

PICKUP
CAMPER

PICKUP CAMPER

Reisen • Offroad • Wohnkabinen



Fahrwerk 2.0
Hilux goes EFS



Flatbed-Innovation
Tischer Box 260 SP

Großer Overlanding Ratgeber Teil 1
Freistehen in Europa: Nord und Mitte

Reisetest
Capra Camper 4.0



Elektrisch Reisen?
KGM Musso EV Tourtest

In dieser Ausgabe:

CABOTZ Tischer Schweiz • Toyota Landcruiser mit „Vogelhäusl“
Eigenbau F 250 Camper • Sardinien und Korsika

Nord⁺ star

200

new line
camper

Jetzt
Termin ver-
einbaren!

INFO:



Die beste Nordstar 200 aller Zeiten



Exklusiv im Wohnkabinencenter Gevelsberg! | wohnkabinencenter.de | nordstar.de

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.)

© 2025 - 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
Reisetest	CapraCamper 4.0 aufgesattelt	S. 6



KGM Musso EV im Tourtest Seite: 16

Evolution	Redaktions-Hilux „Manni“ now & then	S. 26
-----------	-------------------------------------	-------



Die neue Tischer Box 260 SP

Seite: 40

Szene	Pickup Treffen in Geislingen	S. 48
Eigenbau	'84er Ford f 250 mit Eigenbaukabine	S. 52



Mythos Freistehen: Teil I Nordeuropa Seite 60

Weltreise	Landcruiser auf Weltreise	S. 76
Mach mit	Werde Gastautor / Gastautorin im PCM	S. 84



Seite: 86

Winterreise: Sardinien und Korsika

Vorstellung	CABOTZ Tischer & Bieber-Tec Schweiz	S. 102
-------------	-------------------------------------	--------

EINSAM ODER

Hallo PICKUP-CAMPER-Gemeinde

Ich muss unbedingt in diesem Editorial eine Vorbemerkung zu unserem großen Artikel „Mythos Freistehen“ machen. In dieser Ausgabe findet ihr die „Wildcampen“-Regelungen mit Wohnfahrzeugen von grob allen nördlichen und mittleren Ländern Europas. Im kommenden Heft dann die aus Europas Süden. Es wären einfach zu viele, zu umfangreich und zu seitenfressend, das alles in einem Heft unterzubringen.

Warum eine Vorbemerkung? Nun ja, ich hörte schon beim Schreiben vor meinen geistigen Gehörgängen den einzelnen oder kollektiven Aufschrei, die Kritik und die Empörung eines Teils der Leserschaft zum Thema und unserer Herangehensweise. Da kommt der Offroad-Oskar, der seit 15 Jahren nur frei übernachtet und schimpft, dass ich ja gar keine Ahnung hätte, wie es wirklich sei. Da höre ich D-MAX-Dörte sich empören, dass Menschen im Jeep mit Dachzelt ohne Vollausrüstung es wagen, auf einen Wohnmobilstellplatz zu fahren. Und viel weiteres ähnliches Zeug, an dem ich mich jetzt hier nicht abarbeiten will. Aber ihr erkennt das Bild.

Vielmehr möchte ich die klaren Vorgaben zu dem Artikel deutlich machen. Es geht in erster Linie um die RECHTLICH eindeutige Regelung im jeweiligen Gastland. Die ist in den Länderordnungen, Gesetzen und regionalen Vorschriften unumstößlich festgeschrieben. Die haben wir nicht erfunden, sondern recherchiert, erfahren, wiedergegeben.

Nun wohne ich nicht „auf dem Baum“, zumal ich selbst seit 1985 Camper bin, weit vor meiner ersten Wohnkabine, und schon immer begeisterter Freisteher. Selbstverständlich ist mir absolut klar, dass es viele (!!!) tatsächlich gelebte Ausnahmen der beschriebenen Regeln gibt. Mir ist bewusst und bekannt, dass in manchen Regionen trotz Verboten das Freistehen geduldet und toleriert wird. Mir ist aber auch bekannt, dass es z. B. in Bayern, Teilen Italiens und der Schweiz so gut wie unmöglich ist, seinen Camper halböffentlich über Nacht zu bewohnen.

Alles dazwischen ist Bandbreite. Von komplett verboten und mit hohen Strafen bedroht bis hin zu „kann man machen“ liegt ein weites Feld mit allerlei Abstufungen.

So oder so, wir wollen euch eine Ländersammlung mit ihren jeweiligen Regeln als Überblick geben. Dazu Tipps und Möglichkeiten, dennoch ohne offizielle Campingplätze auszukommen. Wir wünschen uns, dass es euch bei der nächsten Reise helfen mag und dass ihr auch mit Hilfe unseres Artikels abwägt, was vor Ort erlaubt sein wird und was euch in Schwierigkeiten bringt.



GEMEINSAM?

Falls es durchscheint im Artikel: Ich selbst nutze keine Übernachtungs-Apps. Weder P4N noch Landvergnügen oder sonst irgendeine. Mich führen Google-Maps, Kartenlesevermögen und örtliche Tipps zu meinen freien Plätzen. Das bedeutet auch, dass ich fast immer alleine stehe.

Was mich zum nächsten Thema bringt:

Es gibt für alles im Leben zwei Fraktionen. Im PICKUP-Overlanding sind das in beiden Extremen die Gruppenreisenden und Treffentypen, andererseits die Alleinreisenden, Individualisten, Loner. Wann immer ich auf eine Messe oder ein Treffen fahre, bin ich ja selbst stets im halböffentlichen Bereich unterwegs. Als Redakteur dieses kleinen, feinen Fachmagazins bin ich gewöhnlich schnell erkannt und dauernd in Gesprächen eingebunden. Das macht mir großen Spaß, zumal mir eure durchweg positive Resonanz auf das Magazin selbstverständlich große Freude bereitet. Und wenn es Kritik gibt, lässt sich auch das Aug in Aug immer besser (er-)klären als per Mail oder Telefon.

Andererseits bin ich - und treffe ich dort - immer etliche Einzelreisende, denen vorgeblich Massenauftriebe nicht zusagen. Die tummeln sich zweimal im Jahr auf einem Treffen und einer Messe und verbringen ansonsten ihre Reisezeit abseits der „Gesellschaft“.

Wieder andere können sich gar nicht vorstellen, zu touren, ohne auf das Heck eines anderen Trucks zu gucken. Und das gleich in Größenordnung. Unter fünf, sechs Fahrzeugen, verbunden durch Funk und Navigationsgeräte, läuft das bei denen am besten gar nicht ab. So ziehen sie als Karawane in unwegsame Gebiete dieser Erde - oder an den Gardasee, worauf sie sich beschweren, wie voll es dort war und wie eng - für ihre sechs Pickup Camper.

Wir möchten gern wissen, zu welcher Fraktion die meisten unserer Leserinnen und Leser gehören. Einsam oder gemeinsam? Seid ihr Treffen-Anfahrer und Gruppenreisende oder Einzeltourer und Gesellschaftsscheue?

Ihr könnt uns das gern schreiben, als Mail (Adresse im Impressum vorn) und auch gern mit Fotos von eurem Camper oder eurer Gruppe garnieren. Wir möchten lernen, wie die meisten unserer Gemeinde unterwegs sind. Denn in einem zukünftigen Heft wollen wir das näher beleuchten.

So oder so, ob alleine, als Gruppe oder auf Treffen - ich wünsche allen eine tolle Saison, einen warmen, trockenen Sommer und viele neue Erfahrungen unterwegs. Denn Reisen bildet. Und macht glücklich.

Wir sehen uns da draußen,
Euer Wikinger





DER STEINBOCK IST ERWACHSEN

Capra Camper 4.0



Drei Jahre ist es nun her, dass die türkische Marke Capra Camper den deutschen Boden betrat. Hervorgegangen aus einem Metallbauunternehmen. Die Motivation dazu waren Erdbebenereignisse in den frühen 2020er Jahren. Die türkische Bevölkerung bereitete sich danach mit Campingutensilien auf weitere solcher Unbilden vor. Damit sie, wenn sie ihr Haus verlassen mussten, eine mobile Bleibe hatten. Das war die Geburtsstunde von Capra Camper.

Ahmed und Murat Duman betrieben schon etliche Jahre eine Metallbaufirma für Energieanlagen sowie Zu- und Ab- lufttechnik. Bleche und Winkel biegen und schneiden war ihr tägliches Gewerk. Unter dem Eindruck der Erdbeben konstruierten sie eine mobile Kabine, mit deren Hilfe auch über Stock und Stein gefahren werden konnte, musste man unwegsame Gebiete verlassen oder erreichen. So kam es zum Namen „Capra“, was Steinbock bedeutet.

Anno 2022 lud ich die erste Capra zum Test auf (nachzu- lesen in Heft 01/2023), im Frühjahr 2023 besuchte ich die aufstrebende Wohnkabinenmanufaktur im türkischen Bursa. Gespräche der Brüder Duman mit deutschen General- vertretern verliefen erfolgreich, der Import nach Deutsch- land und der Verkauf in Deutschland starteten vielverspre- chend.

Mit vier oder fünf Standorten waren die deutschen Regio- nen gut besetzt und der Markt erst einmal versorgt. Und Capra war gekommen, um zu bleiben.

Die Vertriebsstruktur änderte sich danach zwar, auch Händler wechselten, aber Capra Camper blieb dauerhaft auf dem deutschen Markt vertreten.

Die Kabine wurde derweil kontinuierlich weiterentwickelt. Sie durchlief rasch Verbesserungsschritte, sodass Murat und Marketingmann Alper im Spätsommer 2023 ganz Europa mit einer aktualisierten, zukünftigen Version bereisten. Sie besuchten potenzielle Händler und verhandelten Aug in Aug und per Handschlag über Handelskontingente. Wir berichteten darüber im Heft 23 / 04-2023.





Service: Murat ließ es sich nicht nehmen, unseren JAC persönlich unter die Capra zu fahren und aufzuladen.

Capra Camper 2026

Im Jahr 2025 flaute der Campingboom allgemein und besonders für Wohnmobile und Kastenwagen ab. Auch Capra Camper bekam das zu spüren, der Markt war erst einmal versorgt und die Nachfrage längst nicht mehr so hoch wie zuvor.

Murat und Ahmed nutzten die Zeit zur Restrukturierung. Die Wohnkabinen wurden neu durchdacht, die Konstruktion detailliert überarbeitet. Und die Vertriebsstruktur wurde erneut geändert. Beiden war klar, dass besonders der Hersteller selbst es ist, der für die Kundenbindung maßgeblich verantwortlich zeichnet. Denn für Wohnkabinen sind die Menschen bereit, viele Kilometer anzureisen, um sie vom Hauptverantwortlichen präsentiert zu bekommen. Das gilt für DUX Camper, das Wohnkabinencenter, Bieber-Tec oder WoMo4You gleichermaßen: Wer

deren Kabinen sehen oder kaufen will, muss den jeweiligen Standort besuchen. Ein umfangreiches Händlernetz existiert kaum, die zentrale Anlaufstelle ist der Hersteller oder Generalvertrieb.

Capra in Karlsruhe

Deshalb bezog Murat nun eine Gewerbehalle in Karlsruhe. Inmitten anderer Gewerbebetriebe hält er nun dort verschiedene Modelle zur Besichtigung und Beratung sowie zur Abholung bereit. Wer also eine Capra Camper erleben will, kann das ab sofort in Karlsruhe nach Terminvereinbarung tun.

„Karlsruhe war uns wichtig, weil auch Frankreich und die Schweiz nicht weit entfernt sind“, erklärt Murat den Standort.



Ich besuchte ihn für den Test in diesem Heft im Mai. Auch für mich gibt es hier Neues. Abgesehen von der brandneuen Version, die zwar weiter 3.0 genannt wird, aber eigentlich 4.0 heißen müsste, sehe ich erstmals eine längere Kabine für 1,5-Kabiner-Pickups.

Und die bietet die entscheidenden 30 cm mehr Raum, noch mehr Komfort und ein paar Extra-Features. Doch um die geht es wohl erst in der Zukunft.

Ich bin hier, um für euch, unsere Leser, die voll ausgestattete Grundversion für Doppelkabiner zu testen. Denn das sind die Grundgene von Capra. Die kompakte DoKa-Wohnkabine mit allen Einbauten und so kurz, dass die Heckklappe selbst beim Doppelkabiner noch schließt. Reisen auf 2,5 Quadratmetern!

Als Erstes fallen mir die neuen, verbesserten Stützen auf. Waren die alten etwas „wackelig“ und machten keinen so stabilen Eindruck, so sind die neuen leichter, haptisch robuster und werden mit nur jeweils zwei Schrauben an der Kabine angebracht. Das geht schneller und ist ganz offensichtlich einfacher.



Sowohl beim Aufbau als auch beim Design harmonisiert die neue Capra perfekt mit unserem Redaktions-JAC.



Flugs hebt damit die Kabine vom Rollwagen der Ausstellung ab, und Murat lässt es sich nicht nehmen, den JAC persönlich unter die Capra zu bugsieren. „Service“, grinst er und verläßt weiter.

Die Kabine passt sehr gut auf die Ladefläche. Sie wird in diesem Fall so abgesetzt, dass sie sowohl auf dem Boden der Ladefläche wie auch auf dem Rand der Ladekante aufliegt. Neue Abstandshalter an der Front verhindern, dass die Kabinenwand an der vorderen Ladekante schubbert. Murat und sein Helfer verzurren die Kabine flott. Ich bekomme noch einen Kühlschrank hinein. Der wird mit einem Spanngurt in der gedachten Position fixiert. So kann ich ihn auch flugs lösen und draußen abstellen, wenn ich möchte. Beim Angeln, am Strand oder auf dem Stellplatz ein Vorteil. Kommt man doch leichter an die Getränke, wenn die Kühlbox auf der Ladeklappe steht. Ein langes Spiralkabel mit 12-Volt-Rundstecker macht es möglich. Die Klappe bleibt selbstverständlich dran. Mit allen Vorteilen wie Rückfahrkamera und extra Einbruchschutz. Auch mit der Capra wirkt die Fuhre kompakt und wendig.



Schade: Auch in der neuen Capra sind die Folienfenster im Dach weiterhin nur von außen bedienbar. Laut Capra bestehen Bedenken hinsichtlich Undichtigkeit und möglicher Sturmschäden.

Das Dach meines Testers klappte ausgesprochen einfach hoch. Die neuen Heber können was. Ich musste z. B. zum Öffnen nie in die Kabine krabbeln. Es reichte, wenn ich dem Dach von außen an der Mitte der Längsseite einen Schubs gab. Dann schob es sich bereits an allen vier Ecken hoch. Innen fixiert man dann nur die beiden Stirnwände mit einer einzigen Schraube mit Gummigriff. Fertig ist die Behausung mit 2 m Stehhöhe unter dem Popupdach.



Das Aufstellzelt ist jetzt serienmäßig mit einem dicken Thermo Bezug ausgestattet – ein echtes Plus für die Wettertauglichkeit. Die Fenster-Elemente lassen sich hochklappen.

Neu ist der Gesamtaufbau aus Alu. Das Grundgerüst bekam weitere Bodenstreben. Die Wände sind außen nun komplett aus Alublech, verklebt und verschweißt, neu 30 mm stark in den Wänden, auf dem Dach und Boden 40 mm XPS-gedämmt, innen mit GFK verkleidet und mit einem neuen weichen Stoff bezogen. Das Dach ist nun dicker und mit Schaum sowie einem Kunststoffleitergewebe stabiler und besser gedämmt. Von innen ist es weiterhin mit Filz bezogen.

Das bedeutendste Extra zur Wettertauglichkeit ist der neue Thermo Bezug im Aufstellzelt rundum. Die dicke Verkleidung ist jetzt sogar serienmäßig dabei. Außen ist weiterhin die bewährte maritime Persenning verbaut, jetzt mit großen Fensteröffnungen. Vier Fenster in der Dachplane sorgen für Licht und Luft, sind mit Moskitonetz, Verdunkelung und transparentem Folienfenster versehen.

Das ist nach wie vor meine größte Kritik. Das Folienfenster lässt sich auch bei der aktuellen, wirklich insgesamt pfffigen Version noch immer nur von außen öffnen, aufrollen und schließen. Es ist mittels Klett regen- und wetterdicht, aber man muss die Kabine verlassen, um es zu bedienen.

Dass dies noch nicht geändert ist, bemerke ich bereits bei Abholung Murat gegenüber.

„Wir haben Bedenken, dass der Einbau eines Reißverschlusses oder einer anderen Anordnung für Undichtigkeit bei Regen und Instabilität, zum Beispiel bei Sturm, sorgen könnte!“ Okay, sie haben darüber nachgedacht. Eine gute Lösung muss trotzdem her, finde ich. So wie jetzt ist das wirklich umständlich. Zumal selbst ich langer Lulatsch eine Leiter benötige, um die Fensterfolie ganz nach oben zu rollen und dort zu fixieren. Bootspersenninge haben auch Reißverschlüsse und widerstehen Sturm und Gischt. Vielleicht tut sich ja da mal was.





Die Hecktüren verfügen über eine neue, massive Verriegelung. Der Griff ist zudem mit einem robusten Schließzylinder ausgestattet.

Ein gewisser Ersatz sind die beiden Klarglas - Schiebefenster im Body hinter den Sitzen. Die lassen sich sehr gut von innen bedienen. Unter dem dunklen Dach sorgen sie leider für wenig Brise.

Verbessert wurde auch der Regenablauf an der Heckklappe. Genial einfach dichtet bei geöffneter Klappe nun eine Gummilippe gegen Regen ab. Damit läuft kein Regenwasser mehr auf die Ladeklappe oder gar in die Kabine.

Neu und sicherer ist nun auch die Verriegelung der doppelten Hecktüren unten. Gleich drei Riegel verschließen die Türen gegen unbefugtes Öffnen. Der massive Griff der Kabinenklappe verriegelt mit einem robusten Schließzylinder diese Hecktüren. Von innen kann man die Kabine ebenfalls über einen separaten Riegel mit der Klappe verschließen.

Für alle Uneingeweihten: Die Ladeklappe des Pickups k ö n n t e von Scherzbolden zwar zugeklappt werden, wenn man in der Kabine ist. Durch die große obere Heckklappe der Capra ist dieser Scherz aber sinnlos. Man kommt einfach hinaus. Eingeweihte blockieren übrigens einen oder beide Schließbügel der Ladeklappe mit Vorhängeschlössern. Damit ist der „Scherz“ gar nicht erst möglich. Gilt übrigens für alle Wohnkabinen mit zu schließen der Ladeklappe, wie z. B. Bieber Inuit, Hotomobil Gladiator oder DUX 140 etc.

Klappe zu und los: Ein großer Vorteil der kompakten Capra ist die Möglichkeit, die Ladeklappe auch geschlossen zu nutzen. Selbst dann ließe sich im Notfall durch die große Heckklappe noch aussteigen.



*Bauartbedingt ist der Stauraum begrenzt.
Hier ist etwas Tetris beim Verstauen gefragt.
Die Capra versteht sich eher als Outdoor-Kabine:
Das Leben spielt sich mehr vor als in der Kabine ab.*

Der Innenraum ist klein, aber groß genug für zwei. Natürlich hapert es bauartbedingt an Stauraum. Lediglich ein kleines Schränkchen und zwei Sitzstaufächer stehen zur Verfügung. Das linke Staufach ist bereits zur Hälfte mit der Eberspächer-Dieselheizung und dem Gebläse belegt. In beide Fächer passen ganz gut etliche T-Shirts, zwei, drei Hosen und ein oder zwei Paar Schuhe. Dann ist es voll. Das Schränkchen nimmt mein Camping-WC auf, das ich darin diskret außerhalb der Sichtweite verstaue. Nachts steht es dann im Gang (oder als Urinal einfach auf dem Schränkchen, wenn ich allein reise). Auch der beigelegte Campingkocher findet im Schränkchen seinen Platz.

Ich ergänze den Innen-„Ausbau“ mit einer Staukiste, in der meine Koch- und Küchenutensilien sind. Die Kiste dient auch gut als Einstiegshilfe und rustikaler Sitz oder Tisch draußen. Ansonsten lebt man mit einer Capra sicher zum guten Teil aus dem Auto. Das meiste Gepäck wird man hinten im Doppelkabiner mitführen. Es empfiehlt sich also, eine große Markise, eine 180°-Batwing zu montieren, die im besten Fall auch die hintere Tür des Fahrzeugs noch überdeckt. Das Leben mit einer Capra findet outdoor statt. Innen kann man gemütlich sitzen, aufrecht stehen und im Bett liegen. Für Bewegung ist natürlich wenig Raum, eine Markise erweitert das Leben draußen enorm.

Apropos liegen. Im Fahrbetrieb ist eine Capra unglaublich niedrig, der Alkoven nur kurz. Zum Schlafen zieht man ein Fußteil heraus, deckt es mit Polstern ab und wirft dann das Bettzeug darauf. Denn das Dach klappt so niedrig zu,



das außer einer Decke nichts auf dem Bettteil im Alkoven liegen bleiben kann. Bettzeug oder Schlafsäcke fahren also immer unten mit.

Angenehm ist hingegen, dass unten noch einer sitzen kann, wenn das Bett schon ausgezogen ist. Ein Sitz- und ein Rückenpolster zog ich dann auf das Schränkchen und hatte durchaus noch genug Platz, bequem zu sitzen.





Und ich konnte ein Getränk oder ein Brettchen mit Broten gegenüber auf der Kühlbox platzieren. Wenn also einer aus der Besatzung schon oben liegt, kann der andere noch unten sitzen. Erstaunlich, in einer so kompakten Kabine.

Tauglich dafür ist auch die Beleuchtung. An der Decke gibt es eine sehr helle LED-Lampe. Für Stimmung und Dimmung sorgt eine mehrfarbig verstellbare LED-Leiste an der Stirnwand unter der Alkovenkante. Der Clou: Beim Sitzen spendet sie angenehmes Licht am Tisch, auch zum Quatschen oder Kniffeln. Ist das Bett ausgezogen, liegt man im Alkoven dunkel und abgeschirmt, während unten noch das Licht anbleibt. Hervorragend als Nachtbeleuchtung für z. B. den Gang zur Toilette oder den Griff in den Kühlschrank.

Dass der „Saft“ dabei nie ausgeht, dafür sorgt die geradezu opulente elektrische Einrichtung der Capra. Ein 310-Watt-Solarpaneel, das das gesamte Dach einnimmt, spendet Strom an zwei 100-Ah-Lithium-Batterien. Dazu gibt es einen Außenstromanschluss. Mit der elektrischen Anlage kann sogar das Wasser in einem optional erhältlichen Boiler erwärmt werden, ohne dass es Kapazitätsprobleme gibt.

Die Entwickler haben sehr dazugelernt. Noch vor drei Wintern war mir eine Heizung in der Capra ausgefallen, weil ihr zum Wiederstart einfach die Power zur Zündung fehlte. Zudem hat die Eberspächer-Standheizung nun einen „Dauerlauf“. Sie geht nicht mehr ganz aus und verbraucht dabei weniger Strom als beim erneuten Zünden und Komplettstart zum Temperatenausgleich.

+49 (0) 4261 64272 - www.BIEBER-TEC.com - info@biebertec.com

wir bauen deine
WohnKabine
made in Germany in Hemshüde



BIEBER-TEC
 FREIHEIT ERFAHREN



in den Serien: INUIT



VIKING



CELTIC



Youtube



Instagram





Aufgrund fehlender Antirutschmatten und eines gelockerten Spanngurts musste ich die Capra einmal neu ausrichten. Da ich ohnehin am Wohnkabinencenter vorbeikam, bat ich dort um Unterstützung. Die Jungs helfen nicht nur bei ihren eigenen Kabinen, sondern stehen auch Fahrern mit Fremdkabinen gerne mit Rat und Tat zur Seite.



Unterwegs:

Ich reise gern flott. 130 km/h liegen immer an, besonders mit der Capra. Auch durch Höhenbegrenzungen abgeteilte Parkplätze kann man mit der Capra bis 220 cm Durchfahrthöhe noch erreichen. Die Kabine bringt ansonsten nur etwas mehr Druck auf die Hinterachse, was sich auch in schnellen Landstraßenkurven insgesamt gut anfühlt. Einzig dass die Kabine sich nach zügiger Hatz durch Bergstraßen seitlich verschob, lag an einem gelockerten Spanngurt. Auch hatte Murat keine Antirutschmatten untergelegt. Das änderten wir im Nachhinein. Worauf die Kabine fortan in der mittigen Position blieb. Eine Matte ist zu empfehlen. Ebenso, dass die Kabine besser NICHT auf den Ladekanten aufliegt. Sie sollte auf den Matten stehen. Unsere Erfahrung.

Ansonsten machte die Kabine dauernd Spaß. Das Dach ist lediglich etwas fummeliger zu schließen als andere Popups, man benötigt Sorgfalt, damit die regendichte Gum



mikante rundum das Wasser während der Fahrt abhält. Einmal gelernt, ist man in unter zehn Minuten zugeklappt und abfahrtbereit. Auf über 300 km und etlichen Regenstrecken blieb in unserer Testkabine alles trocken. Wie üblich sollte man nach längerer Zeit mit nasser Persenning eine Gelegenheit nutzen, die Plane aufgeklappt trocknen zu lassen. Das ist durchaus üblich und gilt nicht nur für Capra, sondern für alle Zeltwanddächer.

Eins noch: Wer gerne in Kontakt mit anderen Menschen kommt, ist mit der Capra gut beraten. Die Gitter, ihr Design und die kompakte Form bringen Menschen in Kontakt mit dem User. Ich habe mehr als einmal erklärt, wie hoch die Kabine zum Wohnen ist, und auch mal jemanden hineinschauen lassen. So martialisch die Gitter aussehen, so sehr rufen sie doch Nähe hervor.

Fazit: Die aktuelle Capra Camper „Ausbau Modell“ ist um einige Evolutionsschritte verbessert worden. Ihr geringes

Gewicht von in meinem Test 370 kg reisefertig und der Preis von unter 15.000 Euro machen sie für Einzelreisende, junge Paare und Einsteiger attraktiv. Sie ist absolut offroadtauglich robust und die Ausstattung passt zum Preis. Günstig, aber nicht ärmlich.

Und sollte man sie nicht zum Reisen benötigen, nimmt man im Handumdrehen alles raus, was man nicht braucht, und hat ein einbruchsicheres Pop-up-Hardtop mit der Option, immer darin sitzen und schlafen zu können.

Uns hat sie als „Immerdrauf-Kabine“ sehr gefallen. Reisen, Laden und Rumlümmeln kann man mit und in ihr bestens. Ein echter Preistipp für Abenteuerwillige.

Hinweis: Die Testkabine kostet ca. 15.500 Euro, u. a. wegen des 310-Watt-Solarpanels und der großen Kühlbox.

Capra Camper Deutschland

Standort Karlsruhe:
S-Caravan GmbH
Johann Georg Schlosser Str. 20
Streetbox 20
DE-76149 Karlsruhe
+49 176 63165370

Standort Bayern:
ALEX FOUQUET
MADLWEG 4
94249 BODENMAIS
+49 1717529371
capracamper.bayern@gmx.de





DER ELEKTRISCHE

KGM Musso EV mit Multi 4 Gmb



Zielgruppe dieses Artikels: aufgeschlossene, zukunftswillige Menschen, offen für Innovation und Fortschritt. Ich dachte, ich schreibe das mal vorneweg, weil es hier ausschließlich um Elektromobilität geht. Wer sie kritisch sieht, wird übrigens auch auf seine Kosten kommen. Also abgestöpselt und losgerollt...

Und zwar mit dem KGM Musso EV. Aufmerksame Pickup-Kenner werden „Musso“ schon einmal gelesen oder gehört haben. Es gibt oder gab einen Ssangyong Musso, ebenfalls einen Pickup. Das ist kein Zufall, denn die Modellbezeichnung blieb, während der südkoreanische Automobilhersteller nach der Übernahme durch das KG Consortium offiziell in KGM (KG Mobility) umbenannt wurde. Die Marke ist umgelabelt, produziert aber weiter robuste, preiswerte SUVs und Pick-ups in Südkorea, Verbrenner wie den Torres und den Diesel-Pickup Musso. Stark engagieren sich die Südkoreaner bei reinen Elektro- und Hybridfahrzeugen. Darunter findet sich mit dem Musso EV ein rein elektrischer Pickup, der erstaunlicherweise mit dem eigentlichen Musso außer dem Namen technisch nichts gemein hat – von vier Rädern mit Gummibereifung mal abgesehen.

KGM Musso EV

Es ist wohl nur so, dass „Musso“ – zu Deutsch Nashorn – bei KGM die Bezeichnung für Pickup-Modelle bleiben soll, egal ob sie innerhalb der Marke miteinander verwandt sind.



Wir wollen daher die beiden Mussos nicht vergleichen, sondern kümmern uns hier ausschließlich um den Musso EV. Selbstverständlich lassen wir die Multi 4 Donovan nicht links liegen, denn es geht in diesem echten Betriebstest um genau die Kombination dieser beiden. Wir stellen uns der Frage: Macht ein EV-Pickup für uns Wohnkabinenreisende Sinn oder nicht? Oder mit welchen Einschränkungen oder Möglichkeiten muss ich mich arrangieren?

GLEITER

H Donovan 180.



Sven Schröder (rechts) hat das Tagesgeschäft an Betriebsleiter Dominik übergeben. Dadurch bleibt ihm mehr Zeit, seine Gespanne in der Freizeit ausgiebig zu testen. Natürlich auch im Interesse seiner Kunden.



E-Mobilität made in Germany: Schon lange vor dem BMW i3 gab es den kleinen „Hotzenblitz“. Einen davon besitzt Sven bis heute.

Sven Schröders Nashorn

Wir bekamen die Möglichkeit durch Sven Schröder, dem Erfinder und ehemaligen Geschäftsführer von Multi 4 GmbH aus Hamminkeln. Seit über 15 Jahren baut er nun Wohnkabinen und beschloss, nun mit gerüttelt Mitte Fünfzig das Tagesgeschäft an seinen Betriebsleiter Dominik zu übergeben. Daher hat Sven nun mehr Zeit, sich um Freizeit und Ausgleich zu kümmern. Und weil er „viel“ Zeit hat, kam ihm Reisen mit möglichst kleinem ökologischen Fußabdruck in den Sinn.

Dazu muss ich bemerken, dass Sven sich schon früh, sehr früh für E-Mobilität interessierte. In seinem Fuhrpark steht bis heute in einer Halle ein „Hotzenblitz“, den er im Jahr 1994 erstand. Das war ein kleiner, sehr kompakter Zweisitzer, der eigentlich schon damals den Stadtverkehr hätte revolutionieren können. Tat er aber nicht. Deutschland war noch lange nicht bereit.

Und weil die Zeiten für Verbrenner sich aktuell weltweit rasch ändern, wollte Sven nun auch die Elektromobilität in sein Unternehmen einziehen lassen. Bei einem Moerser Händler wurde er fündig. Er entschied sich für einen KGM Musso.

Musso und Maße

„Der Komfort ist einfach sensationell!“, schwärmte Sven mir vor, als ich ihn auf die Möglichkeit eines Tests ansprach. Denn bald nach dem Kauf des Musso hatte Sven eigens für ihn eine sehr leichte, wenn auch gut ausgestattete Wohnkabine gebaut. „Klar wollte ich als Hersteller wissen, ob ich meiner Kundschaft so etwas empfehlen kann!“

Dabei geht es ihm ausdrücklich um ein zukunftsträchtiges Konzept, den Umweltgedanken und die eigene praktische Erfahrung mit den modernen Möglichkeiten.

Schon auf den ersten Blick ist der Musso kein typischer Kleinlaster. Er ist im Auftritt eher eine große Limousine, die Bodenfreiheit ist längst nicht richtig geländetauglich. Auch ist er kurz. Mit nur 5,16 m misst er gut 20 cm weniger als ein Hilux oder vergleichbare Pickups. Und weil er einen sehr großen, komfortablen Innenraum hat, entfallen auf die Ladefläche nur 135 cm. Genau die Zentimeter





Kompakter, kürzer und eher Lifestyle-SUV als klassischer Pickup: Mit deutlichem Überhang thront die Kabine auf dem Musso, wirkt aber keineswegs überladen. Im direkten Vergleich muss man fairerweise sagen, dass der Hilux mit anderem Fahrwerk höhergelegt ist und als 1,5-Kabiner ohnehin mehr Ladeflächenlänge bietet.“

fehlen also, die er auch im Vergleich kürzer ist. Zum Ausgleich des kurzen „Beds“ haben sich die KGMs übrigens etwas Feines ausgedacht: Ähnlich wie bei einem Chevrolet Avalanche kann man beim Musso die Ladestirnwand umklappen und dank teilklappbarer Sitzbank auch lange Gerätschaften wie Ski oder Surfmast durchladen. Hier wird die Länge der eigentlichen Ladefläche schon wieder sehr relativ. Ansonsten ist die „Limousine mit Ladefläche“ stattliche 192 cm breit und nur 175 cm hoch. Abmessungen eines City-SUV, aber keines Pritschenlasters.

Auch verfügt der Musso EV weder über eine Trennung von Fahrgastzelle und Ladefläche noch über einen Leiterrahmen. Er ist wie jeder PKW als selbsttragende Karosserie auf das Fahrwerk gesetzt. Verwindung und Verschränkung sind also sehr begrenzt.

Tragtier

Ein Missverständnis auf der Webseite führte eine ganze Zeit lang zu falschen Annahmen der Tragfähigkeit. De facto beträgt die Zuladung des Musso je nach Ausstattung zwischen 780 und 880 Kilogramm. Eine Grafik auf der Website zeigte hingegen „500 kg auf der Ladefläche“. Das entspringt einer Regelung in Asien. Ähnlich wie unsere 3,5-t-Grenze eine europäische Regelung ist, die anderswo niemanden interessiert, ist die „500 kg-auf-der-Ladefläche-Regel“ eine asiatische Spezialität, die dort Zulassungsfolgen hat. Diese Angabe wurde bei der Übersetzung der Website anfänglich übernommen und führte komplett in die Irre. Also bitte schnell vergessen. Der Musso darf im besten Fall sogar 880 kg tragen.



Schaltzentrale

Der Innenraum ist modern, schick und das Armaturenbrett (wie ältlich das hier klingt) wird von Bildschirmen dominiert. Im Lenkradbereich finden sich Anzeigen für Geschwindigkeit, Ladekapazität, Entladung und Restspannung sowie Rekuperation (Energierückgewinnung durch Bremsen und Verzögern) und andere E-fahrwichtige Informationen. Rechts über der Mittelkonsole thront ein stattlicher Bildschirm, auf dem sich unzählige Menüpunkte einstellen und abrufen lassen. Die wichtigsten: Ausschalten von Spurhalte- und Abstandsassistent und Sekundenschlaf-Alarm.

Ich gehe im Folgenden nicht weiter auf die vielen sehr nervigen Alarme und Hinweise ein. Aber einfach machen sie dem Fahrer das Leben nicht. Schaut man nur wenige Sekunden auf freier Strecke mal links in die Landschaft, erklingt sofort ein Aufmerksamkeitsalarm. Schon wenn man sich nur die Brille richtet und eine Kappe trägt, macht es den Musso verrückt und es erscheint eine Warnung, die Face-Detection sei nicht möglich, wodurch er bei Sekundenschlaf nicht den anderen Alarm auslösen könnte. Manomann. Das braucht echt niemand, ist heute aber oft der normale Wahnsinn. Im modernen Südkoreaner also auch.

Theoretisch könnte der Pickup sogar autonom fahren. Nach europäischem Recht meckert er aber, wenn nicht wenigstens eine Hand am Lenkrad bleibt. Wer's mag, muss dann nicht lenken, das macht der Musso selbst. Hauptsache, er spürt den Handkontakt.



Auch gewöhnungsbedürftig für Nicht-Elektriker ist die permanente Anzeige der Restreichweite, so groß und auffällig wie die der Geschwindigkeit. Der Musso erinnert also stets daran, dass irgendwann einmal die Batterie leer sein wird. Das macht eine Tankuhr auch, aber eben diskreter. Der Eindruck, man könne „bald“ liegenbleiben, schleicht sich so selbst bei 180 km Restreichweite ein. Unangenehm.



Allrad und Motoren

Der Musso hat gleich zwei Antriebseinheiten, also Elektromotoren. Die haben jeweils 207 PS. Einer liegt hinter der Vorderachse, der andere vor der Hinterachse. Die Achsantriebe arbeiten mit Ausgleichsdifferenzialen, ähnlich wie bei konventionellen Antrieben. Allrad wird elektronisch zugeschaltet. Entweder manuell, wenn es offroadiger wird. Oder der Musso EV schaltet selbst in den Allrad, wenn er elektronisch geregelt Arbeitsbelastung spürt. Mit Wohnkabine fährt er des Gewichts und Luftwiderstandes wegen übrigens selbständig fast nur mit Allrad. Was leider auch Reichweite kostet. Zwei Motoren verbrauchen eben mehr als einer. Im Normalbetrieb arbeitet der hintere Motor und treibt den Musso mit Hinterradantrieb voran.

Funfact: Die beiden Motoren ergänzen sich spürbar. Die addierten 414 PS lassen den Pickup mit ungeahnter Kraft vorwärts schnellen, auch mit Wohnkabine aus dem Stand. Das macht Spaß.



Die markanten „Hood Handles“ auf der Motorhaube sollen die robuste Charakteristik unterstreichen. Böse Zungen könnten hier auch mit einer spöttischen Redensart reagieren.



Der Musso kann auch Offroad. Zumindest lassen sich mit ihm auch unwegsame Pfade mit Wohnkabine noch gut erkunden.



Reichweiten und Ladezeiten

Was weniger Spaß macht, ist der Stromverbrauch dabei. Für einen sportlichen Ampelstart oder ein sehr zügiges Einfädeln von der Beschleunigungsspur auf die mittlere Fahrbahn könnte man auch 10 km weiter gefahren sein. Das muss man wissen.



Es verwundert also nicht, dass man den Musso EV wie alle anderen E-Mobile auch „batteriefreundlich“ und „verbrauchsoptimal“ bewegen sollte.

Was ich einfach nicht kann. Das ist bei mir genetisch nicht programmiert. Sven Schröder gab mir schon vor meinem Test immer mal Verbrauchswerte durch, die er – ganz auf Reichweite eingestellt – so hinbekommt.

Reine Utopie für mich. Selbst mit einem für meine Verhältnisse super sanften Gas-(???) Fuß erreichte ich nie (!) seine Werte. Zuletzt bewegte er auf einer Urlaubsreise mit Frau und Gepäck dieses Gespann im Bereich um 27,5 kWh.



Mein „Gasfuß“ scheint noch nicht ganz E-kompatibel zu sein. Die niedrigen Verbrauchswerte, die Sven genannt hat, habe ich nie erreicht. So oder so musste ich die Ladesäule öfter ansteuern, als es mir Sven und auch die Reichweitenanzeige in Aussicht gestellt hatten.



Da lächelt der Chefredakteur freundlich in die Kamera, auch wenn der Schein etwas trügt: Der Musso EV lädt theoretisch mit bis zu 120 kW und soll so 20–80 % in rund 36 Minuten schaffen. In der Praxis lag mein Testwagen meist bei etwa 97 kW, wodurch der Stopp eher um einiges länger dauerte.

Zum Vergleich meine Werte:

Erster Lade-Fahrzyklus, vorsätzlich exakt so, wie ich auch unsere anderen Pickups fahre: Reichweite 162 km bis 16 % Rest, Verbrauch um 38 kWh im typischen Drittermix.

Zweiter Lade-Fahrzyklus, Herantasten an bessere Werte, aufmerksam fahren: Reichweite 186 km bis 20 %, Verbrauch um 32,5 kWh.

Und so sehr ich mich auch bemühte, wenn ich besonders auf der Autobahn in einem erträglichen Tempo von vielleicht 110 km/h mitschwimmen wollte und auf der Landstraße wenigstens die erlaubten 100 km/h fuhr, dann wurde es danach nie mehr weniger! Ich blieb zwischen 32 und 35 kWh.

Das bedeutete auch, dass ich mich auf die Reichweitenanzeige nie verlassen konnte. Stattdessen konnte ich mich darauf einstellen, dass ich etwa 25 % weniger Strecke zurücklegen können würde als dort optimiert gerechnet angegeben stand.

Während des Ladevorgangs konnte ich mich in der Donovan 180 zumindest entspannt aufs Ohr legen. Dank Auszug zum Längsschläfer ist das Alkovenbett mit 200 × 190 cm selbst für mich großzügig genug bemessen.



Ganz besonders ärgerlich wurde es einmal, als ich zur passenden EnBW-Ladesäule noch 11 Kilometer zu fahren hatte, die Reichweitenanzeige nach 5 % Rest plötzlich keine mögliche Entfernung mehr angab. Das wurde mir beinahe zum Verhängnis.

Auch war ärgerlich, dass diesem Laden ein langer Arbeitstag in fremder Stadt vorausgegangen war und ich nun 50 Minuten auf einem einsamen Bauhausparkplatz zubringen musste, um überhaupt wieder flügge zu sein. In der Hälfte dieser Zeit wäre ich eigentlich längst zuhause beim Abendessen gewesen. Ich verschief den Ladevorgang im Alkoven der Donovan. Aber eine richtige Lösung war das irgendwie nicht.

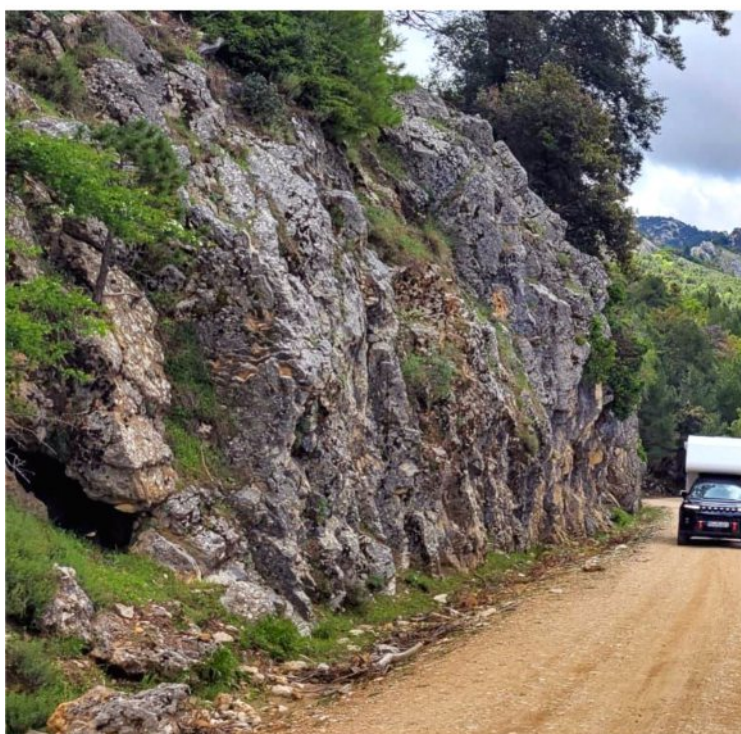


Überhaupt, das Laden. Der Musso EV lässt sich – theoretisch – an Schnellladesäulen mit einer maximalen Leistung von 120 kW aufladen. Die Ladedauer für eine Ladung von 20 auf 80 % betrüge damit ca. 36 Minuten. Warum auch immer, „mein“ Musso kroch lediglich an die 100 kW heran, meist lud er bei 97 kW. Das ergab eine echte Ladezeit von um 45 Minuten statt 36.

Beim Laden an einer 11-kW-Wallbox soll eine entladene Batterie in ca. 10,3 Stunden wieder auf 100 % geladen sein – zum Beispiel über Nacht. Ich will nicht zu weit ausholen, aber es gibt eine Batterievorkonditionierung für „maximale Effizienz und zuverlässige Performance“. KGM erklärt, dass eine vorkonditionierte Batterie bei einem Ladestopp gleich mit hoher Leistung aufgeladen werden könne. Das waren dann bei mir in einem einzigen Fall 101 kW. Einmal...

Der Musso EV ist mit seiner Ladeleistung also nicht der Schnellste, darauf muss man sich einstellen. Auch sehr gewöhnungsbedürftig fand ich die Umstände für einen Ladevorgang, den ich absolvieren wollte, bevor Sven die Testkombi abholen kam und damit nach Hause fahren können sollte. Also fuhr ich zum Laden. Weil ich stets recht arbeitsreiche Tage habe, fühlte es sich für mich wie ein abendlicher Termin an. Zehn Minuten Anreise zur Ladestation, 45 Minuten laden, zehn Minuten Abreise war gefühlt ein abendlicher Termin von über einer Stunde, der mich örtlich und zeitlich band. In dieser Zeit könnte man eine ganze Trainingseinheit im Fitnessstudio absolvieren oder einen Spaziergang von fünf Kilometern...

Große Reise mit dem Musso EV: Im Gegensatz zur Wohnkabinen-Fernreise mit dem Verbrenner muss eine Tour mit dem Musso EV vorausschauend geplant werden. Natürlich gilt das für alle Elektro-Mobile. Dass es aber geht, zeigen die Reisebilder von Sven Schröder auf eindrucksvolle Weise.



Ich weiß, das gilt nun nicht nur für den Musso EV, sondern für alle E-Mobile, die nicht daheim geladen werden können. Genau dies macht den Unterschied aus, wie man E-Mobilität empfindet. Können die normalen Ruhezeiten des Fahrzeugs zuhause oder am Arbeitsplatz nicht als Ladezeiten genutzt werden, ist das Laden an sich noch immer verlorene Zeit. Und es macht umso mehr einen Unterschied, ob ich mit meinem Stromer täglich vielleicht 15 Kilometer gesamt in der Stadt zurücklege oder vom Vorort in die Kreisstadt und zurück täglich 70 Kilometer absolviere. Denn im ersten Fall lade ich dann wöchentlich vielleicht nur eine erträgliche Stunde lang. Im Vorstadt-Fall bin ich alle zwei Tage spätestens am Kabel. Ohne heimische Wallbox oder E-Säule am Arbeitsplatz keine gute Sache.



Kosten

Sven spart so richtig. Zuhause hat er eine Wallbox, sogar eine mobile für unterwegs. An seiner Schreinerei ebenfalls, da kann er den Musso in allen Standzeiten laden. Unterwegs fährt er so behutsam wie möglich. Während ich das hier schrieb, legte er gerade rund 5400 km Urlaubsreise zurück und verbrauchte dabei wie für ihn üblich um 28 kWh.

Er berichtete aber auch von Ladestress, als einmal die Säulen außer Betrieb waren und ein anderes Mal seine Ladekarte nicht mit dem System im Ausland kompatibel war. Immer gab es eine Lösung – aber eben auch jedes Mal eine Pause und auch unnötigen Stress.

Trotz Ladekarte kam ich an den Vertragssäulen nicht viel billiger weg als mit meinem Diesel (das war vor Trumps Iran-Krieg). Steht solch eine nicht zur Verfügung, kann es sogar teurer werden, weil Nicht-Vertragspartner bei Fremdkarten auch mehr berechnen. So fehlt auch die freie Wahl, die man bei Tankstellen hat.

Doch einen Aspekt darf man nicht aus den Augen verlieren, den ökologischen Fußabdruck. Ich könnte mich auf E-Mobilität einlassen, auch bei Pickups, wenn die Ladeleistung, die Reichweite und insgesamt die Infrastruktur besser wären. Aber hey, in zehn Jahren werden wir über die aktuelle Technik lachen. Aber es geht wenigstens stramm voran.

Donovan 180

Huch, da hätte ich als Wohnkabinenmagazin doch fast die Koje vergessen. Ziel bei der Ausstattung der Donovan war der ausgesprochene Leichtbau. Für den ist Svens Multi 4 GmbH ohnehin bekannt. Aber hier trieb er es noch einmal auf die Spitze. Wer mit den für ihn typischen kleinen Wassertanks, eigentlich Kanistern, den einfachen Innenraumlampen ohne Schnickschnack und einem transportablen Spirituskocher gut leben kann, der wird mehr als genug Komfort und Gemütlichkeit in der Donovan finden. Sie bot sogar einen Kleiderschrank zum Aufhängen von Jacken, Bodenfächer für Schuhe und Ausrüstung und ein großes Bett von 170 x 190 cm. Mir war die kompakte Kabine für fünf Nächte eine gemütliche Heimstatt, ohne dass ich auf irgendetwas hätte verzichten müssen. Das Format kann ich mir auch auf anderen Pickups vorstellen, die damit ins Gelände wollen oder bauartbedingt nicht schwer tragen dürfen, so wie z. B. der Maxus EV oder ein aufgerüsteter RAM mit wenig Resttraglast.



Fazit:

Zu E-Mobilität ist alles gesagt. Wer ab und an etwas aufladen möchte, ansonsten ein sehr komfortables, starkes Fahrzeug sucht und nicht die typische Massenware kaufen möchte, ist mit dem KGM Musso EV gut bedient. Er ist unglaublich komfortabel im Betrieb, stark im Antritt und bietet alle Annehmlichkeiten modernen Fahrzeugbaus. Downsides sind die vergleichsweise langen Ladezeiten, die bevormundende Bordelektronik der Assistenzsysteme und die nicht wirklich einem Pickup entsprechende Bodfreiheit.



GO ANYWHERE

Mit einer PopUp Wohnkabine von Four Wheel Campers



FOUR WHEEL CAMPERS

SINCE

1972

www.fourwheelcampers.de



MENSCH! MANNI!

60.000 Kilometer mit dem Hilux

„Dein Auto ist da.“ Was haben wir uns gefreut, als Swen Weigler uns im Juni 2021 anrief. Ab sofort würden wir einen verlässlichen Pickup haben. Denn zuvor waren zwei Ranger vorzeitig von uns gegangen. Und weil der Hilux „Manni“ einige Evolutionsstufen bis zur jetzigen Version 3.0 durchlief, nehmen wir euch hier mit auf die Reise eines echten Lastenträgers.



NOW & THEN





Schöner und weniger schöner Rückblick: Bei der Übergabe 2021 prägten noch die Corona-Einschränkungen den Alltag. Die Übergabe des Toyota Hilux versprach dennoch eine neue, spannende Zeit.

2021

Mitte Juni traf der Hilux 1,5-Kabiner in der damaligen Ausstattung „Executive“ beim Autohaus Weigler in Leverkusen ein. Nach der überraschend frühen Auslieferung kam der erfreuliche Anruf. Ich hatte gerade zusätzlich einen Isuzu D-MAX V-Cross als Tester im Einsatz. Mit dem fuhren wir zu zweit zur Abholung.

Swen Weigler nahm sich viel Zeit, die Technik und Menüführung, Tipps und Bedienung des Hilux zu erklären. Das macht er immer, und wir finden, so sollte es bei der Übergabe eines Neufahrzeugs auch sein.

Hintergrund der Zusammenarbeit mit Weiglers war und ist die Tatsache, dass ich gerade mit so vielen unterschiedlichen Wohnkabinen ausgesprochen viele Kilometer mache, den Hilux auf Pisten und ins Gelände bewege. Und das in einer Häufigkeit und mit so vielen Wechseln, dass es auch ihm Erkenntnisse bringt, weil ich sie mit Swen Weigler teile. Daraus leitet er Maßnahmen für Fahrwerke und Bedürfnisse seiner Kundschaft ab. Denn er und auch die meisten anderen Menschen wechseln weder Wohnkabinen

noch Fahrzeuge so oft wie ich für das PICKUP CAMPER Magazin. So wurde ich „amtlicher“ Testfahrer für den Weigler-Hilux mit Erfahrungen aus erster Hand.

Schon ziemlich stolz und mit großer Begeisterung ging es vom Hof - und mit Toyota und Isuzu direkt an die Arbeit. Denn der erste Fototermin stand an, mit beiden Pickups in den nahegelegenen Rheinwiesen im Bereich eines Slipways. Der Vergleich wollte für das nächste Heft vorbereitet werden.

Stage 1

In den folgenden Wochen lernten wir den Toyota in- und auswendig im täglichen Einsatz kennen. Weil zudem ein Reifenvergleich für das Herbstheft anstand, bekam der Hilux bald nicht nur neue Reifen, sondern gleich auch neue Räder. Die Dotz-Dakar-Felgen standen ihm gut, und die Nokian Rotiiva wurden seine ersten Testgummis. Im Zuge des Räderwechsels erfolgten gleich erste Veränderungen. Eibach-Spurplatten 30 mm, dazu passende Radhausver-



breiterungen aus dem Toyota-Werkszubehör und Toyota-Windabweiser an den Fenstern verschafften „Manni“ einen neuen Auftritt. Weil klar war, dass er als Redaktionsfahrzeug würde Lasten tragen müssen, flog die Plastikwanne aus der Ladefläche und wurde durch einen stabilen Cargolack ersetzt. Das macht ein Zulieferbetrieb von Offroad Weigler, ansässig im selben Gewerbegebiet. Und daran gefällt uns, dass der Struktur-Lack auch auf die Ladeflächenkante und sogar außen aufgetragen wird. So kann man eine Leiter oder ein Surfboard außen gegen das „Bett“ lehnen, ohne dass man gleich Lackschäden befürchten muss.

Schließlich kamen Schwerlastösen in alle vier Ecken, unter der Ladefläche mittels massiver Winkel mit dem Rahmen verschraubt. Manni lässt sich daran wahrscheinlich hochheben, trägt jede einzelne doch 2000 kg.



Stage 1: Besonders die neuen Dotz-Dakar-Felgen in Kombination mit den markanten Radhausverbreiterungen veränderten das Erscheinungsbild deutlich zum Positiven.

Hohe Berge

Mit diesem ersten Setup luden wir für eine Fernreise eine Voka 200 auf. Die wog 620 kg, und ich wollte wissen, wie sich das serienmäßige Fahrwerk damit anstellen würde. Fazit: Es lief erstaunlich gut. Das Wanken oder Wippen

blieb aus, der Toyota verhielt sich auch mit Wohnkabine sehr neutral.

Schwer begeistert waren wir von Anfang an von der bürigen Kraft, die der 2,8-l-Turbodiesel so entwickelte. Ob kurvige, steile Bergstraßen in den deutschen und italienischen Alpen, flotte Autobahnpassagen oder Schrittgeschwindigkeit auf holperigen Schotterpfaden, der Hilux machte alles ausgesprochen gut.

Allerdings ist er nicht sonderlich sparsam, was den Verbrauch angeht. Im Normalbetrieb fließen rund 12 Liter Diesel durch seine Brennräume, mit Wohnkabine können das bei 140 km/h Reisegeschwindigkeit auch mal 17 Liter werden. Wir verbuchen das unter Expresszuschlag.



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



Stage II

I'm an Ironman



Ende Oktober 2021 zündete eine ernsthafte Umbaustufe. Nach einigen Überlegungen und den Erfahrungen mit sowohl unserem Hilux als auch Swen Weiglers eigenem entschieden wir uns für den Einbau eines Ironman-Fahrwerks. Für gute Verschränkung im Gelände und eine komfortabel zu fahrende Vorderachse wurden vorn Comfort-Load-Federbeine verbaut. Weil hingegen auf der Ladefläche auch große Wohnkabinen platziert werden sollten, kamen Constant-Load-Federpakete und ebensolche Stoßdämpfer an die Hinterachse. Eine pfiffige Kombination, wie sich herausstellen sollte.



Mudder-Manni

Was ungewöhnlich scheint, bringt echte Vorteile. Die wir auch bald ausprobieren konnten.

Sven Schröder von Multi4Camp in Hamminkeln hatte soeben einen 190er-Wohnkabinenprototyp fertiggestellt. Als er hörte, dass ich mit einer Kabine zum praxisnahen Fahrwerkstest ins Gelände wollte, gab er mir seine flammneue Willy 190 extra dafür mit.



Und was für ein Geländetrip es wurde. Mit Guide und Instruktor ging es Anfang Dezember 2021 nach Wilnsdorf auf die dortige Europa-Cup-Motocross-Strecke. Wir fuhren jedes Hindernis, jeden Anstieg und Sprunghügel. Lediglich die Reifen kamen auf dem schlammigen Parcours sehr an ihre Grenzen. Das Fahrwerk war über jeden Zweifel erhaben. Der Hilux ging wie ein Panzer durch das schwere Geläuf. Die Untersetzung, Sperren und die elektronische Schlupfregelung brachten stets genug Traktion auf die Erde. Bis ich dann doch in einem zu tiefen Schlammloch festsaß und wir gleich eine Bergeübung daraus machten ...





Doch gleich danach ging es in die nächste Runde. Nach sechs Stunden mörderischen Fahrens waren Mann und Maus ziemlich durch. Der Toyota hatte sich wieder wacker geschlagen. Die rund 500 kg schwere Kabine hielt übrigens auch tapfer durch.

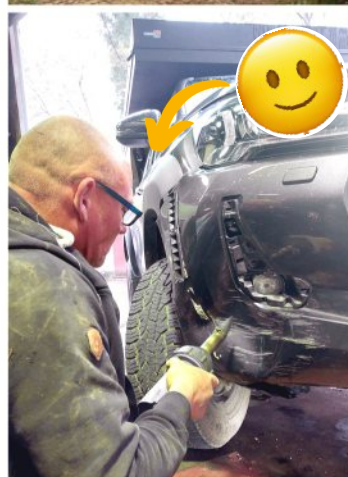
Die Zeit der Geländerritte hatte begonnen. Mit diesem Setup und der Multi4Camp fuhr ich noch eine ganze Reihe von Pisten und Feldwegen (erlaubt), wobei stets die Reifen das Limit aufzeigten.

2022



Im April 2022 folgte eine Offroad-Exkursion in einer Lavagrube in Gerolstein. Aufgeladen war eine mit 340 kg sehr leichte „BUDE ZWO“ der Pritschenbude aus Datteln. Das erste Missgeschick folgte. In einer selbst gewählten Steilabfahrt wurde ich von einer Teilnehmerin schlecht gespottet, kam zu steil in einen Hohlweg und zerdrückte Manni die GFK-Nase in einer Auswaschung.

„Das braucht nur heiße Luft“, grinste Swen Weigler gelassen, der ebenfalls mit seinem Hilux teilnahm. Wir wollten halt herausfinden, was mit den Luxen so geht. Wo gehobelt wird ... ihr wisst schon. Die eingedrückte Nase beulte in der Tat mit dem Einsatz eines Heißluftföhns und



viel Erfahrung ein Schraubkollege ganz nebenbei wieder aus. Fast wie neu ...

Dass die Reifen im matschigen Gelände so schnell am Ende waren, wurmte mich. Als dann Hansen Stylingparts die W-TEC-Felgen für Toyota auflegten und mich zum Testfahrer er-

koren, kamen mit den Felgen auch gleich die typischen BFG KO2 drauf. Die Felgen waren nur in 18 Zoll erhältlich, nicht ganz offroadtypisch, aber für den Test zur Einführung war ich gern bereit.

Oje, die BFG waren nach den Nokian deutlich schlechter auf nasser Straße unterwegs. Wo ich sonst schon in der Kurve hätte anbeschleunigen können, musste ich mit den BFG meine Fahrweise regelrecht zügeln und anpassen. Natürlich auch beim Bremsen.





Im Gelände hingegen hatte ich nun die Performance, die mir vorschwebte. Als ich dann auch noch eine offroadfähige Wohnkabine von Four Wheel Campers auf die Ladefläche bekam, war ich perfekt ausgerüstet. Ab sofort ging es so oft wie möglich auf schlammige Pisten, Wald- und Feldwege. Wohl dem, der ein Netzwerk aus Forst- und Landwirten besitzt. Was soll ich sagen - das Setup war nun perfekt. Die neuen Felgen, die BFG, das Ironman-Fahrwerk im Performance-Mix, großartig. Manni war zur Geländemaschine geworden.

Einzig, dass die Einpresstiefe der W-TEC-Felgen die 30-mm-Spurverbreiterung fast wieder ausglich, war nicht zu ändern. Test ist Test. Die Felgen sahen gut aus, hatten den richtigen Last-Index und blieben nun natürlich drauf. Auf mindestens ein Jahr hatten wir uns verständigt.

Im Sommer ging es mit einer DUX Explorer nach Dänemark. Ein Mix aus Sand, Strand, Schotter und Asphalt brachte eine gemeinsame Erkenntnis: Manni war nun das perfekte Reisemobil für alle Lebenslagen.

2023

Unbekannter Kontakt

Aber es wäre zu einfach, wenn es nur positive Situationen gäbe. Manni musste auch einstecken. Als wir auf dem Parkplatz des Wildwaldes in Arnsberg übernachteten, parkte uns gegenüber ein Wohnmobil mit Fahrradträgern ein. Schon beim Rangieren in die Parktasche machte der Herr keine sehr routinierte Figur. Was soll's, dachte ich, seine Sache. Als wir jedoch nach dem Besuch des Parks zurückkehrten, hatte jemand Mannis linken vorderen Radlauf und ein Stück Tür eingedrückt. Ich habe keinen Nachweis, aber ich nehme an, das war dieser Parkakrobat. Dazu passt, dass ich zu dem Zeitpunkt die Vanexxt-Wohnkabine testete. Auch die war nicht der reinste Sonnenschein. So war das gleich doppelt unglücklich gelaufen.



Die Vanexxt hatte weder mir noch unserem Manni wirklich gutgetan. Natürlich war sie nicht schuld an einem ärgerlichen Parkrempler – aber auch im Test konnte sie meine Stimmung, sagen wir es vorsichtig, nicht gerade verbessern.





In diesem Jahr tat sich technisch nichts entscheidend Neues. Lediglich ein weiteres Feature fand den Weg ans Auto: eine dreifach klappbare Laderaumabdeckung, die Hansen Stylingparts nun auch für Toyota anbot. Praktisch, nicht ganz wasserdicht, dennoch blitzschnell an- und abzubauen. Wichtig für mich, der alle paar Wochen eine Wohnkabine auflud. Ein Rollo oder Modelle mit mehreren Teilen und geklemmten Rahmen wären viel unpraktischer gewesen. Ansonsten hatte Manni seine 20.000 km hinter sich, ohne dass irgendetwas auch nur ansatzweise Mucken gemacht hätte.

South Baltic Tour

Die nächste große Testreise führte mit einer stattlichen Bieber-Tec Viking BC 4200 auf insgesamt 3500 km durch ein sehr winterliches Nordpolen bis an die Grenze Kaliningrads. Schnee, Kälte, Temperaturen unter -15 Grad und insgesamt fast 600 Kilometer vereiste und verschneite Wald- und Feldpisten stellten weder den Hilux noch die Wohnkabine vor große Herausforderungen. Besonders auffällig war der Fahrwerksunterschied von Manni zum mitreisenden Navara. Während der Nissan unter der Last einer Viking 4000 oft schwankte wie ein Schoner in schwerer See, nahm der Hilux dieselben knüppelhart gefrorenen Unebenheiten und Auswaschungen mit nur geringen Reak-

tionen und stoischer Ruhe. Da hab ich dem Swen Weigler für die gute Abstimmung mehr als einmal innerlich gedankt. Alles an dem Wagen, ob Motor, Elektrik, Fahrwerk machte fast schon zu unauffällig, was sie sollten. Und das mit einer 750 kg schweren, darüber hinaus reisefertig beladenen Wohnkabine.

Es folgten in den kommenden Monaten weitere Wohnkabinen - dafür war Manni nun mal da. Und es läpperten sich die Kilometer damit. Ende 2023 war es an der Zeit für die 30.000er Inspektion. Und was soll ich sagen - bis auf Flüssigkeiten und Scheibenwischer gab es nichts zu tauschen oder gar zu beanstanden.





Stage III Nasen-OP

Was für eine Überraschung: Da fährt man nichtsahnend und ohnehin gut gelaunt zu Offroad Weigler, um seinen Wagen vom Service abzuholen, da steht der Manni mit einer neuen, geilen Rival-Windenstoßstange auf Swens Hof.

Als er vom Service wiederkam, hatte Manni eine neue Nase. Swen hatte mich überraschen wollen. Das war ihm gelungen! Die Rival-Windenstoßstange bekam Manni, weil erstens die originale Stoßstange seit der Lavagrube zwar gerichtet, aber nicht mehr ganz 100 % ausgesehen hatte. Und für weitere Offroad-Abenteuer ist eine stabile Front, die auch mal einen Aufsetzer wegsteckt, einfach praktischer. Aus optischen Gründen - ride in Style - kamen noch rote Schäkel in die Frontösen, fertig war der „neue“ Manni. Wir wollten noch eine Winde montieren. Als das Wunschmodell eine Weile nicht lieferbar war, verlor das während der Wartezeit seinen Reiz. Die Front blieb seither ohne Winde.

Was nun optisch nicht mehr ins Bild passte, war die Heckstoßstange. Mit jedem Anbau war mehr und mehr Chrom vom ehemaligen hochklassigen „Executive“ gewichen. Nun war es nur noch die Heckstoßstange, die weiter im

Chromkleid strahlte. Das ließ sich vorerst nicht ändern. Wir hätten sie folieren können, klar. Aber wir hofften eher auf eine rasche bauliche Lösung. Die es lange nicht geben sollte. Denn der originale Anhängerkupplungsbock sollte bleiben. In Kombination damit war schlicht keine eintragungsfähige Stoßstange zu bekommen. Sachen gibt's.

2024

Im Sommer ging es nach Norwegen. Erneut wurde eine Viking 4200 unsere Kabine der Wahl. Denn nun fuhren wir komplett beladen und aufgerädelt für drei Wochen in den Norden. Auch das verlief absolut problemlos. Als Krönung fanden wir auf einer Alesund vorgelagerten Insel einen offiziell befahrbaren Strand. Ich drehte muntere Kreise und bekam schöne Fotos in den Kasten.





2025

Ende 2024 erreichten die neu aufgelegten ersten Nordstar-Wohnkabinen Deutschland. Mit knapp 800 Kilo waren selbst die 200er NLC ganz schön schwer. Doch Manni konnte das schultern. Fast drei Monate und viele tausend Kilometer in das Jahr 2025 hinein, wurde dies die rollende Redaktion. Denn unser „Gipfeltreffen“ aus sechs verschiedenen Wohnkabinenmarken mit den jeweiligen CEOs im verschneiten mittelschwedischen Offroadcamp stand an. Wir erlebten den rauen und wilden Norden, Schnee satt und nächtliche Temperaturen von -20 Grad. Manni sprang stets klaglos an. Richtige Eispanzer legten sich auf alles, der Toyota versah auch in dieser Kältekammer seinen Dienst. Schneereiche Fahrten in die Umgebung und auch zwei frontale Begegnungen mit Schneewehen machten ihm und der Rival-Stoßstange überhaupt nichts aus. Wenn es dem Hilux zu fad wird, geht er aufs Eis.



mobile Wohn(t)räume...

WOMO4YOU.DE

PICK-UP WOHNKABINEN UND 4x4 CAMPER



Jetzt die neuesten PickUps mit Wohnkabine mieten und ausgiebig testen!

Wir haben aktuell **8-10 Kabinen von mehreren Herstellern** im Showroom.



Wohnkabinenvermietung & Verkauf sowie Vermittlung/ Umrüstung Basisfahrzeuge
72517 Sigmaringendorf
Tel. 0171 7521698
www.womo4you.de

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



Der Mann der Stunde: Auf der Adventure Northside kam ich mit Matthias Krüger, dem Chef von Daktec, ins Gespräch. Aus dem lockeren Lagerfeuerplausch wurde schnell ein konkreter Plan für ein neues Fahrwerk und eine endlich passende Heckschürze für Manni.

Das ganze Jahr 2025 war von vielen Reisen, Treffen und Exkursionen geprägt. Und während der Adventure Northside folgte eine für Manni geradezu schicksalhafte Begegnung mit Matthias Krüger, dem Chef von Daktec. In einem typischen Lagerfeuergespräch ging es um Fahrwerke. Da meinte Dominik, Hauptschrauber von Offroad Weigler: „Der Wikinger hat ja noch das Ironman drin. Das bauen wir fast gar nicht mehr ein. Der könnte auch mal was anderes gebrauchen“

Aus dem lockeren Spruch wurde tags drauf ein Plan. Und noch attraktiver war obendrein, dass Daktec nun auch über eine Stoßstange verfügte, die sich mit der originalen Anhängerkupplung kombinieren ließ. Gesagt, getan, mit Matze und Swen wurde der Deal perfekt. Matze stellte ein EFS Fahrwerk zusammen, das uns nutzen konnte und legte eine Stoßstange obendrauf. Mit seiner sehr großen Offroad- und Rallye-Erfahrung sollte das sicher gut werden.

2021 Stage IV

Im Februar 2026 traf die Palette in Leverkusen ein, im März war es endlich soweit. Manni kam zwei Tage ins Trockendock bei Offroad Weigler. Routiniert tauschte Dominik das alte Ironman gegen das flammneue EFS aus.

Alt gegen Neu: Blattfedern und Federbeine im direkten Vergleich



Und wir waren etwas überrascht. Denn obwohl das Ironman weiterhin gut funktionierte, sah man den Teilen die Wintertouren doch sehr an. „Mit dem Korrosionsschutz haben es die Südafrikaner wohl nicht so“, meinte Dominik dazu. „Und deine sehen noch gut aus. Du musst mal sehen, was wir sonst manchmal nach vier oder fünf Jahren so austauschen.“

Ich blieb bei etlichen Arbeitsgängen mit der Kamera an Dominiks Seite. Mir imponierte, wie konzentriert und routiniert er die Komponenten ab- und die neuen anbaute. Angemammelte Schrauben und Scheiben tauschte er stets aus, reinigte und fettete die Sitze. Auch das dient der Vorsorge.

Bei den alten Blattfedern wurde nicht lange gefackelt: hier flogen die Funken. Und hat doch mal was geklemmt, kam der freundliche „Meinungsverstärker“ zum Einsatz.





Die Montage der Heckstoßstange war etwas knifflig, da mein Hilux nicht zu 100 % mit den massiven Montageplatten von Daktec kompatibel war. Das Team von Offroad Weigler meisterte die Herausforderung jedoch, wie schon beim Fahrwerk, handwerklich perfekt.

In nur einem Tag war das Fahrwerk ausgetauscht. Tags drauf folgte die Stoßstange. Die wurde etwas tricky, weil ausgerechnet mein Hilux-Modell etwas andere Schraubenanordnungen aufweist als die massiven Montageplatten von Daktec. Doch auch dies konnte handwerklich behoben werden. An einem Vormittag kam die Stoßstange ans Heck. Stabil, mit mittlerer Trittstufe und robust wie der vordere Bumper. Einzig die Sensoren wollten nicht passen. Irgendwas ist ja immer. Im Zuge der Modellpflege werden bei Toyota nach Mannis Baujahr größere Sensoren mit größeren Gummisitzen verwendet. Die Lieferung kostete einen Tag und nur wenig Geld. Damit konnte der Umbau schließlich komplettiert werden.



Im Zuge der Arbeiten bekam Manni noch verstärkte Bremsscheiben und einen Rädersatz OZ-Felgen mit BF Goodrich, der zuvor etwa 5000 Kilometer auf Swens eigenem Hilux gelaufen war. Als er auf matt-bronze Felgen wechselte, waren diese matt-schwarzen übrig geblieben. Die trägt Manni nun weiter. Und sie stehen ihm ausgesprochen gut.

Abschließend folgte die notwendige Achsvermessung und das Auswuchten der Räder. So steht das Lenkrad exakt gerade, der Reifenabrieb erfolgt gleichmäßig und die Fuhre bremst der Scheiben wegen better than new.

Wie gut die Weiglers ihr Handwerk verstehen, zeigte sich bei problemloser TÜV-Eintragung am Ende aller Arbeiten. Dominik hatte alle Papiere parat und der Prüfer hatte nicht viel Arbeit. Er nahm die Umbauten in Augenschein und begab sich an das Gutachten.

„So wie das nun eingetragen wird, sind alle Teile zwingend miteinander kombiniert!“, erklärte der Ingenieur. Radabdeckung, Felgen, Fahrwerk und beide Stoßstangen sind nur in dieser Kombination abgenommen. Wer nun auf die Idee käme, eine Komponente zu verändern, riskierte das Erlöschen der Betriebserlaubnis. So geht Customizing also bis ins Detail. Legal und aus Meisterhand mit gut ausgesuchten Komponenten.

Und so startete die neue Testreihe mit dem EFS-Fahrwerk, den Rädern und Bremsen sowie der Stoßstange vor wenigen Wochen. Als erste Wohnkabine bekam Manni noch einmal eine Scout Camper aufgesattelt. Denn auch die hatte ich zwei Monate zuvor bereits getragen und kann nun die Unterschiede - sofern vorhanden - aus Erfahrung registrieren.



Das ist sicher eine Geschichte in einer kommenden Ausgabe. Mein Dank gebührt für diese Möglichkeit definitiv dem Matze Krüger von Daktec und Swen „Offroad“ Weigler. Mit deren Know-how und der Bereitschaft, das Konzept „Manni 4.0“ für das PICKUP CAMPER Magazin umzusetzen, sind weitere neue Erfahrungen für euch, unsere Leser möglich.

Manni ist im Zeitraum dieser Magazinproduktion über die 60.000-Kilometermarke gekrabbelt. Und was soll ich sagen - ohne jedes noch so kleine Problem. Ich erkläre es im Gespräch immer so: „Es ist noch nicht mal auch nur ein Lämpchen angegangen, das nicht hätte angehen sollen.“



Der Toyota Hilux ist ein so zuverlässiger Kumpel, dass es fast schon langweilig ist. Es stimmt wohl, was Swen Weigler stets sagt: „Ein Toyota geht nicht kaputt!“ Was mein Manni und Swens Invincible mit seinerseits 130.000 problemlosen Kilometern definitiv unter Beweis stellen.

Fotos und Text: Wikinger

ENTDECKEN SIE DIE WELT

Reisemobile, so individuell
wie Ihre Ziele.



Seit 49 Jahren
an Ihrer Seite



bimobil.com

bimobil

Reisemobile, Pick-Up Systeme, Expeditionsmobile

**Besuchen Sie uns auf dem Caravan
Salon Düsseldorf:
Halle 16, Stand B23**



Tischers Zweitürer



„ Ich plane da gerade was. Du wirst dich wundern!“ So sagte es mir Oliver Gitschier bei unserem Treffen auf der Adventure Southside in 2024. Als einer der führenden Tischer-Händler in Deutschland und bekennender Wohnkabinenreisender hatte er sich Gedanken gemacht, wie eine familienfreundliche Wohnkabine aussehen könnte, die tatsächlich vier Personen mitreisen lässt. Denn Oliver ist Familienvater und exakt die Zielgruppe dafür. Und ja, ich war gespannt.

Tischer Box 260 SP



Plan und Ausführung

Eine Tischer sollte es in jedem Fall sein. Aber eine mit neuem Konzept, bislang noch nie auf dem deutschen Markt gezeigt. Dafür mussten sogar die Tischer-Führungskräfte und Techniker erst einmal überzeugt werden. Am Ende lief es so, dass dieses neue Konzept als Prototyp aufgebaut und auf Messen vorgeführt werden musste, bevor Oliver damit würde in die Ferien starten können. Es dauerte bis zum Düsseldorfer Caravan-Salon 2025, als endlich die neue große Tischer-Box nach Olis Vorstellungen der breiten Öffentlichkeit präsentiert werden konnte.



Flatbed und Heckgarage

Und die Menschen staunten nicht schlecht. Extra für diese neue große „Box“ war ein Nutzfahrzeughersteller / externer Konstrukteur mit der Herstellung einer Flachbettpritsche beauftragt worden. Das war der erste Clou: die 260 SP wird nicht als typische Tischler auf die Ladefläche aufgesetzt, sondern steht auf einem Flatbed-Heck.

Das kommt wie gewöhnlich dem Raumangebot zugute, nutzt eine solche Kabine doch die gesamte Fahrzeugbreite und diese sogar mehr.

Die Bodenlänge beträgt 260 cm, die Breite außen gar 210 cm. Das ist notwendig, weil im Heck ein echtes Bett entstehen musste. Ach was, ein Bett... Eine ganze Reihe von Nutzungsmöglichkeiten wurde so geschaffen.



Für die maximale Flexibilität im Heckbereich bekam die Box eine zweite große Seitentür. Je nachdem, wie der Heckraum genutzt wird, kann er sowohl Stauraum wie auch Heckgarage, Sitzlandschaft oder Doppelbett sein.





Und da sind wir schon bei den größten Neuerungen. Oliver Gitschier: „Nachdem klar war, dass viel Raum durch das Flatbed zur Verfügung steht, musste die gesamte klassische Raumaufteilung einer Wohnkabine auf den Prüfstand. Und ich denke, uns ist da eine ganz neue Klasse gelungen!“

Damit hat er in vielerlei Hinsicht recht. Nur der Alkoven ist eigentlich noch klassisch belegt. Ein Querschläferbett von 198 x 170 cm lädt zur Nachtruhe ein. Alternativ ist auch ein Längsschläfer mit 210 cm Länge möglich, zumindest auf 120 cm Breite. Der Rest ist neu gedacht. Links vor dem Bett liegt die geräumige Bad / WC-Kabine. Rechts der Küchenblock mit zweiflammigem Gasherd, Spüle und Regalen. Vor dem Alkoven in einer sinnvollen Staukiste untergebracht liegt die Elektronik und Elektrik. Damit ist alles Gewicht vor und auf der Hinterachse versammelt, was den Fahreigenschaften der Kombination zugute kommt. Im Vergleich zu einer normalen Kabine ist die Hinterachse um 250 kg entlastet.

Auch wenn vorn Bad und Küche sind, Stauraum gibt es trotzdem reichlich. Der Kabineneingang liegt in der Kabinenmitte gleich neben der Küche. Im Anschluss daran folgt im „Normalbetrieb“ eine große Sitz- und Sofagruppe. Darüber finden sich Hängeschränke und ein Regalbrett an der Rückwand.

Doch damit nicht genug. Die Sitzplatte des hinteren Quersofas kann hochgeklappt werden. Jetzt gewinnt die Hecktür an Bedeutung. Denn in den so geschaffenen Stauraum

lässt sich nun von außen alles Sperrige einladen, was dem User so vorschwebt. Ganze Fahrräder, ein großes Surfboard, Taucherausrüstung oder Gleitschirmrucksäcke. Das Regalbrett über der Tür klappt hoch. Damit entsteht ungeahnter Platz. Der Ladebereich ist nun 195 cm hoch, 210 cm breit und immerhin 60 bis 80 cm tief. Endlich ist in einer Kabine Platz für die Hobbys unterwegs. Fast wie in einem Wohnmobil. Zusätzlich mit Allrad und Stollenrädern für schwierigere Pisten.

Von der großzügigen Sitzlounge bis zum Doppelbett: Der Heckbereich ist äußerst flexibel nutzbar und lässt sich dank der Hecktür auch als große Lagerfläche verwenden.





Der Stauraum im Heck bietet viel Platz und lässt sich mithilfe variabler Ösen und Haken an den Lochwandelementen clever und flexibel nutzen. Bei geöffneten Türen entsteht ein offenes und helles Raumgefühl – fast so, als würde man draußen sitzen.

Im Staubereich hat Oliver ein besonderes Befestigungssystem installiert. An variablen Haken und Ösen in Lochwandelementen können alle Ausrüstungsgegenstände dort verzurr werden, wo sich eine Befestigung anbietet. Und selbst wenn im Heck die Sitzgruppe als solche aufgebaut ist, bleibt unter der Rückbank eine Sitztruhe, deren Schubladenboden seitlich durch die Seitenhecktür herausgezogen werden kann. Auch dann ist darauf noch genug Platz für Euroboxen mit Ausrüstung, einen Grill oder Campingmöbel. Auch kann der Bereich eine Hundebox aufnehmen, sogar mit ausziehbarer Zustiegsrampe. Der Fantasie sind kaum Grenzen gesetzt.

Ich ließ es mir nicht nehmen, die Liegequalität während einer Rast auszuprobieren. Trotz meiner 192 cm Körperlänge war die Bank bequem, lang genug und gut gepolstert. Bei geöffneten Türen ergibt sich eine ungeahnte „Draußen“-Atmosphäre. Licht und Luft strömen geradezu in die Sitzgruppe. Die hellbeigen Innenwände unterstreichen das mediterrane Lebensgefühl hier hinten. Ich ahne, dass zu zweit der Alkoven des Nachts möglicherweise verwaist bleiben wird, weil es hier hinten so unfassbar großzügig ist. Dagegen ist der Alkoven irgendwie eine Schlafhöhle. Obwohl er komfortabel, groß und 5 cm höher ist als bei den normalen Tischers. Egal, der Nutzer hat ja die Wahl.





Wer mit Kindern reist, der wird sich nach vorne, hinten und oben, unten verteilen. Denn neben der zum Doppelbett umbaubaren Sitzgruppe lässt sich das Regalbrett darüber auch mit einer weiteren passgenauen Matratze als Etagenbett nutzen. So entstehen Schlafplätze für mindestens fünf Personen. Zwei im Alkoven, zwei im Heck und ein Kind liegt oben darüber. Stauraum für die Truppe gibt es in den Schränken und Sitztruhen genug.

Die Möbeloberflächen sind hell und natürlich gehalten. Wobei Tischer Wohnkabinen noch immer das Möbeldesign von 80er-Jahre-Jugendzimmern verströmen. Das muss man mögen. Die Vielzahl an Kunden gibt der Ausstattung offenbar recht. Auf Wunsch und Aufpreis kann der Kunde seine Oberflächen wie auch die Polster frei wählen.



nomadcampers

Individuelle Leerkabinen und Bausätze
für Fernreise- und Expeditionsmobile

Verwirklichen Sie sich Ihren Traum vom eigenen Fernreisefahrzeug. Wir bieten nach Kundenwunsch individuell geplant und gebaute Leerkabinen sowie Bausätze für Expeditions- und Fernreisemobile für grenzenlose Mobilität auch abseits befestigter Pfade.



Weitere Artikel wie Trittleche, Kanisterhalter, Dachzelte, LED-Scheinwerfer etc. finden Sie in unserem Shop:

www.nomadcampers.de





Doppelt legal: Neben der Wohnkabine ist natürlich auch die Flachpritsche mit Kennzeichenhalterung und Beleuchtung versehen. Somit lässt sich der Pickup auch ohne Kabine als Lastentier nutzen.

bewohnt werden. Einziger Wermutstropfen: Die Flachpritsche und ihr Umbau kosten allein insgesamt rund 12.000 Euro. Sie kann aber bei einem Wechsel des Pickups, mit kleinen Anpassungen, auch weiterverwendet werden.

Die gesamte Fuhre ist viel leichter, als es der Auftritt vermuten lässt. Wie gezeigt addieren sich 3050 kg auf den Wiegeplatten - mit einem 1,5 Kabiner als Basisfahrzeug wären es nur 2.950 kg. Damit bleiben bis

zur 3,5 t Grenze 450 kg für Männer und Mäuse. Das kann durchaus reichen und ist mehr, als bei manch einem konventionellen Pickup Camper möglich ist. Mit 6,10 m Länge und rund 3,10 m Höhe liegen die Maße in der Toleranz von Fähren und Mautstraßen und meistens wird das Fahrzeug dort mit günstigen PKW-Tarifen abgerechnet werden.

Das Fahrwerk verrichtet seine Dienste unauffällig. Logisch gibt es in schnellen Landstraßenkurven eine gewisse Seitenneigung. Aber angesichts der schieren Größe bleibt jede Fahrwerksreaktion stabil, mehr als beherrschbar und im Rahmen. Wohnkabinenfahrer fühlen sich sofort zuhause. Nur wer von kompakteren Modellen kommt, dem werden die opulenten ausziehbaren Spiegel und der Blick darin auf die Kanten der Wohnkabine etwas stattlich vorkom-

Fahrzeug, Fahrwerk

Die Box steht auf einer Plattform von Wiltschko Industry aus Wilfingen und ist komplett zugelassen. Übrigens Konstruierte der Inhaber bereits eine eigene Plattform für sein privates Bimobil. Da steckt also durchaus Erfahrung drin. Ein Blick unter das Heck der Kabine zeigt, dass die Flachpritsche selbst bereits mit Beleuchtung und Kennzeichenträgern ausgestattet ist. Der Isuzu ist damit auch ohne Wohnkabine regelkonform unterwegs.

Außer der Wohnkabine lassen sich darauf auch Transportboxen, Motorradträger oder andere Aufbauten in das zentrale Arretierungssystem einrasten. Damit gewinnt der Pickup außerhalb der Wohnkabinenzeiten an Nutzwert. Denn die große Kabine lässt sich einfach absetzen. Wie üblich ruht sie dann auf vier Stelzen und kann abgesetzt



Hoch hinaus: Die stabile Scherentreppe kann für die Fahrt abgenommen und verstaut werden.



Die Flachpritsche ist mit vier Zentrierhilfen ausgestattet. Diese ermöglichen eine einfache und präzise Positionierung der Wohnkabine.

men. Der getestete Isuzu hat TÜV zugelassene, chipgetunte 193 PS und ging vom Fleck weg viel strammer voran als sein serienmäßiger Bruder mit über 30 PS weniger. Wir dürfen gespannt sein, was der neue 2,2 Liter Isuzu mit 8 Gang-Automatik in der Praxis im Vergleich leisten wird.

Bislang produziert Tischer seine Wohnkabinen ganz traditionell mit Gasbetrieb, sowohl für das Kochen, die Wasseraufbereitung oder die Heizung. Es werden nun verstärkt Varianten mit Truma Kombi-Diesel-Heizung angeboten. Letztere ist im gezeigten Modell verbaut und ist hier Serienausstattung. Alle Anbauten und Zubehör im gezeigten Prototyp schlagen mit extra rund 6.500 Euro zu Buche. So wie dargestellt und getestet kostet die gesamte Kombi ab 119.000 Euro brutto auf einem 1,5 Kabiner Pickup.

Dafür gibt es fast grenzenlose Allrad-Reisefreiheit mit Raum und Komfort und einen leistungsfähigen Flachpritschen Pickup für die groben Handwerker tage zwischen den Urlauben. Angesichts der zum Teil horrenden Preise durchschnittlicher Wohnmobile eine echte Alternative mit ganz neu gedachtem Konzept. Gut gemacht, Olli!

WOMO4you

Krauchenwieser Straße 38
72517 Sigmaringendorf
Telefon: +49 7571 716409
Mobil: +49 171 75 21 698
E-Mail: info@womo4you.de

www.womo4you.de
www.tischer-pickup.com



In das Gasfach passt eine 2,75-kg-Campinggaz-Flasche. Das reicht zum Kochen. Für Heizung und Warmwasser ist in der Tischer Box 260 SP neuerdings eine Truma Kombi-Dieselheizung verantwortlich.



ALTBLECH IN DER ALTSTADT



Ende April fand zum zweiten Mal die Veranstaltung "Genussinsel meets BBQ & PICKUPS"-Treffen in Geislingen statt. Quer durch die Fußgängerzone und auf dem Schlossplatz versammelten sich an diesem Tag über 200 Pickups aller Epochen. Viele US-Trucks waren vertreten, aber auch Exoten und Import-Pickups anderer Hersteller.

Die Idee dazu hatten Mike und Oliver Schendzielorz. Olli ist Gastronom und hochdekorierter Fleisch-Sommelier. Zusammen mit Biker-Kumpel Mike kamen sie im Zuge einer

BBQ-Veranstaltung auf die Idee, einen „Amerikanischen BBQ-Tag“ zu veranstalten. Da es aber kein Harley-Treffen werden sollte, wollte man es den möglichen Besuchern gern anders schmackhaft machen.

So stand schnell das Konzept, Pickups einzuladen. „Denn es gibt kaum ein amerikanischeres Fahrzeug als Pickups“, meinte Olli im Gespräch. Und den Interessenten zuliebe wollte man sich nicht auf reine US-Trucks festlegen. Alle sollten willkommen sein.

Eben diese Vielfalt und Individualität der Trucks sind es, was die Besucher*innen anzieht.

Das Treffen wird durch den Genussinsel-BBQ-Spot am Schlossplatz als zentralem Anlaufpunkt unterstützt. Dort gab es original amerikanisches BBQ. Neben einer unglaublich großen Auswahl an BBQ-Spezialitäten gab es regionale Produkte für Traditionalisten. Logisch, ist Veranstalter Olli doch Fleisch- und Fischsommelier. Er kennt sich aus.



Auf der Bühne sorgte die Band „T-Bone Country“ mit Country-Rock für Stimmung. Das Tanzstudio Brush hatte für einige Linedance-Gruppierungen gesorgt, die stilet in Formation ihre Boots über den Dancefloor „scooteten“. Es waren schließlich so viele, dass der Platz zum Tanzen knapp wurde. Da machten die Besucher halt zwischen den Bänken und auf den Treppen des Schlossplatzes weiter.





Auch gewerbliche Aussteller waren vertreten: Tesser 4x4 mit Laderaumabdeckungen und Bügellösungen sowie WoMo4You. Oliver Gitschier präsentierte zwei Tischer-Wohnkabinen. Daneben reihte ich mich mit dem JAC nebst Capra Kabine ein.



Schirmherr des Ganzen ist der Verein „Geislinger Sterne“. Nach dem Erstlings-Erfolg im vergangenen Jahr wuchs die Veranstaltung merklich. Nachdem im vergangenen Jahr das Motto ganz unter dem Thema „Argentinischer Genuss“ stand, ging die Reise in diesem Jahr ganz in den Wilden Westen. Die Trucks machten echt Freude.

Und weil die Besitzer gerne Show and Shine betreiben, gab es auch einige gewerbliche Aussteller, die Möglichkeiten zum Auf- und Ausbau der Pickups anboten. Die für uns bekanntesten dürften Tesser 4x4 und WoMo4You gewesen sein. Tesser bot die bekannten Laderaumabdeckungen und Bügellösungen an. Oliver Gitschier war mit zwei unterschiedlich großen Tischer-Wohnkabinen angereist. Eine davon stiehlt auf einem Ford F-150. Gleich daneben reihte ich mich ein. Und selbst der JAC im traditionellen Ford-Design mit der sehr passenden kompakten Capra Camper gab zu etlichen fröhlichen Gesprächen Anlass.

Ebenso fröhlich zeigte sich Mitveranstalter Mike, seines Zeichens President des örtlichen Motorradclubs: „Im letzten Jahr waren etwa die Hälfte an Pickups und Besuchern hier. Das Motto BBQ und Pickups zieht ganz offensichtlich gut!“

Was gab es alles zu sehen? Vom liebevoll gepflegten Oldtimer-Pickup bis hin zum eindrucksvollen Showtruck war alles vertreten. Ob Ratten, Rednecks oder Glam, wer kam, hatte was zu gucken.

„Das ist das erste Show-Pickup-Treffen in Süddeutschland“, erklärte Oliver Schendzielorz, Hauptorganisator des Events.



Colt Seavers lässt grüßen: Dieser markante GMC K-2500 Sierra Grande war nur einer von über 200 Pickups vor Ort. Vom neuen F-150 bis zum liebevoll erhaltenen Oldtimer war jede Generation vertreten.

Er fährt selbst einen Jeep Gladiator und hatte sich vom US-Car-Treffen in Gingen inspirieren lassen. „Ich wusste, das ist eine tolle Idee, jedoch hätte ich nie gedacht, dass das so irre gut angenommen wird!“, freute er sich.

Western-, Pickup- und Barbecue-Fans aus der gesamten Region und darüber hinaus fanden zusammen. Weit über 100 Showfahrzeuge standen schließlich Tür an Tür in der Altstadt. Die Besitzer blieben nicht selten bei ihren Fahrzeugen und beantworteten den Besuchern geduldig so manche Fragen. Regelmäßig wurde an den Trucks posiert und fotografiert.

„Mir war gar nicht bewusst, wie viele Pickup-Fahrer wir hier in der Gegend eigentlich haben“, sagte Björn, Teilnehmer und Gewinner des Tailgate-BBQ-Contests. Auf dem Pickup grillen, egal was, egal wie, hatte die Aufgabe gelautet. Er hatte was Feines angerichtet und gewonnen.

Die ersten Anmeldungen für das kommende Jahr gingen direkt am selben Tag noch ein. Auf der Bühne gab es am späten Nachmittag dann noch Preise für den schönsten, den coolsten, den originellsten sowie den ältesten Pickup. Das Publikum war sichtlich begeistert. Wer in der Region wohnt oder unterwegs ist, es lohnt sich. Kommt doch auch Ende April 2027 nach Geislingen!



Info Pickup-Treffen 2027
<https://tinyurl.com/4x63here>



Videobeitrag zum Event
www.facebook.com/reel/905021409251626

Fotos: Wikinger, Veranstalter, koi stadtmagazin
Text: Wikinger



CALIFORNIA

D R E A M I N'

Ford F 250 mit Eigenbau-Wohnkabine

„Better than new“ ist so eine Floskel, die Amis gerne sagen, wenn sie an ihrem Auto irgendetwas ausgetauscht und verbessert haben. Selten aber hat es so gestimmt wie bei diesem Ford F 250 aus dem Münsterland.

„Andy R.“ ist US-Car-Fan und Custom-Enthusiast seit vielen Jahren. „Zum Eigenzweck“, wie er betont, bereist er die USA und bringt meist ein Auto mit. Nicht auf

Bestellung, sondern wenn ihm eines gefällt. Wo er doch schon mal da ist ...

„Der Wagen muss mich ansprechen“, erklärt Andy die Anbahnung. „Irgendwas muss das sein, ein Vibe, eine Reaktion in mir, dass ich einen Wagen aufbauen möchte.“ Im Laufe der Jahre waren es schon einige, die er so mit neuem Leben beschenkte. Und jedes Mal ist es anders, aber auch gleich. Er lebt für solche Projekte.







Sommerlaune

Den F 250 fand er in sommerlicher Stimmung in einer Kleinstadt in Kalifornien. Damals sah er aber ganz anders aus. Runtergerockt, matte Farben, rostige Stellen. Ein typisch von der Sonne verbrannter Südkalifornier. Aber er war zugelassen und auf Craigslist als „tut, was er soll“ beschrieben. Ansicht und Preis passten zusammen, der Truck ging an Andy.

In Deutschland kam er mit einigen Transportschäden an. Ärgerlich, aber irgendwie auch zu erwarten. Andy hatte ohnehin vor, ihn zu zerlegen. Da machte das auch keinen Unterschied mehr.

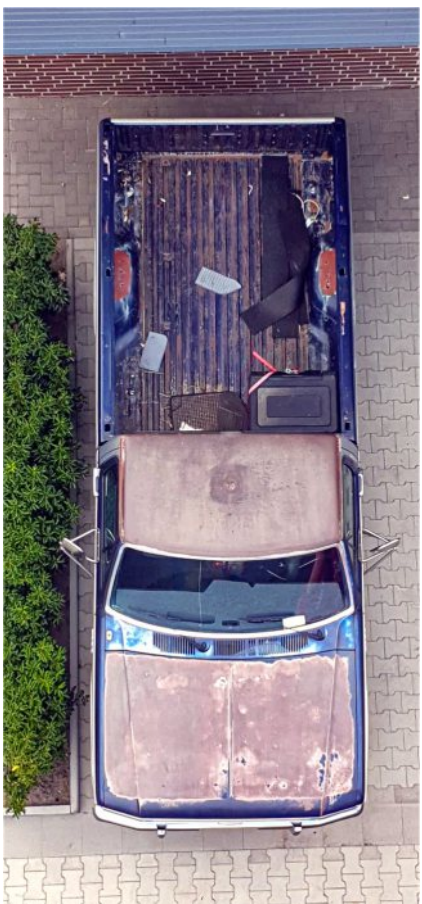
Weil der Wagen lief, montierte Andy Kurzzeitkennzeichen zum Herumfahren. Und erlebte fast einen Motorschaden. Nun war klar: Alles muss neu.

Der Kauf ist nun gut sechs Jahre her, der F 250 kam Anfang dieses Jahres erst wieder auf die Straße. Denn es war mehr zu tun, als Andy recht gewesen wäre. Der Motor musste raus und komplett überholt werden. Die Zylinder wurden gehohnt, es kamen neue Kolben und Ringe hinein. Er bekam eine neue doppelte Steuerkette, alle Ventile wurden ersetzt und die Hydros neu abgedichtet.

Als der Motor wieder komplett war, wurde der Vergaser revidiert und kalibriert. „So gut hatte der schon ewig nicht mehr funktioniert!“, sagt Andy stolz. Also auch das hatte sich gelohnt.

Parallel dazu ging es je nach Zeit und Laune an die Blecharbeiten. Wenn auch kalifornische Fahrzeuge meist gutes Blech haben, in den Ecken und Falzen sammelt sich trotzdem Wasser. Da kamen neue Bleche hin und es folgten überall kleine Schweißarbeiten.

Mit „leichter“ Patina kaufte Andy den F-250 in Südkalifornien und brachte ihn dann nach Deutschland.



„Was mir wichtig zu erhalten war, war die echte Patina auf dem Dach und der Haube!“

Das wurde extra behandelt, damit es dort nicht weitergammelt. Auf den weitgehend entkernten Ford wurde das Farbschema aufgetragen. Dabei hielt sich Andy recht nah ans Original. Bis auf die „Rostschäden“ auf Dach und Haube sollte der Ford wieder im alten Glanz und alter Farbe erstrahlen. Dazu passten halt auch die Polster und Teppiche ganz gut.

Die Farbschichten kamen in der eigenen Halle auf den Truck, auch zwei Schichten Klarlack. Die wurden noch einmal komplett angeschliffen. Endlich ging der Truck in eine „richtige“ Lackkabine für die endgültige Klarlackierung mit vier Schichten Lack. Das brachte die schöne Tiefe.



Die Sitzbank wurde schließlich doch noch neu bezogen. Sonne und Zeit hatten zu deutliche Spuren hinterlassen.

Rahmen, Fahrwerk und Aufhängung wurden entrostet, lackiert und versiegelt. Fehlende oder bereits sich zersetzende Teile wurden ersetzt. Andy wollte keine Überraschungen mehr erleben. Dass er schon zuvor mehrere Amis restauriert hatte, half ihm dabei, auf die neuralgischen Stellen zu achten. Es wurde poliert, gefettet und überarbeitet, bis der Ford straßensicher war.



Treffen der Generationen: 80er-Jahre-V8-Power mit 7,5 Litern Hubraum und einer Wohnkabine mit Ecken und Kanten trifft auf den südkoreanischen Stomer mit der nicht ganz so eckigen Donovan 180 von der Multi 4 GmbH.

Die KI-Interpretation im oberen Rahmen ist übrigens kein redaktioneller Beitrag. Sie stammt von Andy selbst.

Better than stock



Das sollte das Motto der Wohnkabine werden. Die Idee kam aus amerikanischen Filmen und von dem Bedarf, den der alleinerziehende Vater zweier Kinder hat. Er mag es unkonform, lebt ein sehr freies Leben und vermittelt seinen Kindern auch solche Werte. Nicht zufällig passen dabei Camping und Freizeit draußen ins Bild.

„Mit den Kindern fahre ich natürlich in erster Linie auf Campingplätze!“, sagt er dazu. „Die beiden sind sehr kontaktfreudig, lernen ihre Nachbarn schnell kennen und dann sind sie im sicheren Rahmen des Platzes den ganzen Tag beschäftigt!“

Dass die beiden aktiv sind, merken wir auch während des Fotoshootings. Der Kleine saust mit dem Zweitakt-Minibike in Schwüngen über den Hof, die Tochter macht Kapriolen auf ihren rosa Inlinern. Die Family ist sehr authentisch unterwegs.

Also musste ein Camper für den Truck her. Die ersten Skizzen entstanden auf einer Serviette. Das war aber noch keine Wohnkabine, sondern ein Tiny House auf einem Anhänger. Da machte Andy seine ersten Schritte mit GFK-Verbundmaterial und einem Innenausbau.

Und prinzipiell hat sich am Verfahren auch später nichts geändert. So gut saßen die ersten Gedanken. Nur wurde nun eine Wohnkabine gebaut. Leicht und robust musste sie werden.

Nach den Bauplänen folgte die Materialbeschaffung. In Aluschweißen kannte sich Andy schon aus. Denn der Rahmen sollte aus Aluvierkant- und Aluprofilen entstehen. Immer wieder mal kam der Rahmen auf den Truck zur Anprobe. Er passte stets so, dass es weitergehen konnte. Die Wände wählte er schon des Gewichts wegen aus GFK-Alu-Verbund mit interner Dreiecksstruktur. So waren Stabilität und Dämmung gewährleistet. Als die Wohnkabine im Rohbau, ohne Fenster, nur mit Türöffnung, fertig war, kam sie wieder auf den Truck.

Nun schlichen sich Bedenken ein. Denn man muss wissen, dass die Kabine an der Front nicht einfach eine senkrechte Wand aufweist, sondern in der Ladewanne eine Stufe nach innen. In diese Aussparung passt der Gastank von Andys RAM. Denn auch darauf sollte die Kabine gefahren werden können.

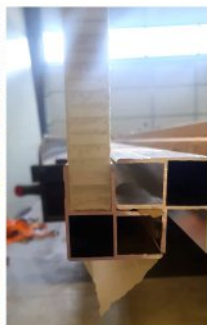
Der Statik auf dem Ford schien das abträglich. Als Lösung baute Andy nun einen zweiten, dünneren Rahmen aus Stahlvierkant in die Innenseite der Kabine. Dank doppeltem Rahmen sollte jetzt nun nichts mehr schiefgehen.

Das hatte weitere Vorteile. An dem inneren Rahmen ließen sich Möbel, Halter und Verbindungen viel besser anheften. So wuchs der Innenausbau mit der Zeit. Und die dauerte gar nicht sooo lange für einen Eigenbau.

„Rund ein Jahr haben wir daran gebaut!“, so Andy. Mit „wir“ ist sein Freund Justin gemeint. Der half ihm bei sämtlichen Arbeiten. „Es hätte schneller gehen können, aber ich bin gerade bei kleinen Lösungen sehr penibel!“

Er erzählt lachend, wie oft er die Rückleuchten und Positionslämpchen ans Heck gehalten hat, um die endgültige Montageposition zu ermitteln. Oben, unten, schräg, andere Reihenfolge der Farben ... Und das war nur eine von unzähligen Detaillösungen an Fahrzeug und Kabine.





Zwei Pickups, eine Kabine. Der Eigenbau sollte sowohl auf dem RAM als auch auf dem F250 passen.

Der American Style wurde auch an der Wohnkabine konsequent weitergeführt. Das zeigen die liebevoll platzierten Positionsleuchten..



Autohaus Kruse



Pickups & SUVs im Sauerland



RICH 9

Zum Mitnehmen



Dachzelte von Vickywood

BAW 212



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



ISUZU



FOTON



DFM



BAIC





Beim Innenausbau kamen dann wieder Aluprofile, Winkel und für die Möbeloberflächen Pappelholz zum Einsatz. Um es etwas verwegener und wohnlich wirken zu lassen, wurden alle Klappen geflämmt.

Beim „Tapezieren“ mit dunklem Blumendekor vergallopierte sich Andy ein bisschen: „Das kommt neu. Der gewählte Kleister oder Leim hält einfach nicht richtig, die Bahnen lösen sich.“

Das Dekor tut dem Truck prinzipiell gut, das Material leider nicht. Ansonsten ist alles an Bord, was eine professionell ausgestattete Kabine auch mitbringt. Gasheizung und Warmwasser, Küche und zwei Betten. Das untere wird aus dem Tisch und der Sitzgruppe gebaut. Und zwar mit einer Tischhebefunktion, die Andy sich ganz allein ausgedacht hatte.

Ein sehr großes Fenster über dem Sofa rechts und ein kleineres über der Küche sowie eine große Dachluke über dem Alkoven sorgen für Licht und Lüftung. Die Luke im Alkoven ist außermittig und über dem Kopfende angebracht.

„Wir lieben es, im Bett zu liegen und in die Sterne zu schauen. Also ist die Luke über unseren Köpfen angebracht.“

Das gesamte Gespann ist ausgesprochen originell, gut durchdacht und solide gebaut. Das Beste: Andy hat noch Baumaterial übrig. Am meisten würde es ihn freuen, wenn

jemand davon etwas gebrauchen könnte und er selbst Tipps für einen weiteren Eigenbau eines anderen Tüftlers geben könnte. Denn er hat noch so viele Ideen, die er in seiner nun fertigen Kabine gar nicht mehr unterbringen konnte.

Doch wer weiß, vielleicht sind ja auch Wohnkabinen Rudeltiere? Vielleicht baut er ja noch eine, allein oder mit jemandem zusammen. Bis dahin wünschen wir der Family tolle Reisen, immer Freude und gern auch Bewunderung von allen, denen sie begegnen. Dieser Truck-Camper und Andy haben es verdient.

Ford F250

- Bj. 1984 (202 importiert)
- 460 cui / 7,5 l Hubraum
- V8 Benziner
- 235 PS
- 359 lb-ft oder 500 Nm Drehmoment

Wohnkabine

- Bauzeit ein Jahr
- Verbundplatten Alu/Kunststoff
- Alu-Vierkant-Rahmenrohre geschweißt
- Alu-Profile verklebt, genietet
- Innenrahmen Stahlvierkant
- Gewicht reisefertig ohne Gas und Wasser 390 kg





Die brandneue Voka 200 Gen. 6

Die Voka für Pickup Camper - Einsteiger

Die Voka 200 begeistert durch eine mehr als komplette Ausstattung, einen kleinen Preis und kurze Lieferzeiten. Mit der Voka 200 Gen 6 bekommst Du die beste Voka, die es je gab.

Die Highlights der Voka 200 Gen 6:

Breiterer-Sockel, mehr Platz – Optimierte Dieselheizung – Überarbeitete-Beleuchtung – Neue Eingangstür und Deckenventilator – Möbel überarbeitet - Höhere Kühlschrankschublade - Neue-Farboption – Zentral platzierte Steckdosen – Geteilte-Rückenkissen – 65 L Frischwassertank – Verbesserte-Elektrik uvm.



Die Camp-Crown VoKa 230 und 260 Wohnkabine

Die Volks-Kabine mit Sanitärraum und Seiteneinstieg

Mit der VoKa 230 und der VoKa 260 der Gen. 2 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.



Mythos Freistehen

Teil 1: Nordeuropa



Was ist in Europa erlaubt, was nicht?

Das Gefühl von Freiheit und Lagerfeuer. Den Camper neben sich, das Lagerfeuer vor sich und der freie Blick schweift wahlweise über das Meer oder ein hübsches Tal inmitten hoher Berge. So sehen die Träume vieler Camper aus, so vermitteln es Industrie, Reiseveranstalter und Vanlifer.

Doch was ist tatsächlich dran am „Mythos Freistehen“? Wer macht es, wo darf man es tun und wie bekommt man es organisiert?

Wir wollen mit diesem Artikel etwas Licht in die Vorstellung von der Freiheit der Landstraße bringen. Denn besonders in Europa - und darum soll es hier gehen - ist Freistehen eigentlich verboten. Ja, genau. Verboten, überall.

Dass hier der Text nicht schon zu Ende ist, zeigt bereits, dass es Nischen und Möglichkeiten gibt, die Nacht auch abseits von Camping- und WoMo-Stellplätzen zu verbringen. Der Artikel zeigt aber auch, dass es mitunter sinnvoll sein kann, NICHT frei zu stehen.





Apps für Freisteher

Um schon bei der An- oder Durchreise einen Nachtplatz zu finden, empfehlen sich einige Apps. Die bekannteste dürfte „Park4Night“ sein. Allein in Europa listet die App aus Frankreich je nach Rechnung zwischen 120.000 und 140.000 Plätze auf, mit offiziellen Stellplätzen und neuerdings sogar Campingplätzen sind es um 370.000. Die genaue Zahl schwankt je nach Quelle, da die Datenbank durch die Community kontinuierlich erneuert wird. Über 120.000 bis 140.000+ Plätze werden in den Beschreibungen als reine Stell- und Parkplätze angegeben. Laut App-Store umfasst die App 370.000+ Einträge, wenn man alle Arten von Übernachtungs- und Campingmöglichkeiten - inklusive legaler Wildcamping-Spots - zusammenzählt. Das klingt erstmal viel. Die App Park4Night verzeichnet derzeit insgesamt fast 9 Millionen Nutzer, aktive Camper und Vanlifer. Obwohl es keine offizielle Aufschlüsselung nach Usern aus und in Europa gibt, gehen Beobachter davon aus, dass der absolute Großteil dieser Community auf europäische Länder entfällt. Das heißt, auf im besten Fall um 370.000 Stellplätze kommen 7 Millionen User. Damit teilen sich rechnerisch 18 User einen Stellplatz!

Da beginnt das Dilemma. Was außerhalb der Hauptsaison und abseits von Touristenmetropolen noch Top-Spots bieten kann, führt in den Sommermonaten, in den Ferien und an langen Wochenenden schnell zur nervenzehrenden Weitersuche. Denn jedem ist schon mal passiert, dass er einen Platz voll, vermüllt oder mit unangenehmer Nachbarschaft vorfand. Die Beliebtheit von P4N ist zugleich ihr Haken. Wer sich darauf verlässt, ist oft verlassen. Und wer dann abends keinen alternativen Stellplatz hat, findet sich bestenfalls im örtlichen Gewerbegebiet zwischen osteuropäischen LKW-Fahrern und frühmorgendlichem Anlieferungslärm wieder. Geht mal, ist aber wenig idyllisch. Wenn es überhaupt möglich ist.

Nachdem ich für genug schlechte Laune gesorgt habe, arbeiten wir im Folgenden Europa nach den gültigen rechtlichen Vorgaben und den bestehenden Möglichkeiten ab. Ich seh nun schon die Naserümpfer: „Was sollen Gesetze? - Ich mach das einfach so!“ Das sind meist genau die Helden, die es den anderen vermiesen, freie Plätze anzufahren. An den nationalen und regionalen Vorgaben kommt niemand vorbei, wenn der Schupo oder die Carabinieri es genau nehmen! Da kommt man mit „Mach ich so“ keinen Schritt weiter.



Wetterschutzter Stellplatz unter einem Schleppdach der ehemaligen Dithmarsenkaserne in Albersdorf, Schleswig-Holstein. Das Gelände beherbergt heute den Gewerbepark „DithmarsenPark“.

Doch keine Angst, auch die weniger legal scheinenden Möglichkeiten werden wir vorstellen. Soweit empfehlenswert und machbar. Dabei unterscheiden wir inhaltlich nicht nach „Freistehen“ und „Wildcampen“. Der Vorgang ist ähnlich und meint stets: „Mit dem Campingmobil / Pickup-Camper außerhalb offizieller Camping- und Stellplätze übernachten“. Dass es Abstufungen von Hinstellen und Schlafen bis alles auspacken und Campen gibt, ist uns klar. Grundlage ist aber immer „abseits offizieller Plätze“ schlicht und ohne Pomp zu übernachten. So sehen es auch die Gesetze vor.

Legen wir los...

Freistehen und „Wildcampen“ nach Ländern Europas



Deutschland

Seien wir konkret: Generell ist es laut Straßenverkehrsordnung erlaubt, im eigenen Auto zu schlafen. Man darf

überall dort im Auto schlafen, wo das Parken nach § 12 der Straßenverkehrsordnung (StVO) legal ist. Zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit wird eine Übernachtung bis ca. 10 Stunden geduldet. Es darf dabei nicht zu Campingverhalten kommen: Tische, Stühle oder Markisen dürfen nicht herausgestellt werden. Bei Alkoholkonsum soll man nicht auf dem Fahrersitz schlafen und der Zündschlüssel darf nicht stecken. Nun gut, täte man im Camper wahrscheinlich eh nicht.

In einer Parkbewirtschaftungszone oder ohne Erlaubnis des Eigentümers auf einem Privatgrundstück ist jede Übernachtung verboten. Und da liegt schon die erste Krux. Jeder Wald in Deutschland ist entweder in Privatbesitz, Naturschutzgebiet oder beides. Etwaige Wanderparkplätze werden eingerichtet, um dort für Freizeitaktivitäten im Wald das Auto abstellen zu können. Übernachtungen hier steht der „Privatbesitz“ oft entgegen.

Mir selbst passierte es bislang zweimal, dass am Abend ein Förster oder Verwalter „Streife“ fuhr. Mit beiden kam ich jeweils in ein nettes Gespräch über Pickup-Camper, Offroad und Outdoor. In beiden Fällen durfte ich vor Ort bleiben und übernachten. Kommunikation war hier der Schlüssel.

Rechtliche Lage & Bußgelder

Schauen wir uns jedoch die beliebte Argumentation Freistehender, „Die Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit“ genauer an. Damit kommt man in Ferienebieten längst nicht mehr durch. Denn es ist inzwischen ein Grundsatz, dass man auf der Durchreise zwar an Parkplätzen übernachten darf, aber keine Plätze zum Zwecke der Übernachtung anfahren darf. Am Walchensee beispielsweise ist es unwahrscheinlich, dass man ausgerechnet dort auf dem Wanderparkplatz einen Schwächeanfall erleidet und sofort übernachten muss.

Auch zieht an solchen Orten das Argument „Ich hab schon drei Bier drin und kann nicht mehr fahren“ nicht. Die Behörden können den Wagen einschleppen lassen und man steht komplett ohne Nachtlager da. Besonders in Bayern versteht man dabei kaum Spaß.

Ausgesprochen streng sind die Verbote in Naturschutzgebieten, Nationalparks und Biosphärenreservaten. Hier drohen Bußgelder im vierstelligen Bereich. Diese Bereiche erkennt man an der Beschilderung. Das bekannteste Schild ist das grüne Dreieck mit dem Weißkopfseeadler. So werden Naturschutzgebiete fast europaweit einheitlich ausgewiesen, mitunter mit wechselndem Vogel. Dort darf man vieles nicht: Übernachten, Wege verlassen, Hunde ohne Leine laufen lassen und Drohnen fliegen übrigens auch nicht.

Steht man z. B. auf einem abgelegenen offiziellen Wanderparkplatz - nur zum Übernachten - in der freien Natur, dann liegen die Bußgelder für unerlaubtes Campen meist zwischen 5 € und 80 € pro Person. Wir gehen mal nicht von Sachbeschädigung oder Müllentsorgung aus. Denn dafür können die Strafen bis zu 500,- Euro betragen.

Darf ich hier mit meinem Pickup und meiner Wohnkabine übernachten? Ich bin doch kein Wohnmobil? Laut StVZO jedoch schon. Hier macht die Definition auch ein Schneckenhaus zum Wohnmobil. Meist beschränken Durchfahrtstore ohnehin die Zufahrt zu geeigneten Übernachtungsstellplätzen.



In vielen Fällen werden Campieren und Übernachten im Wohnmobil per Schild verboten. Wieder gibt es Schlawmeier, die meinen, ein Pickup-Camper sei halt kein Wohnmobil. Per Definition muss er gar keines sein. Aber die StVZO sieht einen Paragraphen vor, der jedes Fahrzeug mit „Wohnmöglichkeit“ zum Wohnmobil per Definition macht.

Kein WoMo?

Denn da gibt es die Anlage XXIX Abschnitt 1 Nr. 5.1 StVZO, „Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung“ Fahrzeuge der Klasse M, N oder O zur Personen- oder Güterbeförderung mit einer speziellen Funktion, für die der Aufbau oder die Ausrüstung entsprechend angepasst werden muss.

Wohnmobil: Fahrzeug der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung, das so konstruiert ist, dass es die Unterbringung von Personen erlaubt und mindestens die folgende Ausrüstung umfasst: Tisch und Sitzgelegenheiten; Schlafgelegenheiten, die u. U. tagsüber als Sitze dienen können; Kochgelegenheit; und Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen. Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen, mit Ausnahme des Tisches, der leicht entfernbar sein kann.

Das Symbol "Wohnmobil" wie in § 39 Absatz 7 StVO abgebildet schließt eigentlich Pritschenwagen aus, sofern sie nicht selbst als Wohnmobil zugelassen sind. Aber auch unserem Layouter Klaus gab ein französischer Gendarm unmissverständlich zu verstehen, dass „ein Auto mit Bett“ ein Wohnmobil ist und er nun die Wahl zwischen 500 Euro Strafe oder der Weiterfahrt hat. Will man das wirklich rechtlich eindeutig vor Ort klären, um 22 Uhr an der Côte d'Azur oder gar nach dem Urlaub einklagen?!?



Das Zusatzzeichen 1010-67 weist auf Wohnmobile hin, lässt viele Pickup-Camper aber im Ungewissen ob sie hier stehen dürfen oder nicht. Im Naturschutzgebiet hingegen ist selbst das bloße Abstellen eines Fahrzeuges verboten.

Sind im gewünschten Zielgebiet lauter Naturschutzzonen, Bauernhöfe mit Privatgrund oder WoMo-Verbotzonen, lohnt es sich, sich rechtzeitig in der Vorbereitung um legale Alternativen zu kümmern. Offizielle Möglichkeiten, legal und naturnah zu übernachten, sind:

Trekkingplätze: Spezielle Plätze für Wanderer, die nur zu Fuß erreichbar sind. Sie sind meist mit Komposttoilette und Feuerstelle (z. B. in der Eifel, im Schwarzwald oder im Spessart) ausgestattet.

Private Stellplätze: Plattformen wie Landvergnügen, Campspace oder AlpacaCamping vermitteln naturnah Plätze auf Privatgrundstücken (Gärten, Bauernhöfe). Auch hier gilt inzwischen, dass man lange vorher buchen sollte. An den typischen freien Wochenenden ist ein gut gelegener Stellplatz früh verbucht.

Es lohnt sich mitunter, eine Einwilligung einzuholen: Auf privatem Grund ist Campen mit Erlaubnis des Eigentümers (z. B. Bauer/Waldbesitzer) immer legal. Wie beschrieben funktionierte es bei mir im Wald zweimal per Zufall. Einmal fragte ich einen Bauern, der Pause vom Mähen machte, ob er nicht einen Platz für den Abend für mich wüsste. Ich stand danach an einem idyllischen Teich mitten im Wald und konnte sogar Stuhl und Tisch aufstellen.

Für die Übernachtung an diesem Baggersee habe ich mir im Vorfeld eine Erlaubnis für das Wochenende eingeholt.

Niederlande

Wildcampen ist in den Niederlanden grundsätzlich verboten. Das Land hat strenge Gesetze zum Naturschutz und zur Landnutzung, die das Übernachten in der freien Natur – egal ob mit Zelt, Wohnmobil oder im Auto – untersagen.

Die Niederlande sind dicht besiedelt, dafür Weltmeister im Camping. Deshalb gibt es unzählige offizielle Stell- und Campingplätze dort, meist modern ausgestattet und sehr oft mitten in einer hübschen Umgebung. Die Preise sind mit um 20 Euro für einen Stellplatz erträglich und vermeiden Ärger, wenn man beim Freistehen erwischt würde. Abgesehen vom allgemeinen Verbot, hier frei zu stehen, gibt es auch wenig Raum, das zu tun. Die meisten Wander- und Waldparkplätze sind mit Campingverboten beschildert, was eine Übernachtung von vornherein ausschließt. De facto stand ich nur einmal frei in Holland, in der Nähe eines Standortübungsplatzes ohne Betrieb. Und ich hatte keine ruhige Nacht, weil mir klar war, dass jederzeit wer anklopfen konnte.

Rechtliche Lage & Bußgelder

Generelles Verbot: Es gibt kein „Jedermannsrecht“ wie in Skandinavien. Wildcampen wird immer als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Auch das einfache Übernachten im Auto oder Camper zur „Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit“ ist in den Niederlanden nicht erlaubt. Bei Verstößen drohen Strafen zwischen 95 € und 500 € pro Person. In Naturschutzgebieten oder Dünen fallen die Bußgelder oft höher aus. Absprachen mit Bauern oder Waldbesitzern sind schwierig, denn selbst auf Privatgrundstücken ist Campen ohne behördliche Genehmigung offiziell untersagt. Also kann auch nach Absprache mit dem Bauern die Politeie anderer Meinung sein und dich vom Feldrand vertreiben.

Ältere Fahrensleute, die Holland in den 90ern bereisten, kennen vielleicht noch das „Paalkamperen“ (Pfahlcam-

ping). Das waren beliebte legale Wildcamping-Plätze, die gern von Motorrad- oder Radreisenden zum Übernachten genutzt wurden. Auch die typischen VW-Busse standen dort oft. Doch die WoMos wurden größer und mehr. Das gab Probleme, weswegen diese Plätze zum 1. Juni 2020 dauerhaft geschlossen wurden. Grund waren laut Forstbehörde wie so oft Missbrauch durch Vandalismus und Vermüllung.

Legale und naturnahe Alternativen

Da Wildcampen wirklich streng kontrolliert wird, bieten sich Alternativen an: Naturkampeerterreinen (Naturcampingplätze): Für die rund 135 Plätze, schlicht ausgestattet und mitten in der Natur gelegen, gibt es eine Naturkampeerkaart. Das ist prinzipiell die registrierte Weiterführung der Paalkamperen.

Mini-Camping & Bauernhof-Camping: Viele Landwirte bieten kleine, familiäre Stellplätze (oft als „Minicamping“ bezeichnet) auf ihren Feldern oder Wiesen an. Etliche davon sind auch z. B. in „Landvergnügen“ gelistet. Auch Plattformen wie Campspace vermitteln private Stellplätze in Gärten oder auf Wiesen, was dem Wildcampen oft am nächsten kommt.

Wohnmobilstellplätze (Camperplaatsen) gibt es in vielen Gemeinden. Das sind Parkplätze für Wohnmobile, die oft günstig sind (ca. 8 € bis 20 €) oder gar kostenlos. Oft sind es Teile allgemeiner Parkplätze, von denen eine oder zwei Reihen für Wohnmobile reserviert sind.

Empfehlung: Lasst das Freistehen in den Niederlanden bleiben. Es gibt so viele günstige und schöne legale Plätze, dass es wirklich nicht sein muss. Die Holländer wollen wissen, wer in ihrem Land reist und haben aus guten Gründen und des Platzmangels wegen Freistehen von vornherein untersagt.



Dänemark

Das naheliegendste Land Skandinaviens. Und das einzige ohne Jedermannsrecht.

Rechtliche Lage & Bußgelder

Camping-Verbot in der Natur: Freistehen an Stränden, in Wäldern, auf Dünen und in Naturschutzgebieten ist strikt untersagt. Bei Zuwiderhandlung drohen empfindlich hohe Bußgelder. Es drohen Bußgelder zwischen 5 und 500 Euro.

Wie in Deutschland gibt es allerdings die Grauzone „Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit“. Man darf auf öffentlichen Parkplätzen oder Autobahnraststätten parken, um eine Nacht (oft bis zu 24 Stunden) zu schlafen und die Fahrtüchtigkeit wiederherzustellen. Auch dabei gilt ein strenges Camping-Verbot: Markisen, Campingmöbel, Grillutensilien und auch das Öffnen der Stützen ist verboten. So etwas gilt als offizielles „Camping“.

Es konnte uns niemand definitiv sagen, ob das Aufstellen eines Klapp- oder Pop-up-Daches bereits Camping ist. Allgemein gilt sicher, dass der Grundriss des Fahrzeugs nicht verändert werden soll. Das Dach kann Auslegungssache der Polizei vor Ort im Einzelfall sein. Der gesunde Menschenverstand sagt, dass dies auf einem Autobahnrastplatz sicher anders bewertet wird als auf einem Wanderparkplatz an den Dünen oder im Wald. Zwinker-zwinker.

Legende Autostrände: In Dänemark dürfen einige Strände (z. B. in Blokhus oder Rømø) mit dem Auto befahren werden. Das Tagesparken und Befahren ist gegen Gebühr erlaubt, das Übernachten ist verboten. Bei Einbruch der Dunkelheit ist der Strand spätestens zu verlassen. Es wird definitiv kontrolliert.

In Dänemark gibt es viele gut ausgebaute Wohnmobilstellplätze, wie hier an einer Marina in Frederikshavn.



Dänemark bietet eine Vielzahl gut ausgebauter, offizieller Wohnmobil-Stellplätze, oft an Häfen oder in Dörfern, die sich hervorragend für eine Übernachtung eignen.

Quick-Stop Camping: Für Durchreisende praktisch. Etliche dänische Campingplätze bieten günstige Tarife an. Wer nach 20:00 Uhr an- und vor 10:00 Uhr abreist, zahlt auf teilnehmenden Plätzen deutlich weniger.

Wer Natur erleben will, kann das sehr gut zu Fuß tun. Über 275 ausgewiesene Wälder sowie über 1.000 spezielle Natur- und Shelterplätze stehen für Wanderer bereit. Diese Naturstyrelsen oder Naturlagerpladser sind einfache Plätze mit Wasser/Toilette, oft kostenlos oder sehr günstig. Haben sie Shelter (Schutzhütten), sind diese teils buchbar über udinaturen.dk oder shelterapp.dk. Beachtet man die „1-2-3-Regel“, darf man eine Nacht bleiben, zwei Zelte, max. drei Personen pro Zelt.



Schweden

Weil es ein solcher Mythos ist, beginne ich gleich hier mit dem legendären „Jedermannsrecht“, das in unterschiedlicher Form in allen Ländern Skandinaviens - außer eben Dänemark - gilt.

Wildcampen ist in Schweden dank des Jedermannsrechts (Allemansrätten) grundsätzlich erlaubt. Es gestattet, für ein bis zwei Nächte mit dem Zelt (!) in der Natur zu übernachten, solange man Abstand zu Wohnhäusern hält, keine Schäden verursacht und keinen Müll hinterlässt. Die Grundidee war vor langer Zeit, Wanderern und Reisenden zu ermöglichen, eine Nacht abseits von allem zu verbringen, ohne den Landbesitzer um Erlaubnis fragen zu müssen.

Niemand hatte damals über Wohnmobile und Allradfahrzeuge nachgedacht. Es sollte einfach Menschen ermöglichen, in der freien Natur zu übernachten, zu überleben. Das ging bis in die frühen 90er noch ganz gut. Selbst mit einem VW-Bus konnte man an Fjorden frei stehen, im Fjell übernachten oder an der Küste einen freien Stellplatz finden.

Als die Campingwelle dank Instagram und Reisevideos über Skandinavien schwappte, war dann irgendwann Schluss. Das Jedermannsrecht für Campingmobile existiert in Skandinavien grundsätzlich nicht mehr. Es bezieht sich überhaupt nicht mehr auf Kraftfahrzeuge aller Art!

Wichtige Regeln für das Freistehen in Schweden

Das Jedermannsrecht gilt nirgends für Fahrzeuge. Freistehen mit dem Pickup-Camper ist in Schweden dank hoher sozialer Toleranz weit verbreitet, aber für Fahrzeuge nicht explizit rechtlich geschützt. Pickup-Camper fallen definitiv unter das Campingverbot im Gelände (Terrängkörningslagen). Dennoch wird respektvolles Parken, besonders in Mittel- und Nordschweden, geduldet. Das heißt,

Das Jedermannsrecht gilt in Schweden nicht für Fahrzeuge. Dennoch ist das Freistehen mit dem Pickup-Camper dank der hohen sozialen Toleranz weit verbreitet.



In der Regel ist das Übernachten auf öffentlichen Park- oder Schotterplätzen bis zu 24 h oder am Wochenende erlaubt. Hier stehe ich auf dem Parkplatz einer Freizeitoase.

auf öffentlichen Parkplätzen, Rastplätzen oder Schotterplätzen an Straßen ist eine Übernachtung für 24 Stunden oder übers Wochenende in der Regel erlaubt. Auch hier gelten Abstand und Anstand. Mindestens 150 m Abstand zum nächsten Haus werden empfohlen, außerhalb der Sichtweite. Campingverhalten (Markise ausfahren, Tische rausstellen) ist immer verboten - wird aber je nach Wetter und Platz ebenfalls toleriert.



Offenes Feuer ist gewöhnlich verboten, besonders bei Trockenheit. Je nach Ort kann aber auch das im Winter toleriert werden. Müll muss mitgenommen werden. Die 24 Stunden sollte man einhalten, in keinem Fall länger als ein bis zwei Nächte am selben Ort bleiben. Parken oder auch Zelten auf Äckern, Feldern oder bepflanzten

Flächen ist selbstverständlich nicht gestattet. Auch Zufahrten wie Treckerwege am Waldrand oder Seen ohne Ausweichmöglichkeit sind unzulässig.

Apps wie Park4Night oder Eremit helfen, legale Stellplätze zu finden. In der Saison sind sie oft keine besondere Hilfe, weil schlicht zu viele Reisende zu wenige Plätze anfahren.



CAMPERVANS UND WOHNKABINEN FLEXIBEL + FUNKTIONAL + MOBIL

Ihr kompetenter Partner für Wohnkabinen

DUX-CAMPER GmbH

Inhaber Martin Dux
Dorfstr. 41
24793 Bargstedt
04392 9208182
info@dux-camper.de

Unsere Partnerbetriebe für Kauf, Wartung und Service:

Wohnkabinen Stuttgart

Florian Gratzke
Ulmer Str. 71
70188 Stuttgart
0711 485548
www.wohnkabinen-stuttgart.de

Abenteuer-Offroad-Camping und Vermietung GmbH

Hauptstr.12
27248 Ehrenburg
04275 964080
www.abenteuer-offroad-camping.de

Offroadcampen CH

Reto Schönenberger
Wiesengrund 1
CH-9514 Wuppenau
0041171 9444006
www.offroadcampen.ch

Norwegen

„Wildcampen“ ist in Norwegen dank des Jedermannsrechts (Allemannsretten) zwar offiziell erlaubt und fest in der Kultur verankert, mit einem Camper Freistehen ist damit nicht gemeint. Zelten ist in der freien Natur (unbebautes Land) gestattet, solange man mindestens 150 Meter Abstand zu bewohnten Häusern/Hütten hält und die Umwelt respektiert. Insgesamt gelten dieselben Regeln wie in Schweden. Daher wiederholen wir das nicht extra.

Besonderheiten für Campermobile in Norwegen:

Das "freie Stehen" mit Wohnmobilen auf Parkplätzen oder im Gelände wird vielerorts toleriert, aber nicht uneingeschränkt erlaubt. Es ist nicht gestattet, in Fahrzeugen auf privatem Grund oder in der Nähe von Wohnhäusern zu übernachten, ohne den Eigentümer zu fragen. Theoretisch ist das Schlafen in einem Auto am Wegesrand auf Parkplätzen erlaubt. Gerade in touristischen Gegenden werden offensichtlich zum Campen ausgebaute Fahrzeuge aber mitunter weggeschickt.

Grundsätzlich ist es in der Nebensaison gut möglich, auf Parkplätzen mit Ticketautomat oder Online-Abrechnung auch länger zu stehen und dort zu übernachten. Es sei denn, Schilder verbieten das ausdrücklich. Wer also abends anreist, kann über Nacht bleiben und am nächsten Morgen seine Wanderung antreten oder sein nächstes Ziel ansteuern. Solche Plätze liegen oft landschaftlich wunderschön und haben mit dem Gedanken „Parkplatz“ wenig gemein. Sie liegen z. B. an Sehenswürdigkeiten, Wanderwegen oder Gletscherzungen.

Wer länger als eine Nacht stehen bleiben möchte, weil er eine längere Wanderung plant, sollte auf jeden Fall ein passendes Ticket lösen. Sieht der Platz einen Aufenthalt von mehr als 24 Stunden nicht vor, muss man das respektieren. Dann ist ein Campingplatz unbedingt zu empfehlen. Strafen können schnell 500 Euro und mehr kosten. Auch hier gilt, dass die Toleranz gegenüber Verstößen in Winter und Nebensaison sehr viel höher ist als in den Ferienzeiten.

Tip: In der Hauptsaison ist es oft sicherer und bequemer, offizielle Campingplätze zu nutzen. Freie Stellplätze sind gerade in Norwegen in weit mehr als nur einer App bekannt und in der Saison schon am späten Nachmittag randvoll zugeparkt.



Dieses Schild hängt in Norwegen. An diesem Platz haben sich bereits viel zu viele Motorcamper gedrängelt. Diese Norweger hatten offenbar genug! Parkt den Camper nicht dort, wo es verboten ist und haltet die Hunde an der Leine! Selbst auf Facebook werden freilaufende Hunde gepostet, im Fjell oder am Strand. Das kann nur passieren, wenn man offensichtlich keine Gesetze und Vorschriften in Norwegen einhalten möchte.





In Norwegen habe ich die Waldarbeiter um Erlaubnis gefragt und durfte auf diesem rustikalen Platz übernachten.



Wintercamping in Norwegen: Wärme, Licht und Leben mitten in der eisigen Kälte. Kurz vor Weihnachten entstand dieses beeindruckende Foto. Mit ausreichend Respekt vor der Umwelt und dem Umfeld geht mehr Freistehen kaum noch.

Finnland

Wildcampen in Finnland ist dank des Jedermannsrechts genau so geregelt wie in Schweden und Norwegen. Wohnmobile/Camper sollten spezielle Stellplätze nutzen.

Finnland ist aufgrund seiner Weite und spärlichen Besiedelung trotzdem ein Paradies für Pickup-Camper, das durch die Beachtung der Regeln auch für zukünftige Besucher erhalten bleibt.

Wer hier die Nähe zu Wohnhäusern meidet und am besten auch Ansammlungen von Wohnmobilen auf Plätzen neben der Straße auslässt, findet meist individuelle Plätze in oder nahe der Wildnis. Inaktive Holzschlagplätze, Schotterplätze entlang der Schotterpisten und offizielle Parkplätze bieten vielerorts kostenlose und naturnahe Übernachtungsmöglichkeiten. An vielen Stellen liegen Bootsanlegestellen direkt an einem See. Fahrwege führen dort hin und wenn kein Betrieb ist, ist solch ein Stellplatz am Anleger ein guter Nachtplatz. Finnland ist definitiv die Krönung beim Freistehen.

XCE
OVERLANDING



SCAN ME!



info@xceoverlanding.com * www.xceoverlanding.com

**Erfülle Dir mit uns
deinen Traum vom Reisen**

Manufaktur für individuelle
und nachhaltige Reisemobile.

Entwickelt und gefertigt in der EUREGIO Aachen



Absetzkabine oder Pritschenaufbau
individuell auf Maß gefertigt.

500 - 550 kg je nach Ausstattung ab 40.000,- €

XCE Overlanding GmbH
David-Hansemann-Str. 14 * 52531 Übach-Palenberg

Island

Die relevante Rechtsgrundlage ist Lög um náttúruvernd Nr. 60/2013 (Naturschutzgesetz), das am 15. November 2015 vollständig in Kraft trat. Gemäß diesem Gesetz ist es verboten, in Zelthängern, Wohnwagen, Campervans oder ähnlichen Fahrzeugen außerhalb von organisierten Campingplätzen oder Ortschaften zu übernachten, es sei denn, der Grundeigentümer oder Nutzungsberechtigte hat ausdrücklich die Erlaubnis erteilt.

Was das konkret bedeutet:

Die allgemeine Regel ist klar: Wer in einem Auto, Campervan oder Wohnmobil schläft, muss auf einem ausgewiesenen Campingplatz stehen oder sich auf Privatgelände mit ausdrücklicher Genehmigung des Eigentümers befinden. Wildcamping mit Fahrzeugen ist nicht erlaubt.

Kurze Tagespausen bis zu 30 Minuten an Rastplätzen oder Aussichtspunkten sind erlaubt. Sobald man jedoch schläft, kocht oder die Nacht verbringt, gilt es als illegales Campen. Fehlt ein Zelt-Symbol, ist der Ort kein offizieller Campingplatz.

Bußgelder können zwischen 230 und 850 US-Dollar (umgerechnet ca. 25.000–95.000 ISK) liegen.



Großbritannien

Die Inseln sehen von uns aus wie eine Einheit. Reisende wissen aber, dass die einzelnen Länder das Campen allgemein sehr unterschiedlich handhaben. Während besonders das Zelten in Schottland sehr freizügig angelegt ist, darf man mit einem Motorcamper in England, Wales und Nordirland offiziell fast nirgends freistehen. Grundsätzlich erfordert es dort immer die Erlaubnis des jeweiligen Privatbesitzers.

Die Länder im Überblick:

- Schottland
- England
- Wales
- Nordirland

Island hat wunderschöne Dörfer und Orte, wie etwa den Schwarzen Strand an der Südküste. Doch Vorsicht: An den Aussichtspunkten ist ein längerer Aufenthalt mit dem Camper über mehrere Stunden nicht erlaubt.



Schottland

Schottland ist das Paradies für Outdoor-Fans. Ähnlich dem skandinavischen Jedermannsrecht gibt es dort einen Land Reform (Scotland) Act, der das Wildcampen mit dem Zelt fast überall legal erlaubt. Lediglich bestimmte Regionen können (auch zeitweise) durch den Scottish Outdoor Access Code gesperrt oder eingeschränkt sein. Das dient der Entwicklung dieser Abschnitte.

Der LRA gilt nicht für motorisierte Fahrzeuge. Mit dem Camper ist das Freistehen in Schottland rein rechtlich eine Grauzone. Es sollte nur in Ausnahmen oder auf dafür vorgesehenen Parkplätzen erfolgen. Allerdings gilt auch hier wie in Skandinavien: Auf abgelegenen Wanderparkplätzen, an kleinen Häfen und auf geeigneten Flächen in den Highlands können Freisteher übernachten. Wichtig ist im Prinzip, dass es befahrbare Plätze sind: Schotter, Kies, Asphalt, zum Befahren und Abstellen vorgesehen. Gras oder gar Moorboden sind absolut zum Befahren und Stehen tabu. Das kann schnell sehr teuer werden. Mit einem Offroader ist man in Schottland als Camper absolut over-equipped.

In den letzten Jahren erkennt man einen ärgerlichen Trend. Einige Pisten zu Wäldchen oder Bachufern waren lange halblegal geduldet befahrbar. Doch statt sie heute an der Einfahrt bereits zu sperren, folgt eine Schranke oder Blockade erst nach mehreren hundert Metern oder weiter in die Strecke hinein. Wenden unmöglich. Das hat langes Rücksetzen zur Folge. Für „Offroad-Trailer“ ein Graus. Das soll die Reisenden ärgern und ihnen eine Lehre vor dem nächsten Pistenversuch sein.

In der Saison sind mögliche Plätze schnell voll und es empfiehlt sich, kleine Campingplätze anzufahren. Für reine Übernächter kann das an Cottages oder am Rand von Ortschaften schon mal günstig und rudimentär ausfallen. Aber mitunter ist die Nachbarschaft nett und es ergeben sich neue Kontakte. Schottlandfans sind ziemlich kommunikativ.

Einsam und mitten in der Natur: In Schottland ist freies Übernachten mit dem Camper an vielen Orten möglich, solange der Stellplatz befestigt und befahrbar ist, etwa auf Kies- oder Schotterflächen.



Ein atemberaubendes Panorama und der perfekte Ort für eine Rast oder eine Nacht im Camper: Lochinver an der schottischen Nordwestküste.



England



Wales



Nordirland

Das kann man zusammenfassen: In diesen Ländern ist das Wildcampen mit Zelt und Fahrzeug grundsätzlich verboten. Der Grund: Fast das gesamte Land befindet sich in irgendeinem Privatbesitz. Wer außerhalb von Campingplätzen übernachten will, muss den Grundstückseigentümer um Erlaubnis fragen. Was schwierig ist, weil der auch mal in London, Edinburgh oder gar in Europa wohnen kann... Sein Verwalter wird euch trotzdem verscheuchen. Mit dem Camper ist das Freistehen streng verboten. Zuwiderhandlungen werden selbst auf Parkplätzen, auch an Stränden oder in Lay-bys – den typischen Parkbuchten – streng geahndet.

Ausnahmen für wildes Campen gibt es nur für Zelter und Wanderer im Dartmoor Nationalpark (England) unter bestimmten Auflagen. In einigen anderen Nationalparks (z. B. dem Lake District) wird das Übernachten mit dem Zelt teilweise toleriert, abseits der Wege und nur für eine Nacht am jeweiligen Ort. Das macht das Erwandern großer Areale möglich.

„Green Laning“, die Rettung?

In England und Wales ist das Befahren von bestimmten unbefestigten Straßen und historischen Wegen, die als „Byways Open to All Traffic“ (BOAT) oder „Unclassified County Roads“ (UCR) klassifiziert sind, vollkommen legal. Die Wege sind öffentlich, aber in der echten Gegend schwer zu finden. Auf Karten sind „Byways“ mit Kreuzen markiert, unbefestigte Straßen mit Pünktchen. Man findet sie am einfachsten auf Karten der Ordnance Survey (OS).

Man kann sich in einschlägigen Foren sowie in übersichtlichen Sammlungen von Touren inklusive GPS-Daten und Schwierigkeitsgraden vorbereiten und via „alltrails.com“ oder Wikiloc zuvor informieren, was aber nicht immer alles abdeckt.



An den Lay-bys, den Rastbuchten, sieht man immer wieder LKWs, die dort ihre Ruhezeiten verbringen. Als Camper sollte man jedoch auf längere Standzeiten oder gar Übernachtungen verzichten. Ein LKW, der seine gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit einhält, wird anders bewertet als ein Camper, der einen Lay-by als Stellplatz nutzt.



Die besten Regionen und Routen

Salisbury Plain (Wiltshire): Die Militärübungsplätze bieten ein regelrechtes Wegenetzwerk. Sie sind je nach militärischen Aktivitäten öffentlich befahrbar. Durch die Derbyshire Dales (Peak District) führen anspruchsvolle „Green Lanes“ durch malerische Täler. Einige Strecken sind je nach Jahreszeit gesperrt. Cumbria & Northumberland (Nordengland) ist bekannt für anspruchsvolle Offroad-Tracks an der Grenze zu Schottland.

Wer sich für diese Touren interessiert, findet umfassende Informationen und aktuelle Streckenbedingungen in der Green Lane Association (GLASS) sowie in deren TrailWise-Kartensystem. Aber Obacht mit zu großen Wohnkabinen. Oft gibt es baumumstandene Passagen, die zu echten Schwierigkeiten führen können. Echte Geländegängigkeit und gute AT-Reifen sind aufgrund des schlammigen und teils steinigen Untergrunds Pflicht.

An KEINER dieser Offroadpisten ist das Übernachten im Camper offiziell erlaubt. Sie können also durchaus dem Genussfahren dienen, bieten aber keine Alternative für die Stellplatzwahl.

Alternative Übernachtungsmöglichkeiten

Weil klassisches Freistehen abseits der Zivilisation mit dem Fahrzeug legal so gut wie unmöglich ist, bieten die pfiffigen Gastgeber Ausweichmöglichkeiten an. Die kennen ja ihre eigenen Gesetze. Viele Landgasthöfe (Pubs) erlauben daher das Übernachten auf ihrem Parkplatz, wenn man dort einkehrt. So bieten Farmer kleine Wiesen für autarke Camper an. Um legale und geduldete Stellplätze zu finden, empfehlen sich Apps wie StayFree oder Park4Night.

Auf Parkplätzen der Naturschutzorganisationen „National Trust“ sind Übernachtungen gelegentlich gestattet, aber meist gebührenpflichtig.

Tipp: Informiert euch vor der Reise genau über die lokale Beschilderung vor Ort und nutzt - außerhalb der Saison auch gern spontan - günstige, einfache Farm-Campingplätze, die zwischen 10 und 30 Pfund kosten. Ein Schild steht meist am Wegesrand, einfach mal klingeln.



Salisbury Plain in Wiltshire: Die Militärübungsplätze bilden ein weit verzweigtes Wegenetz und sind je nach aktueller militärischer Nutzung öffentlich befahrbar. Die Region ist zudem bekannt für ihre zahlreichen archäologischen Fundstätten, darunter das berühmte Stonehenge.



www.wohnkabinen.online

Portal für Pickup Camper,
Wohn- und Absetzkabinen

IM VOGELHÄUSL

AM ANFANG WAR DAS FERNWEH...

Alles begann mit einer 18-monatigen Tour durch Afrika. Zu Fuß, als Backpacker. Wenn mit dem Zug, dann Holzklasse. Oder sie ließen sich mal von LKWs mitnehmen. Da waren die beiden noch jung, Mitte zwanzig. Weil sie damals noch sehr begeisterungsfähig und neugierig waren, ließ das Reisefieber sie danach nicht mehr los. Jedoch...

Das Leben verlief vorerst wie so oft anders, bescherte ihnen nacheinander drei Kinder. Schulpflicht, die für den Lebensunterhalt notwendige Arbeit, der Unterhalt des Reihenhäuschens am Münchener Stadtrand und die typischen täglichen Verpflichtungen ließen das Fieber zwar nie ganz erlöschen, dämmten es jedoch stark ein. Bis es schien, es sei vorbei.

Allerdings entfachte jede noch so kleine Reise, jeder Urlaub mit den Kindern – es gab keine Reise ohne sie – das Fernweh neu. Es war nur irgendwie angebunden.

Das änderte sich mit dem Abitur des Jüngsten. Zeitgleich wurde die erste angesparte Lebensversicherung ausgezahlt, die Kinder waren selbständig und flügge. Es war klar, dass sie das Haus würden hüten können, wenn die Eltern unterwegs waren. Bald schon hieß es: Nichts wie weg. Um einiges früher als staatlich vorgesehen beendeten Irmi und Wolfgang ihre „bürgerliche Existenz“, wie sie es nennen.



UM DIE WELT



Traumauto Buschtaxi

Alles war vorbereitet. Bereits als abzusehen war, dass die kinderfreie Zeit am Horizont auftauchte, hatten sie sich um ein Fahrzeug gekümmert. Für Wolfgang waren schon immer ein Toyota HZJ 79 oder ein Unimog die Traumfahrzeuge gewesen. Für Irmi sollte es eigentlich ein indischer „Ghurka“ sein. Doch praktische Erwägungen wie Verbrauch, Gewicht und Verfügbarkeit von Ersatzteilen ließen sie den Toyota wählen.

Damals in Afrika fuhr jeder, der in der Steppe zu tun hatte, ausschließlich Toyota oder Land Rover. So gab es schließlich einen kaum gefahrenen Landcruiser Pickup. Er trug schon beim Kauf eine Kabine von Tourfactory. Diese nannten die beiden liebevoll bayrisch „Vogelhäusl“. Damit fuhren sie als Testreise zur Sonnenfinsternis nach Libyen. Der Toyota tat somit vom Start weg gute Dienste.

Der Sechszylinder-Saugdiesel ohne AdBlue und anderen Schnickschnack trägt die Kabine nicht auf der üblichen Pritsche. Er erhielt statt der Pritsche einen Hilfsrahmen, auf dem die Kabine befestigt ist. In einer etwas größeren Operation wurde ein Durchstieg ins Fahrerhaus in die Rückwand des Autos geschnitten.

„Das ist für uns ein Sicherheitsfeature, das wir nicht missen möchten“, so Irmi. „Es muss ja nicht immer gefährlich rund ums Auto sein. Auch bei schlechtem Wetter oder in bestimmten Situationen kann es einfach praktisch sein, diskret abfahren zu können, ohne das Auto verlassen zu müssen.“

Der Toyota liegt beim typischen 3,5-t-Gesamtgewicht. Er bekam für lange Fahrten und viele Betriebsstunden im Gelände einen Zusatztank montiert. In Furten und Bachpassagen helfen ein Schnorchel sowie ein spezieller Auspuff beim Durchkommen. Mittels Kompressor hinter dem Fah-

rerstz lässt sich der Reifendruck regulieren. Das ist für Wüstenfahrten praktisch und für die Pisten danach sinnvoll. Selbstverständlich kann man damit auch Luftmatratzen aufblasen oder Staub und Sand von Geräten pusten.

Der Aufbau verzichtet weitgehend auf anfällige Elektronik, Strom liefert ein Solarpanel auf dem Dach. Am Stellplatz klappen die beiden eine mobile PV-Anlage aus. Damit ist die Batterie ruckzuck voll.

In der Kabine sorgt eine Dieselheizung für angenehme Temperaturen. Auch liefert sie die Energie für heißes Wasser aus der Dusche in der kleinen Nasszelle. Eine 40-l-Kühlbox nimmt allerlei Vorräte für mehrere Tage auf. Mit zwei 6-kg-Gasflaschen in der Bordküche kommen die beiden ganze sechs Monate lang zum Kochen aus.

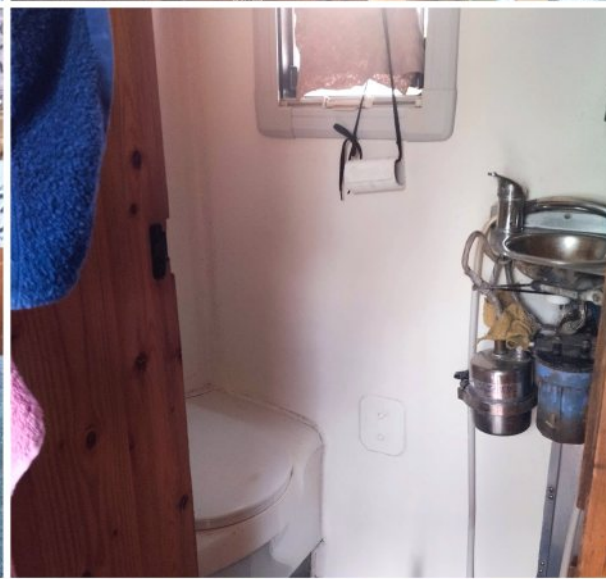
„Unser Fahrzeug ist darauf ausgelegt, dass wir auch ein bis zwei Wochen komplett autark reisen oder stehen können“, so Irmi. „Theoretisch müssen wir erst, wenn die Vorräte ausgehen, wieder einen Ort anfahren.“

Komfort auf kleinstem Raum

In einfachen Schränken und hinter Stauklappen findet sich erstaunlich viel Stauraum. Eine geräumige Sitzgruppe unten und zwei Betten im Alkoven sorgen für Komfort, wenn man mal nicht draußen bleiben kann oder will. So fahren die beiden recht komfortabel durch die Welt.

Nach und nach kamen individuelle Umbauten und Ergänzungen ans Fahrzeug und in die Kabine. Dabei setzten die beiden nicht auf Glamour und Pomp. Praktisch muss alles sein, Sinn machen. Als alles fertig war, wurde aus dem Ehepaar mit drei Kindern wieder ein Expeditions-Team. Als stolze Allrad-Besitzer lag die weite Welt vor ihnen.





Wintersonne

Die erste Reise führte die Wüstenfans zum Überwintern nach Marokko. Ein gutes Ziel, wie sich herausstellte. Die Tagestemperaturen liegen um 18 °C, nachts kann es je nach Ort und Höhenlage ziemlich kalt werden. In Wüstenregionen gibt es in der Sonne um 20 °C, nachts lief die Heizung bei Temperaturen um den Gefrierpunkt. Im selben Winter folgte noch ein Abstecher zu den Kanarischen Inseln. Die liegen ja vor Marokko im Meer und sind per Fähre problemlos zu erreichen. Hier war es noch sommerlicher. An windgeschützten Stränden ließ es sich sogar baden.

Go East. Far East.

„Dann wurde es exotischer“, erzählt Irmi. Als sei ein Winter in Marokko nicht schon exotisch genug. Weiter weg sollte es gehen. Länger und unabhängiger. Sie besorgten sich ein Carnet. Wer es nicht kennt: Ein „Carnet de Passages“ für Fahrzeuge ermöglicht die zollfreie Einfuhr eines privaten Kraftfahrzeugs in etliche Länder außerhalb Europas zumindest für einen gewissen Zeitraum. Das ist empfehlenswert für Reisen in weiten Teilen Afrikas, Asiens, Australiens und Südamerikas. In Deutschland wird dieses Dokument gewöhnlich über den ADAC oder andere Automobilclubs wie den AvD ausgestellt. Mit dem passenden Carnet spart man sich meist zusätzlichen bürokratischen Aufwand und Kosten bei internationalen Grenzübertritten.



Es gibt auch Carnets für Gebrauchsgüter oder Arbeitsausrüstung. Wer Waren oder Werkzeuge einführen möchte – das kann auch eine Motorsäge oder eine Tauchausrüstung sein – kann diese in ein solches Carnet eintragen und zollfrei ein- und ausführen.

Sie besorgten sich einen zweiten Pass. Typisch und empfehlenswert für Vielreisende, um Konflikte bei der Einreise zu vermeiden. Hier ging es besonders um die Vermeidung von Einreiseproblemen. Beiden war klar, dass der Nahe Osten rief. Einige Staaten dort verweigern die Einreise, wenn sich Stempel bestimmter anderer Länder im Pass befinden, wie z. B. Stempel von Israel bei der Einreise in manche arabische Staaten. Ein zweiter Pass verhindert diese Konflikte. Auch hat man immer noch einen Pass am Mann, wenn der andere wegen Visa-Anträgen auf irgendeinem Amt liegt.

Schließlich schlossen die beiden noch passende und ziemlich umfangreiche Auto- und Reisekrankenversicherungen ab. Danach wurde die Reise zumindest vom Verlauf und den Zeitabschnitten gut geplant. Denn besonders Visa wollen konkrete Reisettermine tragen. Für die Beantragung nahmen die beiden die Hilfe einer Agentur in Anspruch. Die kannten sich mit den Gepflogenheiten gut aus und nahmen den Reisewilligen einen großen Teil der notwendigen Papiere ab.



**PARALLELHUBDACH
HARDWALL
OFFROAD
PICKUP**



**WIR MACHEN DEINEN PICKUP
ZUM EXPEDITIONSMOBIL!**

Kompakt unterwegs, groß im Komfort:

Das eingefahrene Hubdach sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt und schlanke Außenmaße – gebaut für enge Trails. Im Stand bietet die Kabine eine Stehhöhe von 2,20 m mit festen, isolierten Wänden für ein sicheres und großzügiges Wohngefühl.



Informationen und Entdeckergeist:



laske-expedition.de



@laske_expedition



Zwei Jahre unterwegs

Was dann folgte, wird für viele eine Traumreise bleiben. Irmi und Wolfgang machten jedenfalls ihre Träume wahr. Innerhalb von 22 Monaten sollten sie sich permanent ostwärts und wieder zurück bewegen.

Sie fuhren zunächst über den Iran nach Zentralasien. Es folgten Abschnitte durch Russland, an deren Ende die Mongolei stand, und danach ging es durch China. So erreichten sie Südostasien. Von Malaysia aus nahmen sie ein Boot hinüber nach Indonesien. Die Insel Flores sollte ihr südlichster Flecken auf der Reise werden. Von dort ging es dann mit der Fähre zurück nach Java. Um nach Japan zu gelangen, wählten sie einen RoRo-Transport per Schiff. Nach der Durchquerung Japans ging es wieder an Bord eines Schiffes. Damals gab es eine Fähre nach Russland in den Hafen von Wladiwostok.

Das klingt nach angenehmen Schiffspassagen, einem Hauch von Kreuzfahrt. Weit gefehlt. Auf Frachtschiffen darf niemand mitfahren. Die Zeiten der Schiffstransporte mussten sich Irmi und Wolfgang anders vertreiben. Sie unternahmen dann Kurztrips zu Fuß oder Städtetouren im Startland. Erst zum Ende der Schiffstransporte flogen sie ihrem Toyo hinterher.

„Das war oft nicht einfach!“, erinnert sich Irmi. „Man denkt, so ein Verschiffen könnte doch nicht schwierig sein. Doch darin haben wir uns getäuscht. Ob Zoll, Transport, Auslösen und Frachtpapiere, es gab eigentlich jedes Mal irgendein Problem.“

Doch immer wandte sich schließlich alles zum Guten. So auch in Wladiwostok. Nun lagen noch einmal 15.000 km durch Russland vor ihnen...





Das ging alles nicht so schnell, wie es sich hier liest. Manch ein Aufenthalt dauerte Wochen, manch eine Fahrt ebenso. Denn mit dem Landcruiser und Vogelhäusl konnte jede Fahrt etwas dauern. Ohne Turbo schlichen sie mit 90 km/h dahin, maximal, in den Bergen und auf Pisten aus Sand oder Lehm oft viel langsamer. Und die gab es überall. So durchquerten sie noch einmal die Mongolei. Sie legten ziemlich touristische Stopps in Moskau und Sankt Petersburg ein und erfreuten sich später am geradezu zivilisierten Leben in den baltischen Staaten. Dann mussten sie sich an den Gedanken der Heimkehr gewöhnen. Nun waren es nur noch wenige tausend Kilometer über Polen und Tschechien zurück in ihre bayerische Heimat.

Das Beste: Obwohl reich an Jahren, blieben beide auf der Reise gesund. Es gab überhaupt keine Probleme am Fahrzeug. Deutschland hatte sie übrigens schneller wieder, als



sie gedacht hatten. Einer der ersten Wege führte sie zum TÜV: Denn der war unterwegs seit einem halben Jahr abgelaufen. Auch bekommt er gerade einen Check-up. Denn nach 550.000 problemlosen Kilometern wollen die beiden wenigstens ein Kompressionsbild machen lassen, um sicher zu sein.

Denn es hat den beiden noch lange nicht gereicht. Irmi: „Wir kamen mit so vielen Eindrücken nach Hause. Aber wir hatten nicht nur viel gesehen – wir hatten auch vieles noch nicht gesehen. Also wissen wir, es braucht neue Reisepläne. Das schreit nach mehr!“

Wir wünschen den beiden und ihrem Toyota-Vogelhäusl stets gesunde und fröhliche Reisen. Und fühlen uns bestätigt in unserem Lebensmotto: Einfach mal machen!

Fotos und Text: Irmi Thon



Einfach mal

MITMACHEN Eure Geschichte im PICKUP CAMPER

Wir alle, ob Leser*innen, die Redaktion oder die Autoren freuen sich über schöne, bunte und interessante Stories im Magazin. Ihr könnt gern dabei sein. Hier erklären wir, wie's geht.

Gute 100 Seiten ist jedes PICKUP CAMPER dick. Davon sind etwa ein Drittel Reise- und Technik-Tipps, ein Drittel Kabinenvorstellungen und ein weiteres Drittel Infos aller Art.

Und Ihr könnt dabei sein. Wir können nämlich nicht überall sein und wir können nicht mit jeder Kabine der Welt jede Tour zu jeder Jahreszeit fahren. Wir können nicht jede Garage, jede Scheune und jeden Stellplatz kennen, wo fantastische Eigenbauten entstehen oder lagern. Wir kennen Eure Projekte, Reisen, Um- und Aufbauten so lange nicht, wie Ihr es uns nicht erzählt.



Manu und Andy

Voraussetzungen: Ihr fahrt mit einem Pickup, am besten Eurem eigenen. Ihr habt darauf oder daran eine

Wohnlösung: Wohnkabine, Hardtop, Dachzelt etc. In Australien oder Island, USA etc. sind Mietcamper (Pickups!!!) okay, wenn der Trip klasse ist. Ihr macht das nicht kommerziell. Eure Tour dauert eine typische Urlaubszeit lang, nicht jedoch länger als drei Monate. Die Reise/das Projekt ist mit einem „Familienbudget“ zu realisieren. Wir sind nicht interessiert an LKW-Expeditionsmobilen, jahrelangen Weltreisen, Selbstfindungstrips.

Wenn es passt, wollen wir Euch hiermit aufrufen. Beteiligt Euch am Heft. Rubriken zum Mitmachen sind:

- **Eigenbauten:** Welche Kabine baut Ihr? Aus welchem Material? Warum baut Ihr selbst?
- **Veredlung, Tuning, Offroad:** Zeigt Euren Umbau, am liebsten beim Einsatz. Und beschreibt, was alles verändert wurde. Funktion geht vor Show!!!
- **Katzensprünge:** Touren in Eurer Umgebung, die sich



Outdoor-Küche Uli und Gabi

mit Wohnkabine etc. lohnen. Anfahrt bis 100 km, Anreise unter einer Stunde. Da kennt Ihr euch aus. Tipps zu Stellplätzen, Lokalen, Ausflugszielen und andere "Muss-man gesehen-haben". Stellt uns Eure Region vor!

- **Reisen, Overlanding:** Ob Ihr quer durch Deutschland, Europa oder in anderen Teilen der Welt unterwegs seid, erzählt darüber. Gebt Tipps, Touren, örtliche Besonderheiten. Ob Tagebuch oder Reiseerzählung, macht es unterhaltsam und informativ.
- **Clubs und Fahrgemeinschaften:** Ihr seid ein Offroad-Verein, eine Reisegruppe, eine IG 4x4? Dann stellt Euch uns vor. Ob Foren oder Gruppen, Stammtische oder Treffs, zeigt, wer Ihr seid. Gleichgesinnte treffen sich gern auch in der Fremde.
- **Oldtimer, Kurioses, Raritäten:** Ihr habt etwas ganz besonderes zum Thema, das Ihr uns gern vorstellen wollt? Einen US-Camper aus den 60ern, einen Umbau,



Ape Eigenbau Regetec

einen Prototypen? Dann her damit! Es gibt sicher noch viel mehr da draußen, das wir jetzt gar nicht berücksichtigt haben, weil wir nichts davon wissen. Es ist übrigens nicht so, als gingen uns die Themen aus. Vielmehr stellen wir immer wieder fest, welche Schreib- und Fototalente da draußen im Verborgenen schlummern, welche Themen unter Planen lagern und dass es noch immer unentdeckte Touren gibt. Und weil wir ein Heft von Euch für Euch sind, rufen wir Euch gern zur Mitarbeit auf.

Bitte sendet uns zunächst ein Themenangebot via Mail an:

redaktion@pickup-camper-magazin.de
Skizziert kurz, was Ihr berichten wollt.

Hängt Links, ein paar Fotos oder eine technische Beschreibung an, damit wir uns flott einen Überblick verschaffen können, um was es geht. Bis dahin müsst Ihr nicht mehr Arbeit leisten.

Weil ein Heft eine maximale Seitenzahl hat, listen wir hier unsere typischen Vorgaben. Wollt Ihr schon einen Artikel vorbereiten oder gar anbieten, dann bewegt Euch bitte in diesem Rahmen:

- 30 von Euch selbst ausgesuchte Bilder. Nicht mehr, weil wir nicht mehr benötigen. Überlegt, welche Fotos am besten (!) Euren Text illustrieren. Welches Eurer 12 Fotos auf dem Campingplatz ist das beste? Was zeigt die bedrohliche Situation, den schönen Stellplatz, den Abend am Meer am eindrucksvollsten? Wählt weise. Und nur Ihr wisst viel besser als wir, welches Bild wirklich am besten passt.
- Fotos beschriften oder nummerieren. Titelt die Bilder so, dass wir sie dem Text zuordnen können.
- Es soll menschn. Seid bitte selbst auf einigen der Fotos. Beim Tun. Feuermachen, Wandern, Kochen, Wäsche aufhängen. Vermeidet möglichst „Urlaubsfotos“ wie „Ich vor dem Denkmal“. Wir wissen, dass eine Wohnkabine unterwegs nicht aussieht wie in der Ausstellung. Zeigt Eure gern auch von innen, unaufgeräumt, eigene Veränderungen, Zubehör. Das Leben unterwegs. Das Heft ist für Menschen, also zeigt Euch bitte selbst in Aktion. Auch mitreisende Tiere sind stets willkommen.
- Gebt Tipps: Wo war es besonders schön und warum? Was kostete die Seilbahn, der Stellplatz, das Museum? Was kann zu Schwierigkeiten führen? Welches ist die örtliche Besonderheit? Gern mit Fotos von Tickets, Eintrittskarten oder Broschüren. GPS Daten sind willkommen.
- Drama, Baby! Wir sind alle nicht perfekt. Schreibt gern emotional. Freude, Angst, Kälte, Hitze, Müdigkeit und Kritik sind immer willkommen, begleitende Fotos der Knaller.
- Ich, du, wir, sie: Schreibt, wie Euch der Schnabel gewachsen ist. In der Redaktion überarbeiten wir alle Texte, damit sie in den Duktus des Heftes passen. Also nehmt kein Blatt vor die Tastatur und legt einfach los. Nutzt euren Schwung!
- Legalität: Wir berichten nicht über Fahrten durch verbotene Naturschutzgebiete, Skitouren im Lawinengebiet oder Campen in der Sperrzone. Wenn Ihr das macht, macht es für Euch allein. Nicht im Heft.



Alexander Tempel

Die technischen Voraussetzungen:

- 30 Fotos in RGB, jpg, raw, etc. Auflösung mindestens 2400 x 1600 Pixel, nach oben unbegrenzt. Am liebsten unbearbeitet, unbeschnitten. Es sei denn, Ihr habt es drauf. Gewöhnlich machen wir das aber gern selbst.
- Text maximal 1500 Worte, word, txt oder PDF.
- Ein oder zwei Porträt- oder Gruppenfotos vom Einsender. Dazu die Info, wer Ihr seid.
- Bildrechte: bitte sorgt dafür, dass alle Menschen auf den Fotos auch wirklich gezeigt werden wollen. Mit der Einsendung Eures Materials gilt das für uns als gesetzt. Etwaige Folgen oder Forderungen aus unbeabsichtigt gezeigten Fotos später an Euch als Urheber und Einsender weiter. Seid also bitte sorgfältig damit.
- Archiv: Ihr seid bitte mit der Einsendung automatisch einverstanden, dass wir Euer Material auf unserem Server speichern und thematisch bezogen veröffentlichen.
- Schreibt gern Eure Kontaktdaten zum Abdruck. Instagram, Facebook, Youtube-Links, eine Firmenadresse oder eure Website. Wo die Menschen Euch finden sollen. Schreibt es uns.



Urs und Karin unterwegs

Als Dankeschön winkt ein Frei-Abo über vier Hefte, ein Belegexemplar und - je nach Absprache - vielleicht sogar ein kleiner „Tankzuschuss“. Das klären wir individuell.

Bitte seid so nett und versucht nicht, Firmenwerbung, einen Reiseveranstalter oder eine Outdoor-Marke in einen Artikel zu verkleiden. Wir merken das!

Und nun ran an die Tastatur. Wir freuen uns auf Eure Abenteuer!



Urs Heynen beim Bloggen

WINTERABENTEUER ZWISCHEN FREIHEIT UND EINSAMKEIT

Unsere Reise nach
Sardinien und Korsika



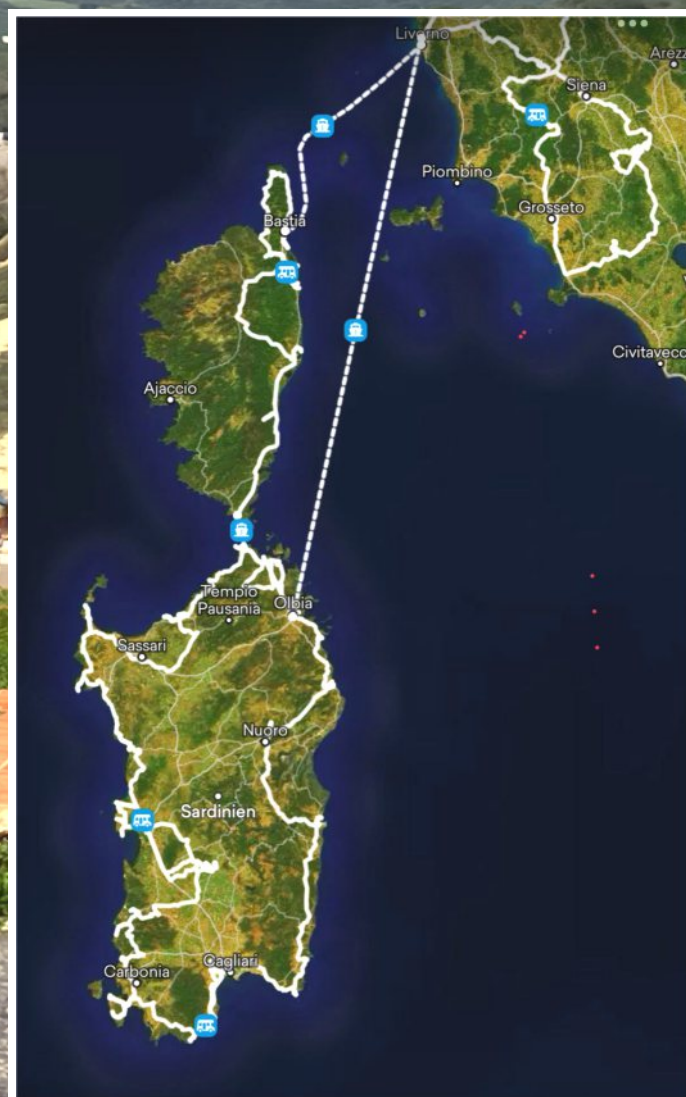
Der Plan klang selbst für uns fast zu gut, um wahr zu sein: Sardinien und Korsika im Winter. Keine Touristenmassen, kaum Camper. Stattdessen Natur, Ruhe und das Gefühl von echter Freiheit. Freunde hatten uns genau davon vorgeschwärmt, aber auch von geschlossenen Campingplätzen, spärlicher Infrastruktur für Camper und der Herausforderung, mehrere Wochen autark leben zu müssen.

Können wir das auch?

Genau das wollten wir herausfinden.

Wir sind Anja, Frank und unser Hund Einstein, alle nicht mehr ganz jung, aber noch kein altes Eisen. Wir bezeichnen uns nicht als Offroad-Abenteurer. Unser Zuhause auf vier Rädern, eine Tischer-Kabine SD260 auf einem Nissan Navara KingCab, ist robust, aber die Kombi ist kein Wüstenfahrzeug. Brauchen wir auch nicht, denn wir lieben es, frei zu stehen, unabhängig zu sein und unsere Route selbst zu bestimmen.

Dafür rüsteten wir unser rollendes Zuhause über die letzten zwei Jahre auf: Wir setzten eine Lithiumbatterie ein, nutzen eine Clesana-Toilette mit Flüssigeinsatz, womit sie quasi eine Trenntoilette ist, und optimierten die Gasversorgung mit einem LPG-Tank. Solarmodul und Wechselrichter waren schon an Bord. Anhängerkupplung, Reserverad, Fernseher und unnützes Zeug blieben zuhause. Weniger Ballast, mehr Freiheit.



Roll on, roll off

Am 20. Februar starteten wir zu einer siebenwöchigen Reise mit Ziel Sardinien. Zunächst durch die Schweiz, vorbei an den ersten Frühlingsboten bis in die Toskana. Lucca und Pisa empfingen uns überraschend ruhig. Der berühmte schiefe Turm wirkte fast entspannt ohne die üblichen Menschenmengen.

Schon hier zeigte sich: Winterreisen sind anders. Entschleunigt. Ruhiger. Ab Livorno legte unsere Fähre nach Sardinien ab. Acht Stunden Überfahrt, wenig Schlaf trotz eigener Kabine und sehr viel aufregende Vorfremde. Ein kleiner Trick für euch: Wie üblich war Gasbetrieb auf der Fähre tabu. Wir hatten vorgesorgt, und so hielten eingefrorene Wasserflaschen unseren Kabinen-Kühlschrank kalt. Damit blieben unsere Lebensmittel die acht Stunden Überfahrt hindurch kühl genug.

Sardinien, spontan sein

Nach der Ankunft suchten wir erst einmal Ruhe. Die fanden wir am Strand von Palau bei Porto Pollo im Norden der Insel. Wind, Meer, Einsamkeit, genau dafür waren wir hier. Einen festen Plan hatten wir nicht. Lieber entschieden wir jeden Tag neu. Gutes Wetter gab die Richtung vor, und wir folgten ihm gegen den Uhrzeigersinn um die Insel.

Diese Freiheit war vielleicht die beste Entscheidung der ganzen Reise. Jeden Tag schauen, was es Interessantes zu sehen gibt. Mit ein bisschen Vorplanung über Google Maps kamen wir zu den schönsten Landmarken. Entlang der Strecke entdeckten wir ständig weiteres Schönes und Unerwartetes.

Auch planten wir mal spontan neu und wichen dem schlechten Wetter aus. Dazu eine Anmerkung: Sardinien ist im Winter wirklich kühl und rau. Höchstens 12 °C hatten wir am Tag, nachts kühlte es auf unter 5 °C ab. Darauf muss man sich einstellen. Zudem ist es sehr wechselhaft und auch regnerisch. In Meeresnähe weht eigentlich überall eine steife Brise. Mit dem Sommer nicht zu vergleichen!



Oben: Überfahrt nach Sardinien.

Darunter: Porto Pollo (im Norden Sardinien) ist wunderschön. Der Ort liegt auf einer Landzunge nahe Palau und ist bekannt für seinen feinen Sand und das türkisblaue, flach abfallende Wasser.

Auch im Norden, etwas abseits der Küste im Landesinneren, besuchten wir die Abteikirche Santissima Trinità di Saccargia des ehemaligen, heute vollständig zerstörten Kamaldulenser-Klosters. Eine von vielen sehenswerten Landmarken Sardinien.



Sardinien überraschte uns insgesamt in vielerlei Hinsicht. Nicht nur seine Landschaft, sondern vor allem seine Menschen. Die Ortschaften sind oft eng. Sehr eng. Mehr als einmal steckten wir in kleinen Durchfahrten fest und mussten rückwärts wieder hinaus. Stets unterstützten uns Einheimische, halfen uns, loteten uns durch das Gassengewirr. Einige Male fuhr man uns sogar voraus und geleitete uns zu schönen Aussichtspunkten. Von der angeblichen Ablehnung gegenüber Campnern haben wir nichts gespürt. Im Gegenteil. Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und ehrliches Interesse begleiteten uns überall.



Capo Testa ganz im Norden der Insel: Bizarr geformte Granitfelsen und der markante Leuchtturm prägen die vom Wind geformte Landschaft.



Gedankensprung: Okay, es mag durchaus im Sommer mal so sein, dass man Ablehnung spürt. Wenn Massen an Campnern die Insel buchstäblich überrollen und sich einige wenige davon auch noch respektlos den Sarden und deren Natur gegenüber benehmen, ist das sicher fallweise nachzuvollziehen. Es spielt dann kaum eine Rolle, dass die meisten Besucher sich ordentlich und angemessen verhalten. Ein paar schwarze Schafe und die schiere Menge an Ausländern reichen für die Abwertung der gesamten Campergemeinde.

Winter ist anders

Der Winter bringt Freiheit, aber auch Herausforderungen. Viele Campingplätze sind geschlossen. Entsorgungsstationen rar. Müllentsorgung wird mitunter zur kleinen Expedition. Die Aufnahme von Wasser muss geplant werden. Gas kann knapp werden.

Viele tolle naturbelassene Parkplätze an wunderschönen Stränden laden zum Freistehen ein. Das Wildcampen ist geduldet und bei angemessenem Verhalten absolut problemlos.

Angemessen heißt: „No Camping, only Parking“. Keine Stühle und Tische oder Markise, keine Außenaktivität wie Grillen oder Wäsche aufhängen. Nicht mal Keile oder Hubstützen werden toleriert. Ob das Aufstellen eines Hubdaches zum Campen zählt, können wir nicht sagen. Denn solch eine Kabine sahen wir nicht.

Es wird kontrolliert, manchmal nicht nur der Sicherheit wegen. Wildcampen heißt wohl für manche, sich

wie eine Wildsau zu benehmen. Selbst im winterlichen Sardinien blieb uns der Anblick einer in der Natur entsorgten Camping-Toilette nicht erspart. Sie war wohl chemiefrei, denn das gut erkennbare große Geschäft und das Toilettenpapier hatten sich nicht zersetzt ... örks.

Wir lernten in Sardinien eine gewisse Achtsamkeit:

- angemessenes Verhalten
- sparsam mit Ressourcen umgehen
- Müll trennen und jede (!) Möglichkeit zur Entsorgung nutzen
- Wasserquellen früh nutzen
- spontan und flexibel bleiben
- Und vor allem: respektvoll mit Natur, Umgebung und Einheimischen umgehen.

Nur dies alles macht diese Art zu reisen überhaupt möglich.

Nicht nur die schönen Strände, sondern auch die malerischen Städtchen laden zum Entdecken ein. Die Gassen sind jedoch oft eng. Sehr eng. Mehr als einmal standen wir in schmalen Durchfahrten fest und mussten rückwärts wieder hinaus.



„Unser“ Sardinien zeigte sich im Winter von seiner wilden Seite. Leere Strände, türkisfarbenes Wasser, dramatische Küsten und ein überraschend bergiges Hinterland. Als Realitätscheck boten manche Strände viel angeschwemmten Müll und Algenteppiche, beides Resultate der auflandigen Winterstürme.

Aber es gab immer kilometerlange saubere und wilde Strände nur für uns und für Einstein, der endlich ohne Leine am Wasser entlanglaufen durfte. Doch nicht nur hier, vor allem im Hinterland waren wir manche Tage durchgängig allein unterwegs.

Offroad on Road

Sardiniens Straßen sind übrigens abenteuerlich. Schlaglöcher selbst auf Schnellstraßen, kurvige unübersichtliche Pässe, etliche derweil eher Piste als Straße. Genau das machte für uns den besonderen Reiz aus.

Der Weg ist das Ziel, so fuhren wir lieber vorsichtig und angemessen und ließen andere vorbeiziehen.



Die Fahrweise ist sehr „italienisch“. Für uns galt eher, dass Mensch und Material in gutem Zustand vorankommen. Der Geldbeutel übrigens auch. Die starke Präsenz der Polizei hat uns überrascht, aber angesichts der beschriebenen Überholer nicht gewundert. Weder die Sarden noch die Italiener interessieren sich gemeinhin für Geschwindigkeits- oder Parkbeschränkungen.





Fähre nach Korsika: Von Santa Teresa Gallura (Nordsardinien) und Bonifacio auf Korsika dauert die Überfahrt ca. 60 Minuten.

Korsika, wunderschön, aber anders

Nach Wochen auf Sardinien setzten wir nach Korsika über. Die Einfahrt nach Bonifacio war spektakulär, steile Felsen, dramatische Küste. Wir kamen uns vor wie Piraten im Film.

Dass Korsika deutlich anders funktioniert als Sardinien, bemerkten wir sofort. Wildcampen ist strikt verboten. Infrastruktur für Camper jetzt im Winter kaum vorhanden. Viele Plätze waren geschlossen und auch nicht zu nutzen. Als Ausgleich empfingen uns bessere Straßen und sehr gepflegte Orte. Die Müllentsorgung war dank öffentlicher Müllcontainer einfach, es gab sogar LPG-Gas zum Selbertanken.

Stellplätze

Im Februar/März gibt es an der Ostküste nur sehr wenige geöffnete Stellplätze. Die Saison beginnt hier erst Ende April/Anfang Mai. Im Winter ist die Insel dadurch deutlich schwieriger zu bereisen. Fahren ist klasse, schon morgens sollte klar sein, welcher geöffnete Stellplatz unser Ziel sein wird. Damit fehlte ein bisschen die sardische Spontanität. Sei's drum, Korsika begeisterte uns landschaftlich genauso wie Sardinien, vielleicht im bergigen Inneren noch ein bisschen mehr. Rundtouren von der Ostküste aus sind möglich, von der reinen Entfernung her ist die Insel deutlich kleiner als Sardinien.

Man darf das nicht nach Karte unterschätzen. Die kurvigen, oft steilen Bergstraßen erbringen lange Fahrzeiten am Tag. Es lohnt sich allemal. Alleine schon zum Cap Corse, der Nordspitze Korsikas, führt eine Traumstrecke entlang der Westküste. Sie war fast menschenleer. Das gibt es ganz sicher nur im Winter.



Fazit zur Reise

Sardinien und Korsika im Winter zu bereisen ist kein klassischer Urlaub. Es ist ein Abenteuer. Wer Komfort und Bepanung sucht, ist hier falsch. Wer Freiheit sucht, wird es lieben. Die Einsamkeit, die Natur, die Begegnungen, all das hat diese Reise für uns unvergesslich gemacht. Korsika ist wunderschön, aber man bereist es besser im Frühling, frühestens ab Mitte April. Das Wetter ist einladender für das Draußensein und die Inseln sind trotzdem noch nicht gut besucht. Die Infrastruktur ist obendrein schon besser.

Ihr plant auch solch eine Wintertour? Dann haben wir noch ein paar hilfreiche Tipps hier im PICKUP CAMPER Magazin für Euch.

Bucht die Fähre beim Anbieter direkt im Internet. Im Winter reicht es, wenn man das wenige Tage vorher macht, gewöhnlich ist noch genug Platz. Die Überfahrt von Livorno nach Sardinien dauert acht Stunden und wird entweder als Tages- oder Nachtreise angeboten. Alles Nötige für die Dauer der Passage macht ihr zuvor rechtzeitig im Rucksack bereit. So klappt das Einschiffen problemlos.

Wer mit Hund oder Kind reist, bucht am besten auch während einer Tagesüberfahrt eine Kabine. Dorthin kann man sich mit dem Anhang zurückziehen. Acht Stunden an Bord können sonst lang werden. Die Kosten dafür sind überschaubar.

Ob man tags oder nachts bucht, hängt von den persönlichen Bedürfnissen ab. Auf den Seiten der Anbieter wird man gut informiert und kann sich leicht entscheiden.

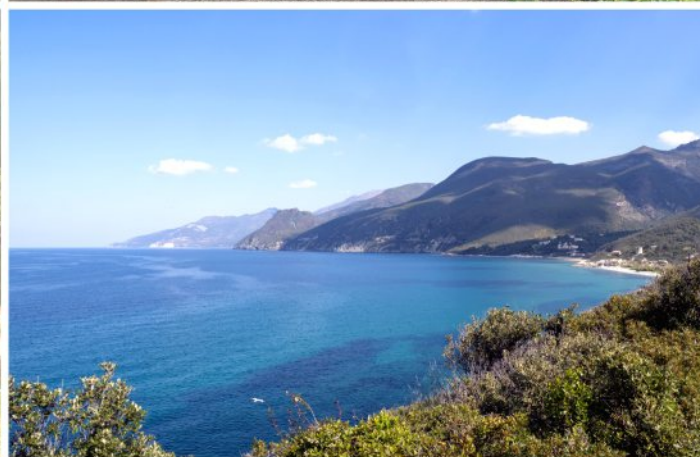


Einkaufen ist auf den Inseln genauso einfach wie zu Hause. Es gibt überall Supermärkte, über Google Maps findet man schnell die nächstgelegenen. Die Preise sind ähnlich wie bei uns, Lidl ist besser als in Deutschland sortiert und für den Standardeinkauf zu empfehlen. Wer es sardisch mag, sollte bei CONAD einkaufen. Hier gibt es lauter sardische Lebensmittel. Zudem ergeben sich hier gute Möglichkeiten, mit Sarden ins Gespräch zu kommen.

Sehr schön sind die klassischen Wochenmärkte. Allerdings wäre es am besten, wenn man dort Italienisch spricht. Dann kommt man so richtig in kleine Gespräche. Unsere Empfehlung für Schleckermäuler: Eine Tiramisuschale aus dem Kühlfach, egal von wem und wo, immer lecker!

Ein Navi mit der Möglichkeit zur Eingabe seiner Fahrzeugabmessungen macht auf Sardinien Sinn. Das verhindert prinzipiell größenbedingte Sackgassen.

Wenn wir mitunter trotzdem an unsere Grenzen stießen, lag das eher an parkenden Autos, Café-Markisen, Überhangbalkonen und Ähnlichem. Nach ein paar solcher nervtötenden Erfahrungen gingen wir dazu über, sehr kleine Ortschaften möglichst zu umfahren oder am Rand zu parken. Die Durchfahrten größerer Ortschaften legten wir vorher im Navi fest.





In unserem umgebauten Bad nutzen wir eine Trenntoilette von Clesana. Gerade in abgelegenen Regionen ohne nennenswerte Infrastruktur bietet sie deutliche Vorteile gegenüber einem Chemie-WC.

Ihr fragt euch angesichts der mangelnden Infrastruktur, ob die Reise mit kleinen Wasser- und Abwasserkapazitäten in einer Wohnkabine funktioniert, zumal es kaum Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten gibt? Aber ja, es geht sehr gut!

Das klappt sogar besser als vermutet, zumindest wenn man kein (!) übliches Chemieklo für nur drei oder vier Tage an Bord hat. Eine Trenntoilette, Clesana oder ähnliche WCs machen die Reise deutlich entspannter. Zum Sammeln / Umfüllen des Urins nehmt ihr am besten extra noch einen Kanister mit. Damit reicht auch diese Kapazität bis zur nächsten Entsorgung. Nein, ihr wollt im Winter auf freier sturmgepeitschter Ebene nicht draußen in den Wind pinkeln!

Frisches Wasser findet man an Quellen, die üblicherweise mit Wasserhahn ausgestattet sind. Wir trinken übrigens unser Tankwasser nicht, sondern nutzen das nur für die Körperpflege und für den Abwasch. Fürs Kochen und den Hund haben wir immer ausreichend Wasser naturell und zum Trinken Mineralwasser an Bord. So blieb uns bislang „Montezumas Rache“ erspart. Wo allerdings Sarden ihr Wasser an einer Quelle zapfen, lässt es sich ebenfalls relativ bedenkenlos trinken.



Frischwasser ist an vielen Orten verfügbar, auch an Quellen mit Zapfstellen. Wo Einheimische selbst Wasser „zapfen“, kann es in der Regel bedenkenlos getrunken werden.



Grauwasser kann man an Ver- und Entsorgungsstationen loswerden, manchmal auch an einer Tankstelle. Wenn man mit dem knappen Gut Wasser auf Sardinien schonend und sparsam umgeht, reichen selbst im Winter die raren Entsorgungsmöglichkeiten aus. Wir hatten mit unserem 60 l Abwassertank kein einziges Mal ein Problem mit der rechtzeitigen Entsorgung.

Auch Duschen lassen sich hier und da mal finden. Vor allem im Hinterland der Westseite Sardiens gab es überraschend viele ganzjährig kostenlose Stellplätze. Einige hatten sogar ein geöffnetes Sanitärhaus.

Die Müllentsorgung hingegen zeigte sich öfters schwieriger. An den Strandparkplätzen waren die Mülleimer abgebaut. Die großen Müllcontainer an einigen Plätzen ließen sich leider nur mit Einwohner-Zugangskarte öffnen. Freunde hatten uns im Vorfeld darauf vorbereitet. Deshalb bastelten wir uns auf unserem Fahrradträger eine Müllsammelstation (Müllsammel Decathlon). Die Kabine selbst ist zu klein, um darin auch noch für viele Tage Abfall zu sammeln.

Wir entwickelten irgendwann ein Adler-Mülleimer-Auge und nutzten hier und da Gemeinde-Müllsammelstellen, die wir nach dem Internet ausbaldowerten. Obacht: Die ha-

ben sehr begrenzte Öffnungszeiten. Mülltrennung ist auf Sardinien und Korsika absolute Pflicht. Wer nicht seinen zusammengewürfelten Müll nachträglich am Müllhof trennen möchte, teilt ihn besser schon vorher in verschiedenen Beuteln auf.

Um solche Orte zu finden, genauso wie für die Suche nach einem Übernachtungsplatz, eignet sich die App P4N hervorragend. Danke hiermit an alle, die diese App mit Leben füllen. Und ein extra dickes Danke an all jene, die sich ordentlich und angemessen verhalten und so die Plätze auch für die nächsten Camper erhalten.



Müllabfuhr: Unser Restmüll wird bis zur Entsorgung außerhalb der Kabine am Heck in unserer Müllsammelstation aufbewahrt.



ALL-IN-ADVENTURE

Langlebige Baustoffe,
echte Handwerkskunst:
Qualität von Tischer bringt
Sie wirklich weiter.

www.tischer-pickup.com



**Beste Entscheidung.
Nach 2 Jahren sind wir
immer noch begeistert!**
Maren

TISCHER
FREIZEITFAHRZEUGE



Für die Hundekotbeutel zeigt sich der Vorteil der Clesana. Wenn kein Mülleimer zur Verfügung steht, werden bei uns vor der Weiterfahrt die Kotbeutel in der Clesana eingeschweißt. Den Kot nicht einzusammeln ist für uns aus Respekt vor der dortigen Flora und Fauna keine Option. Natürlich, das Müllbeutel-System der Clesana hat seine Schattenseiten. Wir halten durch den Flüssig-Trenneinsatz unsere Beutelanzahl so gering wie möglich. Macht sich letztendlich auch in unserem Geldbeutel positiv bemerkbar.

Gas für die Kabine zu tanken ist etwas, worüber man sich vorher eindeutig Gedanken machen sollte. Denn die Heizung war oft im Einsatz. Die Temperaturen lagen tagsüber selten über 15 Grad und nachts oft nur bei 4 Grad oder kälter. Für uns eine gute Reisetemperatur, aber wir sind eher die Fraktion „Warmduscher“ und brauchen bei den Temperaturen unsere Heizung. Wohl dem, der eine Dieselheizung hat. Diesel gibt es auch hier an jeder Tankstelle.

Auch wer wie wir einen LPG-Gastank eingebaut hat, muss wissen, dass es in Italien nicht erlaubt ist, LPG-Gas zum Campen zu tanken. Das LPG-Gas, oder hier GPL, ist ausschließlich zum Betrieb eines Autos zugelassen, da es anders besteuert wird. Man darf in Italien nicht selber Gas tanken, das macht immer ein Tankwart, da lässt sich nicht schummeln. Hier war sicherlich unser Außenfüllanschluss unterhalb der Kabine von Vorteil. Dadurch mussten wir unser Gasfach gar nicht öffnen und es wirkte, als tankten wir unser Auto. Wer direkt an seiner Tankflasche füllen muss, wird kein LPG-Gas bekommen.

Wer auf eine normale Gasflasche angewiesen ist, sollte extra eine italienische Flasche mit passendem Anschluss mitführen. Die kann man überall erwerben, unkompliziert tauschen und am Ende der Reise wieder zurückgeben. Allerdings sahen wir immer nur die großen Flaschen, die üblicherweise in eine Wohnkabine nicht hineinpassen. Eigentlich ist auch das Füllen von deutschen Flaschen denkbar, wir sahen viele entsprechende Läden in den Orten. Ob die Betreiber auch immer bereit sind, eine deutsche Flasche zu füllen, können wir nicht sagen. Im Internet lasen wir von vereinzelt vergeblichen Versuchen. Sowohl für das Anschließen italienischer Flaschen an unser System als auch für das Füllen deutscher Flaschen sind zwingend Adapter aus Deutschland mitzubringen.

Der größte Kostenfaktor ist der Sprit für das Auto, Stellplatzgebühren hatten wir nicht. Die Fährkosten halten sich im Rahmen, solange man nur Sardinien bereist. Alle Fähren von und nach Korsika sind etwas teurer. Wer nur jeweils Sardinien oder Korsika bereist, kann mit 3 bis 4 Wochen inklusive Anfahrt schon viel von der jeweiligen Insel sehen.

Wann immer ihr nach Sardinien oder Korsika fahrt ... habt eine schöne Zeit!

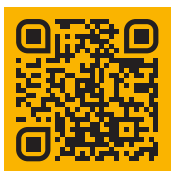
Anja und Frank mit Einstein

PICKUP CAMPER tv



„Willkommen bei PICKUP CAMPER tv“

So beginnt jedes Video in unserem YouTube-Kanal. Ja, ihr habt richtig gelesen. Seit einer Weile schon gibt es uns, das PICKUP CAMPER Magazin, auch bei YouTube.



Zum Kanal geht es hier:
www.youtube.de/@pickupcampertv

Der Grund ist eigentlich ganz einfach. Chefredakteur Andreas „Wikinger“ Kirsch ist nicht nur in Printmedien bewandert. Darüber hinaus steht er seinen Kunden auch als Fachmann für Foto- und Videoproduktionen zur Verfügung.

So erzielte er bereits von 2008 bis 2012 mit dem Ruhrpott-Motor-Magazin „karacho.tv“ gute Erfolge und eine große Fangemeinde beim regionalen Sender center.tv Ruhr. Und für VOX war er in insgesamt 10 Folgen von 2019 bis 2020 als „Der Autodetektiv“ im Einsatz. Ein Format, das ebenfalls auf seinen Ideen beruhte und leider durch Corona beendet wurde.

Ihr seht, auch vor der laufenden Kamera kann der Wikinger euch unterhalten und informieren. Auf seinem karacho.tv-YouTube-Kanal platzierte er schon im letzten Jahr erste Videos zum Thema Wohnkabinen und Pickups. Das wurde so gut geklickt, dass im September 2024 ein extra Kanal zum Thema Pickup-Camper entstand, @pickupcampertv. Dort betreibt er nun einen besonderen Aufwand für euch, seine Pickup-Camper-Fans.

Denn in den drei Monaten zwischen den Heften ist er häufig für das PCM im Einsatz. Neue Kabinen wollen entdeckt und getestet werden, Messebesuche und Touren zu Herstellern und Partnern füllen diesen Zeitraum. Alles begleitet von Social Media, Fotoproduktionen und nun auch Videos. Denn Clips und Shorts sind die Medien dieser Zeit.

Das bedeutet nicht, dass sich Videos und Magazinbeiträge gegenseitig behindern. Das Ziel ist, nur einzelne Magazin-themen in Videos zu verarbeiten.



In Zukunft werdet ihr auf dem YouTube-Kanal besonders Videos zu Titel-Wohnkabinen oder Themenschwerpunkten im jeweils aktuellen Heft finden. Das ist erstens ein Zusatzservice und zweitens kann mitunter im Video mehr beschrieben und erklärt werden, als es im Rahmen von räumlich begrenzten Magazinseiten möglich ist. Denn ein Video kann beliebig lang sein, während der Themenvielfalt im Heft wegen eine Story nur eine gewisse Anzahl an Seiten bekommen darf. Die Videos stellen insofern eine Erweiterung der medialen Möglichkeiten dar.

Ein Video lohnt sich also immer, wenn eine Wohnkabine über viele Features verfügt, damit eine längere Reise unternommen werden konnte und es einfach viel Interessantes darüber zu erzählen gibt.

Ganz wichtig ist dabei, dass keins der Videos von einem Anbieter bezahlt wurde. So ist der Wikinger wie immer neutral, kritisch und schaut für euch auch dorthin, worüber ein Verkäufer oder Hersteller wahrscheinlich nicht erzählen möchte. Natürlich spricht er auch Lob aus oder gibt Empfehlungen, an welche Art Kunden sich eine bestimmte Wohnkabine wendet oder für welchen Einsatzzweck sie prädestiniert ist.

Dabei schöpft er aus seiner Erfahrung aus nun schon bald sechs Jahren PICKUP CAMPER Magazin und schon zuvor vielen privaten Reisen mit Wohnkabinen seit

1997. Er weiß, wovon er spricht und schöpft aus seinem wahrscheinlich in Deutschland einzigartigen Erfahrungsschatz aus den Vergleichen dutzender persönlich erlebter Wohnkabinen.

Er lässt euch hinter die Kulissen der Hersteller schauen und stellt euch die Macher und Produkte vor. Wie im Heft, so nun auch oft im Video.

Neben Wohnkabinen-Tests findet ihr auf dem YouTube-Kanal auch Reisen und Events, Offroad-Videos und technische Erklärungen. Die Inhalte werden in loser Folge ständig ergänzt.

Ihr seht, das PICKUP CAMPER Magazin unterhält euch nun auch auf einer weiteren medialen Ebene mit Informationen und Wissenswertem aus der weiten Welt der Wohnkabinen.

Lauter gute Gründe, den Kanal zu abonnieren und die einzelnen Videos zu liken. Zudem erleichtert es dem Algorithmus das Anbieten und Verbreiten der Videos, wenn ihr ein paar Worte in den Kommentaren hinterlasst. Stellt ihr dort Fragen, werden wir auch diese gewöhnlich beantworten. Selbstverständlich moderieren wir den YouTube-Kanal.

Also, wir sehen uns bei YouTube!

The image displays a grid of 16 YouTube video thumbnails from the PICKUP CAMPER channel. Each thumbnail includes a title, a duration, and a view count. The videos cover various topics related to pickup campers, including travel, testing, and product reviews.

Thumbnail	Title	Duration	Views
1	PICKUP CAMPER tv: Baltic South Tour, Part III	16:21	1169 Aufrufe · vor 1 Monat
2	5000 km Lappland: DUX Explorer 200 auf Isuzu D-MAX V-Cross	30:26	3251 Aufrufe · vor 1 Monat
3	Northern Lights Campers Prototyp NL Camp 6	24:01	3004 Aufrufe · vor 2 Monaten
4	PICKUP CAMPER tv: Baltic South Tour, Part II	15:39	1343 Aufrufe · vor 4 Monaten
5	Wohnkabinentest im Winter Bieber-Tec BC 4200 Vik	13:55	1993 Aufrufe · vor 4 Monaten
6	PICKUP CAMPER tv: Tourtest Bieber-Tec BC 4200 Viking	34:16	21.700 Aufrufe · vor 4 Monaten
7	PICKUP CAMPER tv: Klappbare Laderaumabdeckung	5:41	759 Aufrufe · vor 6 Monaten
8	JAC 8 Pro: Klappbare Laderaumabdeckung	5:16	998 Aufrufe · vor 6 Monaten
9	Lappland: DUX Explorer auf ISUZU D-MAX, Tourtest	1:00	611 Aufrufe · vor 7 Monaten
10	PICKUP CAMPER tv: Nordstar 200 "New Line" Room-Flight	1:27	914 Aufrufe · vor 7 Monaten
11	PICKUPCAMPERtv: Besuch bei OFFROADCAMPEN.ch	7:41	1741 Aufrufe · vor 8 Monaten
12	PICKUP CAMPER tv: Hotomobil Gladiator auf JAC T8 Pro, Reisetest	26:10	21.580 Aufrufe · vor 8 Monaten
13	PICKUP CAMPER tv: Stork Camper Montage des Hilfsrahmens	7:48	3636 Aufrufe · vor 8 Monaten
14	PICKUP CAMPER tv: Baltic South Tour Folge I, Wohnkabinentest	9:00	2647 Aufrufe · vor 1 Jahr
15	PICKUP CAMPER tv: Besuch bei THOKIE Wohnkabinen	7:44	409 Aufrufe · vor 1 Jahr
16	PICKUP CAMPER tv: Kabinenvorstellung Capra Camper durch Benjamin Herring	6:50	7388 Aufrufe · vor 1 Jahr

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

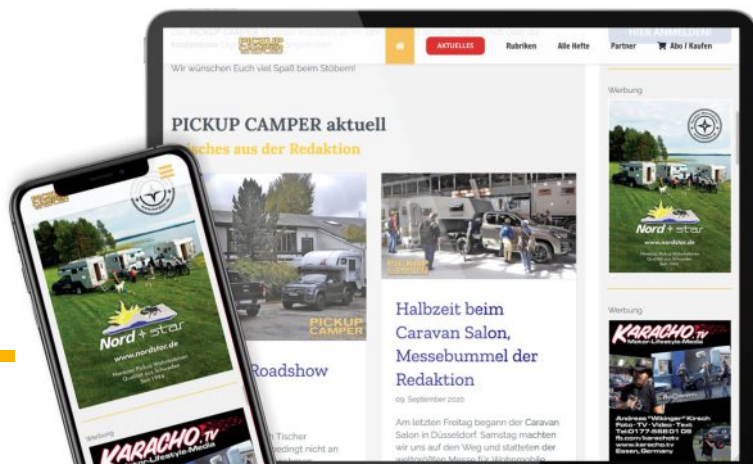
Wir bieten Herstellern, Importeuren, Autobauern, Veranstaltern und all jenen, die sich in unserer Community und damit in unserem Markt bewegen, eine perfekte kundenorientierte Plattform für ihre Werbung. Wir vertreten zudem vehement die Ansicht, dass auch Werbung zur Information des Lesers beiträgt. 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 Mediadaten 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:
redaktion@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



CABOTZ



... und der Bieber am Bodensee

Aufmerksame Leser werden es wissen: In der Schweiz gehen die Uhren etwas anders. So auch bei Wohnkabinen. Es gibt diverse Einschränkungen und Regeln für deren Zulassung und Betrieb. Um damit keinen Schiffbruch zu erleiden, lohnt es sich, schon in der Planung einen Spezialisten aufzusuchen, der sich damit auskennt. Im Falle von Tischler-Wohnkabinen ist es ganz sicher CABOTZ, am südlichen Ufer des Bodensees im Land der Eidgenossen.

CABOTZ, welch eigentümlicher Name...

Das kann Dominique Zinecker, Geschäftsführer und Inhaber von CABOTZ, leicht erklären: „CAMPing- und BOOTS-Technik-Zinecker“. Ziemlich einfach also. Aber ebenso komplex.

So komplex und hektisch, wie Dominiques erster Berufsabschnitt war. Nach seiner ursprünglichen Ausbildung zum Elektroniker sowie einer zweijährigen feinmechanischen Zusatzausbildung war er ab 1996 als Kamera-

mann für diverse TV-Stationen tätig. Immer da am Arbeiten, wo was los ist, und das häufige Reisen ist ein Traumjob, aber mit der Zeit auch extrem anstrengend und wenig förderlich für das Privatleben. Irgendwann fühlte er sich kreativ ausgezehrt und nahm anno 2011/12 eine Auszeit. Bei der Bootswerft Wagner in Eschenz absolvierte der passionierte Segler Dominique ein Praktikumsjahr im Bootbau. Seine Vision war, aus Camping, Booten und seiner ursprünglichen Ausbildung zum Elektroniker sein eigenes Unternehmen zu kombinieren. Seine Freizeit verbrachte er schon seit 20 Jahren mit Wohnmobilen und Booten.

Er fuhr seine Engagements beim Fernsehen langsam zurück. Seit 2017 steht er nur noch ca. 30 Tage pro Jahr hinter der Kamera für das SRF.

Die verbleibende Zeit widmete er mehr und mehr dem stetigen Ausbau von CABOTZ. Er wurde Flüssiggas - Installateur und Sachverständiger für Caravan-Control-Service und Schiffe. Zudem Servicepartner der wichtigsten Komponentenhersteller wie Truma, Alde, Dometic oder Votronic.





Privat ist Dominique Zinecker bereits seit 2010 mit einer Tischer Box 260S auf einem Nissan Navara King Cab unterwegs.

Tischer, Wohnkabinen und Service für die Schweiz

Da kam so einiges zusammen. 2010 kaufte er sich privat eine Tischer Box 260S, und nach der Gründung von CABOTZ 2012 wurde Dominique vom damaligen Schweizer Händler und Importeur Andreas Riepert auf eine Zusammenarbeit angesprochen. Die beiden arbeiten bis heute nah zusammen, und so begann auch die Zusammenarbeit mit Tischer 2013. Das private Reisemobil war damals und ist bis heute eine Kombination eines Nissan Navara King Cab mit einer Wohnkabine Tischer Box 260S. Nach einigen ganz individuellen Verfeinerungen ist Dominique sicher, auch noch auf längere Sicht das für ihn optimale Reisemobil gefunden zu haben. Die technische Ausstattung der 260S ist bis heute auf dem letzten und modernsten technischen Stand.

Unterm Strich hält der Techniker Dominique aber unterwegs gar nicht so viel von opulenter technischer Ausstattung. Elektronik soll hochwertig, zuverlässig und beherrschbar sein, elektronische Spielereien sind aber gerade bei Fernreisen eher ein Risiko: „Die Tischer-Kabinen sind ausgereift und haltbar.“

So ist CABOTZ seit 2013 offizieller Händler und Servicepartner von Tischer. Die Wohnkabinen des deutschen Traditionsunternehmens („aber nicht nur die, wir haben auch Fahrzeuge vieler anderer Aufbauhersteller in der Kundenschaft“) sind hier in guten Händen, wenn es um Nachrüstungen, Reparaturen, Unterhalt, Dichtigkeitskontrollen etc. geht.

Dominique macht auf eine besondere Lage aufmerksam: „Wir bieten derzeit für individuell geplante Kabinen nur wenige Monate Lieferzeit! Bei Tischer selbst beträgt die Lieferzeit für Endkunden bei Werksbestellungen gut ein Jahr. CABOTZ als offizieller Tischer-Partner hat jedoch noch kurzfristig verfügbare Produktionslots mit Auslieferung ab November 2026 zu vergeben.“

Das ist so etwas wie eine Gelegenheit, denn Tischerkabinen werden ausschliesslich auf Kundenwunsch mit entsprechend bestellter Ausstattung produziert.

Wer noch schneller an eine neue Tischer kommen möchte, kann mit etwas Glück eine Wohnkabine aus der Ausstellung mitnehmen, sobald eine gegen ein anderes Modell rotiert wird. Dominique: „Wir wechseln unsere Ausstellungskabinen regelmässig aus. Dann kann es sein, dass eine Kabine eine kurze Weile unbestellt vorrätig ist.“ Die aktuell verfügbaren Kabinen findet der Kunde auf der Homepage.



Seit 2013 ist CABOTZ offizieller Händler und Servicepartner von Tischer. Die Kabinen können in der Ausstellung besichtigt werden. Übrigens: Individuell geplante Kabinen sind derzeit bereits mit einer Lieferzeit von nur wenigen Monaten erhältlich.



Seit April 2026 besteht eine Kooperation mit Bieber-Tec. Neben dem Verkauf bietet CABOTZ auch Serviceleistungen wie Reparaturen und individuelle Ausbauten an.

Dominique weiß definitiv, wie man mit Wohnkabinen umgeht. Imposanter „Lift-Up“ in die Ausstellung im ersten Stock.

Bieber-Tec goes Bodensee

CABOTZ ist seit April 2026 außerdem Partner von Bieber-Tec. Ganz offiziell haben Max Bieber aus Hemsbünde in Norddeutschland und CABOTZ sich auf eine Kooperation verständigt.

Max Bieber dazu: „Wir haben laufend Anfragen aus der Schweiz zu unseren Wohnkabinen. Allerdings sind wir schon allein vom Bodensee fast 800 Kilometer entfernt. Bis ins Wallis sind es rund 1100. Da mussten wir uns zugunsten unserer Kunden etwas einfallen lassen.“ Der Zufall wollte es, dass Max beim Besuch der OFFA-Messe in St. Gallen an den Stand von Dominique kam. Er schaute sich um, hatte sofort einen guten Eindruck von der Ausstellung. Die beiden kamen ins Gespräch.

„Dieses Gespräch haben wir dann abends an meiner Wohnkabine im Camp vertieft, und dann waren wir bald sicher, dass CABOTZ eine Adresse in der Schweiz für Bieber-Tec sein kann.“

Dominique fügt hinzu: „Wir waren uns ziemlich schnell einig. Dann bedurfte es noch organisatorischer Fragen. Zölle, Lieferung, auch Raumbedarf und Lagerung, technische Hintergründe und Koordination.“

Diese Planungen sind abgeschlossen. Geplant ist, dass spätestens ab Oktober 2026 die ersten Bieber-Tec-Wohnkabinen bei CABOTZ zu besichtigen sind.



KOMPLETTAUFBAU

Wir bieten komplett Pakete an, inklusive der Umrüstung und Abstimmung des Pickups auf Ihre Wohnkabine.



WOHNKABINE

IN GFK SANDWICH BAUWEISE

Hochwertige Leichtbau-GFK-Wohnkabinen mit 42 mm Wandstärke. Offroad-geeignet.

QW SAVAGE
OFFROAD HOMES

QW Savage Pickup Wohnkabinen
Carl-Zeiss-Straße 36
24568 Kaltenkirchen

+49 (0)4191 / 90 95 659
+49 (0) 151 / 420 374 73
kontakt@qw-savage.de

Meine Frage: „Kollidiert das nicht mit den Tischerkabinen?“

Beide verneinen diese Frage. Dominique fasst es ganz gut zusammen: „Tischer ist eine etablierte Marke, die genau den Tischer-Interessenten alles bietet und liefert, was denen so vorschwebt. Bieber-Tec sind ganz anders gebaut, sehen anders aus und bedienen definitiv einen anderen Kundenkreis. Die können gut nebeneinander stehen. Ich mag, dass man die dann hier vergleichen kann. Es erweitert mein Angebot, ohne dass die beiden Marken sich gegenseitig wehtun.“

Und Max fügt hinzu: „CABOTZ wird neben dem Verkauf und der Beratung selbstverständlich auch für den Service der Schweizer Kunden, Reparaturen und Ausbauten verantwortlich sein. Das verkürzt die Wege der Schweizer Kunden enorm. Schon das ist ein echter Schritt nach vorn, sowohl für Bieber-Tec wie auch CABOTZ.“

Die Zusammenarbeit hat übrigens längst begonnen. Für Anfragen zu Bieber-Tec in der Schweiz steht Dominique Zinecker schon jetzt zur Verfügung.

Übrigens: Ganz aktuell sucht CABOTZ technische Verstärkung. Richtig für eine Bewerbung sind zum Beispiel Landmaschinenmechaniker, Bootsbauer oder andere ähnlich vielseitige Ausbildungen sowie ein besonderes Interesse für die Tätigkeitsbereiche von CABOTZ. Erfahrungen im Holzbau, Gas oder Elektro sind dabei willkommen.

Wenn ein potenzieller Mitarbeiter dann auch noch Wohnkabinen, Pickups und Camping cool findet, sollte er/sie sich unbedingt bei CABOTZ bewerben.



Abschließend lässt sich sagen, dass CABOTZ und Bieber ihren gemeinsamen Schritt wohl durchdacht haben und dem möglichen Kunden jede Art von Service, Wartung und Reparatur anbieten können. Nun mit kürzeren Wegen, exklusiv für Kunden aus der Schweiz.

CABOTZ Camping- und Bootstechnik Zinecker GmbH
Hauptstrasse 38 A&B
CH-8507 Hörhausen TG

www.cabotz.ch
info@cabotz.ch
Telefon 052 620 07 70 (auch WhatsApp)

Als gelernter Elektroniker mit feinmechanischer Zusatzausbildung kennt sich Dominique im technischen Bereich bestens aus. CABOTZ ist zudem Servicepartner namhafter Hersteller wie Truma, Alde, Dometic und Votronic.



SCOUT

Wir sind Abenteurer.



TUKTUT



YOHO



OLYMPIC

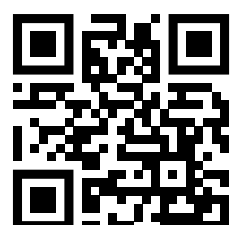


KENAI

Scout Campers – Freiheit auf vier Rädern. Gebaut für Generationen

Mit über 55 Jahren Erfahrung im Bau von Reisefahrzeugen stehen die Wohnkabinen von Scout Campers für höchste Qualität, durchdachtes Design und kompromisslose Funktionalität.

www.scoutcampers.de



Ab sofort und exklusiv in Deinem
Wohnkabinencenter erhältlich!

info@wohnkabinencenter.de · wohnkabinencenter.de



Youtube



Instagram



BIEBER-TEC
FREIHEIT ERFAHREN

wir bauen deine WohnKabine

+49 (0) 4261 64272 - www.BIEBER-TEC.com - info@biebertec.com



CELTIC



BC-6000

Unser Festaufbau für deine Flachbett-Pritsche



BC-4200

Unsere Große mit dem üppigen Badezimmer



VIKING



BC-200

Unsere Kompakte mit HeckEinstieg



NL Camp 5

Alkoven bis 190cm möglich, Heck- oder Seiteneinstieg



NORTHERN LIGHTS
Campers
THE ORIGINAL SINCE 1983

Jetzt Neu:
Wir sind der offizielle
Vertriebspartner in
Deutschland

 **KAROSSER AB**



PEPEC
GmbH
Dein Festaufbau braucht
die richtige Ladefläche?
Flachbettpritschen bei
www.pepec.de



BIG5
.world

**Unsere Zulieferer
und Partner**

Abenteuer und Reisen mit
spannenden Challenges
bekommst **Du** bei uns!
www.Big5.world



Automobile
HEITMANN
Bothel

Alles an einem Ort

Du suchst deinen Pickup
oder willst Anpassungen
an ihm vornehmen?
Offroadzubehör und
Auflastungen bei
www.heitmann-kfz.de