisende die Kabine vom Fahrzeug getrennt und abgesetzt. Vier stabile Kurbelstützen tragen dann die Kabine, während man mit dem Pickup sofort ungebunden auf Tour gehen kann. Heißt eben auch, der gesamte Hausrat steht auf dem bewachten Campingplatz oder beim Bauern und man hat die Ladefläche frei für Sportgerät und Trekkingausrüstung. Man kann abgesetzt in Kabinen ab 180 cm Bodenlänge üblicherweise wohnen und schlafen, als sei sie ein Wohnwagen.

Dann nutzt man den Komfort, den feste Wände und Dächer bieten. Im Sommer gut isoliert, im Winter warm und trocken lässt es sich darin gut aushalten. „Wohnen“ inklusive Kochen, Chillen und oft sogar Duschen ist darin absolut möglich. Insofern haben mit etwas Erfahrung und Ausstattung feste Wohnkabinen keine echte Saison. Die meisten sind bis gut -15° isoliert und gut beheizt. Damit sind Wintertrips durchaus drin.

Wieder aufgesetzt und unterwegs stellen die Abmessungen und die Höhe von rund drei Metern auch in Kehren und an Steigungen kein Problem dar. Mit dem Gewicht kommt je nach Größe jeder aktuelle Pickup ohne Schwierigkeiten zurecht. Da schrecken auch Trollstigen oder Großglockner-Höhenstraße nicht. Auf Autobahnen gelten anders als bei Gespannen die Regelungen für PKW, gewöhnlich pendelt sich eine Reisegeschwindigkeit von 120 km/h ein.

Dass man auch in gewissem Maß abseits befestigter Wege damit fahren kann, stellen unsere Leser und Geländetrainings immer wieder unter Beweis. Krasses Offroad ist mit einer Tonne Ladung, höhenbedingter Wankneigung und Überhang natürlich nicht drin. Aber man darf mit etwas Übung erwarten, an einsamere Orte gelangen zu können, als es mit einem 2WD-Standardwohnmobil möglich wäre.

Nachteile einer Hardwall:

Die Höhe, das Gewicht und die allgemeinen Fahreigenschaften setzen im „Gelände“ gewisse Grenzen. Sie sind nicht unauffällig. Anders als im „Vanlife“ kann man mit einer großen Wohnkabine kaum diskret in der Stadt am Straßenrand übernachten.

Sie sind nur bedingt zu versichern. Der geneigte Neubesitzer sollte sich schon vor dem Kauf um eine Versicherung kümmern. Wohnkabinen gelten - besonders abgesetzt und nicht unterwegs - oft als Exoten im Versicherungsfall. Da muss man sich gut informieren.



Die Bimobil Husky bildet als Plattformkabine mit dem Pickup eine feste Einheit.

Plattformkabine

Eine typische Vertreterin der Plattformkabine ist z.B. die Bimobil Husky oder die Four Wheel Campers UTE Wildcat. Das originale Bett des Pickups wird entfernt, eine flache Plattform aus Profilblechen verbaut und darauf die Kabine montiert. Zum Umbau gehören u.a. das Verlegen des Tankstutzens und die Änderung der Rückleuchten. Die bringt die Kabine meist mit. Sonst muss eine extra Lichtleiste ans Heck montiert werden.

Der Vorteil der Plattformkabinen ist der größere Platz im Innern. Der Boden-Grundriss reicht von Wand zu Wand auch über den Rädern und wird nicht durch die Radhäuser begrenzt. Schränke und Einrichtung inklusive Duschbad sind wirklich üppig und der gegenüber Absetzkabinen breitere Mittelbereich vermittelt insgesamt mehr großzügigen Lebensraum.

Im sonstigen Aufbau und Ausstattung unterscheiden sich Plattformkabinen kaum von den Absetzmodellen. Reine Plattformkabinen lassen sich - wenn überhaupt - nur mit größerem Aufwand vom Pickup trennen. Und wenn man sie trennt, sieht das Auto danach „komisch“ aus, weil das gesamte Heck/Bett schlicht fehlt. In der Regel verbleiben diese Plattformkabinen auf dem Auto. Damit hat man ein geländegängiges Wohnmobil, zumindest mit der Option des Absetzens.

Seit wenigen Jahren setzen Hersteller auf Plattformkabinen, die auf Flatbed-Ladeflächen aufgesetzt werden. Das ist eine interessante Entwicklung. Denn ist die Kabine abgesetzt, bleibt ein Pickup mit Ladefläche, der mit eingehängten Bracken durchaus gewerblich oder auch privat genutzt werden kann. Umbauten nehmen einige Hersteller vor, die auch Wohnkabinen anbieten. Allerdings kostet ein Plattform-Umbau leicht 5000 Euro und mehr, dazu kommen die weiter oben bereits beschriebenen Kosten für die Auflastungsarbeiten. Denn eine opulente Plattformkabine wird sicher eine Auflastung auf 3,5 t zGG mit sich bringen.

Seiten- oder HeckEinstieg

Wohnkabinen, die nicht viel länger als die Ladebordwände des Pickups sind, weisen stets einen HeckEinstieg auf. Erst bei deutlicher Länge von mehr als der Seitenbordwand ist es möglich, eine Seitentür im Hecküberhang einzubauen.



Vorteil Hardwall: Schnell absetzbar

Direkter Vergleich am Beispiel Four Wheel Campers:
Rechts die Plattformkabine auf einer Flatbed-Ladefläche,
links als „Slide-In“



Die Burow Oman bietet dank Seiteneinstieg
Platz für einen Heck- oder Fahrradträger



Beide Varianten haben ihre Fans und Berechtigung. Durch eine Hecktür kann man auch z.B. Fahrräder oder Surfboards etc einfach geradeaus ins Innere laden. Das ist für Freizeitsportler ein oft genannter Vorteil.

Andererseits muss man stets „hinter“ das Fahrzeug, um die Kabine zu betreten. Weiters benötigt ein Heckeinstieg entweder eine eigene oder eine aufwändigere Markise als ein Seiteneinstieg, will man die Hecktür vor Regen schützen.

Seiteneinstiege werden als vorteilhaft empfunden, weil man neben der Kabine sitzen und unmittelbar von Platz aus die Kabine betreten kann. Zudem deckt eine Markise entlang der Seite meist auch die Seitentür wettersicher ab. Manche Nutzer bringen zudem Sicherheitsargumente ein. Sie meinen, dass beim freien Stehen die Seitentür von Platz neben der Kabine einfach besser überwacht ist als z.B. eine zum Lüften unverschlossene Hecktür. Familien mit Kindern bevorzugen ebenfalls den Seiteneinstieg, weil gerade mit kleinen Kindern die Treppe vom Ruheplatz neben der Kabine besser im Blick behalten werden kann.

Das Beladen mit Fahrrädern oder anderen sperrigen Gerätschaften ist hingegen bei einem Seiteneinstieg ungleich schwieriger, wenn nicht gar unmöglich. Allerdings versperrt ein Fahrradträger am Heck hier nicht den Zugang wie bei einem Heckeinstieg.

Funfact: die Deutschen sind dafür bekannt, stets mit offener Tür zu campen. Das kennen die meisten europäischen Nachbarn - außer den Italienern - nicht. Deren Türen sind meist geschlossen.



Kabinengewicht ab 450kg
Sofort verfügbar unter
info@wayfarercamper.com
wayfarercamper.com



Fernwehmobiel Klappdach-Camper (links) und Four Wheel Campers PopUp Wohnkabine

Popup- und Klappdach-Camper

Über viele Jahre waren die Hardwalls das Maß der Dinge. Klappdächer kannte man nur von Exoten oder aus dem Ausland. Insbesondere seit den 2010er Jahren erschienen sie vermehrt auf dem Markt in Europa und sind heute eine feste Größe in der Modellvielfalt auf dem Markt und haben eine große Fangemeinde. Denn ihre Nutzbarkeit bietet insgesamt eine größere Bandbreite als die Hardwalls.

Popup-Camper und Klappdach-Camper bestehen konstruktiv aus einem Mix aus festem Unterbau/Body und erweitertem Höhenraum durch ein Aufstelldach. Der Korpus ist gewöhnlich aus einem stabilen Rahmen - meist Alu - auf dem innen und außen GFK-Platten aufgebracht sind, zwischen denen Dämmplatten liegen. Damit sind sie robust und meist echt geländetauglich. Exoten wie die Capra-Camper oder Spartacus kommen mitunter mit Alu- oder Stahlblech-Außenwänden und somit extra stabil. Auf dem oberen Rahmen liegt ein Dach auf, das in der Regel mittels einer Plane mit dem Korpus verbunden ist.

Ein sogenanntes Popup-Dach wird an allen vier Ecken gleichmäßig angehoben, es ergibt sich eine gleichmäßige Höhe über dem gesamten Kabinenrahmen.



Vorteil Popup- / Klappdachkabine: Im Fahrbetrieb ein geringes Höhenprofil

Ein Klappdach ist gewöhnlich vorn am Korpus angelenkt und wird nur heckseitig angehoben. Damit entsteht ein Schrägdach.

Popup und Klappdach vereint der Vorteil, dass sie im Fahrbetrieb ein geringes Höhenprofil bieten. Das macht sich fahrdynamisch und im Verbrauch durchaus positiv bemerkbar. Auch sind sie damit latent offroadfähig, weil sie leichter, stabiler und weniger wankanfällig bei Seitenneigung sind. Meist sind sie auch maximal zwei Meter am Boden lang und weisen damit wenig Überhang auf. Ein weiterer Vorteil im Gelände.

Ein typischer Vertreter der Popup-Dächer ist die US-Firma Four Wheel Campers. Ihre Kabinen haben nach eigenen Angaben "the lowest driving profile in the industry" und bieten aufgepoppt zwei Meter Stehhöhe. Damit kann man auch im Alkovenbett aufrecht sitzen, große Fenster in der Plane verströmen Helligkeit und luftigen Raum.



Ein typischer Vertreter eines Klappdachs ist ein Canopy von FiftyTen oder Pepec. Sie öffnen hinten zu über 220 cm Höhe und geben genug Raum über der Wohnfläche. Das Bett jedoch läuft konstruktiv bedingt zum Fußende aus, der Schläfer liegt mit dem Kopf zum Innenraum. Das ist für viele zunächst gewöhnungsbedürftig.

Als besondere Varianten unter den Klappdachkabinen zeigen sich das Fernwehmobiel und die Wayfarer Camper. In ihnen kann man auch bei zugeklapptem Dach wohnen und alle Einrichtungen bedienen, wenngleich natürlich nicht stehen.

Das kann bei extremem Wind und sehr großer Kälte von Vorteil sein. So wird der kleinere Wohnraum zur Expeditionskapsel gegen raue Umgebungen.

Eine weitere Besonderheit bilden die GlobeCab-Modelle Wombat und Wallaby (ähnlich Ormo). Anders als die allermeisten Klappdachkabinen setzt man sie nicht einfach auf die Ladefläche. Für sie muss ein Montagerahmen auf der Ladefläche verschraubt werden, um dann darauf die Kabine zu setzen. Das soll im Gelände besondere Stabilität verleihen. In der für US-Trucks konzipierten Wallaby kann man zudem ebenfalls bei geschlossenem Dach sitzen und wohnen.

Raumangebot, Komfort:

Im Gegensatz zur Hardwall ist die Aufstelldachvariante im Fahrbetrieb nur bis zur Oberkante des Korpus zu beladen. Es fehlen Hängeschränke und Schwalbennester, weil das Dach ja geschlossen wird. Damit findet der Klappdachnutzer nur etwa zwei Drittel des Stauraums einer Hardwall vor. Auch kommen Klappdachkabinen meist ohne Bad und mit nur reduzierten technischen Einbauten. Der Interessent sollte darauf achten, ob der Stauraum und der Zuschnitt der Fächer und Schränke seiner Nutzungsanforderung entspricht. Sonst kommt es bald zu einem Platzproblem. In manchen Kabinen kann man nicht einmal das Bettzeug oder den Schlafsack auf den Matratzen liegen lassen, weil sie im Fahrbetrieb sehr flach sein wollen. Man muss sich also darauf einstellen, alle Nase lang Dinge hin und her zu räumen. Das muss man bei einer Hardwall weitaus weniger.

Wie hier in der Globcab Wallaby kann man in einigen Campern auch zugeklappt wohnen



Abstriche beim Stauraum: Bauartbedingt fehlen Hängeschränke und Schwalbennester



40 Jahre Qualität aus Schweden



Qualität die für sich spricht!

Ein neuer Name, das bewährte Produkt

Qualität aus Schweden, bei uns erhältlich!

Als autorisierte Vertragspartner sind wir für Sie da, die Northern Lights Händler, ob Neu- oder Gebrauchtkabinen wir beraten Sie gerne.

Auch bei Ersatzteilbestellungen und Werkstattaufträgen, helfen wir Ihnen gerne und zuverlässig bei Aufgaben rund um alle Modelljahre der schwedischen Wohnkabinen von S.Karosser.

Wegst GmbH

Caravan Service
Mark Wegst
Leibnizstr. 2
70806 Kornwestheim
+49 7154-801120

info@wegst-automobile.de
www.wegst-automobile.de

DUX-Camper

Dorfstr. 41
24793 Bargstedt
+ 49 4392-9208182

info@dux-camper.de
www.dux-camper.de

Wind und Wetter?

Popup oder Klappdach kommen beide mit einer Plane, die im aufgeklappten Zustand die oberen Wände bildet. Die Hersteller gehen hier unterschiedliche Wege. Üblich sind hochfeste LKW-Planen bei Four Wheel Campers, maritime Marine-Planen wie auf Booten, Nylon-Zeltbahnen oder imprägnierte Segeltuchplanen. Alle sind üblicherweise stabil, reißfest und wasserdicht.

Nicht so winterfähig wie eine Hardwall, aber wo ein Wille, da ist auch ein Weg



Selbstverständlich bietet eine Plane nicht denselben Schutz wie eine „harte Wand“ der großen Wohnkabinen. Zuvorderst wird übrigens die Hellhörigkeit empfunden und berichtet! Ein Aufstelldach ist halt nur eine Art Zelt, man hört alles von außen und auch draußen von innen. Weiters steht eine Plane im Wind, Regen und Schnee. Das kann zu Knattern, Flattern oder anderen Wind- und Wettergeräuschen führen und wird von weniger erfahrenen Nutzern zumindest anfangs als störend empfunden. Auch



Eher selten: Lizardcap Klappdach mit festen und isolierten Aufstellwänden

ist die Winterfähigkeit der Dachplanen lange nicht so gut wie die einer Hardwall-Kabine. Wo ich mich bei einer Hardwall auf mindestens 30 mm Dämmstoff und harte Außen- und Innenwände verlassen kann, trennt mich von der Welt beim Klappdach nur eine dünne Zeltbahn. Einige Hersteller sehen einzipfbare Fleece-Innenverkleidungen als zusätzliche Isolierung vor. Die Luftschicht zwischen Fleece und Plane isoliert besser, als man denkt. Dennoch ist große Kälte bei einem Planendach sicher früher zu spüren als in einer harten Wohnkabine. Besonders, wenn zusätzlich Wind weht oder es gegen die Plane regnet oder schneit.

Mit dem Wetter kommen weitere Notwendigkeiten auf den Nutzer zu. Ein Klappdach und seine Plane kann sicher auch mal nass zusammengeklappt werden. Aber man muss dafür sorgen, dass es möglichst bald danach geöffnet trocknet, sonst dringt muffige klamme Feuchtigkeit früher oder später nach innen. Es hilft, zu heizen und zu lüften, aber Plane bleibt Plane. Das muss man wissen und entsprechend verwalten.

Ob man nun ein Popupdach wählt oder eine Variante mit Klappdach, macht auch bei sehr windigen Verhältnissen einen Unterschied. Ein Schrägdach kann man „in den Wind“ stellen. So greift der Wind die Fahrzeugfront und damit auch die flache Stelle des Klappdachs von vorne an und zerrt am wenigsten am Aufbau.

Ein Popupdach ist rundum gleich hoch. Das Innen-Wind-Drehen der schmaleren Popup-Front hat also weit weniger lindernde Wirkung als bei einer Klappdachkabine.



Capra Camper mit Popupdach. Sie ist übrigens kein Canopy-Aufbau sondern Absetzkabine.

Fazit: Wer meist in die Berge oder in warme Gefilde fährt, ist mit einer luftigen, kopf-geräumigen Pop-up-Kabine gut bedient. Geht es viel ans Meer oder andere windige Gegenden, ist ein Klappdach wahrscheinlich die bessere Wahl.

Besonders komfortabel und flexibel sind Klappdachkabinen, in denen man auch zugeklappt gut sitzen und wohnen kann. Sie sind luftig und hoch im Normalfall, bieten aber extra Schutz und Geborgenheit, muss man zugeklappt in ihnen ausharren.

Ab aufs Auto

Für die Montage von Klappdachkabinen genügt gewöhnlich die Anbringung von extra Halteösen, ausgenommen die GlobeCab / Ormo-Modelle mit ihren zusätzlichen Hilfsrahmen. Viele der Klappdachkabinen sind leicht genug, um sie ohne weitere Veränderungen am Fahrzeug oder Fahrwerk nutzen zu können. Also sind nur geringe Umbaumaßnahmen notwendig, um den serienmäßigen Pickup für den Betrieb mit einer Klappdachkabine vorzubereiten. Der „Überroll“-Bügel muss weichen, meist reichen vier stabile Extra-Ösen in den Ecken der Ladefläche, mit dem Rahmen verschraubt. Heckklappe raus und schon kann es losgehen.

Weil man oft ohne Umbau des Fahrzeugs auskommt, sind Klappdach/Popups gewöhnlich die insgesamt finanziell günstigere Wahl für den Nutzer.

Das geringere Gewicht ist übrigens der Grund, warum man in vielen Klappdachkabinen nicht abgesetzt wohnen kann. Sie bringen zu wenig Masse mit, um darin sicher zu zweit im Alkoven zu liegen, ohne dass sie kippen. Allerdings gibt es auch hier 200er-Modelle, in denen man gefahrlos abgesetzt wohnen kann. Das fragt ihr am besten konkret den Fachmann vor Ort zu einer Kabine, die euch interessiert.

Canopy, Offroad-Kabinen

Viele der Klappdachkabinen sind bereits für den Offroad-Einsatz konzipiert. Dennoch sind manche von ihnen noch immer etwas zu schwer oder zu groß. Dann kommen sogenannte „Canopy“ Camper in die engere Wahl. In wenigen Fällen sind es absetzbare komplette Kabinen, meist sind es Konstruktionen, die auf der Ladekante des Pickup aufsetzen und die an der Kante der Ladefläche nach hinten durch eine Rückwand mit Tür abschließen.

Die „einfache“ Variante nutzt dazu die serienmäßige Ladewanne. Man wohnt sozusagen auf der Ladefläche und Einbauten, Möbel und Einrichtungen sind mehr oder weniger variabel mit dem Boden des Pickup verbunden. Man nutzt

Canopy Aufbau von Alu-Cab auf einem Jeep Gladiator Rubicon



auch hier zur Erweiterung des Kopfraumes ein Klappdach, meist ein Schrägdach mit Plane. Das Canopy kommt oft mit Klappen in den Wänden, seltener mit Fenstern. Die gibt es meist nur in der Plane. Isolierung, Innenverkleidung und Komfort liegen hier fast nur in der Hand des Users. Gewöhnlich wird alle Ausrüstung in Stauboxen der innen umlaufenden Bänke untergebracht, Komfort und Raumangebot sind überschaubar. Dafür hat man einen robusten, oft metallenen Camper auf dem Heck, der auch harte Touren im Gelände tadellos mitmacht.

Aufwändigere Kabinen kommen auf eigenen Plattformrahmen. Pepec, FIFTYTEN und Pick-up-and-go sind z.B. Vertreter dieser Varianten. Sie stellen sowohl die Rahmen und Plattformen der Unterkonstruktion her und zur Verfügung wie auch den ausgesprochen flexibel konstruierten Aufbau. Der Vorteil liegt darin, dass es in den Plattformen bereits Staufächer und Laderaum gibt. Im Aufbau der Wände darüber sind meist extrem praktische Klappen mit großen Fächern, die jede Menge Ausrüstung aufnehmen. Es entstanden in den letzten Jahren ausgesprochen pfiffige Lösungen mit eigens angefertigten Ausrüstungskisten, Auszügen, Schubladen und Utility-Storage.

Schweizer Taschenmesser von Pick-up-and-go mit vielen Auszügen und Utility-Storage.



Solche Kabinen sind leicht, extrem stabil gebaut und können auch in schwierigstem Gelände viel leisten. Sie kommen entweder mit einer Alkovenplattform, die das (Auszieh)-Bett unter einem Klappdach beherbergt oder einer Kombination aus Wohnkorpus und quasi Dachzelt, das man durch den Wohnbereich erklimmen kann. So oder so sind dies Lösungen für Offroadenthusiasten, Outdoorer und Menschen mit starkem Hang zu hartem Einsatz und wilder Natur. Sie bieten bei all dem einen gewissen Komfort, sind darin aber von den gemütlichen und voll ausgestatteten Hardwalls mit Schränken, Kühlschrank und Bad weit entfernt.



Perfekt für's Gelände. Canopy Aufbauten von Pepec, Alu-Cab und FIFTYTEN



Fahren und Fahren

Im Gelände bieten Canopys mehr Wank- und Neigungsstabilität, geringe Höhe bei nur Fahrzeugbreite, kaum Überhang und unterwegs durch das niedrige Profil sehr viel geringeren Luftwiderstand. Das macht sich besonders im Verbrauch und in der Reisegeschwindigkeit bemerkbar. Mit dem Pickup fährt man damit meist 130 und kann locker schneller, wenn es flott gehen muss. Abseits der Straßen kommt man dank des kompakten Aufbaus überall gut durch.

Extra-Vorteil: die Offroader passen mitsamt Pickup üblicherweise in einen See-Container und lassen sich so in ferne Länder verschiffen. Auch Fahren muss man nicht extra bezahlen, weil man damit alle Höhen- und Längenmaße locker unterläuft.

Offroad-Absetzkabinen

Konzepte wie die Four Wheel Campers Wildcat sind möglicherweise die beste Kombi aus allen Welten. Leicht wie die anderen Geländegänger, dabei absetzbar und mit raumspendendem Popupdach ist sie die variabelste Kabine. Fertig ausgestattet ist jede Komfortstufe möglich. Heizung, Stauräume, Wassertank und Elektrik gehören immer dazu. Die Wildcat ist Vertreterin der im Fahrbetrieb flachen Offroad-Kabinen, die der Reisende aber vor Ort im Handumdrehen absetzen kann, wenn er den Pickup für Städte- oder Offroad-Touren solo nutzen möchte. Der Wagen bleibt dabei voll einsatzbereit. Die 200er Wildcat kann abgesetzt bewohnt werden.

Wie hier in einer Four Wheel Campers Wildcat muss man in einer PopUp Kabine nicht aus Komfort verzichten.



Festaufbau

Kabinen vom Schlege der Offroad-Leichtbau-Manufaktur, Pickupback oder die innovative Ellievans sind fest mit dem Wagen verbunden und fallen damit in die Kategorie der offroad-fähigen Wohnmobile. Voller Komfort im Innern paart sich mit einer ausgesprochenen Geländetauglichkeit. Absetzen kann man diese großen Aufbauten nicht mehr, dafür ist man jedem Wohnmobil in Radius und Möglichkeiten weit überlegen, steht ihm aber in Komfort und Raumangebot kaum nach. Wer ohnehin die Welt bereist, wird mit dieser größten Pickup-Aufbau-Variante eine sehr gute Wahl treffen.

Fazit:

Diese Aufzählung erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Auch kann die eine oder andere Erfahrung subjektiv sein. Dennoch soll dies eine Entscheidungshilfe für Nutzer und Interessenten sein, sich genau zu überlegen, was "ihre" Wohnkabine leisten können muss. Denn anders als ich haben die allermeisten einfach nicht die Möglichkeit, unzählige Wohnkabinen aus der Nähe anzusehen und schon gar nicht, mit jedem Konzept mal unterwegs zu sein.

Auch gibt es innerhalb und zwischen unserer Klassifizierung so viele Varianten und Überschneidungen wie User-Anforderungen. Uns fehlt der Platz für noch mehr. Daher empfehlen wir euch die Lektüre auch unserer früheren Ausgaben. Alle 24 Hefte, also fast 2500 Seiten, sind dauerhaft kostenlos online und fast alle können noch als Print-Sammlerausgabe nachbestellt werden. Die meisten Kabinen sind nach wie vor erhältlich, mitunter in aktueller Ausführung oder als Variante. In allen Tests gehe ich persönlich auf Vor- und Nachteile ein. Da kann gerade ein Neuling viel lernen. Und alle Artikel verlinken zu Anbietern und Ausrüstern. Ihr werdet – versprochen – staunen, was es im Wohnkabinen-Universum, auch in Europa, so alles gibt. Und eins ist sicher: Es gibt kein cooleres, leistungsfähigeres und autarkes Konzept als einen schicken Pickup mit Wohnkabine für Freizeit und Abenteuer!



Fotos: Hersteller, Andreas Kirsch #wikingerfoto
Text: Andreas Kirsch



CAMPERVANS UND WOHNKABINEN FLEXIBEL + FUNKTIONAL + MOBIL

Ihr kompetenter Partner für Wohnkabinen im Norden!

DUX-CAMPER

Inhaber Martin Dux
Dorfstraße 41 // 24793 Bargstedt
04392 9208182 // info@dux-camper.de
www.dux-camper.de

**JETZT MEHR
ERFAHREN!**



CabManiac

NEUER ANSATZ FÜR EUROPA

CABMANIAC ist ein Gemeinschaftsprojekt zweier befreundeter Familien: Jan und Simona Kočiš sowie Josef und Petra Matura. Der Grundgedanke kam ihnen ausgesprochen spontan. Die ehemaligen Firmennachbarn trafen sich gelegentlich zum Kaffee. Eines Tages kamen sie dabei auf die Idee, Wohnwagen zu produzieren. Doch das war ihnen dann doch zu „piefig“. Der Wunsch, in diesem Segment einen eigenen Weg zu gehen und dabei die Erfahrungen aus dem bestehenden Unternehmen zu nutzen, mündete dann in der Konstruktion einer Wohnkabine.



Josef und seine Frau Petra betrieben zu dieser Zeit ein erfolgreiches tschechisches Unternehmen, das sich mit Kinderspielzeug beschäftigte. Jan Kočiš sammelte zeitgleich Erfahrungen im Bau von Rennwagen und deren Komponenten. Die DNA des Unternehmens ist also Unternehmertegeist und Sinn für Innovation und Qualität.

Nach zweijähriger Entwicklungs- und Testphase bringt CABMANIAC den CAB 1.0 mit einem elektronisch versenkbaren Festdach auf den europäischen Markt. Eine Wohnkabinenlösung, die sowohl die Freunde der Hardwalls als auch der Popups ansprechen dürfte.

Die Karosserie ist fahrbereit kompakt genug, mit maximal 600 kg (inklusive Stützen) für ihre ausgefahrene Größe recht leicht und kann auf einem EU-Pickup auch sanfte Geländerritte bewältigen. Das wurde vom Entwicklerteam in den rumänischen Bergen ausgiebig getestet. Gleichzeitig bietet sie einiges an Ausstattung für eine komfortable Reise.

Jan Kočiš, der Techniker: „Bei der Entwicklung stand für uns im Vordergrund, dass sich die Reisenden auf langen Expeditionen wohlfühlen und abendliche Rastplätze zum Erlebnis werden.“

Das Unternehmen ist erkennbar stolz auf die funktionelle neue Kabinenidee. Für die Produktion werden bewährte Materialien verwendet. Werden Aufträge extern vergeben, sind auch dort Fachleute am Werk.



Auf und zu

Den Aufbau kann annähernd jeder Pickup tragen. Mit eingezogenem Dach behält der Pickup einen recht niedrigen Schwerpunkt und eine niedrige Fahrhöhe. Bei geöffnetem Dach spielt der CAB seine Stärken aus. Platz für bis zu 5 Personen, Stauraum sogar in Hängeschränken und ein Bad im Heck. Die festen Wände, über die sich das Dach schiebt, tragen Fenster und bieten mehr Schutz und Isolation als z.B. die Plane eines klassischen Popup-Dachs. Per Fernbedienung oder Geheimschalter außen lässt sich das Dach in 20 Sekunden elektrisch aus- oder einfahren.



Die Kabine kann typischerweise vor Ort abgesetzt und auch so bewohnt werden. Der Aufbau ist für den ganzjährigen Einsatz konzipiert und entsprechend isoliert. Die Rahmenkonstruktion aus Aluprofilen erhält die Steifigkeit und notwendige Flexibilität durch eine speziell entwickelte Faltung der Einzelteile und ihrer besonderen Verklebung.





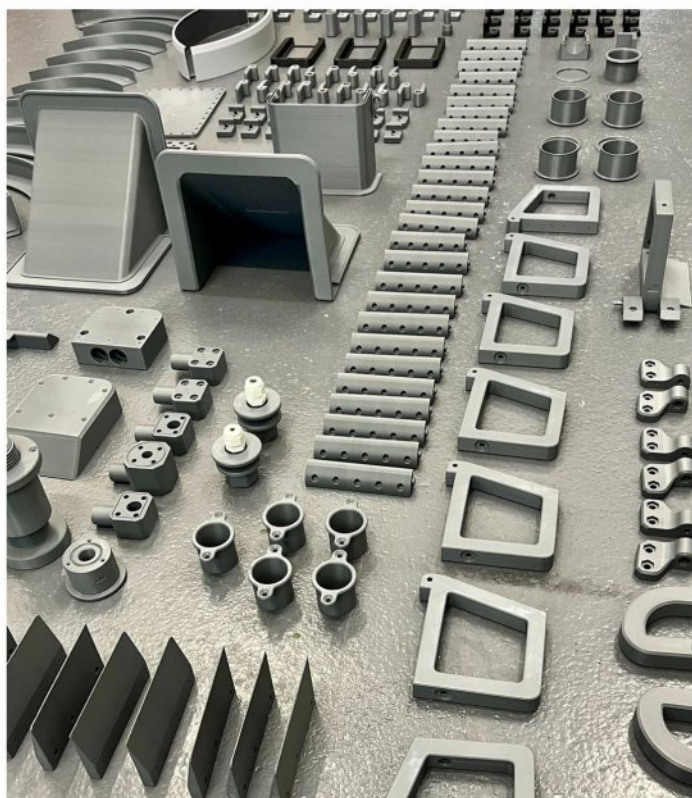
Um Wärmebrücken vollständig auszuschließen, ragt nirgends ein Metallbauteil durch die Innenkonstruktion. So wird auch Kondenswasserbildung vermieden. Alle Befestigungselemente und andere Metallbauteile sind aus rostfreiem Stahl. In der Konstruktion wird kein Holz verwendet.

Raum und Ausstattung

Der gesamte Innenraum ist modern gestaltet. Alle Möbel sind leicht zerlegbar, was die Erweiterung der Ausrüstung oder die Durchführung von Wartungsarbeiten erleichtert. Der Stauraum des Aufbaus ist mit ca. 1500 Litern großzügig bemessen. Der freie Raum im Rumpf des Pickups ist bequem vom Innenraum aus zugänglich und kann Ausrüstung, Schmutzwäsche, Skier und mehr aufnehmen. Gleichzeitig wird durch diese Öffnungen die Kabine am Fahrzeug fixiert.



Das Alkovenbett misst 193 x 130 cm. Unten kann ein zusätzliches Bett von 200 x 100 cm mit ein paar Handgriffen entstehen.



Die Küche bietet einen Zweiflamm-Gasherd mit einer Spüle, beides eingelassen in eine ausreichend große Küchenarbeitsplatte. Der Herd wird von einer 5 kg Gasflasche betrieben, die in einem eigenen Fach ihren Platz findet. Für Aussicht und Licht sorgen zwei Seitenfenster, ein kleines Fenster im Alkoven, ein großes Panoramafenster im Wohnbereich und ein kleines THULE-Badezimmerfenster mit Ventilator. Alle ausgestattet mit einem Verdunkelungsrollo und einem Moskitonetz.



Die Heizung und Wassererwärmung erfolgt über eine Diesel-Standheizung. Grundsätzlich erwärmt die Warmluft auch das Wasser im Boiler. Bei ausreichendem Sonnenlicht und genügend Strom von den Sonnenkollektoren oder über Landstrom kann das Wasser auch elektrisch erwärmt werden. Ein Dieseltank in der Kabine versorgt Heizung und Wassererwärmung auch im abgesetzten Zustand.

Ab Werk gibt es eine Chemietoilette, das Bad kann sicher auch mit TTT-WCs bestückt werden. Die sollten wasserfest sein, denn um einen geräumigen Duschbereich zu schaffen, wird die Toilette einfach zur Seite geschoben.

Der Frischwassertank fasst 75 Liter, der Grauwassertank 60 l und verfügt über einen externen Schnellablass. Die Tankentwässerung verfügt über ein elektronisches System zum Leeren und sogar bequemen Füllen per Pumpe auch aus Bergbächen und Flüssen.

Das völlig autarke VICTRON ENERGY System kann auch mit dem Auto verbunden werden. An einem teilweise bewölkten Tag lädt das Solarsystem den durchschnittli-



chen Tagesverbrauch in etwa 3-6 Stunden wieder auf. Bei der Ladung über den Pickup (oder Landstrom) wird der Tagesverbrauch des Aufbaus in 30-60 Minuten wieder aufgeladen. Innen gibt es USB- und 230V-Steckdosen. Die Steuerung des gesamten Systems erfolgt übersichtlich über ein integriertes Tablet oder Smartphone.

Mit Universalhaltern, die sich außen auch an den Seiten des Aufbaus befinden, kann am Dach eine Markise oder z. B. ein Skisack befestigt werden. Hinter der Kabine kann ein Anhänger mit verlängerter Deichsel gezogen werden. Die Heckklappe bleibt übrigens am Fahrzeug. Ein Pluspunkt nach dem Absetzen.

Der gesamte Aufbau wird in der Tschechischen Republik entwickelt und hergestellt. Der Kunde hat die Möglichkeit, die Ausstattung individuell zu konfigurieren, von der Wahl der Verkleidungsfarben bis zur Anzahl der Solarpaneele. Der aktuelle Schwerpunkt der Firma liegt derzeit auf der Zusammenarbeit mit Lieferanten und Händlern aus ganz Europa. Für das Frühjahr 2024 plant CABMANIAC die Einführung neuer Karosserieformen. Dann soll es auch kleinere, leichtere Aufbauten und solche für 1,5-Kabiner geben.

Wir sind gespannt, wann wir die erste CABMANIAC aufladen. Das Konzept sieht definitiv interessant aus.

www.cabmaniac.com



THOKIE



Wohnkabinen aus Schwäbisch Hall

- 215/20L für Doppelkabinen-Pickups
- 24/20L für Eineinhalb-Kabiner
- Absetzbar und winterfest
- Planung und Fertigung vom Hersteller

Aschenhausweg 3 • 74523 Schwäbisch Hall • 0791/9542332

www.THOKIE.de

Four Wheel Campers

2024



Ich mache keinen Hehl daraus - Four Wheel Campers Popup-Kabinen haben es mir angetan. Einerseits sind sie bei aller vermeintlichen Einfachheit ausgesprochen durchdacht und praxisnah eingerichtet. Dazu sind sie robust, alle getesteten funktionieren unter allen Wetterbedingungen stets tadellos und sehen auf jedem Pickup auch noch gut aus.



Ich selbst machte bislang bereits Tour- und Test-Erfahrungen mit einer FWC Lynx, einer Wildcat, Wildcat UTE und zuletzt mit einer Grizzly. So unterschiedlich alle Konzepte auch waren, sie alle haben jede für sich sehr gut funktioniert. Und die Unterschiede zwischen der Plattformkabine Wildcat UTE und der sehr kompakten Lynx könnten innerhalb des Segments kaum größer sein.

Die inzwischen über 50 Jahre alte Traditionsfirma aus Kalifornien erlebte in den letzten vier Jahren einen Boom. Sie zog in größere Fertigungshallen, verbesserte dann die Produktionsabläufe und kommt nun für 2024 mit technischen Neuheiten und erweitertem Modellspektrum auf den Markt. Derzeit verlassen jedes Jahr rund 2500 Four Wheel Campers Wohnkabinen das Werk in Woodland / Kalifornien. Grund genug, dass wir mal einen Blick darauf werfen. Denn als einer der wenigen US-Hersteller sind Four Wheel Campers in Deutschland mit entsprechender Garantie und Service erhältlich, nämlich beim Wohnkabinencenter in Gevelsberg.



Neue Küchenzeile

Der zweiflammige Gasherd auf der Arbeitsfläche kommt mit einer neuen Platte, die mehr Platz für Töpfe oder Pfannen bietet.

Stauraum unter dem Bett



Eine Veränderung des Alkovens wagte FWC über Jahrzehnte nicht. Denn das könnte bedeuten, dass sie nicht mehr das laut Firmenphilosophie „lowest profile in the industry“ hätten. So oder so gab es immer mal wieder Kritik seitens der Kundschaft. Denn bis auf eine dünne Decke konnte man einfach nichts auf dem Bett liegen lassen, wenn man das Dach zuklappte. Schlafsäcke oder gar Bettzeug fanden dann „irgendwie“ im Innenraum der Kabine Platz. Wie das nach 14 Tagen Tour aussehen kann, muss ich nicht erklären. Nun gibt es - für FWC extrem innovativ - als Sonderausstattung den aus den UTE Modellen schon bekannten „Underbed Storage“ für die Kodiak und Bison Modelle. Der Bettrahmen lässt sich anheben, und endlich kann das Bettzeug unter diesem Rahmen in den Alkoven gestopft werden. Selbstverständlich kann man den Bettkasten auch allgemein als Stauraum für Bekleidung oder Ausrüstung nutzen. Er ist immerhin etwa 200 x 140 cm groß und etwa 15 cm hoch. Das Dach wird dadurch nur diese 15 cm höher, die Kabine gewinnt aber entscheidend an Komfort. Die kompakten Lynx und Wildcat Modelle bekommen diese Option nicht.

Neues Elektrik-System

Alle FWC kommen nun mit starken Lithium-Batterien und einem neuen REDARC Ladebooster und Solarregler als Kombi-Gerät. Platz genug gibt es für bis zu drei 12V 135 AH-Batterien. Ein weiterer Schritt zu langer Autarkie in einer FWC.



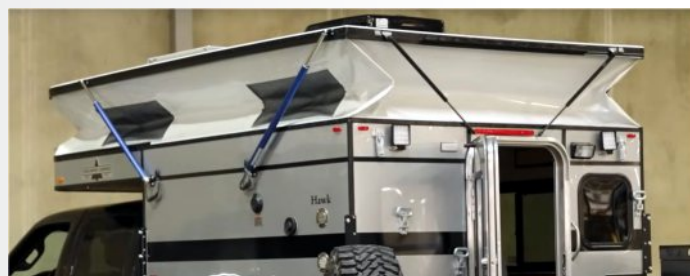
Truma Raum- und Wasserheizung

Lange hielten die FWC für den US-Markt an amerikanischen Produzenten für Heizung und Wasser fest. Doch nun setzen auch sie Truma-Produkte ein. Die bewährte Marke verspricht eben einfache Bedienung und beste Funktion.

Deutschland-Ausstattung

Die werkseitigen Truma-Geräte haben leider nur eine US-Zulassung und dürfen in Deutschland nicht betrieben werden. Four Wheel Campers Deutschland geht da, wie bereits seit längerer Zeit, einen eigenen Weg. Die Heizungen der aktuellen deutschen FWC-Kabine werden durchweg zu 80% als Dieselheizung gewählt. Das erleichtert die Brennstoffbeschaffung deutlich. Die Warmwasserbereitung wird hierzulande weiterhin über kompakte 12V-Boiler realisiert. Dank moderner Lade- und Batterietechnik ein weiterer Baustein für Autarkie und weniger Gewicht.

Elektrische Dachhebevorrichtung



Das Anheben des Daches führt immer wieder zu Irritationen. Aus Erfahrung weiß ich, dass es richtig gemacht gut funktioniert. Allerdings muss man in der Tat etwas geübt sein. Mit einem Solarpaneel extra oder Schnee auf dem Dach, dazu kalten Hydraulikhebern, kann das schon schwieriger werden.

Für solche Fälle bietet FWC nun zwei unterschiedliche Dachhebevorrichtungen an. Eine funktioniert über vier externe zusätzliche Hydraulikheber und Alu-Heberahmen im Inneren an der Front- und Heckwand. Mit einem einfachen Schlüsseldreh werden die Motoren gestartet. Das Dach hebt sich in unter einer Minute an und der Mechanismus schaltet sich am Ende ab. Das ganze System wiegt unter 30 kg und ist ausdrücklich für „harsh environments“, also raue Umgebung und besonders Kälte, ausgelegt. Es verbraucht zudem nach Angabe von FWC gemessen an der Leistung sehr wenig Strom. Grundsätzlich gibt es dieses System für alle größeren Aufsatzkabinen ab der Kodiak und alle Plattform-Modelle. Leider kann es nicht für ältere FWC nachgerüstet werden.



Eine viel einfachere, dafür ebenfalls effektive und für alle älteren Camper nachrüstbare Option ist eine ausfahrende elektrisch angetriebene Hydraulikstütze, die unter dem Dach im Inneren der Kabine montiert ist. Sie wird herabgeklappt, stützt sich auf dem Boden der Kabine ab und fährt aus, bis die maximale Dachhöhe erreicht ist. Der übliche Dachmechanismus wird lediglich unterstützt. Die standardmäßigen Push-Panels - also Front- und Heckwand - werden danach wie gewohnt gesichert. Die Hebestütze fährt man am Ende wieder ein und klappt sie unters Dach. Easy.



Grizzly entfällt

Im Modelljahr 2024 wurde die Grizzly nach 11 Jahren Bauzeit gestrichen. Diese Kabine wurde speziell für Europa bzw. das Wohnkabinencenter angeboten. Die Verschlingung der Produktpalette zugunsten einer höheren Produktionsgeschwindigkeit machte es sinnvoll, dieses Sondermodell auslaufen zu lassen.

Jens Heidrich, Importeur in Deutschland: "Wir freuen uns, dass die Lieferzeiten wieder deutlich kürzer geworden sind. Die Hauptmodelle der letzten Jahre waren die Lynx und die Wildcat. Daher war diese gemeinsame Entscheidung längst überfällig."

Auch das ist eine Qualität des Wohnkabinencenters als Generalimporteur: Elektrik, Technik oder Gasanlage sind für den deutschen Markt vorbereitet und mit zulässigen Geräten legal zu betreiben. Teile sind per Express zeitnah besorgt oder vielfach gleich auf Lager.

Jens bietet sogar leere FWC für Selbstausbauer zu einem ausgesprochen interessanten Preis an. Von leer bis „Full Equipped“ sind grundsätzlich alle Four Wheel Campers in Gevelsberg erhältlich.

The American Way of Truck-Camping. Ride Safe!

Fotos: FWC, Wikinger Text: Wikinger



*** FLASH REPORT ***

Frische Ware 2024
Neues von DUX

Flashback: Wir schrieben Mai 2023 und waren mit einer DUX Allrounder 200 auf Testreise. Wie üblich notierten wir uns einige Auffälligkeiten und brachten sie nach und nach zu Papier. Und auch wie üblich wurde die Liste nicht sehr lang. In Deutschland von ernsthaften Händlern angebotene Wohnkabinen sind erfreulicherweise meist ziemlich frei von groben Mängeln. So auch prinzipiell die Allrounder. Es waren eher Kleinigkeiten, die wir im Augustheft folgerichtig anmerkten.

Martin Dux ist einer jener Anbieter, der auch meine Anmerkungen - und die seiner Kunden natürlich - aufmerksam zur Kenntnis nimmt und, wie bei der Explorer schon einmal geschehen, bei berechtigter Kritik Abhilfe schafft.

Jetzt stellt er den 2024er Kunden eine im Detail verbesserte Allrounder zur Verfügung. Schauen wir uns an, was es Neues gibt:

DUX Allrounder 200

Was uns am meisten störte - und Martin selbst übrigens auch - war die relativ filigrane Ausführung der Warmluft-Sitzkästen in 2023. Ich dickes Kind musste beim Erklettern oder Verlassen des Bettes stets extra aufpassen, dass ich nicht versehentlich auf die vordere Sitzkante der Bänke trat. Diese war nicht stabil genug ausgebaut.

Das ist nun anders. Laut Martin kann selbst die Kante mit gut 150 kg problemlos betreten werden. Das reicht sogar für mich - mit Reserven :D

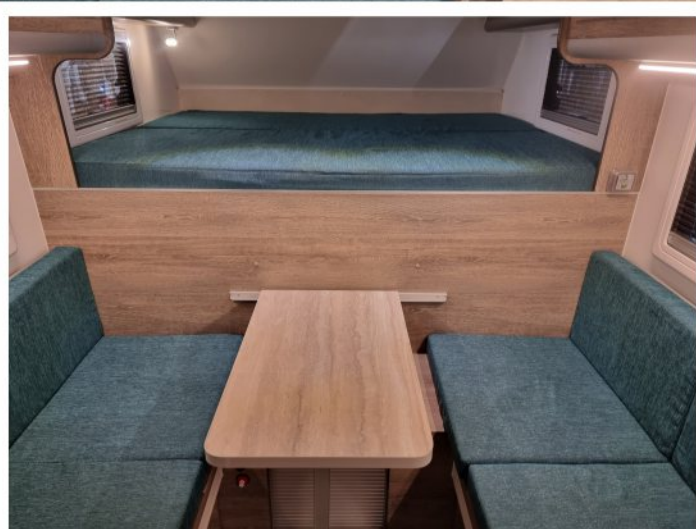
Eine ganz eigene Philosophie gibt es beim Verbauen eines Kühlschranks in einer Wohnkabine zu beachten. Die einen wollen ihn links angelenkt, um ihn gut aus dem Innenraum zu erreichen. Die anderen würden ihr kühles Bierchen gern schon durch die Hecktür greifen können. Dann muss die Kühlschranktür rechts angeschlagen sein. Aus dieser Not machte Martin nun eine Tugend: „Machen wir es doch allen recht!“ muss er gedacht haben und verbaut seit neuestem in den 2024er Modellen einen Dometic Kompressorkühlschrank, dessen Tür sich zu beiden Seiten (!) öffnen lässt. Das hätte man glaub ich auch gern zuhause :D

Uns störte seinerzeit das vernehmliche Knarzen der Abdeckung der Duschtasse im Boden. Sobald man sie betrat, gab sie Geräusche von sich, die auch die Stellplatznachbarn gut hören konnten. Schon im letzten Jahr hatte Martin auf eine Platte mit Unterbau umgerüstet, die sich nun an mehreren Stellen gegen die Duschtasse abstützt. Damit sind auch diese Geräusche Geschichte.

Für den Komfort gibt es weitere Haken im Sitzbereich. Auch das mag ich, kann man doch lange Jacken oder auch mal einen Schirm etc. daran aufhängen.

Ansonsten blieb gut, was schon immer gut war. Eine Kabine, die genau den Namen trägt, den sie verdient. Allrounder 200, eine für alles.





Die Explorer wird erwachsen

DUX Explorer 200 Comfort XL
DUX BIG Explorer Comfort

Das beliebteste Format, auch bei DUX, ist die 200er-Klasse. Unsere Reise mit der Explorer in 2022 hat bereits gezeigt, dass man damit alles anstellen kann und dabei den Komfort einer echten Hardwall genießen kann. Zudem fiel unsere Wunschliste für Verbesserungen danach ziemlich kurz aus. Die ist einfach gut gemacht und preislich ausgesprochen attraktiv.

Bereits im letzten Heft zeigten wir, dass die Explorer mit der „BIG Explorer Comfort“ eine große Schwester bekommen hatte. Diese Kabine bietet bei 240 cm Bodenlänge neben den typischen Explorer-Elementen zusätzlich ein Bad im Heck und mehr Platz auf den Bänken.

Anno 2024 gibt es nun eine Version zwischen der Basis-Explorer 200 und der Big - die DUX Explorer 200 Comfort XL.



Damals - in der Explorer 200 - hatte ich kaum Kritik anbringen müssen. Außer, dass uns die Lösung mit der Kühlbox-Schublade über der Bank auf der Fahrerseite nicht so gut gefiel. Wollte man an diese Kühlbox, musste der dort Sitzende komplett aufstehen, um Schublade und Kühlbox öffnen zu können. „Mal eben“ ein kühles Bier während des Abendessens rausnehmen, war nicht so einfach.

Im Nachgang anerkannte Martin diese Kritik und bot fortan die Kühlbox offen zugänglich neben der linken Bank an, gleich gegenüber der Küchenzeile. Viel praktischer, auch und besonders beim Kochen.

Jetzt gibt es die Explorer Comfort XL mit einem echten Kühlschrank gegenüber der Küche. Und wie in der Allrounder lässt der sich zu beiden Seiten öffnen. Über dem Kühlschrank steht zudem ein weiteres Staufach zur Verfügung. Erstaunlich, was sich alles auf 200 cm Bodenlänge einbauen lässt.

Nun ist die Explorer-Familie also komplett. Und was schon in der Basis-Version gut funktionierte, wird durch mehr Komfort und Ausstattung sicher nicht schlechter.

Abschließend sei gesagt, dass Martin sich bemüht, ausgesprochen kurze Lieferzeiten zu realisieren. Wer noch in dieser Saison starten möchte, sollte mal bei ihm anknüpfen.

www.dux-camper.de



Capra Camper 3.0
 Robuste Offroad-Popup-Kabine
 NEU auch für ExtraCab und US-Trucks
 Dieselheizung, Kühlschrank, Wassertank
 nur 330 kg, großes Alkovenbett u.v.m.
 schon ab **21.900,- Euro**
www.capracamper.de

*** FLASH REPORT ***

CANOPY-CAMPER AUS SPANIEN

Iberica Canopy 10



Ein Dachzelt kann eine gute Lösung für Wochenendausflüge oder Overlander sein, die täglich fahren und abends in der Natur stehen. Sie „wohnen“ ohnehin nicht im Zelt und übernachten nur darin.

Die Höhe des Fahrzeugs ist allerdings ein wichtiger Punkt für manche, die so richtig unter Felsen, Ästen oder durch Weltkriegstunnel hindurch müssen. Letztendlich hängt die Gesamthöhe des Fahrzeugs vom Modell des Dachzelts



und dem Dachträger ab. Im Allgemeinen erhöhen Dachzelte die Gesamthöhe des Fahrzeugs um etwa 30 cm.

Iberica Overland in Spanien sammelte jahrelang Erfahrung mit Dachzelten. Dann entwickelten sie den Canopy-Camper.

„Das Canopy-10 wurde entwickelt, um echten Campingkomfort zu bieten, ohne die Geländegängigkeit des Fahrzeugs zu beeinträchtigen“, so Enrique Pachero von Iberica Overland. „Wir sind sehr stolz auf das Design des Canopy-10. Wir haben es auf der Grundlage unserer mehrjährigen Overlanding-Erfahrung mit verschiedenen Fahrzeugen und Ausrüstungen entwickelt. Es folgt unserer Meinung nach den Schlüsselpunkten für ein gutes Design eines jeden Aufbaus sind.“

Und die folgen jetzt in aller gebotenen Kürze.

Handgefertigt in Asturien:

Jedes Teil wird im kleinen Stammwerk in Asturien selbst hergestellt. Das Canopy-10 wird in CAD entworfen, wobei auf jedes Detail geachtet wird, damit es perfekt zu allen Pick-up-Modellen passt. Der gesamte Bauprozess verläuft von Anfang bis Ende kontrolliert. Am Werk sind dabei Schweiß-, Lackier- und Nähprofis.



Werden Aufgaben extern erledigt, verlässt sich Iberica Overland auf regionale Dienstleister in Asturien mit großer Erfahrung.

Aufbau

Der Body ist aus verzinktem Stahl gefertigt, entsprechend stabil wird er sein. Die Struktur wurde an die Stabilität von Überrollbügeln angelehnt. Es ist robust für den schweren 4x4-Einsatz und es können schwere Lasten, Markisen usw. daran befestigt werden. „Und Stahl kann überall repariert werden, sollte man doch mal irgendwo anecken,“ grinst Enrique.

Die breite Tür erleichtert den Zugang zum Canopy. Die Heckklappe wird abgebaut. So lässt sich die Trittstufe der Stoßstange nutzen. Die Tür schwingt nach links, so kann man von der rechten Fahrzeugseite aus sicher in den Innenraum gelangen. Die Pulverbeschichtung ist sehr haltbar und verleiht professionelleres Finish. Iberica Overland bietet Schwarz und Anthrazit an, „um einen abenteuerlichen, aber minimalistischen Look zu erzielen.“ Die raue, feine Maserung lässt sich dabei leicht reinigen und reparieren.

„Wir sind der Meinung, dass der Stoff der schwierigste und wichtigste Teil eines Klappdachs ist“, erklärt Enrique. „Es ist der kritischste Punkt, denn es gibt nur diese dünne Schicht als Schutz gegen die Elemente!“ Deshalb kommt hochwertiger nautischer Stoff mit einer hohen Grammaturo und einem aufwändigen Nähprozess zum Einsatz. Als Details gibt es Moskitonetze mit Klettverschluss, ein transparentes PVC-Fenster und stabile Aluminiumprofile zur Verbindung mit dem Korpus.





In Deutschland geht dieses Canopy wie üblich als Wetzerschutz durch. Es ist variabel befestigt und muss daher nicht eingetragen werden. Eine Betriebserlaubnis strebt Iberica derzeit an. In Spanien ist der Aufbau ITV-fähig. Was in etwa unserem TÜV entspricht.

Warum Canopy?

Es gibt viele Regeln zu diesem Thema, auch in Spanien. Auf vielen Plätzen ist es jedoch erlaubt, im Fahrzeug zu übernachten, ohne ein Lager (drumherum) aufzuschlagen.

„Ein Grund mehr, dass wir uns für das Klappdach entschieden haben, weil es nicht über den Umfang des Fahrzeugs hinausragt.“

Klappdächer und Canopy

Ganz gleich, ob man ein für das Camping entwickeltes Canopy sucht oder einfach ein robustes Aufstelldach für einen Jeep sucht, das Canopy-10 kann die Lösung sein.



Das Canopy gibt es auch als reines Hardtop, ohne Dachbereich zum Klappen und Wohnen. Dann heißt es nachvollziehbar just „Hardtop-10.“

Iberica Canopy 10

Handgefertigt in Spanien unter Verwendung bewährter Materialien:

- Stranggepresstes Aluminium,
- Stahlstruktur mit starkem Rahmen
- gehärtetes nautisches Segeltuch
- Beschläge aus Edelstahl.
- Robuste Pulverbeschichtung
- Hella-geprüfte Leuchten
- CNC-gefertigte Aluminiumteile
- Grundkonfiguration nur 150 kg
- Geschlossen 10 bis 20 cm höher als das Fahrzeug
- Geöffnet innen Stehhöhe
- 210 cm x 125 cm Bett.

Info / Kontakt:

www.ibericaoverland.com/canopy-10



Die bewährte Volks-Kabine jetzt mit Sanitärraum und Seiteneinstieg

Mit der VoKa 230 und der VoKa 260 bieten wir eine komplett ausgestattete Wohnkabine für Deinen Einstieg in das autarke Reisen mit einem Pickup Camper mit kurzen Lieferzeiten und zu einem äußerst attraktiven Preis.

Beide Modelle grenzen sich in erster Linie durch den Sanitärraum und den praktischen Seiteneinstieg zur bewährten VoKa 200 ab. Die Voka 260 passt auf einen 1,5-Kabiner Pickup, die 30 cm kürzere Voka 230 ist für Doppelkabiner vorgesehen.

Erlebe die VoKa 230 & 260
jetzt auf Youtube

Oder suche auf
Youtube nach „voka 260“



Voka „Triangle Edition“

Die Exterieur – Serienhighlights:

- Aluminium-Außenhaut
- Großes Gasfach für 11kg oder 2x 5kg Flaschen
- 3 Meter Seitenmarkise
- 160W Solaranlage auf dem Dach
- Fahrradträger am Heck
- Komfortable, faltbare Einstiegsstreppe
- Anschluss für Außendusche Serie
- LED Außenbeleuchtung

Wohnhighlights

- Holzdekor und PVC-Bodenbelag
- Küchenarbeitsplatte und Tisch mit strapazierfähiger Oberfläche
- Erhöhte Sitzgruppe, zur Liegefläche umbaubar
- Polsterbezüge in verschiedenen Farben wählbar
- Hinterlüftete, beheizte Rückenlehnen
- Ausreichend Stauraum mit zusätzlichen Fächern in der Sitzgruppe und im Alkoven



Camp Crown ist eine Marke der Wohnkabinencenter GmbH, Im Winkel 10, 58285 Gevelsberg
☎ 02332 / 059 61 60 ✉ info@wohnkabinencenter.de

ALLE INFOS UNTER: CAMP-CROWN.DE



CAPRA NEWS 2024

Fotos: Werk, Martin Dux, Wikinger, Fatih Sönmez
Text: Wikinger





Ich weiß, wir hatten euch schon darauf vorbereitet, dass Capra Camper in 2024 mit neuen Modellen aufwartet.

Und ihr fragt Euch sicher, warum wir immer wieder darauf hinweisen. Bevor ich in das eigentliche Thema einsteige, will ich das kurz erläutern.

Der Markt benötigt „nach unten hin“ günstige Kabinen für Einsteiger. Seit Corona ist der Gebrauchtmotorermarkt scheinbar tot, und das, was angeboten wird, ist weder ausreichend noch oftmals tauglich. Da wäre es schön, wenn es möglichst viele Angebote gäbe, die Einsteiger abholen könnten. Doch leider ist das nicht so. Und wenn, dann steht es oft um Service und Ersatzteilversorgung nicht besonders gut.

In dieser Sparte siedelte Murat Duman seine Capra Camper an. Er wollte ganz klar die untere Preiskategorie bedienen, ähnlich wie seinerzeit die Voka200 oder anfangs auch Stork Camper. Wie alle genannten und vergleichbaren holten ihn die Ersatzteil- und Materialpreise während und nach Corona leider ein. Alle wurden teurer, aber die Capra viel weniger als die anderen genannten Modelle. Und damit - finde ich - eröffnet er einer breiten Klientel mit dem grundsätzlichen Wunsch nach einer Wohnkabine die Möglichkeiten. Das macht besonders die Capra Camper interessant.

Ich sehe sie als Wochenend-, Jagd-, Angelausflug- und Freizeitkabine, als Häuschen für Kurztrips oder Abenteuerer, die mit wenig auskommen, aber gern ein Dach über dem Kopf, eine Heizung, ein bequemes Bett und etwas Wohnraum hätten. Bergsteiger, Mountainbiker, Segler. Aktivurlauber in jedem Fall. Die aber auf gar keinen Fall ein Dachzelt oder eine große Kabine montieren wollen oder sie sich nicht leisten können oder wollen.

Übrigens, das hier ist jetzt keine bezahlte Meinung (wie auch sonst nie), sondern meine Überlegung zum Produkt. Zumal ich Capras nun seit mehreren tausend Kilometern gefahren und bewohnt habe. Als Test und weil auch auf dem aktuellen Test-JAC eine drauf ist. So ergibt sich die Nutzung quasi von selbst.



Capracamper auf 1,5 Kabiner. Besonderheit: Bei allen Modellen kann die Heckklappe geschlossen werden.



Kompromisslos gut? Nein...

Bei Licht besehen ist die Capra nicht perfekt. Abgesehen davon, dass eine Wohnkabine niemals für alle perfekt ist, muss man mit ihr einige kleine Kompromisse eingehen. Logisch, auf solch kleinem Wohnraum habe ich nicht viel Stauraum. Auch klappen andere Popup-Dächer einfacher auf oder zu. Damit meine ich nicht das Dach selbst, das prinzipiell wirklich simpel zu öffnen und schließen ist. Verglichen mit dem der Four Wheel Campers an anderer Stelle im Heft ist die Plane der Capra jedoch eine echte Herausforderung. Sie macht jedes Mal lustige neue Sachen und muss immer (!) rundum unter die Dichtung der Dachplatte gefummelt werden, wenn man das Dach herabgelassen hat. Das kann manchmal nervig lange dauern. Ist die Plane dann auch noch nass oder kältesteif, ist das mitunter nicht witzig.

Stellt man das Dach auf, muss man danach eine Runde um das Auto machen, um diesen Capra-typischen Regensaum sauber ringsum über den Metallbody zu stülpen. Und je nachdem, wie nass die Kabine beim Start zusammengesklappt wird, dringt wahrscheinlich irgendwo etwas Wasser in den Innenraum und oder auf die Bettplatte. Je nachdem, wie geschickt die Plane unter der Dachplatte zu liegen kam.

Weiters ist werksseitig noch immer keine Regenrinne über der Heckklappe und die Folienfenster lassen sich auch in der aktuellen Version nicht von innen öffnen oder schließen. Das sind durchaus berechtigte Kritikpunkte, die beim Betrieb der Capra Camper immer wieder mal negativ auffallen.

Kleine Schwächen, deutliche Stärken!

Doch wo Schatten ist, da ist auch Licht, um das Sprichwort mal umzukehren. Und Licht bietet die Capra durchaus ordentlich. Denn für einen vergleichsweise sehr guten Preis bekomme ich eine Voll-Alukabine mit ausgesprochen robustem Alu-Rahmen, Alu-Platten als Body, zwei Echtglas-Schiebefenster und ein Echtglas-Heckfenster. Außen- und zweifache Innenbeleuchtung hat sie serienmäßig, sie poppt auf gut 2 m auf, bietet ein großes ausziehbares Bett, zwei Sitzplätze+, eine Dieselheizung und einen Kühlschrank. In der Erstausrüstung gibt es einen kleinen Schrank und einen Gaskartuschenkocher sowie ein kleines Alu-Becken. Sie hat einen Wassertank und eine Dusche mit Schlauch. Als Außendusche, klar.

Sie ist leicht, kompakt, und im Gelände macht ihr kaum eine Kabine etwas vor. Die „Zombiegitter“ schützen vor Ästen und Einbruch. Und wer die Verblendungen nicht mag, kann sie abschrauben. Dann wirkt sie geradezu elegant und verliert komplett ihr martialisches Äußeres.



Preis und Leistung

Ich vergleiche sie mit teureren und „bekannteren“ Marken wie einen Dacia Duster mit einem G-Modell: beide haben Allrad, können ins Gelände und machen auf ihre Weise Spaß. Sicher komme ich mit dem G-Modell weiter. Aber dafür kann ich mir für das G-Modell fast zehn Duster kaufen.

Ganz so liegt der Preis bei der Capra nicht. Aber wenn ich mir z.B. die Kombi JAC 8Pro mit Capra 2.0 anschau, die ich gerade als Tester fahre, bekam ich anno 2023 beides zusammen für exakt 50.000 Euro.

Ein in der Ausstattung nicht mal annähernd vergleichbarer VW Amarok (der JAC hat Komplettausstattung) mit nur 170 PS, ebenfalls Sechsgangschaltung und nur 400 Nm Drehmoment liegt beim Basispreis von 48.000 Euro. (Und kommt übrigens aus demselben Konzern wie der JAC).

Genau hier spielt die Capra-Camper ihre Stärken aus. Mit ihr kommt man relativ komfortabel, robust, variabel und ziemlich günstig ins Campen. Und das sogar unter widrigen Bedingungen abseits der Straße. Dem Vollmetall-Body sei Dank.

Innenansichten der Capra für 1,5 Kabiner Pickups



SPARTACUS
MADE IN SLOVENIA

- Außenhaut Aluminium-Riffelblech
- GFK Aufstelldach, Zeltstoff, drei Fenster, 175 W Solarpaneel
- Quick Pitch Außenmarkise 270° (Zubehör)
- Sitzgruppe/Doppelbett
- Küchenblock, Kühlbox
- Victron Energy Elektrik



SPARTACUS Austria: fahrzeuge.auto-ortner.at
Autohaus Ortner GmbH, Villach, AU

SPARTACUS Germany: DAKTEC.de & DACHZELTVERSAND.de
AUTOHAUS KRÜGER GMBH, Rathenow, D



Wohnraum der Capracamper in der US Fullsize-Ausführung



Modelle 2024

Ab sofort gibt es die Capras in allen Ausführungen nur noch mit Alu-Body (statt vormals Stahlblech). Alle Wände sind aus Alu, außen dick recht kratzfest lackiert und innen filzbezogen. Die unteren Schiebe-Seitenfenster sind aus Echtglas, im Rahmen sind wie auch im Heckfenster Verdunkelung und Insektengitter eingearbeitet. Die Heckklappe öffnet über die gesamte Breite, ein Fliegengitter kann als Rollo ebenfalls über die gesamte Breite herabgezogen werden.

Die neuen Capras haben durchweg größere Hecktüren. Gut, wenn man ein Klapprad oder größeres Gepäck einladen möchte.

Es gibt neue Farben und sogar die Plane kann jetzt neben schwarz auch in orange geordert werden. Schick gerade für Jüngere oder Aktive, denen das Förstergrau zu trist ist. Der Innenraum wird dadurch heller und freundlicher. Und die Kabine wirkt auch von außen nicht so militärisch und damit freizeittlicher. Perfekt für einen Stellplatz am Strand oder auf dem Bergsteigerparkplatz.

Eine nackte, innen filzbezogene DoKa-Kabine für Selbstausbauer gibt es ab 9.999 Euro. Eine US-Kabine mit Vollausstattung kostet im bestgerüsteten Fall knapp 24.900 Euro. Die typische Capra mit Heizung, Kühlschrank und Wassertank wird wahrscheinlich weiterhin ziemlich genau 21.900 Euro kosten.



Extracab- und US-Fullsize-Modelle

Zur Capra 3.0 hatten wir im letzten Heft schon eine Vorschau gebracht. Jetzt, nach einer erfolgreichen Testphase von mehr als 10.000 km durch Europa, gibt es sie endlich auch mit längerem Boden und damit mehr Platz im Innenraum für 1,5-Kabiner-Pickups. Und eine Fullsize-Version kann man nun auf alle US-Trucks mit 2-Meter-Bed schnallen.

Allen Capra-Kabinen gemein ist, dass man bei ihrem Transport die Heckklappe des Trucks schließen kann. Damit entfällt die Demontage und man hat weiter einen komfortablen Balkon oder eine Ablage zum Kochen. Ich jedenfalls liebe das.

Innenraum, Grundriss und Platz variieren natürlich nach Größe und Trägerfahrzeug. Die auf alle zutreffenden Daten findet Ihr rechts im Infokasten.



Capracamper 3.0

- Parallelhubdach mit vier Gasdruckdämpfern
- Ausziehbares Alkovenbett ca. 160 x 210 cm, 760 mm Kopffreiheit.
- Zweite Liegefläche unten 160 cm x 140 cm
- Zwei Solarpaneele je 170 W, zusammen 340 W, VICTRON ENERGY SOLARREGELER
- LED-Beleuchtung für den Innenraum sowie den Außenbereich
- Gaskartuschenkocher, mobil
- EVACOOOL GERMANY 47 LT Kompressor Kühlschrank.
- Zwei Batterien 100 Ah, zusammen 200 Ah.
- 220V Land Steckdose, 600 W Gleichrichter, 2x USB-Dosen
- Hauptschalter
- Wassertank 40 l mit Duschbrause für Küche und Körperpflege
- Klapp Tisch Holzfarben
- Sitzgelegenheiten mit 8 cm dicken Polstern.
- Absetzbeine zum schnellen Ab- und Aufladen
- Abschließbar
- Moskitonetze und Sichtrollos im unteren Bereich des Campers.
- Moskitonetze und Sichtrollos im Planenbereich, Folienfenster.
- Optional 2 kW Dieselheizung, EBERSBÄCHER D2L
- Praktische Öffnungen im Body für das Verzurren durch den Innenraum.

Preise:

- Grundpreis ab 19.000,- Euro,
- Doppelkabiner plus ca. 1.500,- Euro bei gleicher Ausstattung
- US-Version plus ca. 3.000,- Euro bei gleicher Ausstattung

Info / Kontakt:

<https://capracamper.de/>



Aus unserem Fuhrpark

JAC DAUERTEST

Zwischenstand nach 2000 Test-Kilometern

Fotos und Text: Wikinger



Nachdem die erste Begegnung und der erste Fahrttest des JAC durchaus insgesamt positiv verliefen, wollte ich den chinesischen Mitsubishi unter VW-Verwaltung gerne mal länger ausprobieren. Weil auch Björn Kruse vom gleichnamigen Autohaus im Sauerland fand, dass es gut wäre, wenn ich meine Erfahrungen mit ihm teile, stellte er mir den Tester mit Capra Camper 1.0 zur Verfügung. Wir einigten uns auf eine Test-Distanz von 10.000 Kilometern.

Weil mir wichtig war, wie sich der mit inzwischen 31.000 Euro Neupreis günstige Truck im Winter schlägt, konnte ich ihn noch vor Weihnachten abholen. Erstens funktioniert im Sommer jedes Auto gut. Zweitens aber war mir wichtig, auf verschneiten und besonders „gesalzene“ Straßen möglichst viele Kilometer zu machen. Der Wagen ist fabrikneu und unversiegelt. So können wir am Ende der Testphase gleich sehen, was der Winter dem Rahmen und der Antriebstechnik angetan hat. Für eine hohe Kilometerleistung unter winterlichen Bedingungen wird er an nähernd täglich auf dem Arbeitsweg meiner besten Bei-



fahrerin der Welt bewegt. Das sind immerhin gut 40 km im Mischbetrieb Stadt und Autobahn. Ich selbst unternehme allerlei typische Fahrten mit ihm, einige auf Schotter, Sand und Schnee natürlich extra als Prüfungsabschnitt.

Nach nun sechs Wochen und rund 2000 Testkilometern ergibt sich ein erster Eindruck.





Eins vorweg: das Motorruckeln ist komplett verschwunden. Noch im Testvideo hatte ich bemängelt, dass es zwischen etwa 2200 und 2800 U/min zu deutlichem Ruckeln kam. Autohaus Kruse konnte nach Rücksprache mit dem Importeur mit einem einfachen Kniff - komplett legal - das Ruckeln eliminieren. Die künftige Serie wird entsprechend ebenfalls ruckelfrei bleiben. Gewusst, wie.

Kurz zur allgemeinen Technik: Den JAC treibt ein Mitsubishi Turbo-Benziner mit 2,4 l Hubraum und 204 PS, 320 Nm Drehmoment an. Er verfügt über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, das von JAC nach Mitsubishi-Lizenz gefertigt wird. Der Antrieb sitzt auf einem klassischen Leiterrahmen. Das Fahrwerk hat vorne Einzelradaufhängung, hinten Starrachse mit Blattfedern. Das zGG beträgt 3190 kg. Somit kann der JAC 900 kg zuladen und darf übrigens 3000 kg ziehen.



Der Startvorgang sieht vor, dass man Kupplung und Bremse tritt, den Startknopf kurz drückt und dann der Motor anspringt. Während man die Bremse tritt, kann man die Feststellbremse lösen. Die ist rein elektronisch und sitzt als Kippschalter auf der Mittelkonsole. „Zieht“ man daran, stellt sie fest, drückt man den Kippschalter hinunter, gibt die Bremse frei. Analog zu einem Handbremshebel also. Das dient der Sicherheit, das Auto rollt nicht los, wenn man die Feststellbremse löst, weil man dabei die Fußbremse betätigen muss. Sonst löst sie nicht! Ohne Tritt auf Bremse und Kupplung startet auch der Motor nicht. Ein Minus - besonders im Gelände: die elektronische Feststellbremse ist nicht zu dosieren. Während man eine echte Handbremse gefühlvoll dosieren kann, um Auf- und Abfahrten zu dosieren, geht das mit der elektronischen nicht. Auf oder zu, fertig. Also muss ich mit dem Fuß bremsen und/oder Gas geben. Feine Schattierungen von Handbremse und Gas sind nicht möglich. Für einen Schaltwagen wäre das wünschenswert.

Kaltstart, Heizung, Fahrverhalten

Die bisher kälteste Nacht lag bei -9°C im Testzeitraum. Der JAC startete stets problemlos. Die Lüftung verfügt über eine „Defroster“-Funktion. Die Frontscheibe war damit angemessen schnell beschlagfrei. Alle Bedienungseinrichtungen werden grafisch auf dem großen Mittelbildschirm dargestellt und sind auch nur dort zu bedienen. Nach kurzer Eingewöhnung funktioniert das gut. Für Temperatur und Lüftungsstärke vermisste ich dennoch einen analogen Drehknopf. Was ich an kalten Morgenenden besonders vermisste, ist die Sitzheizung. Es gibt keine.



Besonders unangenehm, weil der JAC (schicke) Kunstlersitze hat. Die fühlen sich extra kalt an. Das Lenkrad hingegen ist auch kalt angenehm zu greifen. Lenkrad und Sitz sind ausreichend zu verstellen, sogar in der Höhe. Der JAC passt sowohl mir mit 1,92 m wie auch meinem Schatz mit nur 1,50 m. Pedale, alle Knöpfe und der Schalthebel sind gut zu erreichen. Meiner rechten Wade ist - wie bei echt allen Trucks bislang - ein wenig die Mittelkonsole im Weg, aber wie gesagt für mich Langbein durchaus üblich. Der Wagen fühlt sich ansonsten weder eng noch unkomfortabel an.



Das Getriebe schaltet bei Kälte anfangs knorpelig. Man merkt, dass hinter dem Schalthebel eine Mechanik werkelt. Ich weiß nicht, welches Öl im Getriebe verwendet wird. Es wirkt nicht so ganz kältefreundlich. Bei Betriebstemperatur angekommen - das dauert etwa sechs Minuten bei großer Kälte - schaltet es dann geschmeidig und unauffällig. Die automatische Berganfahrhilfe funktioniert übrigens vorwärts wie auch rückwärts, wenn man am Berg startet. Parklücken in Hanglage sind damit einen Schrecken ärmer. Im Gelände ein Plus. Bergan muss man aus dem Stand etwas stärker angasen. Es wirkt, als hielte die Bremse den Wagen wirklich so lange fest, bis er auch tatsächlich vorwärts rollt. Erst bei genug Schub ist sie einverstanden und löst. Das hat man nach drei Hügeln raus.

Fahrhilfen

Ich war erstaunt und sehr angenehm überrascht, wie gut die Antischlupfregelung funktioniert. Auf schneeiglatter Fahrbahn oder auch im Matsch spürte der JAC außerordentlich gut. Hinzu kommt natürlich, dass die Capra auf dem Heck zusätzlich Grip auf Glätte verleiht. Auch war die Umrüstung auf Cooper Weathermax eine sehr gute Idee vom Autohaus Kruse. Einzige Einschränkung: Die Payload des Cooper-Winterreifens liegt nur knapp an der Hinterachslast. Für Kabinenbetrieb wünschte ich mir einen stabileren Reifen. Mit der Capra oder im normalen Tagesbetrieb geht der Weathermax derweil in Ordnung.



4H und besonders 4L funktionieren auf der Höhe der Allrad-Technik. Es gab bislang nichts zu bemängeln. Wie bei allen Pickups seiner Klasse hat der JAC keinen permanenten, sondern nur zuschaltbaren Allrad. Der sollte typischerweise nur auf losem Untergrund, Schlamm und Glätte eingesetzt werden, mangels Mitteldifferential. Das können Ranger, D-Max und Co auch nicht besser. Der JAC verfügt zudem nicht über eine Hinterachssperre.

Infotainment-System

Der JAC kommt ohne bordeigenes Navi. Also muss man sein Handy mit dem Auto verbinden. Apple CarPlay und Android Auto sind vollumfänglich möglich, wenn auch nur über ein USB-Kabel. Es gibt übrigens vorn zwei USB-Anschlüsse. Einer davon dient aber nur als Ladestation und kann nicht für USB-Koppelung genutzt werden. Die Ablage unter dem USB-Anschluss ist erfreulicherweise geräumig genug auch für die modernen sehr großen Handys. Unter Android Auto und Apple CarPlay wird der gesamte Bildschirm genutzt und zeigt vollflächig das Handydisplay.



Pferdefuß: die gesamte Steuerleiste für die fahrzeugeigenen Funktionen verschwindet vom Bildschirm, wenn das Handydisplay erscheint. Das bedeutet, dass ich nicht mehr ohne weiteres an Lüftung, Heizung und Temperaturregelung komme. Für Apple CarPlay muss ich den Handybildschirm auf dem Display zur Seite swipen, das Icon „Radio“ finden und komme durch Drücken des Icons zum JAC-Bildschirm mit den Lüftungsfunktionen etc. zurück.

Mit Android Auto funktioniert es ähnlich. Dort swipe ich zur Icon-Ansicht, finde hier den "Digiland"-



Button und kehre damit zum Startbildschirm zurück. Der zeigt dann unten wieder die Bedienleiste.

Als Shortcut gibt es auf dem Lenkrad einen Button "SRC", also Source, Quelle. Dort kann ich zwischen AM, FM und Handy wechseln. Damit wechselt auch die Bildschirmansicht. In den beiden Radio-Menüs taucht auf dem Bildschirm ebenfalls die Bedienleiste wieder auf. Ansonsten ist die Konnektivität auf der Höhe der Zeit, der JAC hat auch DAB-Radio. Ich wünschte mir insgesamt eine Lösung mit Dreh- oder Schieberegler, um auch bei Handy-Steuerung die Lüftung und anderes sauber und manuell einstellen zu können. Wenn mich an dem Auto irgend etwas stört, dann ist es dies.

Schlüssel und Signale

Der JAC verfügt natürlich über Keyless-Go. Die Fahrer- und Beifahrertür öffnet auch durch Druck eines kleinen



Knopfes auf dem Griff. Zum Abschließen kann ich ebenfalls diesen Knopf drücken oder eben den auf dem Schlüssel. Die Spiegel klappen beim Abschließen automatisch ein und beim Aufschließen automatisch aus. Das Abschließen quittiert der JAC mit einem US-typischen sehr kurzen Hupgeräusch, das sich nicht abstellen lässt. Bei Heimkehr um zwei Uhr nachts vor unserer sehr ruhig gelegenen Hausreihe nicht immer optimal.



Wo ein akustisches Signal fehlt: beim Licht. Der JAC hat die üblichen Schaltungen: An, Auto, Aus. Aber: lässt man den Schalter auf „Abblendlicht“, also an und steigt aus, ertönt kein Warnton. Ärgerlich ist, dass dann das Licht eine Weile ausgeht, während man sich entfernt. Nach einer gewissen Zeit schaltet sich allerdings das Standlicht selbstständig ein. Das führte im Winter dazu, dass nach zwei langen dunklen Nächten ohne zwischenzeitliche Nutzung bei Temperaturen um -5°C die Batterie leer war und wir den JAC fremdstarten mussten. Das passierte sogar zweimal. Das konnte schon unsere Elly (Mitsubishi L200 von 2001) vor über 20 Jahren besser. Ein Warnton wäre immer schön bei Fahrzeugen, an denen man aktiv das Licht einschalten kann.



Zwischenstand

Der JAC ist und bleibt ein moderner Truck, der stilistisch Ranger und DMAX um 2018 herum zitiert. Das ist kein Wunder, denn seitdem gibt es ihn weltweit in fast der getesteten Bauform. Elektronik und Entertainmentsystem sind seitdem gewachsen, die Hülle schon fast angenehm unaufgeregt. Dass er gut zu uns passt, merkt man daran, dass er aktuell immer zuerst im Einsatz ist. Durch die Doppelkabine lässt sich die Sitzbank gut beladen, sperriges Zeug oder Einkäufe kommen gleich in die Capra. Natürlich wird er auch viel bewegt, um die 10.000 km flott zu erreichen. Aber er fügt sich harmonisch zwischen unserem alten L200 und dem sehr muskulös und geländetauglich daherkommenden Hilux 2,8 TD ein. Zu beiden hat er einen gewissen Abstand, technisch wie im Komfort. Aber genau das ist es, was ihn interessant macht. Er kann alles besser als ein „analoger“ älterer Truck, ohne dabei zu modern zu erscheinen. Und er besetzt das Mittelfeld, stellt man ihm einen aufgerüsteten, modernen, bärenstarken Die-



seltruck mit 500 Nm Drehmoment gegenüber. Was bedeutet, dass er für Menschen in die engere Wahl kommt, die sich zwischen einem etwa sieben Jahre alten gebrauchten Pickup mit 100.000 km auf der Uhr und etwas Schnickschnack oder einem flammneuen JAC mit aller Garantie und Gewährleistung zum selben Preis entscheiden müssen. Und genau da wird er interessant.

Wir werden sehen, was die nächsten 8000 km bringen. Aktuell schauen wir dem gelassen entgegen. Der JAC macht seine Sache gut.



YOUTUBE



Fragen - Infos

www.Bieber-Tec.com

Tel.: 49 (0) 4261 64272

Mail: Bieber-Tec@web.de

HOMEPAGE



BC-140 Inuit

BC-4200 Viking

BC-4000 Viking



Unsere kleine Kompakte

Unsere Viking Kabinen für 1,5er / Doppelkabinen Pickups

For Winter Camper?

Popup-Tes Schmudde

Four Wheel Campers Grizzly



st bei elwetter

Vierzehn Tage vor Weihnachten ergab sich für uns eine Möglichkeit zu einer gemeinsamen Tour. Schon seit längerem wollte ich eine Popup-Kabine bei unfreundlichen Gelegenheiten auf Wettertauglichkeit testen. Also ging es mit einer Four Wheel Campers „Grizzly“ im Individual-Ausbau auf eine Reise bei Schmuddelwetter und Kälte.



Als ich Jens vom Wohnkabinencenter anrief und ihm meinen Plan mitteilte, erweckte ich eine zunächst wenig begeisterte Reaktion. Denn Schmuddelwetter bedeutet für ihn, dass die Kabine nach dem Test schmutzig und auch innen ein wenig angegriffen zurückkommen würde. Ein schmutziger Boden lässt sich eben nicht komplett vermeiden.

Weil er aber Wert auf mein neutrales Urteil legt und wir im Magazin noch keinen Wintertest einer Popup hatten, stellte er mir schließlich eine Four Wheel Campers „Grizzly“ zur Verfügung.

Und was für eine. Sie war gerade zum Verkauf ausgeschrieben worden. Eine Grizzly mit einer ganzen Reihe individueller Anbauteile und ganz besonders einem sehr individuellen Ausbau.



Die Grizzly-Reihe war ohnehin nur für den deutschen Markt gebaut worden. Jens als Generalimporteur erhielt die Kabinen mit einer gewissen Grundausstattung und statete sie erst hierzulande final aus. Gewöhnlich bezog sich das auf die technische Ausstattung, die Solarpaneele, elektrische Anlage, Heizung und andere Details, die der jeweilige Kunde für sich wünschte.

Die Grizzly unseres Tests hatte einen sehr individuellen Innenausbau. Statt wie üblich auf der (in Fahrt-

richtung) linken Seite mit Küche / Spüle, Heizung und etwas Technik und auf der rechten Seite mit Staukästen und Schränken kam sie mit deutlich mehr Möbeln. Der ehemalige Besitzer hatte sich für mehr Stauraum lange Schränke einbauen lassen, die jetzt auf beiden Seiten die Fenster im Rumpf verdeckten. Die L-förmige Bank ließ sich zu einem unteren Bett zusammenklappen. Sogar ein Podest für ein Camping-WC im Heck war so entstanden.





Gut für den Wintertest war das Thermovlies als zweite Planenwand innen. Kleiner Tipp meinerseits: Ich habe bisher sowohl im Sommer als auch an ein paar kalten Oktobertagen nur gute Erfahrungen mit diesem zusätzlichen Vlies gemacht. Es dämmt, isoliert gegen Hitze und Kälte und hält auch die Feuchtigkeit davon ab, sich an der ansonsten einlagigen LKW-Plane innen abzusetzen. Egal also, wann jemand damit verreisen will - das Vlies ist immer eine gute Option!

Ansonsten war die Kabine wie eigentlich alle Grizzlys mit einer Dieselheizung, einer Solaranlage auf dem Dach und einer Redarc Elektro-Anlage ausgestattet. Der Kühlschrank läuft auf Strom, der Herd auf Gas.

An einem kalten Abend Mitte Dezember luden Jens und ich die Kabine in seiner Halle auf. Die FWC passt dermaßen saugend in die Hecköffnung eines aktu-

ellen Hilux, dass die Schließbügel abgeschraubt werden müssen. Das bedeutet aber auch, dass sie im Heck einige Zentimeter mehr Platz bietet, als Kabinen mit linear gebauten Böden, die überall die Breite zwischen den Radkästen der Ladefläche aufweisen. Zum Aufladen empfehle ich wegen des geringen Spielraums in der Heckklappenöffnung unbedingt eine zweite Person zur Einweisung.

Jens wies mich ein, wenig später war die Kabine befestigt und nach einem Kaffee fuhr ich mit ihr in die Nacht hinaus.

Tags darauf wurde gepackt. Sofort zeigte sich, wie wertvoll diese individuelle Anordnung der Schränke war. Wir hätten noch viel mehr unterbringen können, als wir für etwas mehr als eine Woche vorgesehen hatten. So wie hier konzipiert gab es genug Stauraum auch für die ganz große Reise zu zweit. Das ist durchaus nicht üblich für eine Popup-Kabine, fehlen ihr bauartbedingt schließlich Schränke von mehr als etwa 130 cm Höhe. Hängeschränke oder Schwalbennester über den Betten entfallen dadurch gänzlich. Gut also, extra Schränke im Korpus zu haben.

Dann wurden Hilux und die Kabinenheizung mit Diesel betankt und es ging auf die Autobahn.



www.wohnkabinen.online

Portal für Pickup Camper,
Wohn- und Absetzkabinen



Das rollende Bett

Der eine oder andere Stau ließ unsere Durchschnittsgeschwindigkeit leider sinken und nach guten fünf Stunden erreichten wir im Stockdunklen unser Ziel, einen kostenlosen Stellplatz hinter einer Kirche in einer kleinen fränkischen Ortschaft. Weil ich schon Erfahrung mit anderen Four Wheel Campern gemacht hatte, funktionierte das Aufklappen des Dachs reibungslos. Binnen weniger Minuten saßen wir bei gemachtem Alkovenbett und laufender Heizung in der Kabine und schauten dank hoher Internet-Datenrate ein bisschen TV auf dem MacBook.

Apropos "gemachtes Bett": Des Komforts wegen schlafen wir IMMER in Bettzeug, mit Federbett (Hollow-Fibre), Kissen und Bezügen, wie daheim. Da liegt der Haken beim "lowest Profile", denn außer einer dünnen Decke passt im Alkoven nichts weiter unter das geschlossene Popdach. Kissen, Oberbetten oder Nackenrollen etc. müssen vor dem Zusammenklappen grundsätzlich nach unten in den Innenraum. Wohl dem, der das vorher bedenkt. Wir wickeln das Bettzeug immer in eine große Decke zu einer Rolle und sichern sie unten auf der Bank, dass nicht alles auf den meist nicht so sauberen Boden fallen kann. Heißt eben auch, dass man am Abend alles oben wieder ausbreiten muss. Gerade im Winter ist man gut beraten, den Bo-



den mit einem Stück Teppichboden oder - wie wir - mit einer Schmutzfangmatte auszulegen. Es gibt etwas mehr Wohnlichkeit und am Ende der Tour kann man die Teppichbahn im schlimmsten Fall ganz entsorgen. Dieses Mal entfernten wir die Heckklappe. Dann lässt sich die FWC durch ihre niedrige Hecktür ganz einfach betreten. Hinaus geht es immer rückwärts.

Der Tisch ist mit zwei Schraubhaltern arretiert und kann geschwenkt werden. Im vorliegenden Fall war mir das obere Scharnier immer etwas im Weg. Daddy Longlegs stieß immer mit dem Knie an. Für Jasmin natürlich kein Problem, für Menschen bis 1,80 m auch wohl nicht. So oder so verlief der erste Abend schön ruhig. Draußen gab es etwa -3°C, innen mummelige 18°C, unsere Standardraumtemperatur. Zur Nacht reduzieren wir meist auf 12°C. Die Heizung ließ sich gut dosieren. Ich kannte es schon, aber Jasmin schlief die ersten beiden Nächte unruhig, weil die Heizung in einer FWC mit vernehmlichem Gebläsegeräusch anspringt und durchläuft. Das hat was von einem Fön. Man gewöhnt sich schnell daran, Jasmin brauchte zwei Nächte, um es als normal zu empfinden und zu ignorieren, dass das Gebläse etwa alle zwei Stunden startete.

Apropos: das ist ein guter Isolationswert. Die Temperatur-Ränge im Innenraum reichte nach meiner Einstellung von etwa 15°C bis ca. 10°C. Darunter sprang die Heizung an. Dass dies trotz Minusgraden draußen nur etwa zwei- dreimal die Nacht passierte, spricht für die Isolation der Kabine durch das Thermovlies.





Autohaus Kruse



Pickups & SUVs im Sauerland



Neu!



Dachzelte
von Vickywood



JAC 8 Pro

Mindener Str. 33 | 59889 Eslohe-Bremke | Tel.: 02973-779
www.autohaus-kruse-sauerland.de





Ding Dong Ding Dong

Die erste Nacht verlief angenehm, wenn auch alle Viertelstunde eine Turmuhr so laut schlug, als stünde sie direkt neben unserem Camper. Die ganze Nacht hindurch, und entsprechend viermal pro voller Stunde und dazu die Anzahl der Uhrzeitstunden.

Am Morgen sah ich den Turm, er war in der Tat keine 50 Meter entfernt. Kein Wunder.

Die nächsten Tage machten wir diesen Teil der Landschaft unsicher, besuchten Jasmins Familie, ihre "Schwäbische Schweschter" Miriam, und bummelten durch Tauberbischofsheim.

Der nächste Abstecher führte uns zu meinem alten Freund Michael "Brandy" Brandtner. Er hatte mich in das Ver-

einsheim seiner Schützengilde eingeladen. Nach einem sportlichen Abend bezogen wir unser Bettchen auf dem Parkplatz des abgelegenen alten Schützenhauses.

Der Morgen begann mit einem schönen Frühstück, heißem Kaffee und einem kleinen Spaziergang rund um den Stellplatz. Ich sah Rehe und erschreckte einen Fuchs, der auf meinem Waldweg weiter vorn lief. Der wunderte sich wohl, dass in seinem Revier überhaupt mal jemand aufkreuzt.

Spannende Spannung

Ich kontrollierte die Batteriespannung und stellte fest, dass die drei Nächte nun ordentlich Strom gekostet hatten. Die Besonderheit an Dieselheizungen ist nicht der Stromverbrauch im eigentlichen Betrieb. Vielmehr ist es das Vorglühen beim Wiederanspringen, das jedes Mal einiges an Spannung abzwackt. Ich las 12,6 Volt um etwa zehn Uhr





morgens. Der Tag war grau wie alle zuvor, auf viel Ladung durch die Solaranlage konnten wir nicht hoffen. Wir wollten die nächsten Nächte aufgestellt im Hof von Jasmins Vater verbringen. Dort wollte ich nach Möglichkeit ausprobieren, wie lange wir ohne Landstrom auskommen würden. Dank Lademöglichkeit war das irrtumsfähig, fiel uns der Strom zwischendurch aus und bliebe die Heizung kalt. Wir mussten nur einstöpseln.

Wir besuchten also Jasmins anderen Familienteil und machten eine kleine Shopping- und Futterrunde durch Weikersheim. Für mich witzigerweise schon immer eine hübsche Gegend, hatte ich sie als Kind schon mit meinen Eltern bereist und danach mehrfach mit dem Motorrad. Heute habe ich hier also quasi „Familie“.

Der Abend kam, wir trollten uns in die Grizzly. Zunächst lief die Heizung, draußen war die Temperatur auf etwa -6°C gesunken. Die Ladekontrollanzeige zeigte 12,8 Volt und ich war guter Dinge, dass das für die Nacht reichen würde. Diesel hatten wir ohnehin genug an Bord. Wir standen zudem auf dem alten Bauernhof rundum windgeschützt zwischen Haupthaus, Scheune und Schuppen. Das half, Windchill zu vermeiden.

Tja... gegen 3 Uhr morgens war es dann vorbei mit der Heizung. Ich schlafe unter der dicken Decke immer gut und merke so etwas nicht. Aber Jasmin froh ab vier Uhr, wie sie nachher erzählte. Sie hielt aber mir zuliebe durch - und ich schnarchte einfach weiter.

Am Morgen wärmten wir uns in der Stube beim Frühstück auf und die Grizzly hing am Landstrom.



mobile Wohn (t)räume...

WOMO4YOU.DE

PICK-UP WOHNKABINEN UND 4x4 CAMPER

Jetzt mieten und ausgiebig testen!



Wohnkabinenvermietung & Verkauf sowie Vermittlung/ Umrüstung Basisfahrzeuge
72517 Sigmaringendorf
Tel. 0171 7521698

www.womo4you.de

Wir haben aktuell 8 bis 10 Kabinen von mehreren Herstellern im Showroom

Wohnkabinenzentrum Bodensee – Ihr **Pick Up Camper Spezialist**



Wir verbrachten noch ein paar Tage in der Gegend und machten uns nach acht Tagen wieder auf den Heimweg. Mir gefiel erneut, wie unbeschwert sich eine FWC auf Hilux Manni verhielt. Kein Wanken, keine komischen Nick- oder Neigebewegungen. Und trotz fiesen Wetters waren die Abende angenehm und die Nächte kuschlig.

Wieder bemerkte ich, wie oft und schnell wir das Dach „mal eben“ aufklappten, um uns nach einem Stadtbummel aufzuwärmen oder einfach an einem hübschen Ort einen Kaffee zu trinken und frisch gekaufte Laugenbäck zu schmausen. Stets faltet die Plane sauber auf und zusammen. Kein Gefummel mit der Plane, wie es oft bei anderen Popups nervt.

Fazit: Four Wheel Campers machen jedesmal eine gute Figur. Ich habe bislang vier unterschiedliche getestet und immer hat mich das Konzept überzeugt. Die FWC waren und bleiben bislang die ersten Popups, die mich, als bekennden Freund der Hardwalls, zu diesem anderen Konzept bekehren könnten. Und das will was heißen.



AUTOHAUS GRATZKE GMBH

STÜTZPUNKTHÄNDLER
DEUTSCHLAND

Ulmer Straße 71
70188 Stuttgart
Telefon: 0711-485548
Web: wohnkabinen-stuttgart.de
Email: info@gratzke-nutzfahrzeuge.de



ÄSTHETISCHES UND ANPASSBARES DESIGN

Stork Camper wurde mit ästhetischen Linien entworfen, die in jeder Umgebung alle Blicke auf sich zieht, ob **im Camp oder unterwegs**. Lassen Sie das Gewöhnliche hinter sich mit **Außenfarboptionen**, die an Ihr Fahrzeug angepasst werden können und **optionalen Innenausstattungen**, die auf Ihren Lebensstil und Ihren Verwendungszweck abgestimmt sind.



SCHNELLER AUF- UND ABBAU

Stork Camper macht das Campleben praktisch. In 40 Sekunden steht Ihnen Ihr Wohnraum zur Verfügung. Für Kurzaufenthalte können Sie einfach die große Hecktüre und das Aufstelldach hochklappen. Der Stork Camper lässt sich **in geringster Zeit komplett auf- und abbauen** und ermöglicht Ihnen damit die **maximale Flexibilität**.



+ Standheizung
Diesel

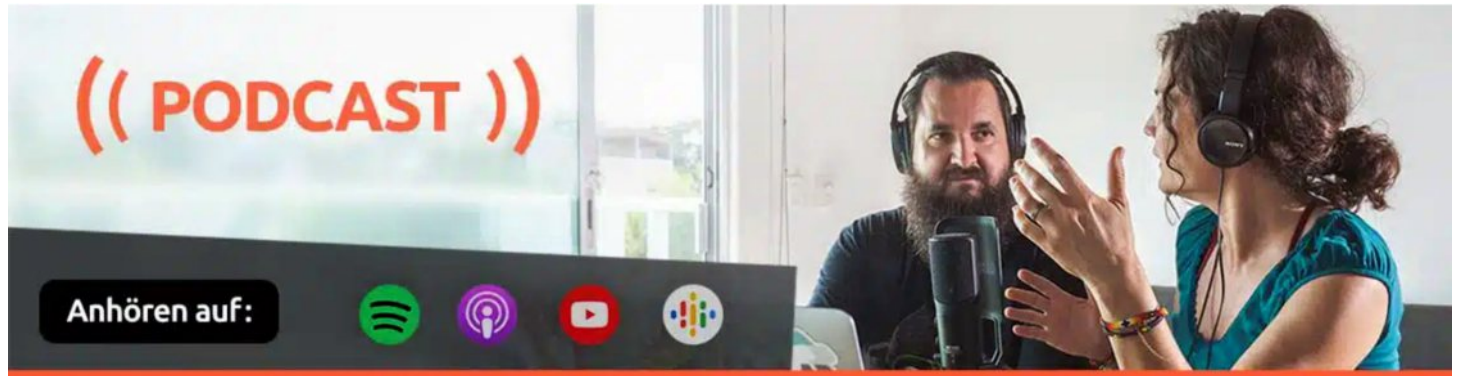
+ Popup Dach
Isolierte Decke

“ Die **Stork Camper Wohnkabine** passt perfekt zu allen gängigen Pickup-Modellen. Beim Wechseln Ihres Fahrzeuges, brauchen Sie den Stockcamper nicht zu verändern. ”

+ Individuelle
Konfiguration

+ Monoblock
GFK- Kabine

Das PICKUP CAMPER im Podcast bei CAMPERSTYLE.de



Da waren wir überrascht. Uns flatterte eine E-Mail mit der Anfrage zur Teilnahme an einem Podcast ins Haus, ähem, die Mailbox. Aber wer war denn der Absender, Camperstyle? In der Tat hatten wir davon noch nichts gehört.

Eine kurze Recherche im Internet klärte schnell auf, dass es sich um ein reichweitenstarkes, etabliertes Camper-Online-Portal handelt, das es schon einige Zeit gibt. Warum wir nicht darauf gestoßen waren, wurde auch schnell klar: Dort beschäftigt man sich mit Wohnwagen, Wohnmobilen, manchmal Dachzelten und einigen Eigenausbauten. Wohnkabinen finden nicht statt.

Und genau das war der Grund, weshalb Redakteurin Nele Landero Flores sich an uns wandte. Ein Hörer ihres Podcasts hatte sie auf Wohnkabinen aufmerksam gemacht und gemeint, dass „der Wikinger“ vom PCM dafür der beste Ansprechpartner sei.

Nach dem Erstkontakt folgte ein längeres Vorgespräch und Nele wurde schnell klar, wie komplex das Thema sein würde. Was zunächst als rund einstündiges Gespräch angedacht war, wurde später auf drei Folgen aufgeteilt. Zu jeweils etwas mehr als einer Stunde.

Das Team hinter Camperstyle



Nele und Jalil Landero Flores

Sie sind reisebegeisterte Journalisten, Videoproduzenten und Fotografen sowie leidenschaftliche Camper! Mit ihrem Wohnwagen (!) erlebten sie in vier Jahren Dauerreise 25 europäische Länder. Der Traum vom Leben und Arbeiten unterwegs führte sie an wunderschöne Orte und zu vielen Herausforderungen.

Dieses Wissen und die Erfahrungen von unterwegs teilen sie mit der CamperStyle-Community. Hier gibt es Tipps rund um die Technik und das Reisen im Caravan, tolle Campingplätze, nützliche Camping-Produkte, Checklisten für Einsteiger, Camping-Hacks oder das Campen mit Hund – Nele und Jalil leben die meiste Zeit des Jahres in Mexiko, Jalils Heimat. Beide sind echte (Caravan)Lifer. Und ihr Hund Zoe sicher auch.



Stefanie und Sebastian Vogt

Sie sind gemeinsam über 20 Jahre Unternehmer im Online-Marketing. Gestartet als typische Nerds entdeckten sie das Reisen und Arbeiten. Zu ihrem ersten Wohnmobil kamen sie „aus Versehen“. Sie lebten sechs Jahre im Wohnmobil, seit 2016 zusammen mit „Hündchen“ Chief. In den Folgejahren gesellten sich „Herdenschützerin“ Inge und Terriermischling Pepper dazu. Mit nun drei Hunden ließen sich die beiden letztlich auf einem Grundstück in Portugal als Basis nieder. Von dort brechen sie regelmäßig zu Campingtrips auf.

Die beiden bringen ihr geballtes Know-How in die Weiterentwicklung der Plattform CamperStyle ein. Wissenswertes rund um das Leben und Arbeiten auf vier Rädern, Autarkie, Technik und Digitalisierung im Wohnmobil, Internetlösungen für unterwegs und praktische Gadgets sind ihr Thema.

Dazu gesellen sich einige Redaktionsmitglieder im Hintergrund. Das ganze Team wird auf der Webseite umfangreich vorgestellt.

Ich habe gern an den Podcasts teilgenommen. Nicht nur, weil ich „unser“ Thema ausführlich erläutern konnte. Sondern auch und besonders, weil die Plattform es ernst meint, auch Kritik am Campen und seinen Umständen aufzeigt und bei aller Leichtigkeit die Probleme des freien Reisens nicht unerwähnt lässt. Es gefällt mir, wie der Content aufgebaut ist und mit wie viel Erfahrung und Herzblut das Team offensichtlich arbeitet.

Es gibt sehr viele Überschneidungen unserer auf den ersten Blick getrennten Themenkreise. Freistehen, Campingplätze und Preise, internationales Recht, Sicherheit und Versorgung unterwegs sind nur ein paar der gemeinsamen Themen.

Ich kann euch CamperStyle empfehlen, weil es dort gemeinsame Ansätze mit uns Pickup Campern gibt.

Nele, ihr Team und ich würden uns freuen, wenn Ihr den Podcasts zuhört. Ich verspreche Euch, es wird informativ, unterhaltsam und sicher nicht langweilig. Und neben unseren drei Folgen sind unzählige interessante Themen dauerhaft online zum Rein- und Nachhören.

Viel Spaß!

Die einzelnen Podcasts zum Thema PICKUP CAMPER:

 24.02.2024

Basiswissen Wohnkabinen:

- Woher kommen sie, Geschichte, Entwicklung in Deutschland, Varianten, Unterschied zu anderen Campinglösungen, Marken und Anbieter.
- Beschreibung der Community, Unterschiede zu anderen Campern. Sind wir überhaupt „Camper“?
- Vor- und Nachteile des Konzepts, Einbauten und Anbauten, Kosten.
- Etwas Historie zum Magazin und dem Wikinger selbst. Woher und wohin.

 09.03.2024

Auswahl einer Wohnkabine und des passenden Fahrzeugs:

- Was kommt zuerst, Pickup oder Wohnkabine? Pickups, Marken, Typen, Auflastung, Vorbereitung, offroad unterwegs, Raumangebot, Verbrauch, Kosten.
- Wohnkabinen, Rechtliches, welche passt zu welchem Fahrzeug. Preis und Budget. Eigenbau vs. Neukauf. Gebrauchtkauf.
- Eigene Bedürfnisse und Ansprüche, Nutzerprofile, Reisetauglichkeit, Komfort und Minimalismus, Platzangebot und Einschränkungen, Grenzen des Machbaren.
- Maße, Gewichte, gängige Kombinationen, Marken und Typen. Empfehlungen.

 23.03.2024

Reisen mit Pickup und Wohnkabine:

- Auf- und Ausbau der Kombination, Vorbereitungen und Wartung, Besonderheiten unterwegs, Gas- und Elektroanschlüsse, Sommer- und Wintercamping, Reiseziele. Welche Kabine für welche Region und welchen Einsatz? Allrounder und ihre Besonderheiten. Preise, Kosten.
- Gleichgesinnte treffen, Messen und Events, Offroad und Trainings.
- Marktlage und Zukunftsaussichten, Gebrauchtmärkte und Neuerscheinungen. Tipps für Neueinsteiger und Umsteiger von anderen Campingkonzepten.

Die Website:
www.camperstyle.de

Die Podcasts:
www.camperstyle.de/thema/podcast/





Kabine wechsel dich

Doppeltes Spiel mit dem Ranger



Fotos und Text:
Alexander Lauk

Knack, Knarz, Schepper - und schon wieder steckte der Vito 4x4 fest. Das war bei uns, Kathi und Alex, zumeist der Fall, wenn es mal ruppiger wurde und wir abseits fester Wege unterwegs waren. Der Vito war sicher kein schlechtes Auto, aber mit der Zeit wurde uns klar, dass das Chassis trotz vieler Upgrades unseren Einsätzen auf Dauer nicht standhalten würde. „Auf Dauer“ würden wir aber so mit einem Fahrzeug umgehen, denn wir fuhren solche Touren nicht nur des Fahrens oder Erkundens wegen, sondern weil wir stets sportliche Ziele im Outback verfolgten. Oftmals geht es um Klettern, Mountainbiken, Bergsteigen, Wildwasserkajak und Skifahren. Manchmal kombinieren wir sogar zwei oder drei dieser Sportarten auf einer einzigen Reise. Das bringt einen hohen Platzbedarf mit sich, den der Vito ebenfalls nicht abdecken konnte.

Die Fahrzeugwahl:

So begannen unsere Überlegungen, welches Fahrzeug am besten passen könnte. Unimog oder LKW? Das schien zunächst eine gute Idee, schließlich bin ich (Alex) ja LKW-Mechatroniker. Solche Fahrzeuge schienen die besten Voraussetzungen zu bieten. Doch nach vielen Überlegungen und rückblickend auf vergangene Reisen (z.B. Island, Balkan, Skandinavien) verwarfen wir aufgrund der Höhe und des Gewichts die Idee von LKW oder Unimog. Es würde sich zwischen Pickup oder etwas in der Geländewagenklasse entscheiden. Der Pickup mit Wohnkabine setzte sich schließlich durch.

Wir schauten uns um, welche Basisfahrzeuge der Gebrauchtwagenmarkt hergab. Wir sahen uns einige Hilux, D-Max, Navara und Ranger auch live an. Bei einem der Ranger hatten wir direkt ein gutes Gefühl, und er passte in unser Budget. So wurde er unser Basisfahrzeug.

Die Planungen:

Sofort danach begannen die Planungen für den Wohnkabinenbetrieb. Aber was wollten wir überhaupt alles haben? Um uns darüber klar zu werden, entwickelten wir unser "Lastenheft":

- Absetzkonzept (Fahrzeug sollte auch im Alltag ohne Kabine bewegt werden können)
- Zwei Aufbauten je nach Einsatz: Wohnkabine und Canopy-Abmessungen, die in High Cube Container passen
- Offroad- und pistentauglich
- Aufstelldach
- Aufstellfunktion auch mit 60 kg auf dem Dach (für Kajaks)
- Stehhöhe im Bereich Küche und Sitzgelegenheiten
- Schlafen auch bei geschlossenem Dach
- Wintertauglichkeit (Skitouren Base Camp)
- Leistungsfähige Elektrik
- Viel Stauraum
- Möglichkeit, Räder, Ski, Kajaks, etc. mitzunehmen
- Möglichst alles in Eigenleistung bauen, um das Budget zu schonen
- Vollständig TÜV-konform und alles eingetragen

Sobald wir uns darüber im Klaren waren, was wir alles einplanen mussten, begannen wir, einen geordneten Plan zu schreiben. Wir besuchten z.B. die Abenteuer Allrad, um Möglichkeiten und Ideen auszuloten und schauten uns verschiedene Kabinen an. Aus vielen Details und Wünschen wurde unser Plan immer konkreter. Sofort sprachen wir mit einem TÜV-Prüfer alles ab, um sicherzustellen, dass es keine Probleme mit der Betriebserlaubnis gäbe. Nach zwei Gesprächen waren alle die Zulassung betreffenden Fragen beantwortet, der TÜV-Prüfer war mit den Planungen zufrieden.

Ab diesem Zeitpunkt konnten wir die Umsetzung an sich ausarbeiten. Das Aufstelldach stellte uns zunächst vor die größten Herausforderungen. Doch nach und nach konnten wir auch das technisch lösen...

Die Bauphase:

Wir begannen mit den Umbauten am Basisfahrzeug. Es begann mit dem Einbau eines Offroadfahrwerks von Iron Man in der Foamcell Pro Variante mit +50mm Höherlegung und +300kg Payload. Kombiniert mit zusätzlicher Luftfederung der Hinterachse, um eine Auflastung auf 3,5t zu ermöglichen.



Natürlich sollten Schnorchel, ordentliche Bereifung und Schwerlastfelgen nicht fehlen. Seit Island halten wir einen Schnorchel übrigens nicht mehr für reine Optik...





Basis: Das Flatbed

Dann ging es zügig weiter zum Flatbed-Bau. Denn uns war klar, dass ein Flatbed dem Canopy oder der Kabine einfach einen größeren nutzbaren Grundriss ermöglicht. Der Boden muss nicht zwischen die Radkästen passen, sondern kann bündig vollflächig mit der Plattform abschließen. Das macht einen Unterschied in der Bodenbreite von gut 40cm bis 50 cm aus, sogar in der Länge gibt es Zugewinn.

So legten wir die Abmessungen für das Flatbed fest, erstellten davon Zeichnungen und bestellten darauf basierend das benötigte Material. Beim Bau des Flatbeds setzten wir auf Standard-Aluprofile aus dem Nutzfahrzeugbau. Dieser Bauabschnitt ging mir flott von der Hand. Wir verschweißten Außenverkleidungen aus Alublech am Flatbed-Rahmen und passten darin Staukästen ein.

Die Aufnahmen für die Aufbauten wurden gleich in den Rahmen integriert. Ich verbaute eine Befestigung mit 3 Totpunktspannhebeln und 3 Zapfen, die formschlüssig ins Flatbed griffen. Anschließend wurde das Flatbed mit Raptor Lack beschichtet. Aufgrund der Aluminium-Vollverkleidung wurde es nicht ganz so leicht wie gewünscht, dafür sehr stabil.

Aufsatz 1: Canopy

Danach gingen wir an den Bau des Canopys. Wir hatten uns entschieden, zunächst darauf ein Dachzelt zu montieren und damit eine Testreise nach Bosnien zu unternehmen. Das Canopy fertigte ich ebenfalls aus einem geschweißten Aluprofilrahmen, den ich mit Alublechen belegte. Wir integrierten große Klappen an allen drei Seiten, hinter denen Regalfächer und Staukästen sind. Wir beschichteten auch das Canopy mit Raptor Lack. Weil wir ja



unsere Aufbauten je nach Einsatz wechseln können wollen, kann das Canopy wie auch die Kabine mit Kurbelstützen abgesetzt werden. Es verfügt über einen eigenen Boden. So können wir Dinge auch abgesetzt darin belassen.



Aufsatz im Einsatz: das Canopy

Es war an der Zeit, eine Reise zu unternehmen. So schweißten wir noch schnell Dachträger für das Canopy und montierten darauf das Dachzelt. Zwei Freunde reisten mit uns im Doublecab Ranger. Wir hatten außerdem Mountainbikes und Kajaks dabei und bereisten Bosnien, wo wir etliche Outdoor-Ausflüge unternahmen. Nach diesem ersten Test unter Praxisbedingungen waren wir schwer begeistert von dem Fahrzeug und konnten es kaum erwarten, mit dem Bau der Kabine loszulegen.



Aufsatz 2: Wohnkabine

Die Kabine entstand auf der Basis eines geschweißten Aluprofilrahmens aus Winkelprofil von 6 mm Stärke, den wir schließlich schwarz pulverbeschichteten. Dieser Rahmen wurde mit 30 mm GFK - Sandwichplatten bestückt. Aus Kostengründen bestellten wir komplette Platten, die wir dann selbst zuzuschneiden. Das war unendliche Messerei, denn wir wollten keinen Verschnitt riskieren. Noch schlimmer wurde es danach. Anschließend musste ich zahlreiche Ausschnitte schneiden, in die später die Fenster kommen sollten. Denn wir wollten auch bei geschlossenem Dach ausreichend Licht im Inneren



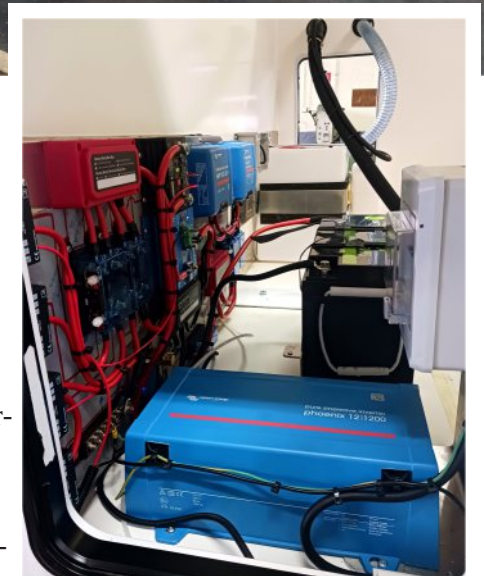
haben. Dafür bauten wir an fast allen Seiten Fenster ein. Nach und nach wuchsen Fenster, Türen und Außenklappen an das Gehäuse. Erst dann folgte der Innenausbau.



Elektrik-Trick

Als erstes ging es daran, die gesamte Technik unterzubringen. Wir nutzen dabei unsere Erfahrungen aus den vorhergehenden Fahrzeugen. Also setzten wir auf Victron - Elektrik - Komponenten (Ladesteuer, Solarladeregler, Messshunt, Unterspannungsschutz, Wechselrichter), die wir zentral und damit leicht zugänglich verbauten.

Gleiches galt auch für die Wasserinstallation und unsere 2 kW Dieselstandheizung. Ich wollte ohne große Umstände bei technischen Problemen alles erreichen und im Zweifel reparieren oder ersetzen können.



WOHNKABINEN-FORUM
DAS MAGAZIN FÜR INDIVIDUALISTEN

DAS ORIGINAL
SEIT 2003

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

Tage, da will die Säge sägen

Nachdem die Technik implantiert war, konnten wir mit dem Möbelbau beginnen. Hier kam das leichte Queenply vom Plattenladen zum Einsatz. Hier durfte es nicht auch noch schwer werden, weil sich bereits viel Gewicht durch den massiven Bau des Flatbeds und des Kabinenrahmens addiert hatte.

Wir sägten alle Möbelteile auf einer Plattensäge zu und frästen die Klappen ein. Anschließend montierten wir alle Möbelplatten auf den vorgesehenen Untergestellen und installierten letztlich weitere Ausstattung wie Spülbecken, Induktionskochfeld und USB-Steckdosen. Die Kabine wurde zuletzt von einem Fachmann in Wagenfarbe foliert.

Plane planen

Und dann war da noch die Sache mit dem Stoff für das Aufstelldach...

Nähen gehört nicht zu unseren Kernkompetenzen. Also suchten wir nach jemandem, der Erfahrung mit dem Nähen von Aufstelldächern hatte. Nach einiger Web-Recherche stießen wir auf Lorenz Rtig, vielen bekannt als flying_mammut. Er lebt praktischerweise relativ in unserer Nähe und hatte nachweislich bereits einige großartige Aufstelldächer genäht. Nach ein paar Telefonaten und einem Planungstreffen war klar, Lorenz würde den Stoff für uns nähen. Während Lorenz nähte, bauten wir die spätere Anbindung für den Stoff ein und fügten „Kleinigkeiten“ wie die Beleuchtungseinrichtungen in der Kabine hinzu.

Fertigwerden

Noch während der Zeit, in der die Plane genäht wurde, konnten wir es nicht abwarten, mit der Kabine erste kürzere Trips zu unternehmen. Ja, ohne Dachplane! Schließlich konnten wir auch mit geschlossenem Dach darin schlafen oder in lauer Sommernacht sogar mit offenem Dach ohne Stoff.

Genau so erkundeten wir schon das Allgäu und die Wildalpen. Ziemlich flott wurde dann auch Lorenz mit dem Stoff fertig, sodass wir ihn einbauen konnten. Auch das war etwas knifflig, Stoff ist echt nicht so sehr unser Ding. Als er endlich drin war, waren wir überglücklich! Unsere selbst gebaute Kabine war nun fertig, und wir waren sehr, sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Wir waren begeistert und ein bisschen stolz.

Erwartungen erfüllt

Die Planungen für unser Aufstelldach zeigten sich im Ergebnis als erfolgreich. Wie gewünscht war es möglich, das Dach selbst mit darauf verzurrten Kajaks zu öffnen, wobei sich der Stoff gut spannte. Alles wurde übrigens problemlos vom TÜV abgenommen. Das Gewicht der fertig ausgestatteten Wohnkabine lag im akzeptablen Bereich, was eine Zuladung von immerhin fast 450 kg ermöglichte. Da kommen wir zu zweit selbst mit sehr viel Ausrüstung nicht hin. Perfekt.





Auf Tour

Jetzt, da alles fertig war, machten wir uns auf zu unserem ersten Urlaub mit der Kabine. Wir fuhren in die Slowakei, in die Niedrige und Hohe Tatra. Dort verbrachten wir viel Zeit mit Mountainbiken und Klettern. Immer wieder konnte auch der Pickup auf rumpeligen und morastigen Pisten durch die slowakischen Wälder zeigen, was in ihm steckt. Nach zwei Wochen entdeckten wir zwar ein paar kleinere Mängel, aber im Großen und Ganzen hatte sich gezeigt, dass alles wie gewünscht funktionierte.

Um die Grenzen der Geländegängigkeit zu testen, besuchten wir auch den Offroad Park Bayern und loteten aus, was mit unserem Ranger wohl möglich wäre. Es wurde eine beeindruckende Erfahrung, insbesondere im Vergleich zu unseren vorherigen Fahrzeugen.

Feinarbeiten

Immer wieder nutzen wir heute unsere Zeit, um die kleinen Baustellen zu beheben, die aufgetaucht sind. Und kleine Extrawünsche werden erfüllt. Wir hoffen, bald größere Reisen mit dieser Fahrzeug-Kabine-Kombi zu unternehmen. Wir träumen von Reisen nach Südamerika oder Südafrika. Wer weiß schon, was die Zukunft bringt. Definitiv sind wir nun gerüstet.



AUF DEN SPUREN DER DEUTSCHEN

Im Herbst 2023 bricht das Team um Christian auf, um nach deutschen Spuren in Westpolen zu suchen. Entlang von Novemberregen gezeichneten Pisten stoßen sie auf Geschichten und Schicksale von damals.

Fotos & Text: Christian Müller
Facebook & Instagram: @allradstreifzuege



Poniemieckie - Ehemals Deutsch

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges verließen Millionen Deutsche die Ostgebiete, welche bald darauf unter polnische Verwaltung gestellt wurden. Zeitgleich annektierte Russland Ostpolen, woraufhin die dort lebenden Polen in den ehemals deutschen Gebieten, dem heutigen Westpolen, angesiedelt wurden. Zurück blieben die Fabriken, Häuser, Einrichtungsgegenstände, u. v. m. der Deutschen. An diese Stelle knüpft das Buch „In den Häusern der Anderen“ von Karolina Kuszyk an. Eine Art Mischwerk aus Reportage und Spurensuche über den Umgang mit den Hinterlassenschaften der Deutschen in Westpolen, auch genannt: Poniemieckie – ehemals deutsch. Das Werk gibt mir den zündenden Impuls zur Recherche und mündet in einer rund 700 Kilometer langen Route entlang verschiedener Stationen durch Westpolen. Welche deutschen Spuren gibt es noch, und wie gehen unsere Ländernachbarn heute damit um?



Überland durch Westpolen

Zusammen mit Tamas und Marcel überquere ich die Oder bei Schwedt an einem grauen Novemberabend. Ganz in der Nähe lassen wir uns an einem gut hergerichteten Biwakplatz in Seenähe nieder. Im Winter greifen wir gern auf diese naturnahen Plätze zurück. Im Sommer hingegen meide ich sie, denn sie sind stets überfüllt.

Über die gesamte Reiseroute bewegen wir uns auf kleinen Nebenstraßen und erdigen Pisten, denn hier in Polen gibt es sie noch: Die unbefestigten Ortsverbindungswege und Verkehrszonen (polnisch: strefa ruchu), welche es uns erlauben, die Hauptstraßen zu meiden. So legen wir tagsüber lediglich 80 bis 100 Kilometer zurück, davon jedoch rund 80 % auf asphaltlosen Wegen. Mal geht es über altes Kopfsteinpflaster, dann über Feldwege, deren Matsch die Fahrzeuge regelrecht aufschwimmen lässt, und ein andermal über Waschbrettspisten und ausgewaschene Wege.

Nach zwei Tagen verabschieden sich Tamas und Marcel gen Deutschland. Dafür rückt mein Vater mit seinem L200 und Marco mit seinem Jeep nach. Doch bevor wir uns nach Süden aufmachen und die schönen Mischwälder den Laubwäldern und Feldern weichen, machen wir uns noch daran, Totholz und Pilze zu sammeln. Diese, zusammen mit polnischem Speck und frischer Sahne, ergeben ein nahrhaftes Abendbrot am knisternden Feuer. Es ist diese Mischung aus Geschichte, Fahrspaß, Natur, guten Freunden und einfachen Mahlzeiten am Feuer, die diese Allradstreifzüge für mich so besonders macht.





Geschichten am Wegesrand

Mein vorbereitetes Dossier ist voll mit interessanten Orten längs des Wegrandes. In der waldreichen Region südwestlich von Stettin suchen wir ein Denkmal inmitten des Herbstlaubs, denn an dieser Stelle stürzte im Winter 1935 eine Junkers 52 Verkehrsmaschine mit drei Besatzungsmitgliedern und acht Passagieren an Bord bei schlechter Sicht ab. Tief im Wald dann der Treffer: Ein Findling mit Grünspan und Gravur steht versteckt im Laub, daran drapiert Grabkerzen und rostige Wrackteile. Etwas abseits steht eine weitere, schwere Granitpyramide zu Gedenken der Opfer. Sie wurde einst von den Nachfahren der Absturzopfer errichtet.

Tage später stoßen wir weiter südlich auf die Überreste eines alten Bismarckturms – jene Ehrenmale, welche zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu Hunderten im gesamten Reichsgebiet errichtet wurden. Zum größten Teil aus privaten Mitteln erbaut, dienten sie als Erinnerungsort zu Ehren des verstorbenen Kanzlers. Nahe dem Turm ziehen sich die verschütteten Konturen eines Schützengrabens durch das Dickicht, was dafür spricht, dass dieser gegen Ende des Krieges als Beobachtungspunkt diente oder für solchen gehalten wurde. Das Ergebnis ist das gleiche: Das aus roten Klinkern gefertigte Bauwerk war Ziel vieler Geschosse – die Beschussspuren sprechen dafür. 100 Jahre steht er nun hier, durchlöchert und mit Graffiti besprüht, wenn er nur berichten könnte, was er alles sah.

Die Spuren und Geschichten sind da – wir müssen nur genau hinschauen. Unzählige Häuser und Scheunen weisen Jahreszahlen vor 1945 auf. Mal in Weiß gepinselt und mal aus Blech. Dann sind da die alten Industrieruinen, „Cellulosefabrik“ steht da in verblichenen Lettern. Unzählige deutsche Grabsteine ziehen am Seitenfenster vorbei. Entweder liegend, schief und voller Grünspan im Laub oder aufrecht, gepflegt und mit Kerzen versehen in den Dörfern.





Unter dem Laub

Bei meinen Recherchen stoße ich unter anderem auf die Arbeit von POMOST, einem archäologischen Dienst aus Poznań, der die Toten der Kriege aus der Erde holt. Fein säuberlich ziehen sie den Boden auseinander, arbeiten zunächst mit Schaufeln und desto tiefer sie in das Erdreich vordringen, mit Spatel und Pinseln. Polnische, russische und deutsche Soldaten legen sie frei, manchmal auch Zivilisten. Ihre Kiefer sind weit aufgerissen, und oft hängen noch immer die erdbraunen oder feldgrauen Uniformfetzen um ihre modrigen Knochen. Knöpfe, gebrochene Kämmen, Löffel und Rasierer liegen zwischen den Gebeinen. Manchmal geben die ovalen Erkennungsmarken oder die in Glasflaschen konservierten Papierfetzen Auskunft über den Toten. Oftmals jedoch bleiben sie namenlos.

Nahe der Oder bei Dziewin, wo wir die Ruinen des einst größten Renaissance-Schlusses Niederschlesiens bestaunen, fanden sie im vergangenen Mai allein acht von ihnen. Und weiter südlich, nahe einem Weiler, den wir passieren, suchen sie noch immer nach einer verschollenen Familie. Ihr Grab wurde bis in die neunziger Jahre gepflegt, verschwand jedoch bei Maßnahmen zur Wiederaufforstung.





Von Postkarten, Bunkern und Geschirr

Aus meiner Sicht sind es Organisationen wie POMOST und Menschen wie Karolina Kuszyk, die durch ihre Taten und Forschungen zur deutsch-polnischen Völkerverständigung beitragen. Die Polen reparieren, restaurieren, erforschen und bergen einst Deutsches mit großem Interesse. Das ehemals Deutsche scheint hier in Westpolen eine Art Renaissance zu erleben. Auf polnischen Flohmärkten in Stettin und Breslau werden alte Kleidung, Postkarten und Geschirr gehandelt – Hauptsache, es ist Poniemieckie.

Gern erinnere ich mich an Arek, den wir im Winter 2022 in Nova Sol trafen. Zusammen mit einem Kollegen restauriert er einen alten Bunker der einstigen Oderlinie, ohne dass er dafür einen finanziellen Ausgleich erhält. Er ist damit nicht der einzige. Entlang der Überreste der alten Grenzverteidigungen arbeiten Polen ehrenamtlich an Forschungs- und Restaurationsprojekten. Etwas landeinwärts gibt es gar eine Frau, die deutsche Baustoffe wie Fliesen und Fenster wieder herrichtet. Genauso verhält es sich auch in Breslau, wo freischaffende Künstler alte Fassaden restaurieren und konservieren.



bimobil

Reisemobile
PickUp-Systeme
Expeditionsmobile

46
Jahre



In Deutschland gefertigt – in Europa und auf der ganzen Welt zuhause: www.bimobil.com



Breslauer Bummel

An Tag fünf erreichen wir Wrocław – das ehemalige Breslau. Im äußersten Westen der Stadt lassen wir uns versteckt zwischen schweren Autokränen und LKWs auf einem kleinen Campingplatz nieder. Das Eiland im Industriegebiet soll für die nächsten zwei Tage unser Heim sein.

Am Morgen des nächsten Tages lassen wir uns tief in die belebte Stadt bringen. Denn dort im Stadtteil Nadodrze (dt. Über der Oder), dem Hotspot für Kunst und Kultur, schimmern noch immer die verblichenen, einst deutschen Fassaden an den Häusern. Flanierend ziehen wir unter den Blicken einiger Breslauer Fenstergucker durch die mehrstöckigen Häuserschluchten. Hier liest man noch „Balltisch“, „Schmiede“, „Kolonialwaren“ oder „Fußbekleidung“. Einige der alten Fassaden wurden renoviert, und manche davon, wie von der Restauratorin Luiza Kostańska, sogar richtig professionell. Andere hingegen wirken schillernd, sind aber mit Rechtschreibfehlern behaftet: „Nöhmaschinen“ oder „Zur Eisenhandtum (orig. Zur Eisenhandlung)“ zählen dazu. Doch in diesem Fall zählt für uns das Bemühen mehr als das Ergebnis. Zusätzlich entdecken wir alte Einschusslöcher, von Schrapnellen geschliffene Klinker, weiße Markierungen für Luftschuttkeller, Straßenschilder und Wappen. Zeitweise fühlt es sich an wie eine kurze Zeitreise in das Breslau der dreißiger und vierziger Jahre.

Am abendlichen Lagerfeuer sprechen wir noch lange über die Stadt an der Oder, welche wie jede andere einem stetigen Wandel unterworfen ist. Viele der Spuren werden irgendwann verschwinden, doch wenigstens einige wurden dank unserer Ländernachbarn konserviert und erinnern so an die wechselhafte Geschichte der Oderstadt.

Der letzte Akt

Am Folgetag trennen sich unsere Wege. Während mein Vater mit seinem L200 die Heimat ansteuert, zieht es Marco und mich gen Süd-Ost: Die Region um Wałbrzych (dt. Waldenburg) ist unser Ziel. Marco will es noch einmal wissen und führt uns über zermatschte Wege durch das

niederschlesische Land. Zuweilen glaube ich, dass die Yokohama AT's jeden Moment versagen müssten – doch sie graben sich durch. Dunkle, dicke Dreckspritzer legen sich über die hellbraune Altpatina an Fronten und Flanken der Fahrzeuge. Im blassen Licht der Abendsonne erreichen wir den deutschen Friedhof von Gostków – dem ehemaligen Giesmannsdorf. Alte Bilder zeigen ihn als geschliffenes Trümmerfeld, bis eines Tages eine Polin ihn aufkaufte und renovierte. In Workshops erklärt sie heute die verschiedenen Techniken der Friedhof-Restoration. Einige Grabsteine sind wieder zusammengefügt, andere hingegen ragen wie kaputte Zahnstümpfe aus der Erde.

Wir steuern noch weitere kleine Stationen an, ehe wir uns am Abend auf Roberts Campingplatz nahe Bolków niederlassen. Ein kurzer Anruf genügt, denn Robert und ich kennen uns bereits von vergangenen Trips durch Niederschlesien. Das Besondere an diesem Platz: Es gibt einen Hügel, dessen Auffahrt lediglich geländegängigen Fahrzeugen vorbehalten ist. Auf diesem errichten wir unser Camp inklusive Lagerfeuer, Kochstelle und Blick über das Umland. Plötzlich ein Anruf von „Vaddern“, wie auch Marco ihn liebevoll nennt. „Jungs, ich musste mehrmals Kühlwasser nachfüllen – irgendetwas stimmt nicht.“ Wir spielen mehrere Szenarien durch – ohne eindeutiges Ergebnis.

Ich selbst bin froh, dass die Reise ohne größere Bergungsaktionen oder Schäden vonstattenging. Anlässe dazu gab es auf gewissen Streckenabschnitten genügend. Während die Pfanne mit den frischen Champignons auf der Glut schmort, reflektieren wir noch den geschichtlichen Aspekt der Reise. „Mich hat der Friedhof heute sehr beeindruckt“, meint Marco und ergänzt: „Es ist schön zu sehen, wie sich um das Alte gekümmert wird, obwohl es nicht mal polnisch ist.“

Es ist eben Poniemieckie - ehemals deutsch und in guten Händen bei unseren Nachbarn. Erhalten für die Nachwelt als Erinnerung oder Mahnmal. Gerne nehme ich mir für die Zukunft vor, auch etwas zur Völkerverständigung zwischen Polen und Deutschen beizutragen, und sei es nur, ein paar mehr Wörter Polnisch zu lernen.



EIN KÄNGURU IM WINTER

Mit der Wallaby nach Lappland



Noch vor zwei Jahren machten wir Standard-Urlaub: Ferienhaus/Wohnung oder Hotel, gerne an der Küste.

„Camping? Ich will doch im Urlaub nicht schlechter leben als zuhause!“ war die Devise. Freunde von uns besaßen derzeit schon länger Wohnwagen und Camper-Van. Etwas wehmütig bewunderten wir im letzten Jahr ihre Wochenendtrips und Kurzurlaube.

V8 im Haus

Irgendwann keimte in uns der Wunsch nach einem Pickup, ein RAM 1500 sollte es werden. Das sorgte anfänglich für gewisse eheliche Differenzen. ER fand den Wagen toll, SIE ihn zu groß und zu unpraktisch. Als wir jedoch auf die Möglichkeit stießen, damit eine Wohnkabine transportieren zu können, stand der Entschluss fest. So etwas wollten wir.

Wir gingen auf die Suche nach dem richtigen Modell für unseren Amerikaner. Klar war, eine „weiße Dose“ kam nicht in Frage. Das sind wir einfach nicht. Als wir eine Wallaby sahen, war es um uns geschehen. Die sollte es sein. Wir bekamen sie im März auf den RAM gesetzt und die Geschichte unserer Unternehmungen nahm ihren Lauf.

Tourenfahrer

Es gab ab sofort kaum ein Wochenende, an dem wir nicht unterwegs waren. Und fast aus heiterem Himmel stand plötzlich im Raum: Weihnachten beim Weihnachtsmann, hoch droben im Norden in Lappland.

Flugs herum gefragt und schnell war umrissen: Wir und zwei befreundete Familien würden den Wintertrip gemeinsam angehen.



Wintercamping in der Polarregion

Wir hatten keinen blassen Schimmer, was uns erwarten würde! Aber wir hatten mächtig Bock auf das Abenteuer. Bald nach der Idee kamen erste Fragen, Befürchtungen und hier und da auch Zweifel. Im Sommer hatten wir drei Wochen lang auf einem Road-Trip durch Norwegen die Fernreisetauglichkeit getestet, die Kabine eingerichtet und erste Ideen zu Veränderungen und Ergänzungen entwickelt. Norwegen wurde für uns die Generalprobe, ob das „Konzept Wohnkabine“ tatsächlich funktioniert.

Das hatte gut geklappt, also nahmen die Vorbereitungen für den Winter Fahrt auf. Nach vielen Gesprächen, Meinungsaustausch und Beratungen rüsteten wir den RAM für Winter aus, richtigen Winter. Flüssigkeiten wurden getauscht, ausgerichtet auf extreme Minustemperaturen, die 100 Ah Batterie der Kabine wich einer 200Ah LiFePO4 (beheizt), weil die Solaranlage uns bei maximal 3-4 Stunden Sonne nichts bringen würde. Wir probierten Heizungseinstellungen aus, ermittelten den Verbrauch der Heizung im Standby, und der RAM bekam deutlich mehr Beleuchtung vorne und hinten, sowie AT-Bereifung (BFGoodrich).

Für die Fahrstabilität rüsteten wir Luftfedern nach. Denn das Aufschaukeln des Fahrzeugs hatte uns bereits beim Norwegen-Trip gewaltig genervt. Schließlich waren wir für alle Eventualitäten gerüstet. Ein kleiner Gaskocher kam an Bord, als Ersatz ein Benzinkocher. Für unsere Markise ließen wir Seitenwände maßschneidern, um draußen mehr Raum zu schaffen (die Serienwände waren deutlich zu kurz für unseren Aufbau).

Den Wassertank und Leitungen leerten wir und ließen die Pumpe gut durchtrocknen. Trinkwasser wollten wir in Kanistern in der Kabine aufbewahren. Wir bauten die RAM-Rückbank aus (Hündin Aika würde nicht mitkommen) und schufen so Stauraum. Die Kabine sollte so weit wie möglich von herumliegender Ausrüstung frei bleiben, damit wir uns gut bewegen konnten.

Wir würden wohl wenig Zeit draußen verbringen, geschweige denn draußen kochen; darauf waren wir eingestellt. Zur Sicherheit luden wir eine zweite Standheizung ein. Wir schnitten Schaumstoffstreifen zu und vakuumierten sie. Im Notfall wollten wir sie in den Kühlergrill stecken, falls der Motor nicht mehr auf Temperatur käme. Schneeketten eingeladen, sinnvolle Kleidung, Reiseproviant und auf ging es in das Abenteuer!



Way up north

Am 20. Dezember rollten drei 4x4 los. Ein offroad-tauglicher Sprinter, ein Vito mit Dachzelt, unser RAM mit Wohnkabine. Darin sechs Erwachsene, vier Kinder und ein Hund. Direkt nach Schulschluss fuhren wir nach Travemünde und als die Fähre um 22 Uhr ablegte, waren wir alle mächtig kribbelig. Keiner von uns hatte so etwas zuvor gemacht, keiner hatte Erfahrung mit richtigem Winter. Wir alle waren gespannt, was uns auf dem Weg nach Arjeplog erwarten würde.

Früh am nächsten Morgen fuhren wir von der Fähre auf schwedischen Boden. Es regnete, von Schnee noch keine Spur. Wenig später wurde daraus Schneeregen und dann dichte Schneeflocken. Die Straßen wurden immer rutschiger. Der Deutsche würde schon von Schneechaos sprechen, der Schwede fährt einfach weiter. Über die E6 an Malmö vorbei auf die E4 Richtung Stockholm, der Schnee stob dichter, und wir wussten, die Stellplatzsuche würde schwierig werden. Die Straßen waren freigeschoben, Zufahrten zu Parkplätzen, Badestellen und vielen „Park4night“ Plätzen blieben ungeräumt und durch aufgeschobene Schneewälle versperrt. Seitenwege blieben also unerreichbar.

Wir kamen derweil erstaunlich gut voran; der Schwede fährt durchweg 80-90 km/h auf geschlossener Schneedecke. Mitrollen war Trumpf. Am Abend fanden wir einen geräumten Parkplatz, direkt an einem See. Bäume ringsum schützten uns vor dem Wind. Die erste Nacht verbrachten wir bei um die 0 Grad und eisigem Wind zum





Eingewöhnen. Ein halber Meter Neuschnee ließ uns die Schuhe wechseln, und wir waren froh, Felle ins Bett gelegt zu haben. Der Alkoven ist natürlich beheizt, allerdings unten durch den Fahrtwind frostig gekühlt. Die Matratze war anfangs eiskalt, und die Felle waren Gold wert.

Es war eine ruhige Nacht, und als am Morgen sich das Tageslicht blicken ließ, packten wir alles wieder fahrsicher ein, und es ging weiter. Was keinen Frost bekommen durfte, verstauten wir stets in der Fahrerkabine, die wir dauerhaft heizten. Somit brachten wir morgens den Proviant und Wasser stets in den Pickup. Unser kleiner 12V Wasserkocher lieferte uns während der Fahrt Tee, Instantkaffee und heißes Wasser für Minuten-Terrinen. Damit wir Strecke machen konnten, fanden die meisten Mahlzeiten nur bei kurzen Stopps statt. Darauf waren wir eingestellt, mit Brot, heißen Würstchen und Co. Auch abends gab es meist etwas Schnelles. Um es deutlich zu sagen: wir naschten, bis uns schlecht war! Aber der Schwede hat uns erklärt, bei der Kälte würde man viel verbrennen, also schon mal Vorrat anlegen.



Reisekabinen für Pickups

- DEUTSCHE PRODUKTION
- GUTE VERFÜGBARKEIT
- UMFANGREICHE BERATUNG

Beratung und Information:



www.fiftyten.de

Tel.: +49 6134 5579 083



stay wild

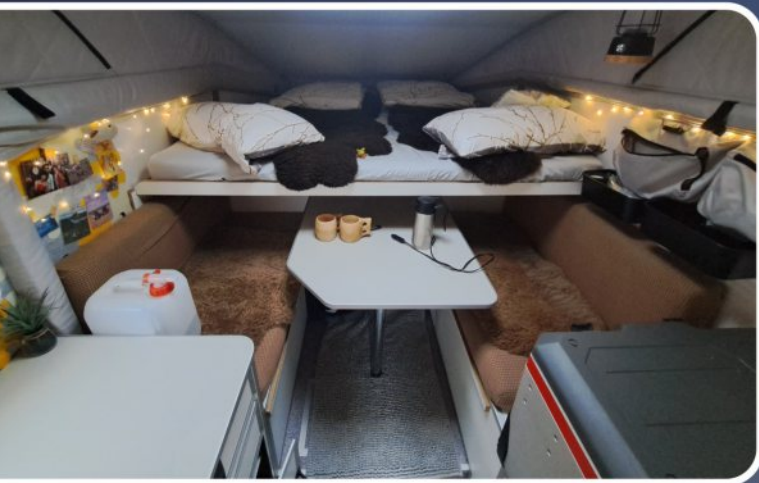


NEU

50TEN
Live your Passion

Nomadenleben

Das Erste, was man auf einem solchen Trip ablegt, ist Eitelkeit. Die 3-Tage-Mützenfrisur, Waschen mit Einmalwaschlappen (mit etwas Glück ist noch heißes Wasser übrig). Im Notfall muss man auch mal auf die Boxio, während der andere im Bett liegt. Wintercamping ist halt nicht draußen; Wohnen findet auf wenigen Quadratmetern statt, und man muss sich arrangieren.



Wir fahren also weiter, bezaubernde Winterlandschaften zogen an uns vorbei: gefrorene Seen, Eisschollen auf einem Fluss, und es wurde immer kälter, der Schnee höher und die Straßen weißer.

Bei Sundsvall verließen wir die E6 und fuhren auf der 86, 87 und 90 weiter stetig Richtung Norden. Hier war es deutlich ländlicher, und wir fuhren durch wunderschöne kleine Orte. Weihnachtlich beleuchtet glitzerte jedes Haus im Schnee. Obwohl es bereits ab 15 Uhr dunkel wurde, genossen wir die entspannte Fahrt. Die Straßen waren durchgehend weiß, die Landschaft unberührt mit Schnee bedeckt. Wir freuten uns bei unserer ersten Begegnung mit Rentieren.

Alle Fahrzeuge hatten starke LED-Lichtleisten vorne, in Schweden absolutes Muss! Denn Rentiere sieht man bei Schneefall und Dunkelheit sonst nicht rechtzeitig. Sie stehen einfach plötzlich da. Dem schwedischen TÜV ist es offensichtlich völlig egal, ob du zwei oder zwölf Scheinwerfer an deinem Auto hast. Das normale Fernlicht wirkt hier wie ein Teelicht auf der Stoßstange.

Nicht nur am Auto ist Licht eines der wichtigsten Dinge, die man mitführen sollte. Den Abend verbrachten wir auf einem Stellplatz des Örtchens Gafsele, der für wenige SKR sogar eine Feuerstelle und Holz auf einem freigeschobenen Platz bietet. Laut Logbuch der Kasse waren wir seit Oktober die ersten Gäste hier.

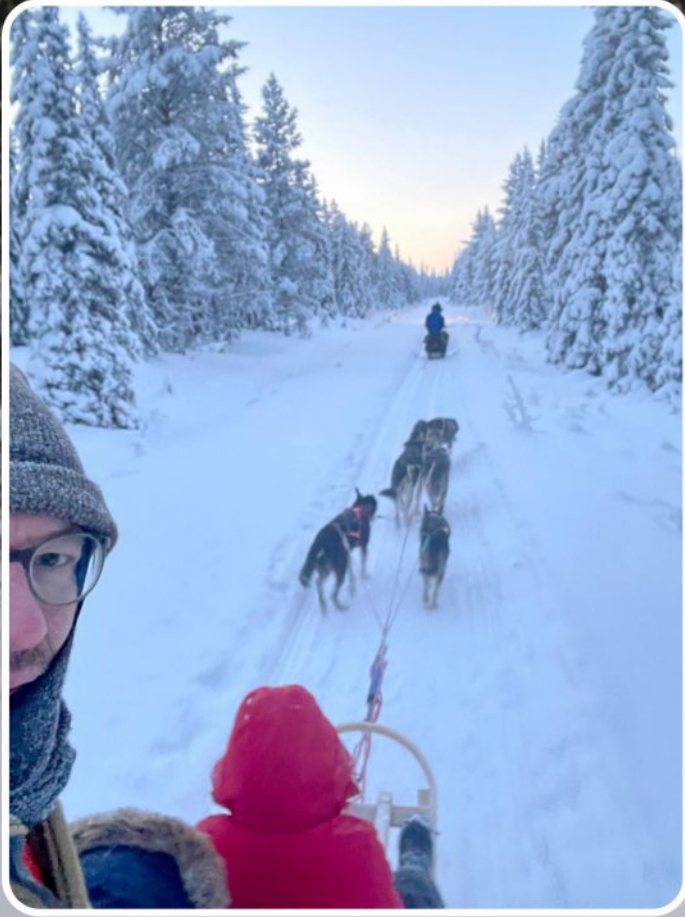
Das Thermometer zeigte am Abend -9 Grad. Alles war festgefroren, steif und von einer dicken Eisschicht überzogen. Trotzdem half uns das normale Scheibenenteiserspray, um Dinge zu lösen. An diesem Abend musste allerdings der Bunsenbrenner ran, um die gefrorene Aluleiter des Dachzeltes unserer Mitreisenden wieder beweglich zu machen. Die Feuchtigkeit des vorangegangenen Regens saß überall, in jeder Ritze, und würde uns als Eis so schnell nicht mehr verlassen.

Nach etwas Glühwein am Lagerfeuer zum Aufwärmen hatten wir wieder eine ruhige Nacht.

Nun waren es nur noch 300 km bis zum Ziel. Wir tankten voll und kauften ein, denn morgen würde Heiligabend sein, und wir wollten uns für die Feiertage eindecken. Wieder waren wir fasziniert von den Landschaften, so viel Schnee. Tannen bogen sich schwer schneebehangen, über allem dieses besondere Licht. Die ungewohnten Farben des Himmels, der Wolken, dieses Weiß, es war wunderschön anzusehen. Schon auf der Fahrt freuten wir uns auf die Ankunft am Ziel.







Am frühen Abend wurden wir herzlich von Micha und seiner Familie empfangen. Die deutschen Auswanderer bieten auf ihrem Grundstück zauberhaft urige Hütten und Stellplätze für Camper an. Hier hatten wir für die nächsten 10 Tage kleine Hütten gemietet, in denen wir die Feiertage genießen wollten.

Wir durften die Hütte auf dem Berg beziehen, 700m vom Haus, nur zu Fuß zu erreichen. Kein fließendes Wasser, kein Strom, heizen mit Ofen, Kochen mit Gaskocher. Diese traumhafte Hütte war noch minimalistischer als unsere Wohnkabine, und wir haben uns sofort verliebt. Danke, Micha, dass wir dort wohnen durften! (www.nordic-cabins.com) Die nächsten Tage verbrachten wir viel Zeit draußen, trotz Temperaturen um die 20-25 Grad minus. Wir waren Eisangeln, haben eine Hundeschlittentour gemacht, sind Schneemobil gefahren, haben bei Micha in der Schmiede ein eigenes Messer geschmiedet (hat in der Kabine jetzt einen Ehrenplatz) und in der Grillkota schöne Abende und ein wundervolles Silvester erlebt. Die Gespräche mit Micha und vor allem die Abenteuer, von denen er erzählen kann, sind schon ein Erlebnis für sich, die Auswanderungsgeschichte umso mehr. Schweren Herzens, aber wirklich bereichert, machten wir am 2. Januar unsere Kabine wieder flott für den Rückweg.

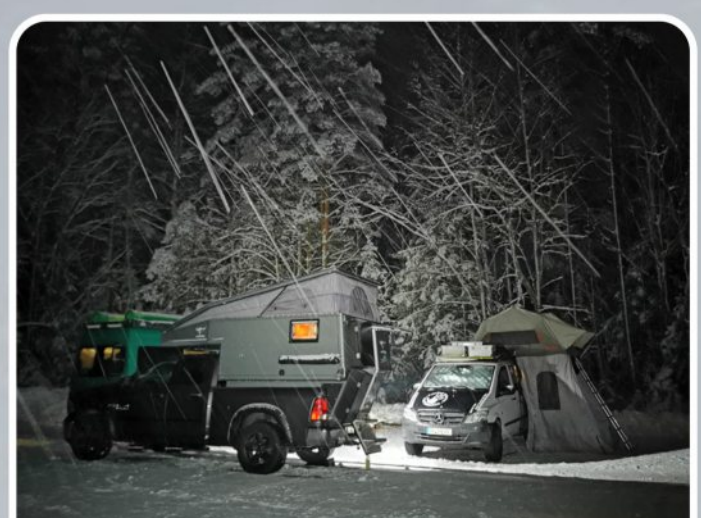


Während der letzten 10 Tage hatten wir die Heizung der Kabine bei 8-13 Grad durchlaufen lassen, somit war sie immer frostfrei. Den Diesel hatten wir in einem 17-Liter-Außenkanister dabei (erst in Schweden gefüllt, skandinavischer Diesel), den nötigen Strom lieferte die Batterie, die bei 2 Ausflügen per Auto nachgeladen wurde.

Wir starteten am Morgen, nachdem alles verstaubt war, bei -27 Grad unseren Rückweg. Die Fähre war bereits gebucht und gab uns das Zeitlimit vor. Wir entschlossen uns, die Route durch das Inland (E45) zu nehmen, da die Familie mit Dachzelt weniger Wind bevorzugte. Die ersten Pro-



bleme mit Batterien gab es schon während des Aufenthalts (Batterien standen bei unseren Mitreisenden auf dem Boden und wurden zu kalt trotz Standheizung). Jetzt sollte es aber ans Eingemachte gehen. Nach ca. 1 Stunde Fahrt ging der Vito bei unter -28 Grad in den Notlauf. Der Motorblock war nach 2 Stunden Fahrt so kalt, dass man ihn ohne Probleme anfassen konnte. Der Dieselfilter saß wahrscheinlich dicht, und der Motor bekam nicht genug Sprit. Kurzerhand stopften wir beim Vito die Schaumstoffstreifen in den Kühlergrill und hofften auf bessere Temperaturen im Süden.





Am Nachmittag erreichten wir dann die -32,5 Grad, es zwiebelte im Gesicht bei Rast und war wirklich unangenehm. Der Vito quälte sich tapfer durch und kam langsam wieder zu etwas Temperatur. Von nun an stiegen die Temperaturen mit jedem Kilometer etwas, sodass wir das Nachtlager nicht bei diesen extremen Temperaturen aufschlagen mussten. Die Nacht war zudem die kälteste Nacht in Schweden seit langem, und wir wollten es nicht zwingend auf die Spitze treiben. Wir fanden hinter Östersund einen Campingplatz, offiziell nicht geöffnet, aber geräumt und mit einem herrlichen warmen Waschhaus. Die -15 Grad in dieser Nacht fühlten sich fast schon warm an. Die Heizung packte uns locker in wohlige 19-21 Grad, und bei einer Runde Eierlikör konnte der Abend ausklingen.

Frisch geduscht und erholt starteten wir in den nächsten Reisetag. Wir fuhren den Tag ohne Probleme durch, der Vito war wieder auf Touren, und alle sahen dem Abschied von Schweden entgegen. Der Schnee wurde langsam weniger, die Bevölkerung dichter, die Orte größer je mehr wir Richtung Süden kamen. Wir fanden einen

Stellplatz am Hang mit schönem Blick auf das nächtliche Jönköping, bei schon fast bikinitauglichen -8 Grad. Unsere letzte Nacht in Schweden.

Der nächste Tag roch gewaltig nach Abschied, der Schnee wurde spärlicher auf der letzten Etappe, aber Schweden zeigte sich noch einmal von der sonnigen Seite. Am Abend ging es mit der Fähre um 22 Uhr wieder nach Deutschland. Am nächsten Mittag würden wir zuhause sein. Noch völlig entspannt, von den Eindrücken, Begegnungen und Erlebnissen geprägt, würde es uns nun unweigerlich wieder in den Alltag ziehen. Wie nach vielen unserer Reisen würde uns schon bald die „typisch deutsche“ Mentalität wieder auf den Geist gehen. Was wir aber auf jeden Fall aus der Reise mitnehmen: Es braucht nicht viel zum Leben und noch weniger zum Glück! Zu Micha und seiner Familie halten wir weiter Kontakt und werden sie sicher bald wieder besuchen. Vielleicht machen wir einen Blockhüttenbaukurs mit oder gehen mit Micha Fallen stellen. Auch im Sommer kann man dort hoch im Norden so vieles unternehmen.



f Eure starken Foren bei Facebook und Instagram 

@PickupCamperMagazin und @Pickup.Wohnkabinen.Freunde

- 10.000+ Follower
- Tipps und Tricks aus der Praxis
- Technische FAQs
- Reisen und Overlanding
- Wohnkabinen aller Art
- Eigenbau-Kabinen
- Herstellerunabhängig



Erfolgreich werben, gezielt den Verbraucher ansprechen

PICKUP CAMPER Ads



Werbung und Redaktion

Wer immer bei uns werben möchte, der findet in der Redaktion den richtigen Ansprechpartner.

Warum die Redaktion? Ganz einfach: wir behalten uns vor, einen Kunden als Werbepartner ins Heft zu nehmen. Wir wollen keine allzu abwegigen Dinge bewerben. Wir bringen keine Treppenlifte oder Magnetarmbänder. Das entscheiden wir selbst.

AKTUELLES im Web

Die Rubrik „Aktuelles“ auf unserer Homepage werden wir verstärkt bedienen. Sie wird über Events und Neuerungen rund um die Szene zeitnah informieren.

Mit bis zu 500.000 Seitenaufrufen pro Ausgabe haben wir eine sehr gute Reichweite als Spartenmagazin. Deshalb bieten wir auch die Möglichkeit, mit Werbebannern auf der Homepage zu werben, um bis zu einer halben Million Interessenten extra zu erreichen. Alle Banner enthalten selbstverständlich Suchbegriffe und einen Direktlink zur entsprechenden Landingpage.

Es ist kein Geheimnis, wir wollen bei all dem, was wir tun, auch Geld verdienen. Wer monatelang interessante Themen recherchiert, aufbereitet, verifiziert, schreibt und layoutet, darf auch dafür etwas bekommen. Druck, Vertrieb und externe Zuarbeiter müssen ebenfalls einen Vorteil haben. Da die meisten mit einer Torte oder hübschen Häkelsocken unterbezahlt wären, erfolgt eine solche Anerkennung in harter Währung. (Zudem kann niemand im Team häkeln...)

Wir sind ein unabhängiges Heft, das alle Inhalte aus der weltweiten Szene (!) der Wohnkabinen, Trägerfahrzeuge, Dachzelte und Outdoor-Zubehör generiert.

Deshalb muss Werbung im Heft sein. Sie bezahlt diese völlig frei recherchierten, unabhängigen und nicht beauftragten Stories! Nur so können wir kostenlos online bleiben und zu einem sehr verträglichen Preis die gedruckte Ausgabe abgeben.

Werbung ist Information

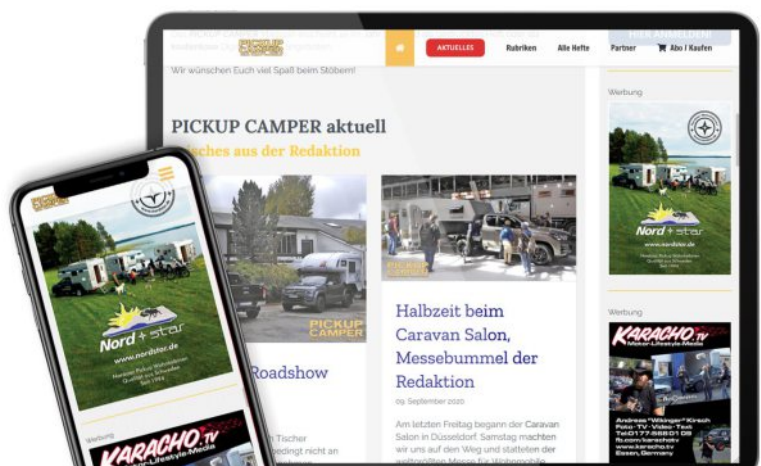
Wir bieten Herstellern, Importeuren, Autobauern, Veranstaltern und all jenen, die sich in unserer Community und damit in unserem Markt bewegen, eine perfekte kundenorientierte Plattform für ihre Werbung. Wir vertreten zudem vehement die Ansicht, dass auch Werbung zur Information des Lesers beiträgt. Denn selbst, wenn ein Hersteller mal gerade nicht in einem aktuellen Bericht erscheint, so ist die Werbung ein Tool, auf ein Produkt oder eine Adresse aufmerksam zu machen.

Ob Online oder im digitalen Heft: Alle Anzeigen sind direkt zu eurer Landingpage verlinkt. Eine Chance, mehr als 12.000 Leser*innen pro Heft zu erreichen. Zudem bleiben alle Ausgaben dauerhaft online. So auch euer Link. Er kann also noch jahrelang „nachwirken“.

Nutzt diese Chance, macht Eure Produkte, Events und Neuheiten einem breiten Publikum auch dann präsent, wenn wir redaktionell gerade nicht über Euch berichten können.

Für alle Infos zu Formaten, Laufzeiten und Preisen für die Werbung im Heft und auch auf unserer Internetseite fordert Ihr bitte unsere Mediadata an.

Anfragen und Anzeigen bitte via Mail an redaktion@pickup-camper-magazin.de



Werde Verkaufsstelle für das PICKUP CAMPER Magazin!

Das PICKUP CAMPER Magazin wird ausschließlich über unseren Web-Shop und ausgewählte Vertriebspartner verkauft. Möchtest auch Du mit Deinem Unternehmen zu den auf unserer Webseite gelisteten Verkaufsstellen gehören?

So kannst Du Dein Unternehmen an prominenter Stelle und mit klickbarem Link auf unserer Homepage listen lassen, und ziehst gleichzeitig neue Kunden an, die Dein Geschäft wegen des PICKUP CAMPER Magazin aufsuchen.

Win Win für alle Seiten

- Mehr Verkaufsstellen bedeuten kürzere Wege für unsere Leser
- Verkaufsstelle zu sein, bedeutet neue Kunden in Deinem Unternehmen zu begrüßen
- Mehr Verkaufsstellen bedeuten größere Reichweite für die Werbetreibenden

Werde Verkaufsstelle für das PICKUP CAMPER Magazin. Bewerbungen an:
marketing@pickup-camper-magazin.de



PICKUP CAMPER

Reisen • Offroad • Wohnkabinen

- **Bis zu 15.000 Leser*innen und Downloads pro Ausgabe**
- **Bedient die Zuwachsmärkte Camping, Fern- und Individualreisen**
- **Standalone im KFZ-Marktsegment Pickups**
- **Standalone im Marktsegment Wohnkabinen und Wohnaufbauten**
- **unbegrenzt online zugängliches Zeitschriftenarchiv aller Ausgaben**
- **finanziell attraktive Zielgruppe mit individueller Freizeitgestaltung**

Pickups, Overlanding, Offroad

Nutzen Sie den PICKUP CAMPER als Ihre einzigartige Marketing-Plattform für Freizeit und Reisen mit dem Pickup. Vierteljährlich online als PDF zum kostenlosen Download.

Wertiges Print-Magazin als Sammlerausgabe gedruckt als Abo oder Einzelbestellung für nur 6,50 Euro erhältlich.

Nutzen Sie Ihre Marktchance zielgenau in Ihrer Sparte! Werben Sie im PICKUP CAMPER.

www.pickup-camper-magazin.de



Jungfernfahrt in Tausendunddeiner Nächt

Mit einer Wälfärer in den Öman



Weite Wüsten, grüne Oasen, traumhafte Strände, schroffe Berge und Gastfreundschaft - Von ihrer Pickup-Camper-Reise in das Sultanat Oman erzählen uns Kirsten und Philipp.

Wir sind Kirsten und Philipp und wagten Anfang 2023 einen Neuanfang im mittleren Osten. Seitdem wohnen wir mittlerweile in Dubai. Ich habe mich als Fluglotse in Dubai beworben und durfte im Januar meinen Dienst antreten. Kirsten ist als Flugbegleiterin bei Lufthansa tätig und pendelt zwischen Dubai und München. Während der Coronazeit 2019 beschloss sie, ihre Ausbildung zum Pilatesinstructor Matwork (Pilatestrainerin für die Mattenarbeit) bei der Pilates Academy in München zu machen, um ihr Wissen und vor allem das wunderbare Gefühl an Interessierte weitergeben zu können.

Als wir im Januar in Dubai ankamen, wussten wir ehrlich gesagt nicht genau, was die Emirate und der mittlere Osten für uns bereithalten würden. Wir dachten, Dubai sei eine Großstadt wie jede andere. In gewisser Weise war das ein Irrtum. Wir wurden schnell eines Besseren belehrt. Hier ticken die Uhren einfach anders. Im Gegensatz zu vielen reichen Ländern des mittleren Ostens wird in Dubai gemacht und nicht nur geplant.

Von diesem Spirit ließen wir uns sehr schnell anstecken. Wir hatten für unseren Sommerurlaub mit einem Leihcamper in Italien den Beschluss gefasst, uns selbst eine Wohnkabine samt Pickup zu kaufen. Zurück in Dubai



Kirsten und Philipp



wollten wir unsere Träume vom „Abenteuer Wüste“ und dem autarken Reisen verwirklichen. Schließlich hatten wir doch längst genug Europatrips absolviert und reichlich Campingplätze gesehen. Wobei...?

„Wir“ ist ehrlich gesagt übertrieben. ICH hatte den Traum und habe Kirsten letztendlich davon überzeugt. Zu meiner Erleichterung gestaltete sich dies viel einfacher als gedacht, konnten wir doch von reichlichen Overlanding-Erfahrungen während unseres Lebens in Deutschland profitieren. Diverse Campingfahrzeuge hatten uns bereits als Homebase gedient. Zuletzt rollten wir mit einem 5 Tonnen schweren, vollintegrierten Wohnmobil

durch Europa. Vollgepackt mit allem erdenklichen Luxus - und rückblickend betrachtet, auch mit unnötigen Extras. Too much in unseren Augen, das war uns sogar schon unterwegs damit aufgefallen. Es wurde uns zu üppig, zu dekadent und zu wenig Abenteuer.

Das jetzige Projekt sollte beinhalten, sich wieder aufs Notwendigste zu beschränken, leicht zu reisen, letztendlich downsizen.

Durch Zufall bin ich bei meinen Recherchen auf den deutschen, in Dubai lebenden, Ozan Mora gestoßen. Er baut seit 2019 Monacoque-Wohnkabinen aus Fiberglas, die für den Offroad-Einsatz perfekt geeignet sind, wie er sagt. Wir trafen uns mehrfach und waren aufgrund seiner umfangreichen Beschreibungen und Erläuterungen bald davon überzeugt, die richtige Kabine gefunden zu haben. Er nennt sie Wayfarer.

Bereits nach dem ersten Telefonat war übrigens für mich klar: Das ist es! Die Chemie passte auf Anhieb. Ich konnte es kaum abwarten, nach Dubai zurückzukehren, um ihn zu treffen.

Dort trafen wir uns zu einem ersten Beschnuppern am Strand, und Ozan erklärte mir im Detail die Absetzkabine TAYGA von WAYFARER CAMPER mit Aufstelldach und all den Extras zur Individualisierung unserer Wunschkabine.

Die Voraussetzungen: Uns war es sehr wichtig, dass er die Kabine nicht einfach baut und hinstellt. Sie musste unseren Wünschen und unserem Budget entsprechen. Es gefiel

uns auch, dass sie ganz holzfrei gefertigt wird. Denn wir haben vor, auch vielleicht das Innere Afrikas zu bereisen. Und Monsun- oder Starkregen-Wetterphänomene können einem Camper dort arg zusetzen. Wir wollten die Sicherheit, dass Wassereinbruch und spätere Wasserschäden ausgeschlossen sind. Hinzu kam, dass die Wayfarer so leicht sein würde, dass wir das Fahrzeug weder auflasten noch aufwendig umbauen mussten.

Gemeinsam mit Kirsten nahmen wir eine fertig ausgebaute Kabine in Augenschein und entschieden uns, eine zu bestellen. Der Prozess des Kabinenbaus wurde für uns sehr spannend. Ozan band uns in die Entscheidungsprozesse mit ein. Entweder per WhatsApp, Telefonie oder während persönlicher Treffen konnten wir zu bestimmten Bauabschnitten an Details mitentscheiden. Er zeigte uns jeweils die Pros und Contras der Optionen auf. So war es für uns ein Leichtes, die für uns richtige Entscheidung zu treffen.

Gut zwei Monate nach der Bestellung war es so weit, wir konnten die für uns gefertigte Kabine aufsatteln und sofort ins erste Abenteuer aufbrechen.



Norwegen Arabiens?

Die Geheimnisse des Orients lockten, Aufbruch in den Oman - nach Musandam. Die Exklave ist der nördliche Zipfel des Landes, an der Straße von Hormus, die den Persischen oder Arabischen Golf mit dem Golf von Oman verbindet. Musandam gilt wegen seiner Fjorde und bergigen Landschaft als das Norwegen Arabiens. Selbstredend in Sandgelb, wie fast jede Landschaft hier.

Die Tour planten wir im Vorfeld eigenständig mit Hilfe von Reiseführern, Internet- und Youtube-Recherchen. In diesem ersten Urlaub wollten wir nun primär die Kabine ausprobieren und kennenlernen. Etwaige Änderungswünsche würden wir auflisten und nach Rückkehr mit Ozan besprechen. Dazu war dieser Teil des Sultanats Oman geradezu perfekt. Die größere Reise ist übrigens bereits in Sicht und startet im März 2024.

Kurze Anreise

Nach 2 Stunden Fahrt lief der Grenzübergang sehr unkompliziert ab. Leider kann man in Musandam keine Rundfahrt planen, da Grenzposten teilweise nur für Omanis passierbar sind. Deshalb mussten wir die gleiche Route am Ende auch wieder retour zum selben Grenzposten fahren.

Beide Länder sind jedoch so sicher und tolerant, dass man überall frei stehen und sein Lager aufschlagen kann. Die Bevölkerungsdichte in Oman ist sehr gering, und der Tourismus noch nicht weit verbreitet. Stets fühlt man sich als Abenteurer beim Erschließen unbekannter Gegenden. Überall wurden wir nett begrüßt, und die Omanis suchten den Kontakt für ein nettes Gespräch. Hierauf komme ich später noch einmal zurück.





Die erste Nacht

Das Auffüllen der Frischwasser- und Benzintanks belastete die Urlaubskasse mit umgerechnet 33 Euro. Wir achteten immer darauf, dass die Tanks gefüllt waren, denn die nächste Möglichkeit konnte sehr weit entfernt liegen. Im Anschluss brachen wir auf Richtung Khasab, wo wir auf einer Passhöhe rasteten, um den fantastischen Ausblick zu genießen.

Gibt es einen schöneren Ort für ein Nachtlager? Wir waren sehr aufgeregt, weil die erste gemeinsame Nacht in der neuen Kabine bevorstand. Vorher durften wir noch einen atemberaubenden Sonnenuntergang genießen und selbstverständlich ein leckeres Barbecue.

Ein paar Handgriffe später war in der Kabine das Bett hergerichtet. Meine größte Befürchtung im Vorfeld war, dass das Bett für meine 1,90 m zu kurz sein könnte. Auch in dieser Beziehung leistete Ozan ganze Arbeit. Wegen meiner geäußerten Bedenken konstruierte er das Bett extra lang. Wir haben sage und schreibe 2,30 m Bettlänge auf 1,60 Breite. Wenn man bedenkt, dass wir auf der Ladefläche eines Hilux wohnen, ist es für mich umso erstaunlicher. Auch kann ich mich mit meiner Größe in der Kabine aufrecht bewegen.

An diesem Abend schliefen wir unter dem klaren omanischen Sternenhimmel ein und genossen die Ruhe. Am nächsten Morgen konnten wir dank der erholsamen Nacht ausgeschlafen in den neuen Tag starten. Wir probierten die kabineneigene Außendusche und waren restlos begeistert, wie einfach und praktikabel alles ist.

Khasab, Sperrzone?

Wir besuchten Khasab, ein beschauliches Fischerdorf. Aus der ehemaligen militärischen Sperrzone an der Spitze der Arabischen Halbinsel entwickelt sich ein Urlaubsort in wunderschöner Landschaft. Der Hafen ist heute neben einer Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe ein wichtiger Handelsort für Händler des gesamten arabischen Raums.

Unterwegs rasteten wir an einem kleinen Container, in welchem ein Café untergebracht war. Der Eigentümer, ausgerechnet ein Daniel aus Polen, erzählte uns über die Umgebung und meinte, am nächsten Strand stünden viele Camper mit deutschem Nummernschild. Das klang interessant. Dort angekommen trafen wir auf eine Gruppe von ca. 15 Reisemobilen, die gemeinsam durch die Türkei, den Iran und die Vereinigten Arabischen Emirate in den Oman gefahren waren. Hier ergaben sich viele



Gespräche mit den Teilnehmern. Vom Tourguide bekamen wir zudem Insidertipps über eine Offroad-Strecke, die bereits auf unserer To-Do-Liste stand.

Fjord-Arabien

Die Region um Khor Najd beeindruckt mit einer dramatischen Landschaft und wurde so beliebte Fotolocation. Bislang blieb sie von Eingriffen menschlicher Hand verschont. Der Blick schweift über kristallklares Wasser und die senkrecht ins Meer fallenden Felswände des Hajar Gebirges. Diese Kulisse ließ uns innehalten. Dies hier glich tatsächlich den Fjorden Norwegens, nur dass wir nicht frieren mussten. Welch schönes Fleckchen Erde.

Wenig später suchten wir uns einen Stellplatz für die Nacht. Unser online Reiseführer empfahl einen Platz zwischen Akazienbäumen, den wir ohne Mühe fanden. Die Ruhe, die Berge und zuletzt der unglaubliche Sonnenuntergang rundeten den Tag ab.

Wir schliefen in aller Seelenruhe ein. Als wir unsere kleine Tür am nächsten Morgen öffneten, erwarteten uns bereits einheimische Picknicker und einige neugierige Ziegen :-)

Nachbarschaft

Wir blieben also nicht unentdeckt und gewannen den Eindruck, die Omanis freuen sich, uns bei sich zu haben. Hat euch schon mal ein Nachbar ein ganzes Frühstück gebracht? Uns blieb die Sprache weg. Vor uns stand ein netter, gut Englisch sprechender Omani und deckte unseren (!) Campingtisch mit Brot und arabischen Süßspeisen. Bei den landestypischen Spezialitäten handelte es sich um Maldouf-Brot, das gewöhnlich mit Datteln gereicht wird. Dazu süßer Balaleet aus mit Rosenwasser, Safran und Kardamom gesüßten Vermicelli-Nudeln und einem perfekten Eieromelett. Ganz baff waren wir im Anschluss, als er uns noch zum Wandern einlud. Bedauerlicherweise konnten wir der Einladung nicht folgen, da wir zeitbedingt unser nächstes Ziel quasi schon vor den Augen hatten: Offroad fahren im Canyon oder...

Eine Tagestour nach Namibia?!

Wir erreichten den Canyon und fuhren hinein. An den meisten Stellen zeigten Spuren der Vorgänger den Verlauf. Doch hier und dort wurde es heikel. Die Runde durch den Canyon dauerte zudem länger als gedacht. Wir, das Auto und auch die Kabine mussten hier starke Stöße, Verwindung und holprige Abschnitte hinnehmen. Nach fünf Stunden und einigen Fotostopps gelangten wir am anderen Ende an unseren Stellplatz für die Nacht.

Wie toll es hier war. Wir alle können uns Afrika gut vorstellen. Steppe, Wüste, dann abends bei absoluter Stille am Lagerfeuer sitzen und den Sternenhimmel bestaunen. Nur ohne Elefanten oder Giraffen :-)) Wir nannten es „Klein Namibia“.

Diese bezaubernde Nacht werden wir so schnell nicht vergessen. Am darauffolgenden Morgen starteten wir mit einer Pilateseinheit vor dem Auto, damit unsere Rücken die teilweise schroffen und steilen Berge besser überstehen würden. Erneut ging es ein paar Stunden durch fahrbares, aber doch anspruchsvolles Geröll-Gelände.

Als wir herauskamen und wieder zurück in die Zivilisation starten wollten, überraschte uns am Straßenrand noch eine zuckersüße Esselfamilie. Wie praktisch, dass wir noch etwas Brot dabei hatten. So konnten wir die Langohren für ihr Fotoposing belohnen.

Volleyball und Delfine

Eine Nacht verbrachten wir neben der deutschen Abenteuergruppe, nah am Highlight des kommenden Tages. Wir träumten vergangene Nacht bereits von Delfinen, jetzt wollten wir sie auch sehen. Diese Nacht wurde laut, weil Parkplätze für Araber ein toller Treffpunkt sind. Bis um 4 Uhr morgens schnatterten sie durcheinander und spielten Volleyball. In der Nacht...

Egal, wir waren gut erholt, es ließ uns kalt.

Warm wurde uns hingegen auf der Dhow Cruise. Wir tauschten Pickup gegen ein wunderschönes Holz-„Schiff“, traditionell mit Teppichen farbenfroh ausgelegt. Wir fuhren hinaus in die Türkische See. Und da waren sie! Welch Anblick. Eine Delfinschule schwamm direkt neben unserem Boot und es bereitete ihnen sichtlich Spaß,



unsere Welle mitzunehmen. Ihnen bei diesem Spiel zuzusehen ist wahre Lebensfreude. Trotz unzähliger Reisen hatten wir solch einen Moment noch nicht erlebt. Wir waren schlicht ergriffen.

“**Freundlichkeit ist eine Waffe, die du einsetzt unbeschwert. Darum schenkt man dir Vertrauen, folglich bist du so begehrt**”

Norbert van Tiggelen

Die letzte Nacht kehrten wir auf die Höhe zurück, auf der unsere Tour begann. In aller Stille auf dem Berg genossen wir den letzten Sonnenuntergang und ließen unsere Tour Revue passieren. Keiner von uns beiden hatte geahnt, dass uns der Oman so in seinen Bann ziehen wird.

Morgens nach einer letzten Dusche unter stahlblauem Himmelsgewölbe ging es Richtung neue Heimat, Dubai. Am Ende blicken wir zurück auf eine unvergessliche Tour mit unserem neuen Setup. Bis auf klitzekleine praktische Details müssen wir nichts verändern. Und natürlich hat die Wayfarer diese erste Reise klaglos überstanden.



Philipp und Kirsten überlegen, eine kleine Miet-Pickup-Flotte inklusive WAYFARER CAMPER auf die Beine zu stellen.

Sie wollen speziell deutschsprachigen Touristen die Möglichkeit bieten, die Vereinigten Arabischen Emirate oder den Oman individuell zu erschließen. Für einen Vorgeschmack folgt ihnen auf Instagram.

Bei Interesse schreibt ihnen dort.
Instagram: @Wayfarercamper_on_tour

NAMIBIA

IM „WINTER“



Vor einigen Jahren führte uns eine Winterreise nach Namibia. Ein Jahr zuvor hatten wir bereits den Etosha Nationalpark im Norden Namibias mit einem Toyota Corolla besucht.

Dieses Mal sollte es in den Süden und Westen gehen, mit einem Abstecher nach Südafrika. Auf unserer ersten Reise waren uns die vielen Camper aufgefallen. So beschlossen wir, es nun auch damit zu versuchen.

Camper-Newbies

Viele (um nicht zu sagen sehr viele) sind in Afrika mit Pickup und Dachzelt unterwegs. Wir wussten anfangs noch nicht so recht, was wir genau benötigten. Wie viel Komfort, wie viel Abenteuer. Nach ausgiebiger Recherche und stundenlangem Lesen im Namibia-Forum entschieden wir uns für einen Camper mit Kabine. Das schien unseren Ansprüchen am ehesten gerecht zu werden. Den buchten wir von Deutschland aus.

Bei den Unterkünften wollten wir flexibel sein und buchten nicht vor - außer den Campsites in Südafrika. Die Buchungen dort waren notwendig und vorgeschrieben, damit wir die von uns geplante Route fahren durften.

Fotos und Text: Rainer Schulze



Annäherung

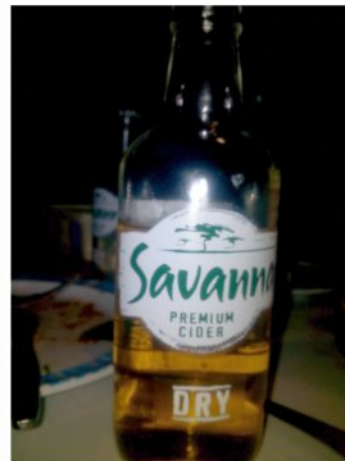
Nach dem 10-stündigen Nachtflug mit Air Namibia ab Frankfurt landeten wir am frühen Morgen in Windhoek. Dort fuhren wir mit einem Shuttlebus zum Autovermieter.

Da stand er nun. Ein Camper auf Basis eines Nissan Navara. Gemeinsam mit einem anderen Paar aus Deutschland erhielten wir eine Einweisung in das Gefährt. Da sich meine Englischkenntnisse auf das Schulenglisch begrenzen, war es hilfreich, jemanden an der Seite zu haben, der besseres Englisch sprach als ich und mir unklare Details übersetzen konnte.

Bei der Durchsicht unseres Wagens (die anderen hatten den gleichen Aufbau auf einem Toyota Hilux) entdeckte

ich einen schadhaften Reifen. Ich wies darauf hin. Nach einer Weile fuhr ein Mitarbeiter „unseren“ Camper in die Werkstatt, wo ein neues Rad montiert wurde. Man kann in Namibia wegen der Gravelroads eigentlich immer davon ausgehen, dass es früher oder später eine Reifenpanne geben wird. Mit nun komplett guten Reifen waren wir doch etwas beruhigter, obwohl wir jetzt erst gegen Mittag losfahren konnten.

Reifenwechsel in Afrika war mir bereits bekannt. Im Etosha-Park auf unserer ersten Reise hatte ich bereits ein Rad wechseln müssen. Ich glaube, selbst bei der Formel 1 sind die nicht schneller. Und dort ist die Wahrscheinlichkeit eines Raubtierangriffs etwas geringer :-)





Proviant und Abfahrt

In Windhoek ging es in einen großen Supermarkt. Wir nahmen allen Proviant mit, den wir für die erste Woche etwa benötigen würden. Schon unser erstes Ziel war noch 300 km entfernt. Mittlerweile war es nach 14:00 Uhr und im Dunkeln wollte ich und sollte man auch nicht unbedingt fahren. Für 300 km plant man hierzulande mindestens vier Stunden ein. Ich wusste, es würde eng werden mit dem Erreichen unseres Ziels, der Bagatelle Kalahari Game Ranch, einer Lodge mit Gästezimmern, diversen Einrichtungen und einem Campground.

Auf guter staubiger Piste fahren wir durch Buschland. Ab und an sahen wir in der Ferne Antilopen, hier und da einige Ziegen. Die Menschen hier sind entweder mit Karren oder Pickups unterwegs, wie es scheint. Wir genossen

„unser Afrika“. Im letzten Sonnenlicht bezogen wir schließlich unseren ersten Campsite. Mit Blick auf rote Sanddünen und karges Buschland der südlichen Kalahari richteten wir uns ein. Die Nacht war ruhig, und wir schliefen nach diesem ereignisreichen Tag trotz der ganz ungewohnten Schlafumgebung sehr gut.

Wildbeobachtung

Am nächsten Tag entspannten wir erst einmal am Pool der Lodge und genossen das tolle Wetter und die Wärme. Am Nachmittag unternahmen wir einen geführten Game Drive (Wildbeobachtungsfahrt) mit anschließendem Sundowner in einem zur Ranch gehörenden Reservat von 70.000 ha (35x20km).



Südafrika: Freistehen nicht erwünscht

Südafrika-Reisende sollten wissen, dass man mit einem Camper nicht einfach frei in der Landschaft übernachten darf. Das hat verschiedene Sicherheitsgründe. Der wichtigste ist sicher die Gefahr von wilden Tieren. Aber auch Wilderer, Milizen oder ganz einfach allerlei natürliche Gefahren lauern im Busch. Deshalb ist es nicht gestattet, einfach irgendwo ohne den Schutz einer Ansiedlung zu übernachten.

Nach einer weiteren Nacht verließen wir am Grenzübergang Mata-Mata Namibia und reisten in Südafrika ein. Um hier als Camper die Grenze passieren zu dürfen, muss man mindestens zwei Nächte im angrenzenden Kgalagadi Transfrontier Park gebucht haben. Dieser erstreckt sich über Südafrika und Botswana mit einer grünen Grenze entlang des Flusses Nossob. Er ist so riesig, dass weitere 320 km am Abend mehr auf dem Tacho standen, ohne dass wir den Park verlassen hätten...

Die Nacht im Mata-Mata Rest Camp war spektakulär, da bis tief in die Nacht die Löwen zu hören waren.

Am nächsten Tag ging es Richtung Norden ca. 150 km durch den Nationalpark. Wir passierten diverse Wasserlöcher, die allesamt hervorragend zur Wildbeobachtung geeignet sind. Den Abend verbrachten wir mit einem kühlen Drink im Nossob Rest Camp am platzeigenem Wasserloch. Hier konnten wir Tiere beobachten, die erst in der Dämmerung oder Nacht aktiv werden.

Auf den 200 km des folgenden Tages gab es etliche spannende Abschnitte, die uns zwangen, den Allradantrieb einzulegen. Viel loser Sand, Auswaschungen und Querrinnen. Im gesamten Park ist übrigens der Reifendruck von max. 1,5 bar vorgeschrieben! Unser Nissan hat jede Herausforderung super gemeistert. Selbstverständlich sinkt so auch die Tageskilometerleistung. Für die 200 Kilometer benötigten wir mit wenigen Halten gute sechs Stunden.

Angekommen in Twee Rivieren am südlichen Ein- und Ausgang des Parks, erledigten wir erst mal die Grenzformalitäten. Bei der Einreise nach Botswana gab es keinen Posten der Südafrikaner. Wir besorgten also schnell die Stempel für die Einreise, wuschen uns danach den Stra-

ßenstaub im Pool von der Haut und gingen dann im Restaurant essen.

Am nächsten sehr frühen Morgen ging es wieder auf einen Game Drive. Die geführten Touren haben den Vorteil, dass man eine Stunde früher als die Einzelfahrer in den Park darf. Damit steigen die Chancen auf die Sichtung vieler Tiere immens. Wir wurden nicht enttäuscht. Einen männlichen Löwen beim erhabenen morgendlichen Abschreiten des Reviers zu beobachten, ist einfach ergreifend.

Wir legten einen Pausentag ein. Wir warteten die Tageshitze am Pool ab und fuhren abends selbst noch einmal zu einem Beobachtungspunkt. Spät kehrten wir zurück, glücklich und erschöpft fielen wir ins Camperbett.

Afrikanischer Föhn

Der folgende Tag führte uns ein gutes Stück durch Südafrika und am frühen Nachmittag zurück nach Namibia. Die Grenzkontrollen der Südafrikaner waren stets sehr entspannt, im Gegensatz zu den Behörden der Namibier. Hier durften wir nur einzeln an den Schalter treten, obwohl wir die einzigen waren und der Posten sich im Nirgendwo befand. Schließlich durften wir passieren, und die Reise sollte uns zum Fish River Canyon bringen. Nach im späteren Abschnitt anstrengenden 650 km (unsere längste Tagesetappe) erreichten wir endlich unser Ziel, die Ai-Ais Hotsprings Spa Campsite, direkt am Canyon. Von echter Erholung war wenig zu spüren. Beim Öffnen der Tür hatte ich das Gefühl, vor einem Föhn zu stehen. Heißer Wind bei einer Lufttemperatur in der Sonne von 49°C. Zur Abkühlung sind wir ins 30 Grad „kühle“ Wasser gegangen. Zum Vergleich - eine „warme Wanne“ hat um 34°C. Schließlich verbrachten wir hier nur zwei Nächte, obwohl wir drei geplant hatten. Es war im Canyon einfach unerträglich (!) heiß.





Wohnkabinen • Pickups • Dachzelte • Technik



www.wohnkabinen-stuttgart.de



AUTOHAUS

GRATZKE

GMBH

Ulmer Straße 71 • 70188 Stuttgart

Tel.: 0711 485548

Autohaus-Gratzke-GmbH@t-online.de

Tank-Trockenheit droht

Am Tag der Weiterfahrt war geplant, noch im Camp zu tanken. Prinzipiell ein Thema, das man im Blick haben sollte. Tankstellen liegen hier nicht sehr dicht beieinander. Ich also frohen Mutes an die Tanksäule und - hoppla - es gab leider keinen Diesel. Der Mitarbeiter wollte mich beruhigen: „Noch in diese Woche kommt Nachschub“. Aber wann würde „in dieser Woche“ sein? Heute war Dienstag!!! Also sahen wir auf der Landkarte nach, wo die nächste Tankstelle läge.

Option eins, 35 km nordwärts in ein anderes Camp. Option zwei, 170 km nach Süden in die nächste Stadt, wie es unsere Route vorsah. Beide Strecken zusammen gab unser Kraftstoffvorrat nicht her. Da der Tankwart nicht wusste, ob das andere Camp Diesel hatte, entschieden wir uns gegen einen Versuch dort und entschlossen uns, das Risiko der Fahrt Richtung Süden zu wagen. Selbst diese 170 km waren hart an der Grenze dessen, was ich ausgerechnet habe. Diese Fahrt durch ein Gebiet, das ein Offroadherz höher schlagen lässt, konnte ich leider nicht genießen. Meine Augen ruhten mehr auf der Tankuhr als auf der Piste. Ihr kennt das sicher. Aber wir kamen endlich in Rosh Pinah, einer Bergbaustadt, an. Dieser Ort ist alles andere als einladend. Frisch betankt ging es mental weit entspannter weiter zum eigentlichen Ziel, dem 170 km entfernten Klein-Aus mit seiner Vista Desert Horse Campsite.

Wilde Pferde "Desert Horse", Nomen est Omen.

Hier leben die wilden Pferde der Namib, Nachfahren der Pferde der „deutschen Schutztruppe“ Deutsch-Südwestafrikas, die in den Wirren des Ersten Weltkrieges frei kamen. Heute sind sie unter dem Namen „Desert-Horse“ als Wildpferd-Art bekannt. Leider gelten sie nach einigen Dürre Jahren seit 2017 als vom Aussterben bedroht. Man hilft ihnen hier. Hoffentlich überstehen sie das dadurch. Die Campsite ist weitläufig, bietet eine tolle Lodge mit Pool und kühlen Getränken. Als „nächste“ Nachbarn - und damit 100m entfernt - hatten wir da eine Gruppe von vier jungen deutschen Frauen, unterwegs in einem Pickup mit zwei Dachzelten. Wir kamen schnell ins Gespräch. Alle waren ganz froh, mal wieder deutsch mit anderen Menschen reden zu können.

Wüstensturm

Über eine erlebenswerte Straße (D707) ging es weiter von Aus zur Sossus Oasis Campsite am Rande des Sossusvlei. Die Sossusvlei ist eine riesige Salzpflanze, umgeben von den höchsten roten Sanddünen der gesamten Namib. Nach einem kleinen Sandsturm am frühen Abend genossen wir diese einzigartige Wüstenstimmung Afrikas. Selbstverständlich geht es hier nicht ohne Dünenbesteigung. Ein Besuch des Sossusvlei und der Düne 45 standen an. Vom Campsite fuhren wir eine ganze Stunde lang durch die



dürre Ebene zur Düne 45. Die Düne 45 ist eine riesige, sternförmige Sanddüne mit einer Höhe von bis zu 170 Metern. Als wir gegen acht Uhr ankamen, war es temperaturmäßig noch auszuhalten. Weil sich das rasch ändern würde, erklimmen wir flugs - so flugs so etwas eben geht - die Düne und genossen diesen einzigartigen Ausblick. Kräftig roter Wüstensand soweit das Auge reicht.

Dann weiter zum Sossusvlei, Stopp auf einem Parkplatz. Mein Plan sah vor, mit dem Camper weiter zum Deadvlei zu fahren. An ihrem Rand liegt die höchste Düne Namibias. Als ich jetzt den vielen losen Sand sah, verließ mich der Mut. Man durfte ohnehin ab hier nur mit einem 4x4 Wagen weiter. Mir erschien der Camper dafür zu unhandlich.

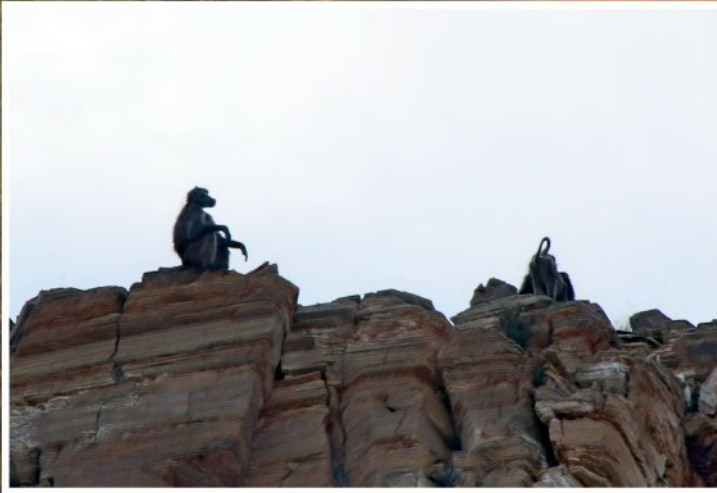
Ich unterhielt mich noch mit einem Deutschen, der mit seinem Nissan Patrol gerade zurückkam. Der Wagen hatte deutsche Nummernschilder, war aber nicht zugelassen. Der junge Mann erzählte mir, die Familie hatte den Wagen nach Namibia verschiffen lassen, weil sie öfter in Namibia wären und das auf Dauer billiger sei, als immer einen Wagen zu mieten. Und das mit den Nummernschildern interessiere hier niemanden...

Im Leoparden-Revier

Also blieb es beim Fotostop und dann ging es zurück. Und weiter über den Sesriem Canyon zur Gästefarm BüllsPort. Insgesamt kamen heute auch wieder 300 km zusammen. Dort sollte unser letzter Campsite auf dieser

Reise sein. Wir erhielten den Platz „Alte Polizeistation“ für uns alleine. Das war ein wirklich tolles Erlebnis. Der Platz liegt ungefähr drei Kilometer von der eigentlichen Farm entfernt in einer Schlucht. Bei der Ankunft beäugten uns von der einen Seite die Paviane und von der anderen eine Herde Zebras. Alles wirkte unwirklich. Wir fanden zwei Stellplätze mit jeweils einem eigenen Wasch- und Toilettenhaus vor. Wir blieben zwei Nächte in dieser fantastischen Umgebung und nutzten die Tage für ausgiebige Wanderungen.





Abschied nehmen

Den letzten Abend genossen wir noch in der Gästefarm. Wir aßen zu Abend (dafür muss man sich bis zum Mittag anmelden) und saßen mit anderen Gästen bei einem kalten Bier zusammen. Wir hatten zuvor nicht vorgehabt, den Camper zu verzurren und waren zu Fuß die drei Kilometer zur Farm spaziert. So wollten wir auch wieder zurück. Nun erzählten uns die Farmer beim Essen von einer Leopardin, deren Revier unsere Schlucht sei. Der Rückweg wurde also nicht mehr wirklich entspannt. Unsere kleine Taschenlampe war hoffnungslos unterdimensioniert. Ringsum fast eine Stunde lang rabenschwarze Nacht. Wir waren echt froh, als wir im (!) Camper waren. Die

letzte Nacht verlief selbstverständlich friedlich und am Morgen konnten wir schon wieder über unsere Angst lachen. Wir werden nie erfahren, ob es hier wirklich eine Leopardin gab. Spuren jedenfalls sahen wir nirgends. Farmer-Latein?

Nun hieß es Abschied nehmen. Der Rückweg führte uns 200 km nach Windhoek, von wo wir nach einem kleinen Stadtbummel und Camper-Rückgabe am Nachmittag heim flogen. Nach knapp 3000 km ohne Reifenschaden (toi toi toi) oder andere Pannen sind wir wieder gut angekommen und konnten den Rückflug mit vielen Eindrücken antreten.



Aus Tradition besser.

Die Slide-In und Festaufbau Wohnkabinen von **GlobeCab** überzeugen durch eine stabile Bauweise, moderne Materialien sowie durch eine umfangreiche Serienausstattung für ein autarkes Reiseerlebnis.

Das geringe Gewicht bei kompakten Außenmaßen sowie das neue Befestigungssystem ohne Spanngurte (Wombat & Wallaby) machen die **GlobeCab** zu einer perfekten, offroadtauglichen Wohnkabine. Als Absetzkabine passt sie auf alle in Europa üblichen Pick-Ups und US Pick-Ups.



Slide-In Pop-Up
für in Europa übliche Pickups

Für 1,5 und Doppelkabiner



Slide-In Pop-Up
für US Fullsize Pickups

Für Super Short Bed, Short & Longbed



Festaufbau Pop-Up
für Europa & US Pickups

Für 1,5 und Doppelkabiner
Für Super Short Bed und Short Bed



Starte jetzt mit einer neuen
GlobeCab Wohnkabine
in Dein nächstes
Abenteuer.



Dein **GlobeCab Partner** :
Wohnkabinencenter GmbH • Im Winkel 10 • 58285 Gevelsberg
info@wohncabinencenter.de • wohncabinencenter.de

globecab.de

GO ANYWHERE

Mit einer PopUp Wohnkabine von Four Wheel Campers



FOUR WHEEL CAMPERS

SINCE

1972

www.fourwheelcampers.de

