

PICKUP CAMPER

Reisen • Offroad • Wohnkabinen



Großer Sonderteil
Bad, Dusche, WC



Rad- und Geräteträger
Spacemaker

200er Sondermaß
DUX „Maverick“

Freistehen in Europa, Ratgeber Teil II
West, Mitte, Ost und Baltikum



Geländegänger
bimobil EX 270



Leichtgewicht
Billys „Freedom“

In dieser Ausgabe:

Tischer Box 200 SL • Herman RVs • The Paskowitz Truck-Family
NoWo 230 • King „Cabin“ Kerosin • Northern Lights Campers

Nord ✦
star

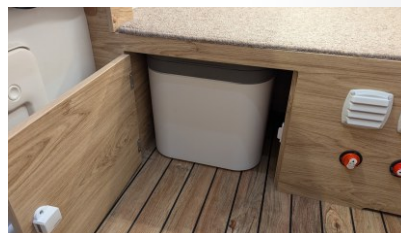
200
new line
camper

**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.)

© 2026 - 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
Wohnkabine	DUX Maverick im Praxistest	S. 6
Wohnkabine	Bimobil EX 270 auf Toyota Land Cruiser	S. 16



Messeneuheit	Tischer Box 200 Super Light	S. 24
--------------	-----------------------------	-------



Wohnkabine	DUX Camper Adventure X 200 POP UP	S. 34
Wohnkabine	King Kerosin goes Multi4Camp	S. 38



Freistehen	Teil 2: West, Mitte, Ost und Baltikum	S. 62
Wohnkabine	Northern Lights Campers in Metzingen	S. 76



Lifestyle	Die Surfer Nomaden "Paskowitz Family"	S. 88
-----------	---------------------------------------	-------

Alles wird teurer...

Herzlich willkommen zu Heft 34

Keine Angst, wir werden (zumindest noch) nicht teurer. Die Überschrift bezieht sich eher auf den Eindruck, den ich auf dem Caravan Salon gewonnen habe. Es ist auf den ersten Blick unglaublich, was Wohnmobile, Wohnwagen und irgendeine Art von Zubehör kosten.

Doch zeigen wir nicht auf andere, schauen wir uns alleine in diesem Heft um. Der Preis von Wohnkabinen ist ebenfalls nicht mehr niedrig. Ich sehe kaum noch Aufsatzcamper, deren Preis nicht eine 3 vorsteht. Die 4 ist leicht erreicht, die 5 längst keine Seltenheit mehr. Immer ausgedrückt in „zigtausend“ Euro.



Öfter als sonst höre ich zuletzt das „Argument“, vorgebracht angesichts der Kombinationskosten Pickup plus Kabine: „Da kann ich mir ja gleich ein Wohnmobil kaufen!“ Meine Antwort: „Wie schnell hast du denn da den Wohnbereich vom Fahrzeug getrennt?“

Ähnlich bei Wohnwagen. Die kann man zwar in angemessener Zeit abhängen, aber dafür sind sie in vielen Fahrsituationen, die wir im Pickup Camper nicht mal als Situation wahrnehmen, ein Klotz am Bein, respektive Hacken.

Nein, die Vorteile eines Pickup Campers nehmen durch den aktuellen Preis nicht ab. Dass sie anders bewertet werden, muss sich die Branche allerdings gefallen lassen. Ist das gerecht?

Ich sprach neulich mit Stefan Rohwer darüber, dem Geschäftsführer von DUX Camper. Die „Maverick“, Titelkabine dieser Ausgabe, hat mir insgesamt durch ihre andere Denke, den anderen Zweck und ihre Eigenarten gut gefallen. Doch einen Preis von 28.000 Euro sehe ich dafür als zu hoch an.

Stefan hatte dazu valide Argumente: „Wie Du weißt, werden unsere Wohnkabinen bei Kampera in der Slowakei gefertigt. Auch da sind die Löhne längst auf unserem Niveau. Die Planung und Konstruktion ist ein teurer Vorlauf, die Materialien sind auf dem Weltmarkt auch teuer und zum Teil nicht ausreichend zu bekommen. Und dann bauen z. B. Auto-Konzerne ihre Werke in der Nähe auf und locken Arbeitskräfte mit Löhnen, die als Wohnkabinenmanufaktur einfach nicht zu realisieren sind. Und wir müssen Fachkräfte halten! Der Qualität wegen. Das alles schmälert unsere Marge. Und Du wirst verstehen, dass es sich irgendwie lohnen muss.“

Ähnlich formulierte es Max Bieber, Bieber-Tec, zum Thema: „Wir haben bis zu 14 Handwerker im Haus, die unsere Wohnkabinen bauen. Wir zahlen natürlich auch Hilfskräften Mindestlohn, dazu die Fachkräfte, die in einer Tischlerei wie unserer traditionell gut verdienen. Sonst wandern die ab. Der Kostenapparat und die Fertigungstiefe schlagen auf den Preis durch. Wir können nicht wirklich ‚billig‘ bauen.“

Die Wohnkabinenbranche hat derzeit einiges zu tragen. Gestiegene Kosten für Entwicklung und Produktion schlagen sich auch bei den Kaufpreisen nieder.



Ein gutes Beispiel ist die NoWo 230 in diesem Heft. Die deutsche Marke war ein Versuch des etablierten Wohnkabinencenters, in Gevelsberg selbst eine Wohnkabine auf die Beine zu stellen. Das Resultat: Der Versuch lief mit der fünften gebauten Kabine aus (übrigens jener im Heft). Es war einfach nicht der erhoffte notwendige Gewinn zu erzielen.

Die Camp Crown Vokas und die Nordstar-Kabinen werden fortan in China statt im Bergischen Land gefertigt. Trotz Suez-Blockade, Piraterie, Schwerölpreis, Krisen und Kriegen und den entsprechenden Kosten bleibt es für Jens Heinrich einfacher, in China von einem weltweit agierenden Campingfabrikanten Wohnkabinen nach seinen Wünschen und Konstruktionsplänen bauen und her transportieren zu lassen.

„In Zeiten von Team-Talk, Internet und Live - View bin ich manchmal so nah dran, wie ich es zu NoWo-Zeiten wegen vielerlei anderer Aufgaben nicht mal in meiner eigenen Werkstatt sein konnte. Es ist verrückt, was heute vom Schreibtisch aus alles geht!“, so Jens, als er mir erzählt, warum er nach China ging. Wie schnell Wünsche und User-Erfahrungen dabei umgesetzt werden, erkennt man an den aufeinander folgenden „Generationen“ der Voka-Modelle. Jede aktuelle Reihe kam mit entscheidenden Verbesserungen. Nach gewöhnlich gerade mal einem weiteren Jahr seit 2021/21. Dabei fressen auch hier die Produktion, der Transport, Versicherung und Zoll einiges an möglicher Marge wieder auf. Von den hiesigen Betriebskosten mal ganz zu schweigen.

Und das geht allen so, die in Deutschland bauen oder verkaufen. Ob Tischer, Thokie, Multi4Camp und andere, wer Fachkräften guten Lohn zahlt, sorgfältig mit hoher Ferti-

gungstiefe produziert, der soll seine Arbeit bezahlt bekommen. Am Ende der Produktion muss für den Betrieb, die Mitarbeiter, die Liegenschaft, und besonders für die Zukunft des Unternehmens, Lagerhaltung, Service und Reparaturen, genug übrig bleiben.

Daher freuen wir uns vom PICKUP CAMPER Magazin über jeden, der sich in diesem schwierigen, verhältnismäßig kleinen Markt bewegt und behauptet. Denn daran hängen die nächsten Ideen, die Entwicklung, der Service. Neben dem Produkt selbst ernährt es Familien, vor Ort und in Lieferketten und gibt zudem das gute Gefühl, unmittelbare Ansprechpartner, Hilfe und Leistung zu bekommen.

Wohnkabinen sind keine billigen Produkte. Aber sie können Jahrzehnte halten, sind ausgesprochen wertstabil und noch immer selten. Unter 3000 Wohnfahrzeugen und Anhängern standen auf dem Caravan Salon gezählt 14 Stück. Nicht Marken. 14 Wohnkabinen insgesamt. Mit dem Bewusstsein, etwas Besonderes zu haben, stabile Unternehmen zu unterstützen und Qualität zu fahren, sollten wir stolz auf unsere Unternehmer sein. Und ihnen entsprechend den Verdienst gönnen. Für ihren Einsatz, ihren Mut, ihre Risikobereitschaft. Denn das tun sie für uns. Wer Wohnkabinen baut, ist mit dem Herzen dabei.

Wie Ihr. Und wir.

Einen tollen Herbst mit fantastischen bunten Farben wünschen wir Euch,

Euer Wikinger und das Team vom
PICKUP CAMPER Magazin

DUX MAVERICK ABSETZKABINE EINZELGÄNGER

Kein Alkoven zum Schlafen, aber Platz für Gepäck.
Keine Schränke, aber dafür viel Raum.
Innen zu niedrig, aber kompakt?
Für zwei, oder lieber alleine?
Eine wie keine?

Wir gingen der Sache drei Monate auf den Grund.

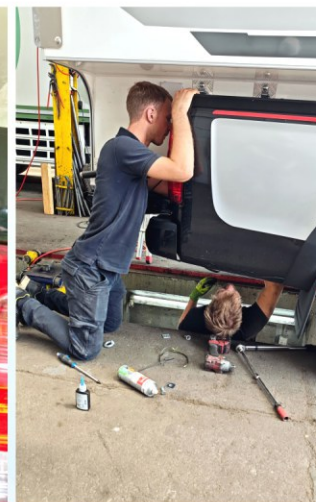


„Maverick“. Der Name gibt gleich die Richtung vor. Maverick bedeutet auf Deutsch „Einzelgänger, Eigenwilliger, Unkonventioneller oder Außenseiter“. Der Begriff findet seinen Ursprung im texanischen Farmer Samuel Maverick, der seine Rinder nicht mit Brandzeichen versah. Also waren alle nicht gebrandeten Tiere in der Prärie automatisch seine.

Im übertragenen Sinn bezeichnet man heute mit Maverick Personen, die unabhängig handeln, sich nicht an starre Regeln halten oder ihren eigenen Weg gehen. Insofern landete Martin Dux mit der Entwicklung der Maverick Absetzkabine namentlich einen Volltreffer. Ob das auch für die Kabine an sich gilt, das wird sich im Folgenden zeigen...



Nebendarsteller im Praxistest: Der SpaceMaker schwenkt samt Fahrrädern zur Seite und gibt den Weg zur Wohnkabine frei, ohne die Räder abnehmen zu müssen. Im Grunde eine clevere, klappbare Verlängerung der Anhängerkupplung.



Das Team um Florian Gratzke lud die DUX Maverick auf den JAC T8Pro und spendierte ihm zusätzlich Schwerlastösen. Die Zurrpunkte der Kabine erleichtern das Anbringen der Frontgurte. Im späteren Verlauf zeigten sich allerdings gerade hier auch Schwächen.

Erster Kontakt

Das erste Mal sah ich die Maverick im echten Leben bei Martin auf dem Hof. Das muss im Frühjahr 2025 gewesen sein, als wir mit mehreren Wohnkabinenherstellern zum winterlichen Gipfeltreffen nach Schweden aufbrachen. Damals besah ich sie mir kurz von innen und war erstmal überrascht. Eigentlich davon, dass man es überhaupt wagen konnte, eine solche „Leerkabine mit Matratzen“ (O-Ton eines Messebesuchers, als er in meine Kabine sah) für die Kunden anzubieten. Während wir alle mit vollständig ausgestatteten Wohnkabinen die Nordlandreise antraten, hinterließ die augenscheinlich leere Maverick einen spartanischen Eindruck.

Im weiteren Verlauf von 2025 und 2026 wurde in Euren Leserbriefen und Kommentaren immer deutlicher, dass etliche Wohnkabinen aus typischer Fertigung für euch und euren Pickups zu schwer, zu groß, zu opulent wurden. Als Fügung stolperte ich bei Wohnkabinen Stuttgart über ein Posting mit der Maverick. Das erinnerte mich spontan daran, dass es da wohl noch etwas anderes gab.

Abholen in Stuttgart

Nach kurzer und sehr produktiver Absprache mit Chef Florian Gratzke fuhr ich nach Stuttgart, um eine junge gebrauchte Maverick für einen Test aufzuladen. Der Plan: Ich trage sie mit dem völlig serienmäßigen JAC T8Pro Doppelkabine und erlebe für längere Zeit, ob eine Hardwall das Zeug zu einer „Immerdrauf-Kabine“ hat. Denn auch das sind nicht selten Fragen aus der Wohnkabinen-Gemeinde: „Muss ich die Kabine absetzen oder kann man die praktischerweise auch dauernd drauf lassen?“

Nun, alle Wohnkabinen kann man prinzipiell aufgeladen lassen. Der Trick ist aber eigentlich die Möglichkeit des Absetzens. Und da zeigt die Erfahrung, dass alle 2+ m hohen, 2+ m breiten und 2+ m langen Wohnkabinen gewöhnlich bei Nichtnutzung zuhause abgesetzt werden. Schon aus praktischen Gründen wie Verbrauch, Autobahnfahrten, Parkhausformat und der eigentlichen Bestimmung des Pickups zum Aufladen von Gerätschaften zuliebe.

Immerdrauf-Kabinen sind gewöhnlich solche mit Klapp- oder Hubdächern, sind leicht und bieten im Innenraum die Möglichkeit, in gewissem Maße Ladung zu transportieren. Die großen Hardwalls gehören in der Regel nicht zum Kreis dieser Spezies.





Der Außenseiter

Und genau da setzt die Maverick, der Außenseiter, an. Schauen wir uns die Kabine zunächst genauer an. Sie ist mit nur 185 cm Innenhöhe für die allermeisten Menschen stehend, für mich natürlich nicht. Mit nur 191 cm Außenbreite kann man sie problemlos auf jedem Pickup ohne Zusatzspiegel fahren. Und auch in der Schweiz meckert niemand, weil sie nicht über die seit-

lichen Umrisse des Fahrzeugs hinausragt. Mit 200 cm Bodenlänge ist sie durch ihr geringes Gewicht und die Gewichtsverteilung auch für einen Doppelkabiner wie den JAC und andere absolut vertretbar zu fahren. Gleich hier der Hinweis: Mangels Anhängerkupplung konnte ich keine Lichtverbindung zur Kabine herstellen. Und weil leuchten soll, was an Leuchten angebracht ist, klebten wir die Heckleuchten an der Maverick ab. Mit AHK kann und soll man sie natürlich nutzen! Und es sieht auch hübscher aus.

Die Ladeklappe konnte dranbleiben, zur besseren Identifikation des JAC wanderte das Kennzeichen an die Wohnkabine. Florian spendierte dem JAC noch Schwerlastösen auf der Ladefläche, dann wurde die Maverick aufgeladen und zum Wiegen gefahren. Mit 30 l Wasser an Bord und etwas Diesel im Heizungstank wog sie exakt 400 kg. Die Achslastverteilung war zudem sehr ausgewogen, sodass einem sinnvollen Beladen mit Gepäck und Ausrüstung nichts mehr im Wege stand.



Reisetauglichkeit

Die ersten Kilometer mit einer neuen Wohnkabine sind stets aufschlussreich. Mit der Maverick machten sie gleich Spaß. Ihr kurzer, nach unten geneigter Alkoven steht wenig im Wind, ihre schmale und relativ niedrige Bauform ließen schnell meine Autobahngeschwindigkeit erhöhen. Ich pendelte mich bei 130 km/h mit „Autopilot“ ein und konnte noch genug beschleunigen, wenn es jemanden zu überholen galt. Für Sparfüchse: Der JAC verbraucht mit seinem 4-Zyl.-Turbobenziner von 2,4 l Hubraum und 204 PS im leeren Mischbetrieb etwa 11-12 Liter E10. Mit der Maverick bei 130 km/h verbrauchte er gut 15-16 l auf 100 km. Ein, wie ich finde, typischer Verbrauch für einen Wohnkabinenträger bei flotter Fahrt. Unter 14 l sind mit Kabine kaum zu schaffen. Vielleicht mit 90 auf Schwedens Landstraßen...

Im weiteren Verlauf luden wir die Maverick auf den Hilux Manni um. Eigentlich sollte es mit der Fuhre zu einem Offroad-Treffen gehen, aber es kam leider anders.





Wohnraum statt Stauraum?

Wer in die Maverick schaut, wird erst einmal überrascht sein, wie „leer“ sie ist. Links und rechts schaut man auf die typischen Absätze, die sich als Bänke nach außen über der Ladefläche verbreitern. Spätestens der zweite Blick fällt auf das Cargonetz, das den Alkoven vom Innenraum trennt. Ja genau, nicht Vorhänge, sondern ein stabiles foliertes Cargonetz an einer Querstange. Fast jeder Besucher schaute mich deswegen erstmal fragend an.

Kommen wir hier zur eigentlichen Bestimmung der Maverick. Anders als die meisten Hardwalls ist sie gebaut, um zwei erwachsene Menschen zu ihrem Sport, zum Wochenende, zur Freizeit zu begleiten, ohne sie einzuschränken. Zwei Kerle wollen wahrscheinlich nicht miteinander im Alkoven liegen und sich gegenseitig anschnarchen. Aber sie wollen miteinander Motocross fahren, surfen, mit dem Mountainbike die Wälder durchfahren, angeln oder jagen.

Getrennte Betten

Diesem Zweck trägt die Maverick Rechnung. Ihre Liegeflächen teilt sie in zwei Pritschen von voller Kabineninnenlänge links und rechts entlang der Wände auf. Während die rechte Pritsche mit ihrer Matratze gut 60 cm breit ist, erreicht die linke Pritsche dieselbe Breite mit Hilfe des Tisches und eines zweiten Matratzenteils. Dieses Teil ist die Rückenlehne der rechten Bank. Die beiden Schlafenden trennt also der Mittelgang. In den man zur Nacht auch das Camping-WC stellen kann. Privatsphäre hat man beim Toilettengebrauch nicht. Als Urinal in der Nacht geht das sicher in Ordnung...



Mit der DUX Maverick auf einem Stellplatz am Federsee. Auch wenn die Maverick ein eher spartanisches Konzept verfolgt, campen kann man mit ihr.



Das WC ist unterwegs hinter einer Jalousie gut verborgen und kippfrei verstaute im Frontkasten untergebracht. Gleich daneben verstecken sich auch unsichtbar die beiden 12-l-Wasserkästen, die als Frischwassertanks fungieren. In einem davon steckt die Tauchpumpe zum Waschbecken. Gleich daneben in einem eigenen kleinen Abteil ist die Bordelektrik untergebracht.

Dass die Betten auf Komfort wie Froli oder gar einen Bettrahmen verzichten, ist klar. Wenigstens sind die Matratzen angenehm dick und formbar, sodass auch ich schlankes Reh nicht durchlag.

Stauraum

Schränke sucht man vergebens. Bis auf einen kleinen Hängeschrank, der sich gut für einen Erste-Hilfe-Kasten oder Kleinkram eignet. Dafür ist im kurzen Alkoven mehr als genug Stauraum. Hier fährt das Gepäck mit! Helme, Bekleidung, Angeltaschen oder ein Gewehrkoffer für die Jagd finden hier definitiv Platz. Mehr Platz, als man in einer klassisch aufgeteilten Kabine hätte. Und man muss zur Nachtruhe nicht groß räumen, das bleibt ja alles im Alkoven gelagert.

Einzig die Verteilung der Bekleidung muss geplant sein. Alleine unterwegs wie ich, konnte ich meine Sachen im

Alkoven gut stapeln. Zu zweit muss man sich hingegen getrennt organisieren. Wer seine Sachen in Taschen oder Euroboxen unterbringt, ist in der Maverick rasch praktisch eingerichtet. Und weil der Alkoven nicht sehr lang ist, kommt man auch gut an vorne verstaute Gerätschaften. Platz ist definitiv genug.

Dass die Ladung optisch nicht stört und während der Fahrt da oben bleibt, dafür sorgt ein stabiles foliertes Cargonetz. Das wird mit zwei Rucksackschnallen an die Decke geclipst und macht in Ausführung und Anbringung einen stabilen Eindruck. Zum Öffnen rollte man es in drei, vier Handumdrehungen zusammen. So bleibt es dann an der Alkovenkante liegen und man hat unbehindert freien Zugriff auf alles im Alkoven.

Nacht im Gepäcknetz

In meiner jungen gebrauchten Maverick lag dort im Alkoven zudem ein extra Sitzpolster und eine vollwertige Matratze. Die hatte der Vorbesitzer dazugekauft, weil im Alkoven seine Tochter schlafen konnte. Selbst meine „beschte Mitreisende der Welt“ brachte ein paar Nächte im Alkoven zu. Dank persönlichem Packmaß von nur 1,50 m reichte der Platz für sie vollkommen aus. Eine Nacht im Gepäcknetz ist also durchaus drin.



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

Daily Life

Alleine hatte ich natürlich den Luxus, dass ich meine rote „Küchenkiste“ einfach so in den Raum stellen konnte. Unterwegs fuhr sie vorn an der Frontwand mit, je nach Sitzplatz wechselte sie flugs die Plätze von der Front zur Seite. Auch konnte ich die große Kühlbox AUF die Bank stellen. Für Reisen zu zweit ist extra unter der rechten Sitzbank / Pritsche ein Packplatz dafür ausgespart. Damit links jemand über die gesamte Länge der Bank sitzen und liegen kann.

Deshalb ist auch das Waschbecken klappbar ausgeführt. Ungenutzt liegt es flach an der Wand an. Zur Körperpflege klappt man es auf einen Halter. Das Grauwasser strömt entweder in den Kanister, der innen auf dem Boden verlascht ist, oder mittels Schlauchverlängerung nach außerhalb in diesen Kanister. Zum feucht Auswischen gibt es in der Kabine sogar einen Wasserablauf im hinteren Eck. Sie ist aus GFK und nimmt Wasserspiele beim Reinigen nicht übel.

Auch praktisch gedacht sind die Airlineschienen an beiden Seiten in den Ecken vom Boden zu den Wänden. Wer Mountainbikes (ohne Vorderrad, dafür ist der Mittelgang wegen der Frontbox zu kurz) dort transportieren möchte, kann ganz einfach Ösen anbringen und die Bikes verzurren. Als User der Kabine würde ich mir Achsklemmen an die Frontkastenwand schrauben und mein(e) Bike(s) dort mit der vorderen Radaufnahme einklemmen.

Der magische Tisch

Ausgesprochen pfiffig empfand ich die Tischlösung. Der ist wirklich universell anzubringen. Ich nutze dieses Wort echt nicht oft, aber hier hat es Berechtigung. Seine zwei unterschiedlich langen Klappbeine lassen ihn fast überall anbringen. Die super einfachen Klemmschienen an der Seite und Stirn machen aus ihm ein Regal, einen Seitentisch, einen Längstisch oder eine Bettverbreiterung wahlweise rechts oder links an der Bank. Und dabei ist er lang genug, dass zwei daran essen können und kurz genug, dass er im Alkoven verschwinden kann, wenn man ihn gar

nicht braucht. Bei mir war er je nach Gebrauch Tisch, Sideboard, Arbeitsfläche und Bettverbreiterung. Klasse. Ich wünschte mir tatsächlich, andere Kabinen hätten so was auch.

Kritikpunkte

Lassen wir tatsächlich das Fehlen von Schränken mal außen vor, gibt es dennoch ein paar Punkte, die verbessert werden könnten. Die Standardausstattung mit einer 100-W-Lithium-Batterie und nur einem 100-W-Solar-Panel reichte nur bei durchgängig sehr sonnigem Wetter aus, die Nacht hindurch den Kühlschrank auf zwei Drittel Kühlleistung laufen zu lassen. Unter Bäumen geparkt oder nach einem sehr bedeckten Tag war in der Nacht der Ofen, respektive der Cooler, aus.

Das ist umso unerfreulicher, als dass die Dieselheizung noch gar nicht lief, außer zu einem halbstündigen Funktionstest. Bekanntlich benötigt die zum Start und zur Lüftung ziemlich viel Strom. Mit dieser Kühlbox plus Heizung hätte die Batterie autark wahrscheinlich keine 24 Stunden überstanden. Was schade ist, weil gerade diese Kabine dazu einlädt, autark bei einem Sportevent, am Angelteich oder am Trailhead eines Wanderwegs zu stehen. Autarkie geht anders. Das müsste man definitiv nachrüsten. Gegen entsprechendes Geld.

Auch nicht ganz einsichtig war uns das unterschiedliche Maß der beiden seitlichen Ablagefächer. Die gehen zwar über die gesamte Länge und nehmen eigentlich einiges an Zeug auf. Kappen, gerollte T-Shirts, links über dem Bad auch Shampoo und andere Fläschchen. Dass links die Ablage anfangs schmal ist, weil das Waschbecken daran vorbeiklappen soll, ist klar. Aber warum man der Ablage in den anderen zwei Dritteln nicht dieselbe Breite wie rechts gönnt, ist nicht nachzuvollziehen. Das wäre sehr viel praktischer.

Schade fanden wir auch, dass das Waschplatzregal kaum Dinge während der Fahrt bei sich behält. Zehn Zentimeter höhere Frontkanten hätten da schon viel ausgemacht. So ist es stets ein Ein- und Ausräumen zur Fahrt.



Die Maverick eignet sich auch hervorragend für Kurztrips, wie hier zu den Pfahlbauten in Unteruhldingen am Bodensee.



Als Alleinreisender konnte ich die Vorteile des flexiblen Konzepts voll nutzen. Den zweiten Schlafplatz nutze ich für die Kühlbox und je nach Bedarf für meine rote Küchenbox.



Die Airlineschienen unterstreichen den Charakter der Maverick eher eine Wohn- und „Nutzkabine“ zu sein.



Der magische Tisch: vorne, links, rechts, oben oder längs als Bettverbreiterung. Wo man ihn braucht, da hängt man ihn hin.

Wünsche

Ich hätte mir eine größere Dachluke und größere Fenster gewünscht. Gut ist zwar, dass alle Öffnungen auch Fliegennetze haben. Aber etwas mehr Belüftung und Licht wären fein. Leider hat das Dach, der Solarplatte wegen, nur im Heckbereich eine kleine Luke. Was gut war, konnte ich doch meinen Kopf in der Öffnung unterbringen, wenn ich am Waschplatz aufrecht stand. Für richtig viel Licht ist sie zu klein.

Apropos Waschplatz. Überhaupt nicht kann ich verstehen, warum ausgerechnet diese „Abenteurkabine“ keinen Handbrausenschlauch hat. Sie verfügt nur über einen festen Wasserhahn über dem Becken. Gerade die typischen Maverick-User würden sich sicher darüber freuen, draußen duschen oder sich und Gerät kurz abspülen zu können.

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



wir bauen deine
WohnKabine
made in Germany in Handarbeit



BIEBER-TEC
FREIHEIT ERFAHREN



in den Serien: INUIT



VIKING



CELTIC



Youtube



Instagram



Weiterhin nicht ganz praxisgerecht zeigte sich die DUX-typische Befestigung auf dem Hilux. Die vorderen Spanngurte unter dem Alkoven ziehen die Kabine eben nicht nur nach unten, sondern wegen eines leichten Winkels unter der Kabinenkante auch leicht nach hinten. Die hinteren Zurrgurte ziehen eher seitlich. Die Anordnung hatte zur Folge, dass ich nach flotter kurviger Pistenfahrt die Wohnkabine schief auf der Ladefläche stehen hatte.

Leider fiel ein geplantes Offroad-Training wegen Trockenheit und Brandgefahr aus, wofür ich extra die Maverick auf Hilux Manni umgeladen hatte. Aber wenn die Piste schon dafür reichte, hätte ich mich gern von Schrägfahrten und Verschränkung überraschen lassen. Wie gesagt, die durchaus praktisch zu bedienenden Frontgurte sind transportdynamisch vielleicht nicht das Optimum.

Was mich jedoch völlig erstaunte, ist ihr Preis. Neu mit der gezeigten Ausstattung inklusive Markise und Kühlbox, beide optional, geht sie für stattliche 28.750,- Euro mit auf die Reise. Das empfinden wir für den Aufbau und die rudimentären Einrichtungen als viel zu teuer.

Dazu Stefan Rohwer, der DUX-Geschäftsführer auf Nachfrage: „Auch in der Slowakei (wo Hersteller Kampera sitzt) sind die Löhne und Materialpreise zuletzt kräftig gestiegen. Es ist nicht so sehr das Material, sondern die Arbeit und der Transport, was daran bezahlt werden muss. Große Unternehmen und Konzerne wie Skoda bauen dort ihre Fabriken und werben mit sehr guten Löhnen um Arbeitskräfte. Also kann man kaum noch kleine angemessene Löhne anbieten. Das haut bei der Kalkulation dann entsprechend rein.“

Das kann man verstehen. Die Maverick wäre tatsächlich ein klasse Einstieg für freizeitorientierte junge Leute, wenn ihr Preis nicht schon deutlich außerhalb der Range gerade dieser Menschen läge.

Und wer nun denkt, na gut, sehe ich mich doch gleich nach „mehr Wohnkabine“ im Portfolio aus Bargstedt um, wundert sich ebenfalls. Noch vor wenigen Jahren kostete die einfache DUX Explorer 200 mit etlichen Einbauten knapp 27.000 Euro (PCM 15, 04-2021). Heute wird diese gute Wohnkabine nicht mehr als Basis angeboten! Das Modell heißt nun, mit etwas besserer Ausstattung, Explorer XL und kostet wenig schlanke 39.000,- Euro. 12tausend Euro mehr in fünf Jahren.



Mein Wunsch an DUX: Ich würde mich wirklich über eine günstige Einsteigerkabine aus Schleswig-Holstein freuen. Die Maverick und die Explorer-Linie hätten das sein können. Aktuell liegen sie leider außerhalb der Möglichkeiten junger Einsteiger. Extra zu bedenken: Wer nicht gleich mit einer DUX einsteigen kann, wird den Weg zu dieser Marke später ebenfalls schwerer finden. Wer einmal als teuer gilt, wird zukünftig nicht in Überlegungen einbezogen. Wäre doch schade um die zukünftigen Kunden.

Fazit nach fast drei Monaten auf zwei Pickups:

Mir stand die Maverick sehr gut. Die Kabine ist ausgesprochen geräumig, hat mir gerade weil sie so anders ist und ich schön unten mit viel Platz liegen konnte, sehr viel Freude gemacht. Die fehlende Stehhöhe konnte ich verschmerzen, weil sie sich dadurch kompakter anfühlte. Das Verrutschen auf der Ladefläche hat mich überrascht, aber dafür ließe sich bestimmt eine Lösung finden. Die Maverick ist eine gute Kabine mit eigenen Ideen und Lösungen, gemacht für zwei Abenteuerer oder eine Person mit Hund. Da sehe ich sie sehr gut eingesetzt. Die Maverick ist insofern kein Außenseiter, eher eine besondere Kabine. Und das will in diesem Markt schon was heißen.





Der SpaceMaker

Da war ja noch was: Zusammen mit der Maverick montierte ich auch einen Schwenkträger, der einen Fahrradhalter aufnimmt. Die Handhabung ist denkbar einfach. Der Träger wird auf die Anhängerkupplung des Fahrzeugs

Infobox DUX Maverick

Abmessungen und Gewichte

- Boden: 200 cm, Außen: nur 190 cm, Innen: 180 cm
- Kabinenbreite: 191 cm, Gewicht: ab 390 kg

Türen & Fenster

Eingangstür mit Doppelverriegelung, Fenster und Rolll, Fliegengitterschiebetür, Zwei Seitenfenster mit Kombirollos im Wohnbereich sowie Dachluke mit Kombirollo

Wohn- & Schlafbereich

Sitzgruppe: 200 x 70 cm mit Tisch, Längsbetten: 200 x 70 cm, erweiterbar, 180 x 100 cm im Alkoven als Kinderbett oder Stauraum.

Wasser & Sanitär, Heizung

2 x 12 Liter Frischwasser, Klappbares Waschbecken Porta Potti, Dieselluftstandheizung

Elektrik & Energieversorgung

100 AH Lithium mit BMS und Bluetooth, Solar 100 Watt, MPPT-Laderegler, 230V, 12V und USB-Steckdosen CEE-Außensteckdose, Schaudt Elektroblok, LED-Innenbeleuchtung

Sicherheit & Bedienkomfort

4 Kurbelstützen, Klappbare Einstiegstreppe, LED-Rückleuchten

Preis ab 26.900 €

gesetzt, der Fahrradträger anschließend auf die Kupplung am Schwenkträger. Ein Kabel und ein 13-poliger Stecker sind bereits integriert, sodass sich jeder handelsübliche Fahrradträger verwenden lässt. Mit einer Zuladung von 65 kg ist das System auch für zwei E-Bikes geeignet.

Der Vorteil liegt auf der Hand: Ein- und Aussteigen funktioniert, ohne den Fahrradträger abnehmen zu müssen. Durch den Abstand, der sich durch das Doppelrohr ergibt, lässt sich die Konstruktion auch bei Kabinen mit leichtem Überhang einsetzen. Ich empfand das System als praktisch, zuverlässig und einfach in der Handhabung.



Bimobil Flatbed EX 270

Eine EX-Kabine auf einem Pickup hatte ich schon länger nicht mehr gesehen. Früher gab es mal eine 280er. Doch was bimobil auf dem Caravan Salon ausstellte, war eine echte Schau.

Inzwischen liefert bimobil mehr Camper auf Iveco- und Expeditionsplattformen aus als auf Pickups. Umso erfreulicher, dass sie in Düsseldorf einen schicken und sehr gut aufgerüsteten Toyota Land Cruiser 79 mit einer EX270 als sehr kompaktes und geländegängiges Fahrzeug ausstellten.





Fürs Gelände optimiert: Der robuste Toyota Land Cruiser und die verkürzte bimobil-Kabine ergeben ein kompaktes und besonders geländegängiges Reisemobil.

Anwenderprofil

Karsten Pries: „Unsere Einordnung intern lautet kompakt und besonders geländegängig!

Der robuste Toyota Land Cruiser bildet die zuverlässige Basis für dieses besonders geländegängige Reisemobil. In der bimobil-Serie bekommt er von uns das aufwändige Auflistungsfahrwerk mit Parabel- und Luftfeder an der Hinterachse. Dadurch wird nicht nur die Zuladung deutlich erhöht, sondern auch die Fahrstabilität bei voller Beladung. Die verkürzte bimobil-Kabine macht die Kombination zu einem äußerst wendigen und kompakten Reisemobil.“

Für die Kombination der bimobil EX 270 mit dem Land Cruiser sprechen einige Faktoren. Gerade mit dem neuen bekannten Hilux-Motor mit 2,8 l Hubraum, 500 Nm und 204 PS lässt sich eine angenehme Reisegeschwindigkeit auch auf Autobahnen realisieren.

Durch die ohnehin als LKW geltenden Gewichte steht einer reisefähigen Zuladung nichts mehr im Wege. Das ist einer der Vorteile, nachdem man sich gegen das 3,5-t-Limit entschieden hat.

Bimobil spricht in seiner Kategorisierung gern von „Weltreiseeignung“. Das trifft hier zu, ebenso wie eine sehr ordentliche Offroadfähigkeit.

Wo wir gerade bei geländegängig sind: Die Kabine liegt hoch über dem Fahrwerk. Aber im Plattformrahmen und im Fahrwerk versammeln sich dann doch die Gewichte recht tief. Der hintere Böschungswinkel ist auch mit der Kabine noch immer der eines Geländegängers.

Die große original bimobil Panoramaklappe im Heck ist ein Highlight in dieser Fahrzeugklasse.





Oben: Die Sitzgruppe ist wahlweise in zwei kompakten Varianten im Heck oder als großzügige Frontdiner angeordnet.

Grundrisse

Diesen Aufbau gibt es mit unterschiedlichen Grundrissen. Je nach Wunsch lässt sich der augenscheinlich kleine Raum zu einer Offroadkabine mit Wohnkomfort bei optimierter Raumnutzung bauen. Bei der EX 270 stehen drei Grundrisse zur Auswahl: entweder mit einer Sitzgruppe im Heck und optionalem Panoramafenster, Einzelsitzen mit mehr Raum im Heck oder mit einer großzügigen Frontsitzgruppe mit Bad und Küche im Heck. Den Grundrissen gemeinsam ist die breite bzw. lange Liegefläche im Alkoven. Das Bad verfügt über eine integrierte Dusche.

Im Innenraum wirkt die helle Echtholz-Einrichtung freundlich und gemütlich. Sie ist bei den allermeisten Kunden erste Wahl und hat sich in der Praxis als äußerst robust erwiesen. Die originale bimobil Panoramaklappe im Heck ist ein Highlight in dieser Fahrzeugklasse. Öffnet man sie, sitzt man irgendwie gleichzeitig innen und außen. Ein Fliegennetz muss man unbedingt nachrüsten. Schwedenreisende werden das verstehen.

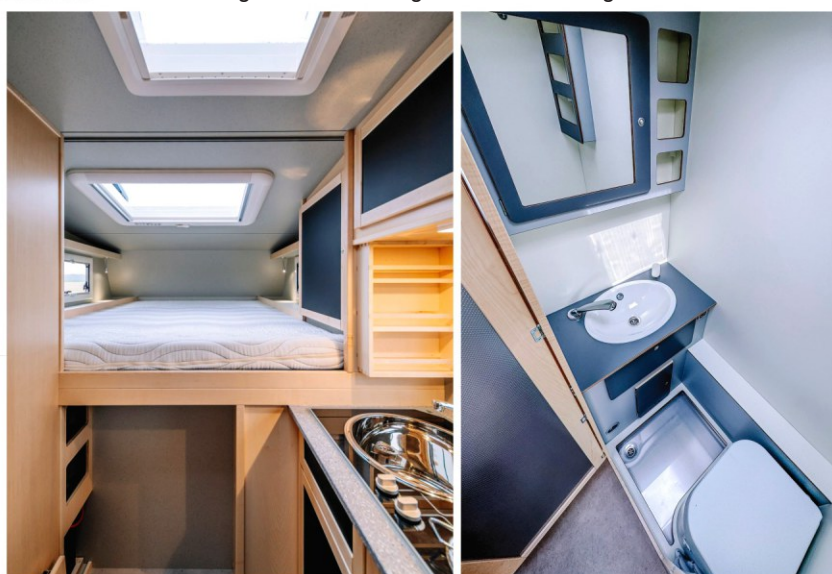
Somit steht, auch durch technische Einbauten wie Solaranlage, Küche und Wassertanks, der Autarkie und damit anspruchsvollen Abenteuern nichts mehr im Wege.

Einfach losfahren

Das kompakte Fahrzeug ist auf unkompliziertes Reisen ausgelegt. Gerade im Portfolio von bimobil gilt diese Klasse als wendiges Reisemobil mit Geländegängigkeit. Denn anders als die großen Expeditionsmobile ist es für das Ansteuern typischer Wanderziele und dem Verweilen auf normalen Parkplätzen ausgelegt.

Mit seinen kompakten Abmessungen ergeben sich dennoch auch schwierig zu erreichende Ziele für die sportliche und reiseorientierte kleine Familie. In der Regel werden zwei Menschen mit Kind und(oder Hund sein. Und dafür ist die EX270 eine gut ausgedachte Reisebehausung fürs Grobe. Mit Komfort für alle.

Die helle Einrichtung von Wohnraum und Bad wirkt freundlich und hat sich in der Praxis als robust erwiesen. Alle Badgrundrisse verfügen über eine integrierte Dusche.





Karsten Pries, Expeditionsleiter bei bimobil, erklärt mir auf dem Caravan Salon in Düsseldorf, warum der Toyota Land Cruiser und die bimobil EX 270 so gut miteinander harmonieren.

Kontakt

bimobil – von Liebe GmbH
Gewerbegebiet Aich 15
D-85667 Oberpfaffenhofen
Telefon: +49 8106 99 69-0

www.bimobil.com

Infobox bimobil EX 270

Abmessungen und Gewichte

- 580 cm Fahrzeuglänge über alles.
 - 216 cm Breite auf dem Basisfahrzeug.
 - 298 cm Fahrzeughöhe mit Wohnkabine
 - 193 cm Stehhöhe innen.
- Andere Raumhöhen bestellbar. Das Raumgefühl wächst mit der Stehhöhe, die Gesamthöhe steigt dabei an.
- 4.000 kg technisch zulässige Gesamtmasse.
 - 3.398 kg Gesamtmasse im fahrbereiten Zustand. Bei bimobil ausdrücklich inkl. Fahrer, vollem Kraftstofftank, Wasser und Gas zu 90 % gefüllt, Boiler gefüllt und Kabeltrommel.
 - 602 kg mögliche Zuladung für alle Arten von Ausrüstung und Gepäck.

Alle Werte sind abhängig von der Wahl des Basisfahrzeugs, dessen Ausstattung und gewähltem Grundriss. Auf einem Isuzu wird die Gesamtmasse geringer sein!

Die EX 270 hat je nach Grundriss bis zu sechs Fenster, zwei Dachluken und zwei bzw. drei Außenstauklappen.

Technische Einrichtungen

- Frischwasser 100 l
- Grauwasser 67 l
- Gastank 20 l
- Truma Combi D
- 75 l + 6 l Kompressor
- Trenntoilette OGO
- Elektrische Anlage gemäß Kundenwunsch

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

Zurück zu den Wurzeln: HERMAN RVs wieder bei Larry's Truck Shop



HERMAN RVs ist zurück in Deutschland – und trifft dabei auf einen alten Bekannten.

Mit Larry's Truck Shop in Poppenhausen bei Fulda steht erneut der alte Freund und Vertragspartner der slowenischen Hersteller als erfahrener Vertriebspartner bereit. Das wird sowohl Hersteller als auch Kunden freuen, kennt doch Larry sowohl die Seite der Hersteller als auch die der deutschen User seit vielen Jahren aus praktischer Erfahrung.

HERMAN – kennen wir doch?!

Für langjährige Leser und Kenner der Wohnkabinenszene dürfte der Name HERMAN RVs kein unbekannter sein. Insbesondere mit der HERMAN ROYAL SPORT und ihrer außergewöhnlichen Carbon-Konstruktion sorgte der slowenische Hersteller bei seinem ersten Auftritt vor rund vier Jahren für Aufmerksamkeit in der Pickup-Camper-Szene.



Vor sechs Jahren zierte eine HERMAN RVs Royal Sport 280X auf einem RAM 1500 von Larry's Truck Shop die Titelseite des PICKUP CAMPER Magazins. Jetzt legt HERMAN RVs nach und präsentiert die aktuelle Modellgeneration.

Auch Larry's Truck Shop kehrt in den aktiven Wohnkabinenvertrieb zurück.

Herman RVs restartet mit neuen Modellen

Inzwischen ist die alte Kabine nicht mehr in Produktion. Die Herman-Brüder waren derweil mit der Konstruktion von Auftragskabinen anderer Hersteller beschäftigt. Nun jedoch treten sie unter eigenem Label wieder an. Dafür dachten sich die Hermans neue Modelle für ihr persönliches Marken-Portfolio aus.

Los geht es sofort hierzulande mit der neuen HERMAN Overlander. Und noch vor Jahresende soll ein echter Paukenschlag folgen: Eine neue HERMAN Hard-Wall-Kabine soll für knapp unter 20.000 Euro angeboten werden.

Alte Freunde

Auch Larry's Truck Shop ist in diesem Segment wahrlich kein Neuling. Das Unternehmen aus Poppenhausen in der Rhön beschäftigte sich bereits früh intensiv mit Pickup-Wohnkabinen und vertrieb seinerzeit sowohl die HERMAN ROYAL SPORT als auch später deren Nachfolger. Wir alle erinnern uns an den aufgemotzten Offroad-RAM in rot-gelbem Design, der gleich zweimal unseren Titel schmückte. Genau, der ist von Larry!

In den letzten Jahren schien es im Wohnkabinen-Segment bei Larry ruhiger zu sein. Der Schein trog. Tatsächlich kümmerte sich Larry Clayton darum, endlich wieder eine Wohnkabinenkonstruktion zu finden, die er als erfahrener Kastenwagen- und Wohnmobilhändler seinen Pickup-Kunden guten Gewissens verkaufen konnte. Er hatte also nicht das Interesse an diesem Segment verloren, sondern ihm fehlte das passende Produkt nach seinen Vorstellungen.

Das ändert sich jetzt. HERMAN und Larry's Truck Shop arbeiten wieder zusammen.





Larry (links) und Gregor Herman arbeiten wieder zusammen. Neben dem Wohnkabinenverkauf bietet Larry auch Service und Wartung an. Seit 1991 ist er offizieller DODGE- und RAM-Servicepartner.

Mit der aktuellen Modellgeneration von HERMAN RVs kehrt Larry's Truck Shop nun in den aktiven Wohnkabinenvertrieb zurück. Für beide Seiten ist die Zusammenarbeit also kein Neuanfang, sondern sie kehren zurück zu ihren gemeinsamen Wurzeln.

Der Standort könnte für Deutschland kaum zentraler liegen: Poppenhausen in der Rhön liegt nahezu in der geografischen Mitte Deutschlands und ist damit für Interessenten aus vielen Teilen der Republik gut erreichbar. Ob von Nord oder Süd, Ost oder West – Poppenhausen ist von fast allen deutschen Regionen aus in maximal drei Stunden gut zu erreichen.

Neben dem Verkauf steht dem Truck Shop - Kunden auch die bestens ausgestattete Werkstatt, Service und Wartung zur Verfügung. Mitten in Deutschland.

Ausstellung und Verkauf

Die HERMAN Overlander steht ab sofort bei Larry's Truck Shop zur Besichtigung bereit. Interessenten können sich damit vor Ort selbst einen Eindruck von Konstruktion, Verarbeitung, Raumkonzept und den Detaillösungen der neuen HERMAN-Generation verschaffen. Und wer den Eindruck hat, er hätte die Wohnkabine schon mal irgendwo gesehen... naja, die Hermans haben halt einen bekannten Anbieter damit beliefert, bevor sie nun selbst mit einer überarbeiteten Version auf den Markt treten.

Larry's Truck Shop findet man in Poppenhausen in der Rhön. Bekannt ist vor allem die ehemalige Radarstation auf der Wasserkuppe, dem höchsten Berg der Rhön.



Darüber hinaus extrem interessant dürfte für viele Pickup-Fahrer die als Nächstes angekündigte Neuheit werden. Bis Ende 2026 wird HERMAN RVs eine neue Hard-Wall-Wohnkabine zu einem Preis von knapp unter 20.000 Euro auf den Markt bringen. Ein ehrgeiziges Ziel, genau hier wird es spannend. Denn während die Preise für Pickup-Wohnkabinen in den vergangenen Jahren allgemein spürbar gestiegen sind, möchte HERMAN mit der neuen Hard Wall einen anderen Weg gehen. Es soll eine moderne, vollwertige Wohnkabine mit einem konsequent auf das Wesentliche ausgerichteten Konzept werden. Allerdings zu einem Preis, der den Einstieg in das Reisen mit Pickup und Absetzkabine wieder für deutlich mehr Menschen interessant machen wird.

Larry bekräftigt, dass „günstig“ ausdrücklich nicht mit „billig“ verwechselt werden darf. Die Erfahrungen des Herstellers aus dem Bau seiner bisherigen Kabinen fließen auch in das neue Modell ein. Mit einem angekündigten Verkaufspreis von unter 20.000 Euro könnte die neue HERMAN deshalb zu einer echten Referenz in Sachen Preis und Leistung werden.

Wir als PICKUP CAMPER Magazin predigen seit Jahren, dass es jungen Menschen und Einsteigern mit angemessen bepreisten Wohnkabinen möglich sein muss (!) früh ihren Weg zu einer bezahlbaren Absetzkabine zu finden. Denn der frühe Kunde ist der langjährige Kunde. Er wird über diverse Modelle aufsteigen. Ein Weg, von dem die gesamte Branche profitieren kann. Das interessiert uns brennend und wir sind gespannt wie ein Flitzebogen, was uns da erwartet. Was wir da überhaupt erwarten dürfen.



Frisches Material: Die OVERLANDER in der kompakten 200er für Doppelkabinen und der opulenten 240er Ausführung.

Der Innenraum ist hell, freundlich und zweckmäßig ausgestattet. Die OVERLÄNDER 240 verfügt zusätzlich über ein Duschbad.



Back in (Camper-) Business

Nach einigen ruhigeren Jahren im Segment der Wohnkabinen ist damit auch Larry's Truck Shop wieder dort zurück, wo für das Unternehmen ein wichtiger Teil seiner Geschichte liegt: **Bei Pickup-Trucks und Wohnkabinen.**

Ein Besuch für die HERMAN Overlander lohnt schon jetzt, Die neue HERMAN Hard Wall wird bis Ende des Jahres erwartet. Sobald da was ruchbar wird, werden wir euch informieren.

Wir wünschen dem Gespann aus HERMAN RVs und Larry Clayton viel Erfolg. Welcome back!

www.larrys-trucks.de
Am Forsthaus 15
36163 Poppenhausen (Wasserkuppe)





Klein, aber... leicht

Tischer Box 200 Super Light

Kennen wir bislang von Tischer meist Superlative wie die zuletzt vorgestellte Plattformkabine 260 SP, so kamen die Schwaben zum Caravan Salon jüngst mit dem krassen Gegenentwurf um die Ecke. Auf dem Stand präsentierten sie erstmals die Box 200 Super Light. Mit nur 530 Kilo soll sie den Kompaktkabinenmarkt aufmischen. Und eins vorweg, mit dem Bad in dieser kompakten Wohnkabine kann ihnen das durchaus gelingen! Doch nun der Reihe nach.

Mit der Box 200 Super Light erweitert Tischer die bewährte, aber bei dieser Marke nicht gar so oft geordnete 200er-Baureihe. Wer Tischer kauft, bevorzugt komfortable Wohnkabinen mit Bad und WC, leistungsfähiger Heizung und eben gewöhnlich mit Überhang. Daher ließ Tischer Auftritt und Technik der 200er lange Zeit annähernd unberührt.

Doch ausgerechnet im Modelljahr 2026 zeigen sie nun ein ganz neues Denken.

Chef Patrick Sauer: „Die modernen Wohnkabinenträger werden immer schwerer. US-Trucks und Hybridmodelle sind kaum noch in der Lage, mit einer Wohnkabine und Besatzung die 3,5-t-Grenze zu unterbieten. Das war uns also eine Aufgabe, für diese Fahrzeuge eine vernünftig ausgestattete Tischer-Wohnkabine anzubieten.“

Premiere auf dem Caravan Salon Düsseldorf 2026:
Mit der neuen Tischer Box 200 Super Light will Tischer den Kompaktkabinnenmarkt aufmischen. Die leichte Wohnkabine richtet sich dabei auch an Pickups mit hohem Basisgewicht wie den RAM 1500 oder Elektro-Pickups.





Das SL in „Box 200 SL“ bedeutet „Super Light“ und meint damit die 530 kg Leergewicht. Das ist wirklich wenig, auch wenn mit allen Betriebsstoffen wohl eher knapp 600 kg anliegen.

Das ging so: Zunächst einmal strichen sie die „Wangen“, also die Bodenverbreiterung der Kabine hinter den Radkästen. Dadurch kann sie auf Extracabs UND Dokas gleichermaßen aufgesetzt und durchgeschoben werden.

Als Clou gelang ihnen trotz dieser Verschlinkung der Einbau eines überraschend geräumigen Baderaums im Heck der Kabine. Auch weitere Tischer - typische Merkmale bleiben erhalten. Stehhöhe von 1,95 Meter, Elektro-Gas - Kombiheizung. Eine L-Sitzgruppe und großzügige Bettenmaße im Alkoven spenden das gewohnte Raumgefühl. Und eben das Bad, eine vollwertige Nasszelle mit Dusche und WC, vom Innenraum in der Prototyp-Ausführung durch einen Duschvorhang abgetrennt. Eine Klapptür ist derzeit Teil der zukünftigen Überlegungen. So oder so steht damit das Heck der kompakten Kabine als erstaunlich geräumiges Bad zur Verfügung. Serienmäßig setzt Tischer auf eine Trockentrenntoilette, jede andere Toilette ist auf Wunsch denkbar. Die Duschwanne nimmt den gesamten Gang ein, ein strapazierfähiger Echtholzeinleger macht sie bodenplan begehrbar. Gleich zwei Abläufe lassen es egal sein, ob der Pickup irgendwie geneigt parkt.

In dieser Form exklusiv im 200er Kabinenformat:

ein vollwertiger, serienmäßiger Sanitärraum mit Dusche und Trockentrenntoilette. Der hochwertige Einleger aus Echtholz ist bündig in den Boden eingelassen.



Ein Schrank und der 70-l-Kompressorkühlschrank nehmen die andere Seite im Heck ein. Der Dusche schließt sich an der Trennwand die Küchenzeile mit großer Spüle und Zwei-Flammen-Gaskochfeld an. Darunter ein Schrank, eine Besteckschublade, darüber Hängeschränke. Für Kochen und Abwasch ist gesorgt. Die Spüle steht im Prototyp 200 SL als Waschbecken zur Verfügung. Das spart Raum im eigentlichen Bad.

Bei der Technik setzt Tischer nach wie vor auf Gas bei der Wasser- und Raumerwärmung. Der Stauraum für zwei 5-kg-Gasflaschen ist von außen zugänglich und speist eine Gasheizung, die TRUMA CombiNeo 4E. Ein 50-Liter-Frischwassertank und ein separater Abwasserkanister regeln den Verbrauch für Küche und Dusche.

Serienmäßig sind eine 230 V Landstromversorgung, eine Lithium-Batterie 12 V 100 Ah mit integrierter Heizung, ein Triple Charger 30-A-Booster und der Solarregler für das 110-Watt-Solarpanel. Als mein Tipp sollte man gleich ein zweites Solarpanel ordern, denn alles jenseits der 180 W macht erst richtig autark.

Das Bett liegt Ost-West, unter den Matratzen finden sich bequeme Froli-Auflagen. Der Innenraum ist betont wohnlich eingerichtet, Tischer-typisch und trifft sicher den Nerv der Tischer-Gemeinde.



Alles in allem freue ich mich als PICKUP CAMPER Magazin, dass nun auch Tischer ein echtes Argument für die ohnehin beliebten 200er-Wohnkabinen bringt. Und gleich auch noch mit Bad. Gut gemacht. Preislich liegt sie als 200er ähnlich hoch wie die Wohnkabinen der Mitbewerber, was den Einstieg gerade mit einer so erfreulich kompakten Wohnkabine leider nicht einfach macht. Aber German Engineering will bezahlt sein. Qualität kostet.

Zum Start wird die Tischer Box 200 SL wie gezeigt für 38.900,- Euro erhältlich sein.

Tischer GmbH Freizeitfahrzeuge
Frankenstraße 3
D-97892 Kreuzwertheim
info@tischer-pickup.com
tischer-pickup.com



Im Inneren finden sich die für Tischer selbstverständlichen Komfortmerkmale: hochwertige Möbel mit moderner, pflegeleichter Beschichtung sowie strapazierfähige Oberflächen für Tisch und Arbeitsplatte.

Die Tischer 200 SL macht auch auf dem Flatbed, wie hier auf einem Toyota Land Cruiser, eine gute Figur. Das Flatbed bietet in dieser Kombination nun auch Staukästen.





DIE FREITRAGENDE MARKISE

270°/180°
TOP QUALITÄT-TOP PREIS
Passende
Halterungen u. Seitenwände
WWW.CAPRACAMPER-BAYERN.DE







BILLYS CELLULE DIE KOMPAKTE FRANZÖSIN

Das erste Mal begegnete ich der Billys „Freedom“ auf der Adventure Southside 2025. Sie stand als Nachbarin bei Wohnkabine.ch, der den Vertrieb der französischen GFK - Klappdachkabine für die Schweiz managt. Am Stand gab es lauter ziemlich junge Leute in der Beratung und es stellte sich heraus, dass einer davon der baumlange Yannick Lensen ist. Der ist heute für den Vertrieb und die Entwicklung von Billys „Capsules“, wie Kabine auf Französisch heißt, zuständig.



Wir kommen schnell ins Gespräch. Billys Wohnkabinen gibt es in Frankreich schon seit geraumer Zeit. Billys Celule entstand im südfranzösischen Département Ariège. Dort hatte sich Yannicks Vater Wilco Lensen vor einigen Jahren niedergelassen. Ursprünglich wollte er sich lediglich auf den Verkauf gebrauchter Wohnkabinen spezialisieren. Er hatte schon an anderer Stelle 17 Jahre lang eigene Erfahrungen in diesem Bereich gesammelt. Doch wie es bei kreativen Geistern oft so ist, begann er darüber nachzudenken, wie eine von ihm selbst entwickelte Wohnkabine wohl aussehen müsste. Mit der Basis aus vielen Jahren Erfahrung und ungezählten Wohnkabinen jedweder Herkunft setzte er sich an ein Lastenheft. Über Monate

schrrieb er immer wieder auf, was ihm wohl in einer Wohnkabine am besten gefallen würde.

Irgendwann war die Liste gefühlt vollständig. Nun begann er, basierend auf seinem Know-how und der Liste, konkrete Pläne zu entwerfen und seine eigene Kabine zu konstruieren. Das Ergebnis wurde die „Billys“-Kabine mit Klappdach. Und als noch andere ihn darauf ansprachen, beschloss Wilco, die Kabine in kleiner Serie zu produzieren. Denn als die Idee und Form erst einmal fertig waren, konnte er das multiplizieren.

Und das, so war ihm wichtig, zu einem fairen Preis.



Die Billys Freedom passt sowohl auf Doppel- als auch auf Anderthalbkabiner-Pickups und kommt dabei ohne großen Überhang aus. Beim 1,5-Kabiner kann die Heckklappe häufig sogar montiert bleiben und geschlossen werden.



Französische Freizeit-Wohnkabine

Wilco entwickelte also diese „Freedom“, eine leicht abzusetzende Kabine, die auf die Ladefläche von wirklich allen Pickups passt. Egal ob Doppelkabine oder Version mit verlängerter Kabine. Mit 150 cm Bodenlänge ragt sie nicht einmal bei einem Doppelkabiner nach hinten hinaus. Also ist der Betrieb eines Anhängers absolut möglich. So wird sie zu einem rollenden Zuhause für Reiter, Motorradfahrer oder Menschen mit Boot und anderen Sportgeräten, die es gerade in Südfrankreich zuhauf gibt.

Wie zu Beginn geplant, besteht noch heute der Aufbau aus einem Verbundwerkstoff: zwei Schichten PVC mit einer Dämmschicht (schwammartiges PVC) dazwischen. Die Fertigung erfolgt firmenintern mittels Vakuumformverfahren, was für Stabilität und Langlebigkeit der Kabinenschale sorgt. Dieser Prozess erfordert echtes Fachwissen.

Wilco versammelte dazu ein Team um sich, das zuvor bei einem auf Formteile spezialisierten Unternehmen tätig war. Mit über 30 Jahren Erfahrung mit dem Thema sind Billys-Kunden technisch auf der sicheren Seite. Zudem benutzt Billys ein besonders verrottungssicheres Material. Das PVC zersetzt sich auch auf Dauer nicht bei Kontakt mit Wasser und ist resistent gegen Fäulnis. Es riecht dann auch nicht und verfärbt sich nicht. Der Body ist einteilig, nur die Fenster- und Türöffnung unterbrechen die Konstruktion der Schale.



Viele Kunden von Wilco Lensen, dem „Vater“ der Billys-Kabine, sind erfahrene Wüstenreisende. Hier kann die leichte und kompakte Wohnkabine ihre Vorteile voll ausspielen.



Die weißen Möbel sind aus Polymer gefertigt und dadurch besonders robust und unempfindlich. Frische Polsterfarben und die großen Fensterflächen im Klappdach sorgen für eine angenehme Atmosphäre im Wohnraum. Eher ungewöhnlich ist die Anordnung der Küche vor dem Alkoven-Bett.



Dank ihrer einteiligen Konstruktion ist die Billys-Kabine vergleichsweise leicht; zudem ist sie absolut dicht und kommt ohne Holz in der Struktur aus. Sie bietet gemessen am Raumangebot ausreichend Stauräume, die wie auch die technische Ausstattung im Frontbereich der Kabine angeordnet sind. Typischerweise beeinträchtigt die Platzierung des Reisegewichts vor und auf der Hinterachse die Fahrdynamik am wenigsten. Das war Wilco wichtig, ist es von Südfrankreich nach Nordafrika oder auf die wilden Inseln im Mittelmeer nur eine kurze Schiffsreise. Viele seiner ersten Kunden waren anerkannte Wüstenreisende. Und etliche neue Kunden sind es noch heute.

Damit die Kabine innen nicht klinisch weiß und aseptisch wirkt, ist ihr Innenraum mit sehr gemütlich wirkendem Spritzkork beschichtet. Das finden wir spannend, denn das macht nicht nur einen wohnlichen Eindruck, es regelt auch das Kabinenklima, weil es Feuchtigkeit auf großer Fläche aufnehmen und ohne Verrottung oder Schimmel mit der Zeit wieder abgeben kann. Ein Stück Natur in der Kunststoff-Kabine. Auch die Möbel sind aus Polymer gefertigt. Damit steht dem harten Einsatz im Gelände und auf der Piste nichts im Wege. Eigentlich kann man die Kabine nach dem Ausräumen einmal nass durchwischen, fertig.

Preis-Leistungsverhältnis

Das Konzept basiert wie zu Beginn von Wilcos Überlegungen noch heute auf Prinzipien der Machbarkeit. Eine der wichtigsten ist die Kombination aus hohem Wohn- und Fahrkomfort, haltbarer Struktur und einem fairen Preis.

Der Alkoven ermöglicht ein großes Bett mit den Maßen 140 x 200 cm. Im unteren Bereich der Kabine lässt sich ein weiteres Bett (70 x 195 cm) einrichten, und für ein Kind ist zudem ein viertes Bett nach dem Etagenbett-

Prinzip möglich. Somit können theoretisch vier Personen in dieser vergleichsweise kleinen Kabine reisen. De facto ist mehr als genug Raum für zwei Menschen mit kleinem Kind oder Hund. Als Wohnzelle ist die eigentliche Kabine dafür durchaus groß genug.

Selbstverständlich muss man bei einer Kabine dieser Größe auch „aus dem Auto“ leben, weil dort mit Sicherheit ein Teil des Gepäcks und Ausrüstung mitfahren wird. Aber das ist konzepttypisch und in unseren Augen im Vergleich kein Nachteil. Mittels geeigneter Markise und Duschzelt kann man den „Lebensraum“ deutlich vergrößern, mit Seitenwänden durchaus auch schlechtwettertauglich reisen.

Der Zustieg erfolgt über eine konzeptbedingt niedrige Luke im Heck und bedarf anfangs etwas Geschick. Besonders bei der Länge des Verfassers. Innen richtet man sich auf und ist total überrascht. Was zugeklappt so kompakt und wirklich klein aussah, entpuppt sich als Wohnraum mit mehr als Stehhöhe. Die Polster sind bequem, das fertig bereitete Bett groß und einladend.



Als Ergänzung zur Billys Freedom ist die große Billys Comfort als Hardwall-Wohnkabine in zwei Größen mit 210 und 240 cm Länge erhältlich.



Neben der Billys Freedom baut Billy noch eine weitere, viel größere Kabine. Doch gefällt uns die Freedom sehr gut, weil so viel Wohnangebot für Offroadfans und Wochenendausflügler auf kleinem Raum geschaffen wurde. Die „Billys Freedom“ ist unseres Wissens die einzige Wohnkabine, die auf dem typischen Pickup unter 2 m Gesamthöhe bleibt und inklusive Ausstattung nur 254 kg wiegt. Und das mit der technischen Ausstattung, Matratzen, Polstern und Möbeln! Wir mögen pfiffige Lösungen.

Wir wollen dennoch die andere Wohnkabine mit Hardwall nicht verschweigen. Die heißt „Billys Comfort“ und ist in zwei Längen (210 und 240) erhältlich, während die „Freedom“ nur in einer Länge angeboten wird.

Heute ist es Yannick, der die Entwicklung seines Vaters auf Messen und im operativen Geschäft vertritt. Ein fröhlicher junger Mann, der genau so aussieht, wie man sich einen Nutzer der „Freedom“ vorstellt. Wir wünschen ihm viel Erfolg bei der Fortführung der Familiengeschichte hinsichtlich der Wohnkabinen.

Die Billys Freedom bietet ausreichend Platz für zwei Erwachsene mit Hund oder einem kleinen Kind. Dank optionaler Dieselheizung und Warmwasserbereiter lässt sie sich auch in der kalten Jahreszeit nutzen.

Der Tank und der Auspuff der optionalen Dieselheizung sind in einer zusätzlichen Box am Heck der Kabine untergebracht.



Infobox Billys Freedom

Abmessungen und Gewichte

Unter 2 m Höhe auf dem Pickup. Kein Überstand über die Fahrzeugseiten. Heckklappe kann, auch beim Doppelkabiner, geschlossen bleiben. Passt in viele Parkhäuser und auf Parkplätze mit Höhen-Schranken

Ausstattung

- Matratze 140 × 200 cm. Festbett im Alkoven
- Waeco-Kompressorkühlschrank (65 l)
- 2-Flammen-Kocher
- Küchenspüle
- Flexibles 200-W-Solarpanel
- MPPT-Laderegler
- 110-Ah-Batterie
- 2 LED-Lichtleisten
- Moskitonetz und Verdunkelung an den drei Öffnungen des Aufstellsdachs
- Aussparung im Alkoven für Haifischantennen. Also Radioempfang.
- 95 l Frischwasser
- 35 l Grauwasser

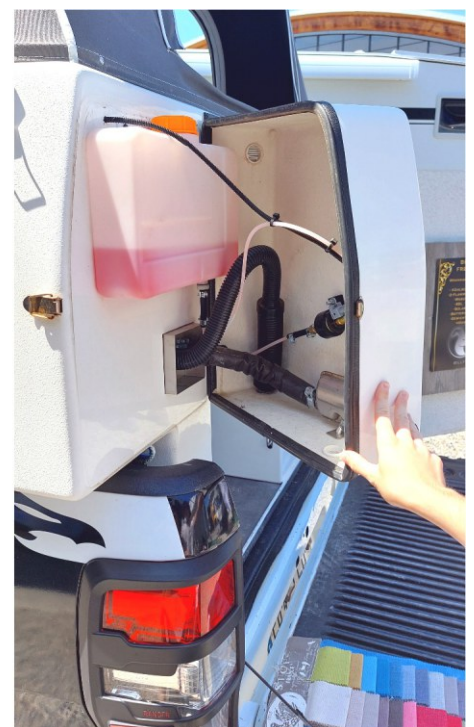
Individualisierung

- Stofffarben nach Wahl
- Verschiedene Holzoberflächen im Innenraum möglich
- Gelcoat-Farbe weiß oder hellgrau

Optional

- Dieselheizung, Warmwasserbereiter
- Abstützstützen zur Demontage der Wohnkabine 600 €
- alternativ kann man sie zu viert herunternehmen
- Andere Gelcoat-Farben,
- Außendusche,
- DC/DC-Ladegerät zum Laden der Wohnkabinen-Batterie über den Fahrzeugmotor,
- 110-Ah-Lithium-Batterie,
- 150-Ah-Lithium-Batterie

Sie ist NICHT abgesetzt bewohnbar.





ROYAL ADVENTURE
200X 240X

MONOCOQUE-HÜLLE

230XS

260XS



OVERLANDER

140X
170X
200X
240X
230S
260S
270S
290S

Ab 19.990,00€

inkl. 19% MwSt.

OVERLANDER 140X & 170X



**10 Jahre
Garantie**
(gemäß unseren
Garantiebedingungen)



DUX Camper präsentiert seine erste Popup-Wohnkabine

POP IT UP, MARTIN!

Das ist neu. Trotz aller Widrigkeiten im Weltmarkt und aktuell stagnierender Verkaufszahlen aller Wohnkabinenhersteller konnte DUX Camper im September 2026 eine Eigenbau-Neuheit vorstellen. Die „Adventure X“ genannte Wohnkabine wurde über den Zeitraum von zwei Jahren Stück für Stück entwickelt und zur Adventure Northside erstmals dem staunenden Publikum vorgestellt. Über diese Kabine werden sich besonders Offroader und Wochenend-Flüchtlinge freuen, aber auch Wüstenreisende und orientalisch Pistenträuer könnten damit gut fahren.



Die Popup wurde zunächst nur als Adventure X 200 mit 200 cm Bodenlänge vorgestellt. Zu anderen Längen hat sich DUX noch nicht geäußert.



Dieser Flash-Report stellt sie euch kurz vor. Leider war es uns terminlich schlicht nicht möglich, die Kabine in eigenen Augenschein zu nehmen. Das reichen wir ganz sicher zeitnah nach. Für einen ersten Überblick führte ich mit Stephan Rohwer ein längeres Telefonat. Alle Fotos kommen vom Hersteller selbst. Wir finden das Konzept so spannend, dass wir es noch während der Layoutphase unbedingt ins Heft pressen wollten.

DUX - Camper führte schon einmal kurz eine Popup-Kabine im Portfolio, die slowenische „Spartacus“. Einige Detaillösungen daran gefielen Nutzern und DUXens selbst nicht so gut, sodass Martin seinerzeit die Zusammenarbeit wieder einstellte. Die Idee einer eigenen Popup ließ ihn allerdings seither nicht mehr los.

Nun endlich, als maßgeblicher Anteilseigner beim Hersteller Kampera in der Slowakei, konnte er mit den Konstrukteuren vor Ort seine eigene Popup-Version realisieren. Das freut uns für DUX, wissen wir doch, wie schwierig und teuer solche Phasen sein können. Stephan sagte uns, es stecke „viel Herzblut“ in dem Projekt.



Der Schlafplatz im Alkoven und die Sitzanordnung auf der erhöhten Frontdinette weichen von denen bekannter Mitbewerber deutlich ab. Die Längsschläfermatratzen werden durch Hochklappen der Rückenlehnen schlafbereit gemacht.



Die Sitzgruppe kann zu einem zusätzlichen Bett für einen Erwachsenen oder zwei Kindern umgebaut werden.



Popup mit Innenverschluss.

Der Aufbau erinnert im Rumpf (Body) natürlich an die Explorer-Modelle, auf denen sie „untenrum“ konstruktiv basiert. Doch schon der Grundriss ist ein anderer. So anders, wie wir sie bei „ähnlichen“ Herstellern noch nicht gesehen haben.

Drei Sitzplätze, auf einer erhöhten Dinette, davon zwei einander gegenüber. Für Licht und Luft sind im Body zwei klappbare Seitenfenster eingebaut. Aus der Sitzgruppe lässt sich unten gar ein Doppelbett für Menschen bis 180 cm machen. Im Alkoven ist durch das vollständig aufpoppende Dach viel Platz zum Sitzen und zur Bewegung. Der Alkoven ist etwa 160 cm lang, für Längsschläfer wird das Fußteil der Alkovenverlängerung nicht einfach herausgezogen, sondern es klappen die beiden Rückenlehnen der Frontsitzgruppe nach oben und arretieren. Das ist ebenso pfiffig gelöst wie der einmalig gedachte separate Toilettenraum im Heck mit Duschmöglichkeit, portabler Toilette und Vorhang als Raumtrenner.

Mit den beiden seitlichen Hebeln wird das Dach aufgestellt bzw. geschlossen. Wir sind gespannt, wie es in der Praxis „fluppt“.



Als angenehm empfinden wir die Deckenleuchten, eingefasst in wohnlichen Holzpaneelen! Zusammen mit dem glänzenden GFK-Innendach ergibt das einen hellen, freundlichen Innenraum.

Wie einige andere Hersteller auch setzt DUX beim Zelt ebenfalls auf LKW-Plane. Die ist gut verfügbar, bewährt robust und verträgt unterwegs auch mal eine Reparatur mit Kordel und Panzerband (Duct-Tape). Serienmäßig ist innen ein Thermo-Liner verbaut. Der lässt sich ausclippen, ist unserer Meinung nach jedoch sowohl für Sommer wie Winter geeignet. Isolation ist immer gut. Die transparenten Folienfenster in der Zeltwand sind nur im Alkoven zu öffnen, dafür stehen zwei Dachluken zur Belüftung bereit. In kommenden Versionen wird sich das noch ändern. An zu öffnenden Folienfenstern rundum wird gerade gewerkelt.

Bemerkenswert ist die Hebelelei, die das Dach aufstellen lässt. An einem stabilen, nicht zu schweren Dachrahmen stützt sich die weitgehend selbst entwickelte Popup - Bügelmechanik zu beiden Seiten des Wohnraums ab. Dadurch ist die Kabine im geschlossenen Zustand nicht von außen zu öffnen und gegen Zugriff geschützt.

Das Parallel-Hubdach verfügt außen über vier Dämpfer, die das Öffnen und Schließen unterstützen.





Aufgestellt ergibt sich eine lichte Stehhöhe von innen 200 cm. Die Adventure X wurde zunächst mit 200 cm Bodenlänge vorgestellt, kürzere Böden für die Zukunft lässt DUX erstmal offen. 195 cm Außenbreite lassen den Pickup auch mit Kabine nicht überbreit werden. Auf der Piste ein Plus. Und in der Schweiz auch.

Erstaunt waren wir über das Gewicht von immerhin 600 kg. Das liegt an den notwendigen Materialien, um den Body zu versteifen und das Dach bewegen zu können. So bleibt die Adventure X robust für den Einsatz auf Piste und Track.

Interessant ist die geschlossene Höhe von gerade mal 1,45 m Dachhöhe außen.

Die Ausstattung ist funktional und umfangreich. Serienmäßig ist eine Truma VarioHeat Gasheizung verbaut, optional eine Dieselheizung verfügbar. Eine Kühltruhe steht im Heck gegenüber der Küchenzeile.



Wirklich clever gelöst ist der Sanitärbereich mit Dusche im Heck. Durch den Vorhang ergibt sich ein abgetrennter Raum mit gewisser Privatsphäre.



Wie viel Stauraum im Bodenabsatz und unter den Sitzen wirklich bleibt, wie sich die Adventure X fährt und bewohnt, werden wir zu einem späteren Zeitpunkt berichten. Auf den ersten Blick und nach Aussagen von Besuchern der Northside ist DUX damit ein ganz besonderer Wurf gelungen. Wir sind gespannt. Wir wünschen viel Erfolg mit der eigenen Pop-up-Kabine.

39.900 € in Serienausstattung

www.dux-camper.de

A photograph of three men and a truck-mounted camper. One man stands on the ground to the left, another leans on the truck bed in the center, and a third stands on the camper unit to the right. The camper is white with a black window and is mounted on a dark-colored truck. The background is a dark, industrial-looking space.

KING KEROSIN *wird* KING CABIN

Handelsreisender mit Wohnkabine



Ralf Rossmann hat schon viel von der Welt gesehen. Kein Wunder bei seinem Lebenswandel. Er ist der Erfinder, Namensgeber und die Inkarnation von King Kerosin. Dies ist eine Bekleidungsmarke, die Ralf schon vor Jahrzehnten ins Leben rief und die von ihren Szenemotiven lebt. Hotrodder, Biker, Hula-Surfer und jede Art von buntem Szenevolk liebt und trägt seine Klamotten.

Um die Waren an den Handel zu bringen, ist Ralf seit Jahren auf beinahe der ganzen Welt unterwegs. Ob im sonnigen Venedig, im bergigen Österreich oder bei Partnern in der Türkei, Ralf ist immer auf Achse.

Und das ist wörtlich zu nehmen. Am liebsten bereist er alles mit einem Transporter und oft einem zusätzlichen Anhänger auf eigener Achse. Denn als Modemacher und eigener Kreativeur seiner Motive besucht er die Handelspartner, Messen und Zulieferer stets persönlich. Im Gepäck lauter Muster von Stoffen, Kollektionen und ganzen Bekleidungslinien.





Wir kennen einander schon sehr lange, war ich doch vor vielen Jahren unter anderem Fotograf für seinen Magalog „Timeless“. Später unterstützte er mich in meiner TV-Reihe „Der Autodetektiv“ auf VOX mit Bekleidung für die Drehtage. Zu diesem Zeitpunkt etwa wurde er durch mich und eine meiner Folgen auf Wohnkabinen aufmerksam. Doch just, als er sich darum zu kümmern begann, schlug uns allen Covid ins Kontor. Nicht nur meine Sendung mussten wir einstellen, auch der Bekleidungsbranche ging es danach schlecht.

„Das hat uns stark gebeutelt“, sagt Ralf darüber. „Ganze Märkte sind weggebrochen, keine Messen fanden mehr statt und Fashion-Stores waren fast ein Jahr lang geschlossen. Und weil auch keiner mehr rausging, war neue Mode zweitrangig.“ Ralf hatte wie viele andere Schaffende eine schwierige Zeit.

Doch genug der Erinnerungen.

Heute stehen er und sein King Kerosin wieder froh und stabil da. Nicht jedoch Ralfs Rücken und Toleranz gegenüber fremden Menschen im Hotel.

„Ich glaube, niemand auf der Welt hat so viele Nächte wie ich in Hotels zugebracht.“ Ralf lacht laut. „Nach Corona war ich damit durch. Ich konnte einfach die Hotels nicht mehr ertragen!“

Was ihn alles stört: „Die Geräusche auf den Gängen, vom Nachbarn, Besoffene. Und dann die Preise. Die sind ja verrückt. Ein Zimmer mit Frühstück zu Messezeiten nicht selten 150 und mehr Euro. Und weil ich gerne koche, hab ich eine Küche in der Kabine. Das hab ich im Hotel nie!“

Endlich will er gern wieder in Ruhe nächtigen können. So sah er sich nach Alternativen um. Nach diversen Überle-

gungen und einigen Gesprächen auch mit mir wollte er gerne unter die Pickup Camper gehen. Denn ein US-Truck käme auch auf Treffen und Messen gut an und wäre zudem der ideale Träger eines Schneckenhauses.

Ich unterstützte ihn dabei gern, Ralf sprach in Folge bei mehreren unserer Heftpartner vor. Meist mussten die aber abwinken, weil sein Fahrzeug der Wahl, ein moderner Chevrolet Silverado HD 1500, relativ wenig Ladekapazität hat. Das spielte Ralfs Plan entgegen, neben seiner persönlichen Kleidung auch noch Muster und Stoffe in der Kabine mitzunehmen. Weder gab es genug Platz, noch waren die angebotenen Wohnkabinen leicht genug.

Der Chevrolet Silverado HD 1500 machte die Suche nach einer geeigneten Wohnkabine aufgrund seiner geringen Zuladung zu einem Geduldsspiel.



Bis, ja bis ich ihn an Sven Schröder und Dominik Kinder bei multi4camp vermittelte. Hamminkeln ist immer eine Bank für große, komfortable und speziell dabei leichte Wohnkabinen. Ralf nahm Kontakt auf und scheute danach nicht die Anreise von gut 450 Kilometern für das Vermessen der Ladefläche.

Dominik Kinder, Werkstattchef: „Wir hatten dieses Modell noch nie auf dem Hof. Und kennen auch niemanden, der so einen Chevy fährt. Also musste der Wagen zum Anpassen zu uns.“

Am selben Wochenende wurden die Eckdaten festgeklopft, was die Wohnkabine leisten können musste, was sich Ralf wünschte und was das alles wiegen durfte. Denn er wollte viele Regalschränke haben, in denen er Musterstücke unterbringen konnte. Der Camper sollte auch sein Büro und sein Showroom für seine Händlergespräche werden. Mit einer gebrandeten Markise oder Pavillon sollte das auch ein Business-Truck im Outback werden. Am Ende eines langen Tages und etlicher Stunden Beratung stand ein Lastenheft, das beide Seiten in der Zeit danach noch weiter verfeinerten.

Der wibbelige Ralf hatte natürlich keine Ruhe im Hintern und hatte sich zwischen Bestellung und Zieldatum unfassbar wenig Zeit eingeräumt. Denn er wollte unbedingt nach seiner Entscheidung mit seinem schönen neuen Pickup Camper die European Bikeweek in Faak am See, Kärnten, ansteuern. Dort sollte die Kabine als unübersehbarer Werbeträger an seinem Ausstellerstand stehen. Vorne werben und verkaufen, direkt dahinter ins eigene Bett schlüpfen. Das war sein Plan.

Damit bleiben Dominik und Sven nur rund fünf Wochen zur Realisation. Sie hatten schon so etwas vorbeprochen und den Produktionszeitraum extra freigehalten. Mit dem schriftlichen Auftrag ging es dann auch sofort los. Eine Wohnkabine nach exakt Kundenwünschen zu fertigen ist ihnen eine typische Aufgabe. Insgesamt dreieinhalb Wochen, täglich deutlich mehr als nur acht Stunden, bauten die beiden nun an Ralfs Wunschkabine. Dabei galt es, stets Gewicht, Maße und Einbauten klar im Blick zu halten. Besonders die Außenmaße mussten passen. Schließlich war der Wagen einmal vermessen worden, danach aber nicht mehr verfügbar. Zu keinem weiteren Zeitpunkt als vor der eigentlichen Abholung konnten die beiden noch mal was nachprüfen.



Die Multi4Camp passt perfekt auf den Chevy Silverado.



Viele Regale und Stauraum waren Ralf wichtig. Da der Camper auch als Büro und Showroom genutzt werden sollte, wollte er möglichst viele Musterstücke unterbringen können.



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





Andächtig, aber erkennbar stolz betrachten „Queen Kerosin“ Marion und Ralf ihr neues Domizil. „Ui, ist die groß“, findet Marion.

Hochzeit

Die Abholung erfolgte dann Mitte August, drei Wochen vor der Bike-Week in Österreich. Nach etwas mehr als vier Stunden Anfahrt stiegen Ralf und seine „Queen Kerosin“ Marion aus dem Silverado. Sie wurden auf dem Hof der Hamminkeler Tischlerei empfangen und in die Werkstatt geführt, wo die fertige Wohnkabine auf die beiden wartete. Wer je eine Wohnkabine neu und zum ersten Mal übernommen hat, kann sich die grenzenlose Begeisterung der beiden vorstellen. Ralf musste alles antatschen, sitzen, Schränke und Klappen öffnen. Marion freute sich an seiner Begeisterung und fand die Kabine „sowie sie hier steht, unglaublich groß“.

Montage

Nun sollte es zur Hochzeit kommen, dem ersten Aufsetzen der Wohnkabine. Nach einem recht abenteuerlich anmutenden Bugsieren aus der Halle über eine Laderampe und einen Anhänger stand die Wohnkabine groß, weiß und hoch auf ihren vier Stelzen. In erstaunlich wenigen Anläufen, „ich fahre oft mit Anhängern“, manövrierte Ralf seinen Chevy unter die Kabine. Und das war wirklich nicht sooo einfach. Ich habe selten eine Wohnkabine gesehen, die so saugend auf eine Ladefläche passte. Respekt an die Multi4s, das war perfekt gemessen und gebaut. Lediglich die Pumpe der Dieselheizung musste etwas angepasst werden, dann saß die Kabine wie eine Eins.

Marion und Ralf standen ganz verzückt und erkennbar stolz vor der endlich fertigen Kombination. Ich dokumentierte für sie und euch hier die gesamte Aktion, die mit allen Arbeiten einen Nachmittag lang dauerte.



Denn sie wissen, was sie tun:

Um die große Kabine aus der Halle zu bekommen, ist ordentlich Man-Power gefragt. Ein Anhänger dient dabei als Zwischenstation, bevor die Kabine auf ihren vier Stützen steht.

Infobox Multi4Camp

Technische Daten

- Body GFK-Wabenstruktur-GFK
- Bodenlänge 221 cm,
- Breite / Höhe Innen: 1,94 / 2,05 m
- Gesamtlänge 443 cm
- Gewicht voll ausgestattet, ohne Wasser & Diesel 490 kg
- 435 W Solarpaneel, 180 Ah Lithium-Batterie
- Victron Solarregler
- Außenstrom
- Eberspächer 2 kW Dieselstandheizung
- Warmwasserboiler
- Dusche, mit Hängeschrank, Camping-WC
- Gas-Kartuschen-Kochfeld
- Frischwasser 84 l innenliegend
- 60 l Grauwassertank beheizt
- Alkovenbett 200 x 194 cm, zwei Alkovenfenster
- Dicke Matratze plus Froli-System
- Rieco-Titan-Stützen mit Schnellverschlüssen

Multi 4 GmbH
Weseler Straße 120
46499 Hamminkeln
www.multi4gmbh.de

Dominik prüfte sorgfältig alle Anschlüsse ans Auto, erklärte und testete ein letztes Mal die Heizung, die Wasserpumpe und alle Einbauten.

„Ich hab heute Nacht noch bis um halb zwei die letzten Kleinigkeiten erledigt, die mir noch so eingefallen waren“, lachte er, sichtlich zufrieden, aber auch müde.

Ralf jedenfalls zeigte sich als der begeisterte, fröhliche, aber auch andächtige Kunde, den man sich wünschen kann. Nach einem kurzen Interview für Euch fuhren er und seine Marion zur ersten Nacht im neuen Rolling Home vom Hof. Noch in der Nacht schickte er Fotos. Die beiden hatten es sich auf einem Campingplatz an der Mosel gemütlich gemacht.

Wir wünschen den beiden tolle Reisen, gute geschäftliche Aufenthalte. Die Multi4 haben wieder jemanden mit einer ausgesprochen leichten und individuellen Wohnkabine glücklich gemacht.



Ralf manövrierte den Chevy in wenigen Zügen gekonnt unter die Kabine. Die Multi4Camp passt dabei saugend genau auf die Ladefläche.

GO ANYWHERE

Mit einer PopUp Wohnkabine von Four Wheel Campers



FOUR WHEEL CAMPERS

SINCE

1972

www.fourwheelcampers.de





„Frauen kriegt man mit dem Bad in der Kabine!“

Das ist kein weiser Spruch, sondern die gelebte Wirklichkeit in der Camper-Branche. Damit schließe ich ganz bewusst die Wohnmobile und Liner ein. DAS Ausschluss- oder Wahlkriterium für viele weibliche Mitreisende ist das Bad. Seine Größe, Ausstattung, die Art des WCs. Und während die meisten Männer nur danach schauen, dass es groß und hoch genug für sie ist, um sich darin bewegen und duschen zu können, sind sie eher an der Bauweise, der Wasserver- und Entsorgung und der Art der Warmwassergewinnung interessiert. Denn wenn man schon eine Dusche eingebaut hat, soll sie wenigstens auch wohligh warmes Wasser spenden.

BAD UND WC, ALLES OK ?

Sanitäreinrichtungen in der Übersicht

Wir alle kennen die Diskussion, zumindest die meisten von uns. Auf der Agenda steht eine Wohnkabine. Und eins wird entweder kategorisch ein- oder ausgeschlossen. Ein vollwertiges Bad.

Übersicht und Bauweisen

Dieser Artikel will einen Überblick über verschiedenste Bad-WC-Kombinationen verschaffen. Er ist grob von klein nach groß gegliedert. Von rudimentär bis komfortabel. Und allem dazwischen. Den Einstieg machen wir kurz praxisnah mit Kabinen ohne separaten Bad-Abteil, weil sie etwa die Hälfte der verkauften Wohnkabinen ausmachen.



Was spricht gegen ein echtes Bad?

Der Raum. In erster Linie der Platzbedarf. Wer ein Bad, also eine WC / Duschkombination in seiner Wohnkabine hat, muss irgendwie den Raum dafür einplanen oder hergeben. Eine 200er verliert entweder viel Stauraum oder hat, wenn überhaupt, ein kleines, enges Bad.

Vollwertige Bäder sind meist im hinteren Überhang größerer und schwererer Wohnkabinen verbaut. Eine 140er, 170er oder auch die meisten 200er haben diesen Platz nicht. Also begnügen sich die Nutzer dieser zudem leichten und kompakten Kabinen mit der Spüle als Waschbecken und einem frei oder verblendet transportierten Camping-WC. Das ist übrigens ein Merkmal von Wohnkabinen. So gut wie niemand ist ohne WC unterwegs. So klein es auch sei. Der Spatengang ist für Pickup Camper mit Masse keine Option.

DUX Maverick

Die Ausnahme von der „Spüle-Regel“ und die einfachste andere Lösung hatte ich kürzlich in der DUX Maverick. Die hat mangels eingebauter Küche keine Spüle. Hier wurde die Körperpflege mit Hilfe eines Klappwaschbeckens, 24 l Frischwasser, ungeheizt, und einem 12 l-Kanister als Grauwassertank gelöst. Das WC reist versteckt in einem Fach mit Jalousie und wird des Nachts in den Gang gestellt. Fertig. Aber immerhin, die Maverick hat ein Waschbecken und ein WC. Keine Dusche und auch keine Außendusche



Der Klassiker: das Chemie-Klo. Einfach in der Anwendung, aus ökologischer Sicht allerdings nicht ganz unumstritten.

Chemo-Klo

Das kann das klassische Porta Potti sein, eine Kassetten-toilette oder eine Wasser-Spültoilette mit Fäkalientank. Gemeinsam ist den Chemo-Klos, dass sie mit einem Tank arbeiten, in dem bereits eine chemische Flüssigkeit auf die Fäkalien wartet. Urin und „Feststoffe“ fallen beide hinein und werden von der Chemie angeätzt. Eine Spülflüssigkeit reinigt die Schüssel und verbindet sich im Tank mit der dortigen Flüssigkeit und den Fäkalien. Das soll zersetzend und geruchshemmend wirken.

Dass es beides nicht immer zur Zufriedenheit tut, ist uns allen bekannt.

Vorteil: Solange der Tank nicht voll ist, eine gute und schnelle Lösung onboard. Schieber auf, Geschäft, spülen, Schieber zu.

Nachteil: Man arbeitet mit Chemie. Die kann umweltfreundlicher sein, aber unter dem Strich muss sie auch wirken. Das ist nicht zu 100 % umweltverträglich. Und je nach Kapazität muss ich früher oder später den Tank entleeren. Das muss ich eigentlich an offiziellen Entsorgungsstellen auf einem Campingplatz oder an einer (skandinavischen) Tankstelle tun. Ein normales WC tut es übrigens entgegen der allgemeinen Meinung auch. Dem Abwassersystem ist es nämlich egal, ob ich Domestos, WC-Ente oder die Chemo-WC-Flüssigkeiten hineinkippe. Das ist alles dasselbe und das System ist dafür ausgelegt. Die Klärwerke kommen damit problemlos klar.

Ausdrücklich NICHT gehört der Inhalt in einen Gulli. Denn Kanaldeckel führen in ein anderes Abwassersystem. Es läuft ja in der Regel nur Regenwasser, Schmutz und Straßenverkehrsreste hinein. Auf Chemie sind diese Kanäle nicht so gut vorbereitet wie WC und Dusche zuhause. Und noch schlimmer: Die Gullis haben Laubfangeimer, in denen die K.cke dann erstmal ruht. Und stinkt. Also, auf keinen Fall einen Gulli benutzen.

Über das Entleeren in freier Natur oder Bäche etc. müssen wir hoffentlich gar nicht erst reden.

Fazit: Chemo-Klos sind eine einfache Lösung. Die Entsorgung will im Auge behalten werden und ist am Ausguss nicht jedermanns/fraus Sache.



Nachhaltig getrennt: die Trocken-Trenntoilette. Wasser- und chemiefrei, etwas aufwendiger bei Handhabung und Entsorgung.

Trocken-Trenntoilette

Grob zusammengefasst trennt man hier die Feststoffe vom Urin. Denn es ist so, dass besonders die Verbindung aus dem Urin-Ammoniak und den Feststoffen zu den unangenehmen Gerüchen führt. So hat eine Trocken-Trenntoilette einen Urintank und einen Behälter für Feststoffe. Der Urintank ist ein schlichtes Behältnis, in das der Urin fließt und dort gesammelt wird. Keine Chemie, nichts sonst.



Komfortabel und beliebt: die Toilette mit Beutel. Allerdings sind die Fäkalienbeutel auf vielen Campingplätzen nicht gern gesehen.

Beutel-WCs

Eine erstaunlich einfache, aber gut machbare Lösung. Die einfachste Lösung ist quasi ein Eimer, in den ein Beutel gehängt wird. Einem Müllbeutel nicht unähnlich. Da macht man dann rein, entweder man entnimmt den gefüllten Beutel sofort und schließt ihn. Oder man wartet ein paar Gänge lang und entnimmt ihn dann zur Entsorgung.

Professionalisiert hat das die Firma Clesana. Auch diese ist eigentlich „nur“ eine Beuteltoilette. Aber hier wird der Beutel automatisch auf Knopfdruck erneuert und nach dem Schließen des Deckels verschweißt. Es entsteht eine Kette aus etwa fünf Beuteln, bis eine LED den User auffordert, die Beutel zu entnehmen und zu entsorgen. Die werden ebenfalls per Knopfdruck abgeschnitten und können dann in den Hausmüll gegeben werden.

Doch Obacht: Heute nutzen bereits so viele Camper diese Beuteltoilette, dass verschiedene Campingplätze inzwischen verboten haben, sie in die Mülltonnen zu werfen. Denn wo sonst der Hausabfall landet, liegen nun auch die Kackebeutel in den Tonnen. Die werden mit dem normalen Müll in den Müllwagen gepresst und machen unnötig Gestank, Schmutz und das ist echt „Sch...“. Das passiert auch je nach Füllung in den Mülltonnen selbst. Geht ein solcher Beutel durch anderen Müll kaputt, oder gar mehrere, stinkt es aus der Tonne nach Kot und zudem hat sowohl der Platzbetreiber wie auch die Müllabfuhr unnötig „Sch...“ in der Tonne.

Die beste Lösung kann das also nicht sein. Ganz abgesehen davon, dass es in Zeiten von Klima- und Umweltschutz fragwürdig ist, ob man so etwas Natürliches wie die eigenen Fäkalien buchstäblich am laufenden Meter in Plastik verpacken sollte.

Wir sind nach aktuellen Artikeln in der Auslandspresse ziemlich sicher, dass sich angesichts dieser Tüten-WCs neue Regelungen ergeben werden. Warten wir es ab. Sie sind extrem komfortabel, sicher und beliebt. Aber vom Umweltgedanken fragwürdig und zudem ganz schön teuer. Übrigens auch die Tüten selbst.

Welches WC?

In diesem Rahmen hier will ich nicht zu sehr allgemein auf verschiedene Camping-WC-Systeme eingehen. Nur so viel, es gibt ganz grob unterteilt die hier beschriebenen Ausrichtungen.

Die Fäkalien fallen in einen separaten Behälter. Darin befindet sich irgendeine Art von Granulat. Ob Kokos, Rinde, Kork, da gibt es etliche Lösungen. Und es gibt hier ein Rührwerk, das man mechanisch von außen bedienen kann. Damit durchmengt man die „Füllung“, das Granulat bildet dabei eine Masse mit den Feststoffen. Das kann man einige Toilettengänge lang machen. Die TTT kann auch mit Kalk oder ähnlichen Mehlen abgelöscht werden. Es kommt auf das System an. Ein besonderes Thema ist die Entlüftung. Denn so oder so riecht der „Kompost“ in dem Kasten. Ist halt kein Moos. Eine Entlüftung, am besten mit einem Ventilator, ist notwendig.

In der Theorie kommt später die Masse auf den Kompost. In der Realität ist die Entsorgung auch hier nicht ganz so reizvoll. Aber Kacki ist halt Kacki. Es wird kein Honig draus...

Nach diesem flotten Ausritt in die WC-Sorten, und das sind nur die wichtigsten, kommen wir nun zu den eigentlichen Bädern. Und wir beginnen mal in der Kompaktklasse ohne echtes Bad.



In der Küche spülen und waschen? Ja, in den meisten Wohnkabinen ohne separates Bad finden Katzenwäsche und Zähneputzen sofern vorhanden am Spülbecken statt.

Zwei Becken?

Fangen wir klein an. Auch badlose übliche Wohnkabinen haben zumindest in der Küchenzeile eine Spüle. Gewöhnlich in einer gemeinsamen Kombination mit einem ein- oder zweiflammigen Herd. Diese Spüle wird zumeist morgens zum Waschbecken. Zähneputzen und Waschlappenwasser lassen sich damit definitiv realisieren. Das Camping-WC ist irgendwie verstaut oder steht je nach Bauweise im Raum. Mit dieser Basis kommen wirklich etwa die Hälfte aller Wohnkabinisten klar. Seien wir ehrlich, bis auf Haarewaschen kann man damit mal ein paar wenige Tage aushalten.



Im Sommer genial, im Winter allerdings nur bedingt tauglich: Eine Außendusche mit Sichtschutzzelt ist eine praktikable Lösung.

Die gesteigerte Lösung ist eine Außendusche. Denn ist innen schon kein Bad verbaut, kann man draußen, am besten in einem an der Bordwand montierten Duschzelt, durchaus einen typischen Wohnkabineduschgang durchführen. Vor Blicken geschützt heißt das: Wasser an, nass machen. Einseifen / Shampoo, Wasser an, abspülen. Vielleicht ein zweites Mal. Wer so haushaltet, kommt auch bei einem vollwertigen Duschen mit Haarewaschen (plus Bart) mit 5-7 l Wasser aus. Wie viel Wasser ihr also an Bord benötigt, könnt ihr euch je nach Drang zum Duschen selbst ausrechnen. Technisch sind Warmwasserboiler übrigens auf genau diese Menge ausgelegt. Der Klassiker hat 6 l Fassungsvermögen. Große fassen 10 l Wasser, das sie erwärmen können.

Ist noch genug Restgewicht übrig, könnt ihr einen großen Wassertank ordern und einen dazu passenden Grauwassertank. Der darf durchaus kleiner sein als der Frischwassertank. Denn das Grauwasser entsorgt ihr am besten öfter, als ihr das Frischwasser auffüllen müsst. Frischwasser ist wichtig. Grauwasser ist nur noch Ballast! Also weg damit, bitte auch aus genannten Gründen an einer offiziellen Entsorgungsstation. Nicht einfach in den Gulli damit!

Zwischenlösungen: Kompakt mit Bad

Es gibt durchaus Wohnkabinen der 200er-Klasse, die Duschlösungen haben. In der DUX Allrounder 200 beispielsweise existierte eine Duschtasse in der Mitte der Kabine. Drumherum konnte man einen Duschvorhang ziehen.



Das Wohnkabinencenter stellte eine Art Duschsack für die Voka 200 vor. Der wird an Haken an der Decke befestigt und man stellt sich hinein. Das Wasser wird per Auslauf durch die offene Türe abgeleitet. Auch der ist überall oben offen, die Feuchtigkeit wird sich im Raum verteilen. Kann man machen. Naja.

Insgesamt sind alle Lösungen, mit denen der Duschbereich lediglich durch Vorhänge vom Innenraum getrennt sind, eher ein Behelf für gelegentlich notwendiges Duschen, wenn man autark steht und das Wetter ungemütlich für die Außendusche ist. Aber die Feuchtigkeit ist ein Feind des Innenraums. Und gerade beim Duschen wird viel Dunst erzeugt, der sich an den Wänden und Polstern absetzt. Kann man machen und ist auch „mal“ machbar. Eine echte Dauerlösung sehe ich nicht darin. Zu bevorzugen sind definitiv durch Türen abgetrennte Duschbereiche.

Baderäume

Wir sehen, abgeschlossene Bad-Räume sind die beste Lösung, wenn es um WC und Duschen geht. Gerade beim Toilettengang möchte manch einer seine Privatsphäre gewahrt sehen. Von der Geruchsbelästigung ganz zu schweigen. Dem kommt ein echtes Bad mit Tür und Entlüftung mehr als entgegen. Aber selbst dabei muss auf Maße geachtet werden, nicht erst beim Duschen.

Notwendigen Raumbedarf ermitteln

Die Maße der Bäder lesen sich auf dem Papier gern großzügig. Eigentlich sollte man davon ausgehen, dass ein Mensch sowohl darin duschen wie auch auf Toilette gehen kann. Doch weit gefehlt. Aus eigener Erfahrung und Schilderung etlicher Leser*innen gewährt nicht jedes Bad genug Raum, dass die Türe geschlossen bleiben kann.

Der wichtigste Aspekt für Menschen um 190 cm: Beim „Abputzen“ lehnt man sich unweigerlich nach vorne. Mit langem Oberkörper vereitelt manch eine Bad-Zelle diesen Bewegungsablauf, weil man vor dem „Thron“ nicht genug Platz hat. Was nützt mir da ein WC mit Tür, wenn ich sie nicht geschlossen lassen kann, weil ich in der entscheidenden Phase keinen Platz habe.

Daher meine Empfehlung: Bei der Besichtigung ins Bad gehen, Tür zu, praxisgerechte Bewegungen machen. Nicht einfach nur ins Bad schauen, die Einrichtung nickend blickprüfen und dann auf der ersten Tour überrascht sein. Auch kann es vorkommen, dass der Arm nicht genug Platz auf dem Weg nach hinten findet, weil der Abstand zwischen Körper / Po und Wand zu gering ist. Wer sich darin nicht toilettengerecht bewegen kann, hat schlicht das falsche Bad gewählt.



*Bild unten:
Erfreulicherweise bieten die meisten Hersteller für Wohnkabinen ohne Bad einen Stellplatz für ein protables WC wie hier bei der Stork Camper.*

*Bild oben:
Die neue Tischer 200 SL kommt mit einer Zwitterlösung: Im 200er-Format bietet sie ein vollwertiges Bad in einem abgetrennten Bereich zwischen Eingang und Wohnraum.*



Gleiches gilt für Duschen und Waschen. Wenn ich die Hände nicht zum Haarewaschen über den Kopf bekomme, ist das Bad für entspanntes Duschen nicht geeignet. Das kann an fehlender Höhe des Abteils liegen. Oder mitunter daran, dass ich die Ellenbogen mangels Raumangebot gar nicht angehoben ausfahren kann. Ich weiß, dass das von der Körpergröße abhängt. Umso wichtiger ist es, eine für einen selbst passende Wohnkabine mit entsprechendem Platzangebot im Bad zu finden. Vorgebeugt Sitzen muss genauso möglich sein, wie aufrecht Haare waschen. Ist beides gegeben, ist das schon die halbe Miete.

Ein wichtiger Aspekt ist auch die Aufteilung der Bad-Einrichtung und seine Pflege. Klappwaschbecken geben mehr Raum als ein fest verbauter Waschtisch, mag der optisch auch noch so hübsch sein. WC-Sitze sollten sich weg-drehen lassen oder es muss per se genug Raum zum auf-rechten Stehen vor ihnen bleiben. Denn ich muss mich drehen und meine Füße bequem platzieren können.

Auch sind geschlossene Schränke oder Fächer von Vorteil. Meist wird in einem Wohnkabinenbad alles nass. Wirklich alles. Offene Fächer, in denen ich das Toilettenpapier, Schminkzeug oder trockene Lappen/Handtücher untergebracht habe, bringen nur Nachteile. Unten offene Regale sind dann okay, wenn nur Shampoo und andere Flaschen darin stehen sollen. Die können Wasser ab. Gibt es aber im Bad gar keine Möglichkeit, Dinge vor Duschwasser zu schützen, ärgert man sich früher oder später darüber.

Die Reinigung und Lüftung müssen ebenfalls Beachtung finden. Gerade „hübsche“ Bäder mit Materialmix, eingelassenen Waschbecken und schicken Winkeln sind schwer zu reinigen. Glatte, optisch vielleicht nicht so ansprechende, aber leicht zu reinigende Flächen sind zu bevorzugen. Wasser muss gut ablaufen können, beim Trockenwischen der Einrichtung soll man nirgends hängen bleiben, anstoßen oder vielleicht gar nicht drankommen sollen. Es dürfen nirgends Pfützen bleiben. Auch wenn es vielleicht nicht so schön aussieht: Eine Nasszelle aus glattem, eher unattraktivem PVC ist hübschen Holzauskleidungen regelmäßig vorzuziehen. PVC-Kabinen sind leichter zu reinigen und zu trocknen. Es gibt keine Ecken, die irgendwie verwittern oder modern können. Das Entfeuchten des Bades ist ein wichtiger Aspekt.

Das ist auch die Be- und Entlüftung während des Duschgangs wichtig. In komfortablen Kabinen findet man regelmäßig einen eigenen Dachventilator, der die feuchte Luft aus der Kabine saugt. In günstigeren Lösungen ist eine Dachluke verbaut. In wenigen Wohnkabinen gibt es gar ein Fenster im Bad und eine Ventilatorlösung.

Das Wasser muss gut ablaufen. Mitunter sind Duschtassen so flach über dem Kabinenboden gebaut, dass der Abflussschlauch darunter so gut wie kein Gefälle aufweisen kann. Die Folge ist, dass das Wasser schnell in dem Abflusssystem staut, dann darin steht und die Duschtasse sich füllt. Bei der Besichtigung mal nachfragen!



Oben: Die Bäder früherer Wohnkabinenmodelle mögen spartanisch erscheinen. Hier gilt tatsächlich: Less is more, denn der Verzicht schafft mehr Platz zum Bewegen.





Unten: Designerbad als moderner Kontrast. Feste Waschbecken und große Schränke wirken elegant und bieten viel Stauraum, gehen aber oft zulasten des Platzangebots.



Warmwasseraufbereitung

Entscheidend ist im Bad, wie schnell und wie heiß mein Warmwasser wird. Standard sind unterwegs Gas- oder Diesel-Heizlösungen. Auch hier sollte man bei der Besichtigung unbedingt die technische Lösung einer Kabine mit seinen persönlichen Ansprüchen abgleichen. Wird das Wasser im Winter nicht warm genug oder super langsam, habe ich wahrscheinlich bald eine Dusche, in der nur meine nassen Wanderstiefel abtropfen. Als einzige Nutzung. Alle Systeme leisten Warmwasser ohnehin über einen Landanschluss. Auch sehr leistungsfähige Akkus und Powerstations können Wasser elektrisch binnen etwa 20 Minuten in einem Boiler auf Duschtemperatur bringen.

Apropos nasse Wanderstiefel. Eine Duschkabine wird besonders bei Sportlern auch zur Trockenzelle. Ob Tauchanzug, schweißnasses Radtrikot, Regenjacke oder Angelzeug, ein beheiztes, gut durchlüftetes Bad ist auch immer ein guter Trockenraum. Manche Hersteller bieten dazu sogar Kleiderstangen oder Haken an. In den Northern Lights Campers ab NL Camp 6 ist das mit Haken UND Kleiderstange ganz vortrefflich gelöst. Die Schweden haben halt Wassersport, Regen und Schnee...

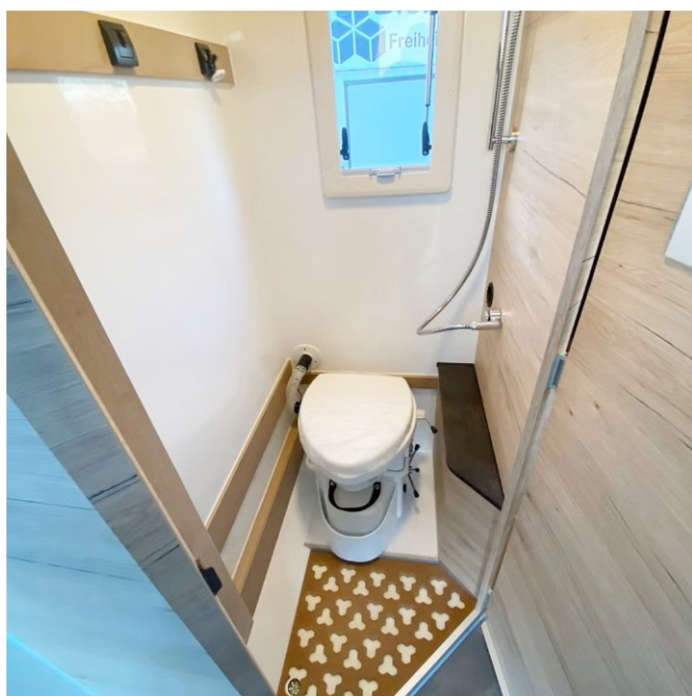
Als letzte Anmerkung, bevor ich euch Beispiele unterschiedlicher Bäder zeige, gilt dem Wasser. Wenn eure Wohnkabine winterfest sein soll, muss es eure Wasserversorgung auch sein. Dann sind innenliegende Frischwassertanks und außen umwärmte Grauwassertanks sowie von der Außenkälte entkoppelte Wasserleitungen ein Muss. Ist Wintercamping euer Ding, fragt unbedingt detailliert nach der Wintereignung eurer Wasserversorgung. Lösungen wie einfache Außentanks unter der Kabine oder gar Wassertanks draußen als „Tank“ unter dem Abfluss verbieten sich im winterlichen Einsatz.



Außenliegender Grauwassertank: Für den Winterbetrieb sollten Frisch- und Grauwasser entweder innenliegend oder zumindest beheizt und damit vor Minusgraden geschützt sein. Andernfalls können schnell teure Frostschäden entstehen.

Bad-Modelle

Die Listung der Bäder folgt dem Alphabet und ist keine Rang- oder Qualitätsreihenfolge. Sie ist sicher auch nicht vollständig sondern zeigt zur Orientierung lediglich eine Reihe unterschiedlicher Bäder zur allgemeinen Vorstellung.



Bei den Viking- und Celtic-Baureihen ist das Duschbad großzügig bemessen. Das drehbare WC und der Holzboden in der Duschtasse sorgen für zusätzlichen Komfort.

In den Bädern verzichtet Bieber auf ein Waschbecken. Stattdessen wird die Küchenspüle zum Waschen genutzt, was mehr Platz im Bad schafft.



Bieber-Tec

Das Bad sitzt bei den Viking- und Celtic-Modellen links hinten im Heck. Es verfügt über einen trapezförmigen Grundriss mit schräg zum Innenraum gewinkelter Tür. Im Bad gibt es serienmäßig kein Waschbecken. Max Bieber: „Die meisten Kunden bevorzugen mehr Raum in der Dusche und ihnen reicht die Spüle als Waschbecken. Ein zweites Becken im Bad bauen wir auf Wunsch natürlich ein.“

Das Bad ist mit einem offenen Regal mit mehreren Fächern ausgestattet. Über dem WC-Sitz gibt es einen wasersicheren Hängeschrank unter der Decke für Toilettenpapier und Co.

Der WC-Sitz ist drehbar, die mit Holzrahmen bedeckte Duschtasse ist groß, der Platz im Raum ist sowohl für den WC-Gang wie auch fürs Duschen mehr als ausreichend. Das Holz an den Wänden gibt eine wohnliche Note. Es ist trotzdem sinnvollerweise Kunststoff in Holzoptik. Also verwitterungsfest und leicht zu reinigen. Das Handtuch lässt sich an einem der Haken aufhängen. Es wird jedoch beim Duschen nass. Es verbleibt besser bis zum Abtrocknen im Hängeschrank.

Warmwasser und Wasserversorgung

Für die Versorgung mit Warmwasser setzt Bieber-Tec je nach Modellreihe und Kundenwunsch auf unterschiedliche gasfreie und autarke Systeme. Für kompaktere Modelle wie die BC-140 bietet Bieber-Tec im optionalen Sonderzubehör ein bewährtes elektrisch/thermisches Kombisystem an. Ein Warmwasser-Boiler mit 6 Litern Füllmenge arbeitet als Kombigerät mit 12 V / 220 W während der Fahrt oder im Batteriebetrieb sowie mit 230 V / 660 W, wenn Landstrom angeschlossen ist. Warmes Wasser aus dem Boiler speist sowohl die Spüle im Innenraum als auch die optionale Warmwasser-Außendusche (Außenzapfstelle).

In den größeren Kabinen wie der Viking 4200 oder der Celtic-Serie auf Pritsche verbaut Bieber-Tec einen Technischrank mit Heizung und Warmwasserboiler in einem eigenen Staufach. Hier sorgen Diesel-Luftheizungen, z. B. Autoterm oder Wallas, in Kombination mit Boilern für Warmwasser. Das ist geschickt. Denn das Wasser wird entweder über die Abwärme der Dieselheizung (Warmluftstrom) erhitzt oder über integrierte elektrische Heizpatronen (12 V/230 V), wenn die Heizung nicht genutzt wird. Boiler gibt es hier mit bis zu 10 Litern Fassungsvermögen.



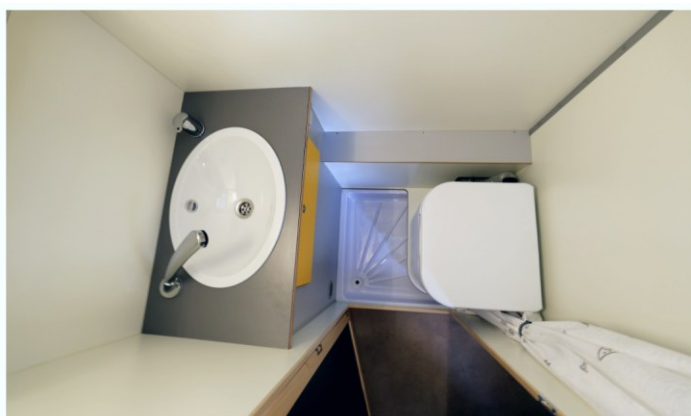
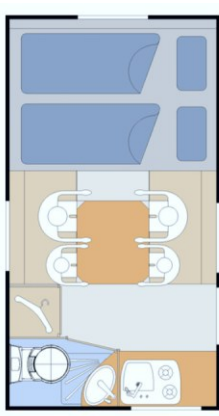
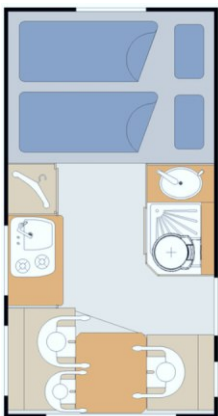
Bimobil

In den Husky-Modellen und der EX-Reihe verbaut bimobil ein vollwertiges Bad in Mittellage der Wohnkabine. Das ist unüblich bei den meisten anderen Anbietern. Damit sichert sich bimobil aber auch die legendäre Hecksitzgruppe mit Panoramaklappe im Heck. Der Baderaum beinhaltet GFK-Kunststoff-Wände, eine separate Duschtasse mit Abfluss und Verstärkungsrillen. Je nach Modell lässt sich der WC-Sitz um 90° schwenken. Die Höhe wird um die Duschtasse verringert und beträgt um 190 cm. Für mich etwas zu knapp, für viele User ausreichend. Sehr begrenzt finde ich den Fußraum in der Dusche. Mit 46er Füßen füllt man die Tasse fast von Wand zu Wand aus. Das könnte durchaus etwas mehr sein. Der Waschtisch ist fest mit Becken eingebaut, unter dem Becken ist ein Fach für Utensilien. Trotz separatem Abteil und gutem Innenmaß ist der tatsächliche Raum zum Duschen durch WC und Waschtisch etwas begrenzt. Gerade in einer Expeditionskabine hätten wir uns ein Klappwaschbecken gewünscht. Dafür ist der Raum über dem Waschbecken groß genug, dass man sich eine Kleiderstange für nasse Bekleidung installieren kann und das Bad als Trockenraum benutzt.



Das fest installierte Waschbecken mit Unterschrank nimmt wertvollen Platz im Duschbereich ein.

Links: Die verschiedenen Grundrisse ermöglichen die Anordnung der Bäder sowohl im Mittelteil als auch im Heckbereich.



REVOLUX ULTRA LIGHT PICKUP KABINE

EXKLUSIV

IN DEUTSCHLAND

IM WOHNKABINENCENTER

IM WINKEL 10 · 58285 GEVELSBERG

TERMIN BUCHEN

☎ +49 (0)2332 509 61 60

✉ info@wohnkabinencenter.de



POOLUNSEK



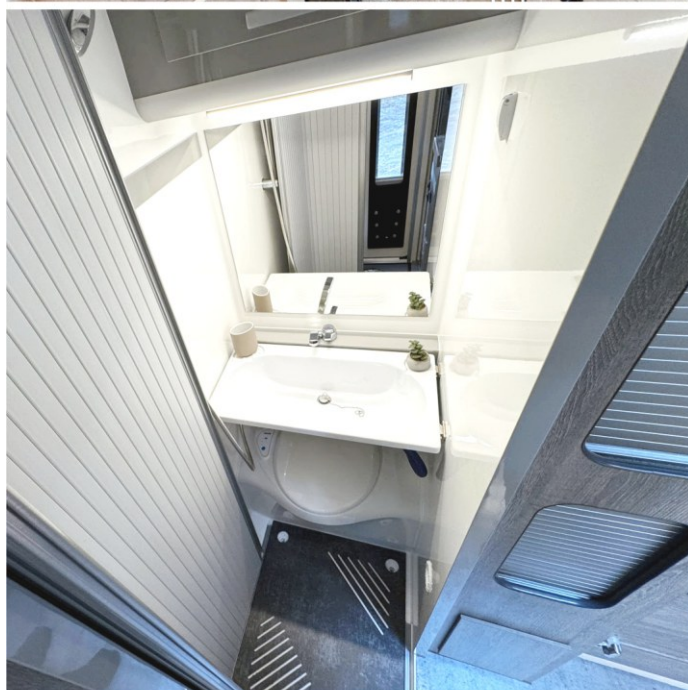
DUX Camper

Bei den Wohnkabinen von DUX gibt es verschiedene Modelle, die mit einem Bad ausgestattet sind. Dennoch sind in den Explorer und Traveller 240er- und 260er-Modellen annähernd identische Duschzellen eingebaut. Zum Innenraum abgeteilt werden sie durch eine senkrechte Rolllotür. Das ganze Bad-Gehäuse ist aus einem Stück. Das Raumangebot sowohl für die WC-Benutzung wie auch für das Duschen ist nicht üppig, aber auch für große Menschen ausreichend. Sehr gut finden wir das Klappwaschbecken, das zur Wand hin wegklappt. Wenn es auch etwas „massiver“ wirken dürfte. Der WC-Sitz ist in einer Konsole eingelassen und nicht schwenkbar. Der Platz für den Arm, um im Sitzen nach hinten zu fassen, ist für stattliche Nutzer knapp, aber nicht zu eng. Man muss sich damit arrangieren. Im Vergleich liegt das Raumangebot in den DUX-Bädern genau im Mittelfeld. Technisch gibt es nichts auszusetzen. Kein Wunder, denn das DUX-Bad ist bewährt, weil es super ähnlich in den Wohnkabinen eines anderen Herstellers schon länger im Angebot ist.

Warmwasser und Wasserversorgung

In den Pickup-Wohnkabinen von DUX Camper (wie den Modellen Explorer 200, 240 oder Traveller) wird die Warmwasserversorgung über ein kombiniertes Heizungs- und Boilersystem gelöst. Standardmäßig verbaut DUX hierfür eine Truma Combi 4 (oft als C4E mit E-Kit), die sowohl für die Raumwärme als auch für ein schnelles Aufheizen des Wassers sorgt.

Je nach Konfiguration und Modelljahr (z. B. Modelljahr 2025/2026) bietet DUX verschiedene Möglichkeiten, das Wasser zu erhitzen: Standard ist in den DUX-Kabinen nach wie vor der Gasbetrieb. Die Warmwasseraufbereitung läuft über die bordeigenen 5-kg-Gasflaschen. Für den optionalen Dieselbetrieb nutzt DUX Camper eine Diesel-Variante der Truma Combi. Diese zieht den Kraftstoff direkt aus dem Tank des Pickup-Zugfahrzeugs. Dazu wird sie an geeigneter Stelle mit einem Schnellverschluss mit dem Tank verbunden. Der Boiler kann natürlich auch rein elektrisch über 230 V Landstrom betrieben werden. Es dauert etwa 20 bis 25 Minuten, bis das Wasser im integrierten 10-Liter-Boiler die gewünschte Komfort - Temperatur erreicht hat. Je nach Modell (z. B. Traveller-Serie) gibt es eine optionale Außendusche, die ebenfalls mit warmem Wasser versorgt wird.



Technisch und optisch gibt es an den DUX-Bädern nichts auszusetzen. Allerdings ist das Raumangebot nicht üppig. Der Dachlüfter macht das Bad zudem nutzbar als Trockenzone.





Laske Expedition

Eine Sonderstellung nimmt Laske ein. Gewöhnlich wird in Hubdachkabinen kein vollwertiges Bad zu finden sein. Laske hat eine besondere Lösung gefunden. Die Wunschtoilette ist fest in ein Bad-Abteil im Heck integriert. Darüber steht ein Klappwaschbecken zur Verfügung. Die gasfreie Kabine erwärmt das Wasser wie die meisten anderen mit Diesel oder Strom in einem Boiler.

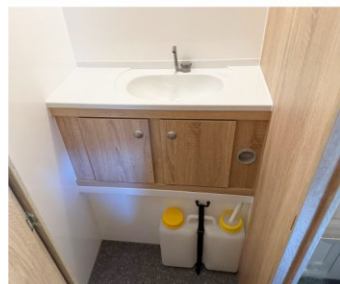


Als Sonderausstattung verbaut Laske eine Duschtasse im Innenraum. Wie praktikabel wir das empfinden, erwähnte ich schon weiter oben. Aber Haben ist wahrscheinlich besser als Brauchen. Der Wassertank sitzt in einem Stauraum an der Frontwand, frostsicher. Das Abwasser wird in einen umwärmten Außentank unter der Kabine geleitet. Eine Außendusche ist optional.



Multi4Camp

Die leichten Raumwunder-Kabinen aus Hamminkeln zeichnen sich durch pfiffige Raumnutzung aus. Sie verfügen nicht über die Masse an technischen Einbauten wie viele andere Herstellerkabinen. Dafür realisiert das traditionelle Familienunternehmen beinahe jeden noch so individuellen Kundenwunsch. Weil die Modelle untereinander kombinierbar sind, ist es schwer, einen Badbau hervorzuheben. Fakt ist, auch in den 200ern wie z. B. der Willy 200 Spezial gelingt es Dominik Kinder und seinen Handwerkern, praktische Bad-Räume mit genug Platz zu realisieren. Der Clou: Meistens findet sich darin noch ein großer Wandschrank für mehr als nur Bad-Utensilien. Der Frischwassertank ist an der Stirnwand im Innenraum verbaut, der Grauwassertank sitzt in einer beheizten Staukiste unter dem Heck. Der Weg vom Badewasser in den Tank ist also kurz. In manchen 200er-Kabinen nutzt Multi4 lediglich 12-l-Kanister als Frisch- oder Abwassertanks. Die lassen sich auf jeder Raststätte mit ins WC nehmen und dort entleeren. Praktisch. Aber eben auch leicht und einfach. Bei Multi4Camp lohnt definitiv die individuelle Beratung zum Kabinenbau, nicht nur zum Bad.



www.wohnkabinen.online

Portal für Pickup Camper,
Wohn- und Absetzkabinen





Nordstar

Die bekannte Marke Nordstar bietet aktuell keine Wohnkabinen der Camp-Reihe mit Überhang und Bad/WC an. Das kompakte Modell Eco verfügt nicht über ein Bad. Ähnlich wie bei der Voka 200 fährt das Camping-WC im Absatz der erhöhten Sitzgruppe mit.



Die Northern Lights Campers verfügen bereits ab der NLC 4 über ein vollwertiges Bad mit Dusche.



Northern Lights Campers

Das kleinste Bad bei den Schweden findet sich in einer nur 220 cm kurzen Kabine, im Modell NL Camp 4. Es sitzt im Heck, verfügt über ein eingebautes WC nach Wunsch und eine Dusche. Ein Spiegelschrank und ein Schränkchen unter dem fest verbauten Waschbecken runden das Angebot ab. Durch den Raum in diesem Bad wird der Gang im Heck der Kabine zwar etwas eng, aber das Bad reicht für jeden Erwachsenen aus.

Jedes Modell mit Überhang und Seiteneinstieg ab Modell 6 verfügt über ein großes Bad gegenüber dem Eingang. Der Raum hinter der großen Tür mit Klinke reicht sogar für eine Unterteilung im Innern. So sind der WC-Sitz und die Duschtasse vom Bereich für Handtuch und Bekleidung durch einen Duschvorhang getrennt. Das ist sehr komfortabel, kann man an diese Haken doch Kleidung zum Trocknen hängen und ganz davon unbehindert auf dem WC sitzen oder gar trotzdem duschen. Die NL-Camp 6 und alle größeren Northern Lights sind geradezu Bad-Raumwunder.

Das Wasser wird wie üblich auch hier über die eigentliche Heizung mit erwärmt. Die Schweden setzen mit Masse auf Gas, es gibt aber in neueren Modellen auch Dieselheizungen. Beide erwärmen den Wasserboiler von 6 oder 10 l Füllmenge.

Typisch schwedisch fährt der Frischwassertank frostsicher in einer Bank an der Front im Innern mit. Ab Modell 6 ist unter dem Heck ein umwärmter Grauwassertank verbaut.





Podlunsek Revolux

Die Slowenen verbauen ein Bad im Heck. Drei Wände sind aus GFK, nahtlos mit der Duschtasse verbunden. Die glatten Oberflächen sind pflegeleicht und lassen sich nach dem Duschen schnell reinigen und trocknen. Geschlossen wird das Bad mit einem senkrechten, silberfarbenen Lamellentür. Beim Platzangebot zeigt sich das Bad großzügig. Zum Sitzen, Abtrocknen und Duschen bleibt ausreichend Bewegungsfreiheit. Dazu trägt auch das seitlich wegklappbare Waschbecken bei. So bleibt vor dem WC mehr Raum, was den Aufenthalt auf dem „Thron“ deutlich angenehmer macht. Im aktuellen Modell bietet ein Oberschrank mit Klappe Platz für Badutensilien und Handtücher. In der Duschtasse sorgen zwei Bodenabläufe dafür, dass das Wasser auch bei leichter Schräglage ablaufen kann.

Das Warmwasser wird wie bei den meisten Lösungen dieser Art über einen Boiler bereitgestellt.



ENTDECKEN SIE DIE WELT

**Reisemobile, so individuell
wie Ihre Ziele.**



Seit 48 Jahren
an Ihrer Seite



www.bimobil.com

bimobil

Reisemobile, Pick-Up Systeme, Expeditionsmobile



Tischer

Alle Tischer-Wohnkabinen verfügen über Bad-Lösungen. Weil es eine ganze Reihe von Modellen ist, gehe ich hier aus Platzgründen nur relativ kurz auf die einzelnen Modelle ein.

Tischer Box 200 SL

Die kleinste und jüngst vorgestellte Wohnkabine ist die Tischer Box 200 Superlight. Selbst diese Kabine ohne Überhang verfügt im Heck über ein Bad. Aus Platzgründen nimmt ihre Duschtasse den Gang ein, ist mittels Echtholzplatte zum Begehen abgedeckt. Ein WC, Spiegel und Entlüftungsluke im Dach sind vorhanden. Zum Innenraum hin wird im Prototyp die Wand mittels Duschvorhang abgetrennt. Man duscht also im gesamten Heck der Kabine. Über eine Klapptür wird zum Zeitpunkt der Drucklegung nachgedacht.

Tischer 220 / 240er Modelle

Die Bäder der Doppelkabinen-Wohnkabinen sind bei Box und Trail identisch. Zwei unterschiedliche Versionen mit Klappwaschbecken, Sitzkonsole, Hängeschränk und Spiegel sowie Duschtasse sind hier schon lange in der aktuellen Form im Einsatz. Immerhin sind Raum und Aufteilung offenbar so gut, dass ein anderer Hersteller die Tischer-Bäder inzwischen frech kopiert.

Gemeinsam sind den Tischer-Wohnkabinen die WCs mit Kassettenentnahme durch eine Wartungsklappe von außen. Es sind andere WC-Varianten möglich, wie z. B. Clesana oder TTT.

Ein Klappwaschbecken befindet sich platzsparend über der Toilette und lässt sich bei Bedarf einfach herunterklappen. Die typische Kassetten-Banktoilette liegt an der Rückwand der Nasszelle, der Nutzer steht auf einer integrierten Duschwanne mit Ablauf und separater Duscharmatur bzw. ausziehbarem Duschkopf.

Eine andere Variante sieht einen drehbaren Toilettensitz vor, darüber ein Waschbecken, das zur Seitenwand hin wegklappen kann. Eine Schiebetür sorgt für den optischen und praktischen Abschluss zum Wohnraum.

Die Tischer-Nasszellen sind vom Raumangebot angenehm hoch, hell und gut ausgestattet. In der Bodenfläche liegen sie im Mittelfeld der Badräume.

Als einen möglichen Nachteil empfinden wir, dass in diesen Badräumen beim Duschen immer alles nass wird. Ein Handtuch lagert man daher beim Duschen am besten im integrierten Hängeschränk. Nach dem Duschen sind Haken zum Aufhängen von Waschtexilien vorhanden.



In der Tischer Box 200 Super Light wurde das Bad in den Eingangsbereich integriert.

Plattform 260 und größer

Die Platzierung der Bäder in den 260er-Plattformkabinen ist mehr oder minder in der Mitte der Wohnkabine, gegenüber der Küchenzeile. Technisch und vom Platz unterscheiden sie sich im Standard kaum von den Bädern in den 240er- und 260er-Modellen. Tischer greift hier verständlicherweise auf die bewährten Bäder im eigenen Regal zurück. Etwas mehr Raum gibt es im Innern durch die Tür, die nach außen aufklappt. Die Lamellentüren entfallen hier.

Allerdings werden die Plattformkabinen innen individuell konstruiert. Daher können auf Kundenwunsch auch andere Badvarianten mit mehr Raum, Stauraum oder Badmöbeln realisiert werden. So bleibt es entweder ein ausreichend großes Bad oder ein komfortabler Nassbereich mit mehr Platz.

Die Warmwasseraufbereitung erfolgt durch die Gasanlage oder Außenstrom und bedient sich eines Boilers von 5 oder 10 Litern.

Bad Modell 220 / 240er

Bad ab Modell 260



Duschtasse mit zwei Bodenabläufen





Thokie

Thokie aus Schwäbisch Hall bietet zwei Wohnkabinentypen an. Die 215/20L für Doppelkabinen und die 245/20L für Anderthalbkabinen. Grundsätzlich unterscheiden sie sich nur im Raumangebot für Frontdinetten und etwas im Möbelbau. Beide haben dasselbe Bad mit Dusche, Kassettoilette und Waschbecken.

Das WC kommt standardmäßig als Kassettoilette (Chemietoilette), deren Tank klassisch wie bei anderen WoMos von außen entnommen wird. Um beim Duschen Platz zu sparen, lässt sich die Toilette je nach Typ wegdrehen. Thokie bietet auch eine eigens entwickelte Trockentrenntoilette an, deren Tank wie bei der Kassettoilette von außen entnommen werden kann. Das hat sonst niemand anderer für eine Trenntoilette. Diese TTT arbeitet mit einer elektrischen Entlüftung gegen Gerüche und verlängert die Entsorgungszeiträume gegenüber einer Chemietoilette deutlich.

Im Bad stehen dem Reisenden ein ausklappbares bzw. schwenkbares Waschbecken zur Verfügung. Ein innenliegender Duschvorhang schützt den Rest der Nasszelle vor Spritzwasser. Gegen den Innenraum ist die Dusche mittels einer Rolltür abgegrenzt.

Thokie hat sich viele Gedanken zum Bad gemacht. Neben dem Sitz und dahinter ist der Raum nicht üppig, aber ausreichend. Menschen meiner Stehhöhe um 190 cm plus würden etwas mehr Kopffreiheit über der Duschtasse begrüßen.

Warmes Wasser kommt über das verbaute Heizsystem (z. B. Truma Kombi). Die Duschtasse ist der Abwassertank für das Duschwasser. Das ist pfiffig, kostet jedoch etwas Raumhöhe.





Voka by Camp Crown

Drei Voka-Größen existieren derzeit. Die Voka 200 ist die kompakteste aus dem Hause Camp Crown, einer Eigenmarke des Wohnkabinencenters.

Hier stellte Jens Heidrich einst den eingangs erwähnten Duschsack vor, den wir nicht als vollwertige Innendusche empfinden. Kann man machen, ist aber sicher nicht die praktikabelste Lösung. Die Voka 200 hat allgemein kein Bad. Ein typisches Camping-WC findet in einem Bodenaufbau im erhöhten Dinette-Absatz Platz.

Voka 230 und 260

Es gibt zwei Voka-Versionen mit Überhang für Extracabs oder Doppelkabinen. Beide haben im Heck einen vollwertigen Duschaufbau mit WC und Klappwaschbecken. Er ragt weit mit schräg angelenkter Tür in den Innenraum und bietet ausgesprochen viel Platz. Jens Heidrichs langjährige Erfahrung mit großen Wohnkabinen ist bei seinem Eigenentwurf deutlich spürbar.



Die Ausstattung des Sanitärraums umfasst standardmäßig eine Trockentrenntoilette Nature Set. Als Option ist eine klassische Chemietoilette mit SOG-Entlüftung wählbar. Ein platzsparendes Waschbecken lässt sich hochklappen. Das Abwasser läuft beim Klappen direkt nach hinten ab. Daher benötigt es keinen Abwasserschlauch. Im hochgeklappten Zustand bietet eine Kante eine zusätzliche Ablagefläche.

Die solide Formteil-Duschwanne hat einen vorderen Ablauf, wasserunempfindliche Wände, eine Einhebel-Mischbatterie sowie einen Duschschlauch mit Stange und Duschkopfeinhang mit Höhenverstellung. Ein zusätzlicher Vorhang schützt die Toilettentür von innen vor Spritzwasser. Dadurch gerät kein Wasser in den Wohnraum, wenn man die Tür zum Verlassen öffnet. Für ein schnelles Trocknen und gutes Klima sorgen ein elektrischer Dachventilator sowie ein Ausströmer der Truma - Umluftheizung eigens im Bad. Ein integrierter Spiegelschrank bietet Platz für Kosmetik- und Badartikel.

In der Voka 230 Generation 2 öffnet die Badezimmertür nun gegenläufig. Dadurch entsteht ein erweiterter Badraum im Heck.

Für warmes Wasser sorgt aktuell ein 6-Liter - Warmwasserboiler, der über die Dieselheizung oder 12 V und 230 V betrieben werden kann. In der Voka 230 (Generation 1, ab 2023) kam eine Truma Combi 4 Gasheizung zum Einsatz. Diese kombiniert die Umluftheizung direkt mit einem integrierten 10-Liter-Gas-Warmwasserbereiter. Der Kundenwunsch nach gasfreien Wohnkabinen wegen wurde diese Lösung nicht weiter verfolgt.

Zusammenfassung:



Stylische Badezimmerlösung der Hotomobil Gladiator SE

Technisch sind sich die Hersteller einig, dass Dieselheizungen und der Landstrom die beste Lösung zur Warmwasseraufbereitung sind. Unterwegs ist die Warmwasseraufbereitung mit Strom sehr energiezehrend und wird gewöhnlich nicht favorisiert.

Gleich drei Anbieter, DUX, Podlunsek und Tischer, nutzen annähernd identische Formteil-Bäder mit sehr ähnlichen Ausstattungen und WCs. Fairerweise muss man bemerken, dass Tischer sie schon vor längerer Zeit als erste einführten und die anderen Marken logischerweise auf damit bewährte Technik bauen.

Ganz eigenständige Badlösungen zeigen Northern Lights Campers, Voka (Camp Crown), Multi4-Camp, Thokie und Bieber-Tec. Nicht zufällig setzen damit Marken, die in familiären Handwerksunternehmen in Deutschland und Schweden gebaut oder geplant werden, auf individuelle Bauweisen.

Unser Tipp noch einmal am Ende: Bei der Besichtigung unbedingt ins Bad einsteigen, die Türe schließen und alle (!) Bewegungen ausführen, die man darin machen wird. Wenn dazu auch das diskrete Entkleiden gehört, manche bevorzugen auch dabei Privatsphäre, wie beispielsweise mitreisende Teenies, dann muss auch dies sichergestellt sein. Nur dann wird ein Bad später auch als solches genutzt werden. Komfort und Platz sind hier ausgesprochen entscheidend.

Bitte seht uns nach, dass wir einige der größten Anbieter beispielhaft für diesen Artikel auswählten. Eine größere Auswahl würde schlicht den Rahmen gesprengt haben. Sicher gibt es auch weitere Anbieter und Marken. Aber analog zu diesem Artikel wird es euch leichter fallen, das richtige Wunschbad für eure Bedürfnisse auch dort zu bewerten und zu finden.

Wir wünschen allen viel Freude mit ihren Wunschbädern!



Manufaktur Claus / Inh. Uwe Claus
Kalkhöhenweg 2
01768 Glashütte
info@manufaktur-claus.de
www.manufaktur-claus.de



pipiGUARD®

**Füllstandsanzeige für
Trockentrenntoiletten
als Bausatz**

DIY Komponenten für Trenn- und
Komposttoiletten – alles bei uns im Onlineshop!



Zum Onlineshop



Was ist in Europa erlaubt, was nicht?

Dies ist die Fortsetzung des Artikels aus dem letzten Heft, PCM 33. Und schon jetzt gibt es einiges an Gegenwind und „ich mach das aber anders“. Das war zu erwarten. Denn ganz klar sind hier im Heft zunächst die ganz offiziellen Regeln der Länder oder Regionen zum Freistehen und „Wildcamper“ genannt, die ihr so bereisen wollt. Und diese Regeln sind unmissverständlich definiert. Das ist Gesetz, oder zumindest eine regionale oder nationale Verordnung, die in jedem Fall als bindend angesehen werden muss. Diese Regeln sind es, die wir in jedem Abschnitt zunächst mal beschreiben. Das haben wir recherchiert, gesammelt, verifiziert und für euch aufgeschrieben.

Was ihr dann daraus macht, können und wollen wir gar nicht beeinflussen. Das ist wie „In Deutschland darf man bei Rot nicht über die Straße gehen!“ Das Verbot ist eine

definierte Regel. Festgelegt in der StVO und unumstößlich. Nicht hingegen unumstößlich ist, was ihr draus macht. Geht ihr trotzdem und nichts passiert, na gut, Zeit gespart. Aber gegen die Regel, das Verbot, habt ihr trotzdem verstoßen. Werdet ihr erwischt, ist das strafbewehrt und wird euch Geld oder, mit dem Fahrzeug, Punkte oder gar ein Fahrverbot kosten. Geht es richtig schief, werdet ihr überfahren, verletzt oder sterbt. Oder andere werden beeinträchtigt. Sowas kommt von sowas. Oder es geht eben alles gut. Verboten war es trotzdem.

Umgemünzt auf unsere Tipps: Wir wissen, dass viele unserer Leser*innen und Reisenden sich ganz besonders auf das und über das Freistehen mit einem Pickup Camper freuen. Diesen lieben Leuten wollen wir den Spaß nicht verderben und nicht als Moralapostel fungieren.

Mythos Freistehen

Teil 2: West, Mitte, Ost und Baltikum

Was wir als Fachmagazin aber durchaus wollen, ist, euch Rüstzeug mit an die Hand zu geben, euer Risiko und euer Verhalten einzuschätzen und abzustimmen. Und wir wollen überhaupt erst einmal erklären, was wo erlaubt oder ganz verboten ist. Dazu müsst ihr die Regeln überhaupt kennen.

Wir selbst wollen euch nichts verbieten. Was ihr möglicherweise im Heft 33 schon bemerkt habt, ist, dass wir euch obendrein Lösungen anbieten, wie ihr doch noch zu dem Erlebnis des autarken Übernachtens und Overlandens kommt. Es gibt zu jeder Regel in deutschen Gesetzbüchern so genannte „Ausführungsbestimmungen“. Die erklären Details, wie eine Regel angewendet oder ausgelassen werden kann. Und genau das tun wir auch. Wir geben euch Tipps, wie ihr an einsame legale Plätze kommt, wie ihr mal am See zum erlaubten Übernachten findet, aber

auch, was ihr besser lasst. Weil es eben teuer werden kann. Wir sind weiterhin keine Juristen und wollen auch nicht zu tief in die Materie eindringen. Nehmt einfach hin, dass die genannten Regeln existieren und wir nur darauf aufmerksam machen. Nehmt unsere Tipps dazu an, sie sind auf der Basis vieler Reisen und Zuschriften entstanden.

So oder so, wir wünschen euch überall und überhaupt, dass ihr das Erlebnis des autarken Reisens möglichst oft unbescholten erleben könnt. Nutzt euer WC, euren Müll-eimer und hinterlasst nichts außer den Spuren eurer BF Goodrich. Und am besten nicht mal die.

Die Regeln und Empfehlungen zum Norden Europas könntet ihr im Heft 33 nachlesen. Also los, auf geht's nun in die Mitte und den Baltikum.



Baltikum

Wildcampen ist im Baltikum (Estland, Lettland, Litauen) grundsätzlich erlaubt und weit verbreitet, da es als Teil des Jedermannsrechts gilt.



Estland

Estland ist ideal für Zelter und auch heute noch für Motorcamper, solange man sich abseits von Wohngebieten, Privatgrundstücken und Stränden aufhält. In Nationalparks nutzt man offizielle RMK- oder Biwakplätze.

Das RMK ist das Forstamt in Estland. Es ist Teil der Umweltschutzbehörde. Dazu muss man wissen, dass Estland eines der walddreichsten Länder der Welt ist. Wälder machen knapp die Hälfte seines Staatsgebietes aus. Das RMK verwaltet und bewirtschaftet rund 30 % der Fläche Estlands und rund 45 % aller estnischen Wälder. Dort richtet es für Reisende und Wanderer offizielle RMK-Plätze ein. Das sind spartanische Campingplätze, die kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Die meisten liegen perfekt am Meer oder an einem See. Sie bieten gewöhnlich Feuerstellen, Plumpsklos und Mülleimer. Freier kann man nicht stehen. Estland ist wirklich ein Schweden-ähnliches Paradies für Camper.

Es gibt übrigens Gerüchte, die RMK-Plätze seien nur Einheimischen vorbehalten. Das ist falsch. Stehen an den Plätzen selbst keine Verbotsschilder, darf jeder, auch Touristen, die Plätze mit einem Motorcamper befahren und nutzen. Verbote gelten nur an wenigen Stellen. Dann ist der Sand oder das Moor untauglich zum Befahren. Wir raten entsprechend von Versuchen ab.

Übrigens gilt das auch für Fahrwege im Baltikum allgemein. Längst nicht alle Straßen sind dort nach unseren Maßstäben „befestigt“. Das kann auch schon mal eine Piste sein, die zwei Dörfer verbindet. Grundsätzlich gilt: Auch an noch so abenteuerlichen Streckeneinstiegen: Steht dort kein Schild, ist das Befahren frei und erlaubt! Viel Spaß.



Lettland

Sehr tolerant gegenüber Freistehen auf Plätzen und Flächen entlang der Schotterpisten und an Biwak-/Angel- oder Bootsanlegeplätzen. Sogar an Ortsrändern gibt es kostenlose oder günstige reine Stellplätze. In der Nähe von Attraktionen sind diese Plätze in der Saison schnell voll, weil auch die Balten selbst ein ausflugsfröhliches Völkchen sind.

Das Camping in Dünen, an Stränden oder in Schutzgebieten ist verboten und wird streng bestraft (bis zu 200 €).



Litauen

Wildcampen, einfaches Freistehen an Flüssen und in Wäldern ist weit verbreitet. Je weniger Saison, desto einfacher ist es. Gewöhnlich bleibt man ungestört. Auf Privatgrundstücken - hier meinen wir Wald oder Fläche in einem Besitz - wird die Erlaubnis des Besitzers benötigt. Ist der unbekannt oder weit weg, geht das meistens trotzdem klar.

Die Regeln gelten im gesamten Baltikum wie üblich: Kein Feuer außerhalb offizieller Stellen, keinen Müll hinterlassen,

respektvoller Umgang mit der Natur, Abstand zu Wohnhäusern halten (oft 100–200 m).

Tipp: In der Hauptsaison und besonders an Wochenenden sind die kostenlosen Plätze gerade entlang der Pisten oft voll. Entweder trifft man früh am Nachmittag ein und hat kein Problem mit Nachbarn. Oder man weicht auf ruhigere Waldgebiete aus, steht dann aber mitunter eben nicht an einem See. Auch Waldlichtungen mit einem Bach können ein schöner Platz sein, wenn man gern ungestört ist.



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



Zahlreiche Waldgebiete in den Masuren sind zum Freistehen und Wildcampen für maximal zwei Nächte freigegeben. Allerdings müssen auch die Pisten und Wege zu den Plätzen für PKW erlaubt sein.

Polen

Wildcampen ist in Polen offiziell verboten. Dass sich das ändert, dafür sorgt seit 2021 ein Pilotprojekt, das das Übernachten in über 400 ausgewiesenen Waldgebieten der Staatsforstbetriebe (Lasy Państwowe) legalisiert. Maximal 2 Nächte am Stück sind dort für kleine Gruppen bis 9 Personen mit Zelt oder Hängematte erlaubt, sofern keine Schilder das Campen verbieten. Einige dieser Plätze sind nur zu Fuß erreichbar.

In Polen führen in den Masuren und anderswo reine Sandpisten durch die Wälder. Führt eine solche offizielle Piste

zu einem dieser Biwakplätze, tolerieren die Polen meistens das Übernachten im Motorcamper. Die wichtigste Regel hier: Verboten kein Schild ein Fahrzeug, ist es erlaubt. Diese offiziellen Gebiete dürfen nur in den zugelassenen Zonen genutzt werden. Dazu findet man auf der Website der Staatsforsten eine entsprechende Karte. Eine Prüfung ist unbedingt anzuraten.

Lagerfeuer sind streng verboten, außer an speziell dafür ausgewiesenen Stellen oder in installierten Feuerringen. Auch das wird im Winter toleriert, im Sommer sollte man es besser lassen. Keine Beschädigung der Vegetation heißt, keine Bäume zu fällen oder Äste abzubrechen. Müll ist wieder mitzunehmen.

Das Pilotprojekt gilt prinzipiell für Übernachtungen im Zelt oder Hängematte. Das Freistehen mit dem Wohnmobil ist außerhalb offizieller Campingplätze verboten und wird besonders an der Küste und in Nationalparks kontrolliert. Unerlaubtes Wildcampen kann mit Bußgeldern bis zu 120 € geahndet werden. Kommt es zu Konflikten mit Wanderern oder Zeltgruppen, weil diese sich vom Campingmobil gestört fühlen, sollte man mit dem Motorcamper besser den Platz verlassen.

Tipp: Fragen Sie Einheimische, im Restaurant am Ort oder einen Förster (Leśniczy) höflich, ob Sie in der Nähe auf einem Platz frei campen dürfen – dies wird im direkten Gespräch oft erlaubt.

Freies Stehen ist in Städten wie hier in Brügge meist verboten. Auch in größeren Hafenstädten kann es mitunter unsicher sein. Wir empfehlen daher, hier ausschließlich offizielle Stell- und Campingplätze zu nutzen.





Belgien

Unsere Nachbarn haben ein erstaunlich tolerantes Verhältnis zum Freistehen. Lediglich an Touristen-Hotspots oder am Meer ist es deutlich schwieriger, frei zu stehen.

Offiziell ist echtes Wildcampen und freies Stehen in der Natur in Belgien verboten. Vielerorts und an geeigneten Stellen wird es trotzdem für eine Nacht (maximal 24 Stunden) auf öffentlichen Parkplätzen oder am Straßenrand geduldet, sofern kein Verbotsschild vorliegt. Damit gilt ein definiertes Zeitlimit. Das Parken ist offiziell wie in Deutschland dem Zwecke der Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit gewidmet und damit eben auf 24 Stunden begrenzt. Längere Aufenthalte erfordern eine Genehmigung der Gemeinde. Weil alle Gebiete in Belgien stets einer Gemeinde oder Privatpersonen gehören, muss man sich selbst um die Erlaubnis kümmern!

Wie üblich wird kein Campingverhalten geduldet. Offiziell müssen Stühle, Tische oder Markisen ungenutzt bleiben. Das Leben soll ausschließlich im Fahrzeug stattfinden. Andererseits fahren auch die Belgier selbst gerne mal am Wochenende auf waldige Stellplätze, an öffentliche Grillplätze, und packen da ihre Gerätschaften aus. Wir empfehlen, das einfach selbst so zu machen, wie es die Belgier auf dem selben Platz tun. Größere Ansammlungen von Nicht-Belgiern (Kennzeichen checken) sollte man möglichst meiden. Auf solchen Stellplätzen wird man ab drei Fahrzeugen irgendwann Besuch der Behörden bekommen. Dann hilft auch eine Empfehlung einschlägiger Freisteher-Portale nicht.

Regionale Unterschiede

Streng kontrollierte Regionen: An der belgischen Küste, in Flandern, in Naturschutzgebieten sowie in Städten wie

Antwerpen ist das freie Stehen gewöhnlich strikt verboten und wird kontrolliert. Auch ist es wie in allen Ländern gerade an großen Hafenstädten nicht immer ungefährlich. Wir empfehlen, hier nur offizielle Stell- und Campingplätze zu nutzen.

Verbote gelten auch für Flandern und allgemein entlang der Küste. Hier ist das Freistehen und die Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit auf öffentlichen Plätzen streng verboten und wird besonders in der Hauptsaison kontrolliert. Logisch, wollen die Belgier doch ihre Strände vor unkontrolliertem Tourismus und Vermüllung bewahren. Im Süden des Landes (Wallonische Region / Ardennen) ist es im Landesinneren oft etwas entspannter, solange man sich naturverträglich verhält. Es wird gewöhnlich problemlos toleriert, wenn man abends eintrifft und im Fahrzeug übernachtet, um am nächsten Morgen auf Wandlung oder Radtour zu gehen. Lokale Verbote in Naturschutzgebieten oder Beschilderungen an Parkplätzen müssen unbedingt beachtet werden. In den letzten Jahren nahmen auch hier die Verbote zu. Aus Gründen...

Alternativen und Tipps

Private Stellplätze: Für Belgien sind Netzwerke wie Campspace, P4N und andere geeignet, um damit legal auf privatem Land im Grünen zu stehen.

Kostenlose Plätze: Es gibt offizielle, kostenlose Wohnmobilstellplätze (z. B. in der Kalmthoutse Heide oder an bestimmten Museen), die sogar bei Google schon verzeichnet sind.

Eine ganz offizielle Auswahl an regionalen Plätzen bietet die App Camping-Car Park für Belgien.

Unserer Erfahrung nach sind die Belgier bei einzelnen Pickup Campen auf Waldparkplätzen sehr entspannt. Die Nacht nach oder vor der Wanderung stellt in Herbst und Frühjahr kaum ein Problem dar.



Österreich

Wildcampen ist in Österreich grundsätzlich verboten. Da die Gesetzgebung in die Kompetenz der einzelnen Bundesländer fällt, variieren die Regeln und Strafen jedoch stark.

In Wien, Tirol und Niederösterreich ist auch das einfache Übernachten fast flächendeckend verboten. Übernachten im Fahrzeug zur „Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit“, also eine Nacht im Auto, ist in vielen Regionen erlaubt. Campingaktivitäten sind dabei verboten (Aufstellen von Tischen, Markisen etc.).

Die wichtigsten Regeln im Überblick

Das Zelten und Lagern im Wald ist laut Forstgesetz österreichweit streng untersagt, sofern keine ausdrückliche Zustimmung des Grundeigentümers vorliegt. Im alpinen Gelände ist oberhalb der Baumgrenze allein schon das Zelten oft verboten oder streng reglementiert. In Schutzgebieten wie Nationalparks herrscht ein striktes Verbot. Da muss

man mit dem Fahrzeug gar nicht erst Plätze suchen, auch nicht auf Wanderparkplätzen. Meistens stehen dort ohnehin Verbotsschilder für WoMos oder Camping über Nacht.

Strafen & Konsequenzen

Geldstrafen beginnen oft bei ca. 200 €, können bei schweren Vergehen (z. B. Grillen in Naturschutzgebieten oder bei Feuergefahr) bis zu 14.500 € betragen. Besonders streng kontrolliert wird in Tourismus-Hotspots und Nationalparks.

Legale Alternativen

Mit Erlaubnis des Besitzers (z. B. Bauernhof) ist Freisteigen auf privatem Grund ist Campen meist legal. Anbieter wie Schau aufs Land oder AlpacaCamping vermitteln solche legalen Stellplätze auf privaten Grundstücken.



Privater Stellplatz
auf einem Betriebshof



Schweiz

Wildcampen - also auch Freistehen - ist in der Schweiz nicht generell verboten, aber stark reglementiert. Wir gehen nicht auf Zelten und Biwakieren ein, wir wollen ja im Fahrzeug übernachten. In der Schweiz ist das Schlafen im Auto nicht einheitlich geregelt; es ist weder explizit verboten noch allgemein erlaubt. Freistehen wird in einigen Kantonen (z. B. Aargau, Jura, Luzern, Obwalden, Uri) für eine Nacht auf Rastplätzen (!) zum Zweck der Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit toleriert, solange keine Campingstühle herausgestellt werden. Das heißt aber auch, dass es meist keine naturnahen Plätze sind. Auf Privatgrundstücken darf man mit Erlaubnis des Eigentümers das Fahrzeug abstellen und darin übernachten. Das kann auch mal auf einem idyllisch entlegenen Zipfel eines Privatgrunds sein. Man muss nur die Erlaubnis möglichst nachweisen können.

Auch in der Schweiz gibt es Parkplätze an bekannten Regionen oder besonderen Orten, für die man Tages- oder 24-Stunden-Tickets ziehen kann. Sind Wohnmobile nicht ausdrücklich verboten, darf man dort auch eine Nacht im Camper verbringen. Und außerhalb der Saison ist gar ein Abend am Tisch auf Campingstühlen denkbar, solange

Auf manchen Park- und Rastplätzen lassen sich Tagestickets lösen.
Solange Wohnmobile dort nicht ausdrücklich verboten sind, kann man hier auch eine Nacht im Camper verbringen.



man nicht auch noch den Kugelgrill, die Markise und einen Sonnenschirm rausstellt.

Absolut verboten ist das Übernachten in Naturschutzgebieten, Nationalparks und Wildruhezonen. Bei Missachtung drohen Bußgelder, die stark variieren (z. B. bis zu CHF 2000 in Bern, CHF 200 in Lauterbrunnen). Wir empfehlen, Schilder zu beachten und im Zweifel auf offizielle Campingplätze auszuweichen.

Manchmal lässt sich auf einem Privatgrundstück sogar ein echter Jackpot landen.
Von solch einer Übernachtungsmöglichkeit träumen die meisten.
Wie gut, dass wir mit dem Pickup-Camper solche Spots auch technisch erreichen können.



Italien

Ui, in Italien ist Freistehen je nach Region ein ganz heißes Eisen. Denn eigentlich gilt wie in Frankreich und Deutschland, dass man im Auto auf legalen Parkplätzen auch übernachten darf.

Freistehen (Wildcampen) ist in Italien abseits legaler (Park-)plätze grundsätzlich verboten. Erlaubt ist lediglich das unauffällige Übernachten zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit, sofern man kein „Campingverhalten“ (Stühle raus, Markise ausgefahren, Grillen) zeigt.

Es gibt regionale Unterschiede. Im bergigen Inland oder abseits touristischer Hotspots wird das Freistehen in menschenarmen Gegenden oft toleriert. Aber auch da sollte man nicht „campen“. In den Abruzzen gibt es sogar speziell ausgewiesene Flächen für bis zu 5 Tage. Findet sich zufällig ein Bauer oder ein Winzer mit Platz für einen Camper, ist mit der Erlaubnis des Besitzers das Stehen auf Privatland überall erlaubt. Das gilt auch für idyllische Winkel seines Grundes. Gute Infos dazu gibt es in den Cafés und Geschäften rund um eine Piazza im Ort.

Wir empfehlen den Artikel von Heike & Daniel im PICKUP CAMPER Magazin, Heft 16. Die beiden waren mit einem Ford Ranger, einer Canopi-Kabine und Dachzelt in Süditalien unterwegs und berichten auch von den Herausforderungen, einen schönen Übernachtungsplatz zu finden.

(Online einfach hier klicken)



Offizielle Alternativen

Wer auf der Durchreise ist oder ländliche Regionen sucht, findet durchaus legale Alternativen:

„Agricamping & Agriturismo“ ist oft ähnlich wie beim „Landvergnügen“ in Deutschland. Bauern und andere Landbesitzer bieten ihren Grund gegen Gebühr zum Übernachten an. <https://de.agriturismo.it/>

Area Sosta Camper: Das sind günstige oder kostenlose Wohnmobil-Stellplätze, oft inklusive Ver- und Entsorgung. Das kann auch mal Schotter in den Bergen sein oder ein schmuckloser Teerplatz am Ortsrand. Die eigene Region lässt sich am besten über den Suchbegriff „Area Sosta“ googeln. Die Plätze sind über viele Plattformen verteilt.

Weil Italien in einigen Regionen die Camperlage stark diskutiert, können wir hier aktuell nicht genau raten, ob man und wo man frei stehen darf und sollte. Auch wenn dies hier ein Überblick ist, verlasst euch dabei bitte auf ganz aktuelle regionale Google-Ergebnisse eurer Zielregion.

Ganz aktuell werden Zufahrten und Durchfahrten in Südtirol und andernorts stark reglementiert. Informiert euch unbedingt zeitnah vor eurem Reisedatum, wie es aktuell aussieht.



CAMPERVANS UND WOHNKABINEN FLEXIBEL + FUNKTIONAL + MOBIL

Ihr kompetenter Partner für Wohnkabinen

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

DUX-CAMPER GmbH

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

Offroadcampen CH

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

www.DUX-CAMPER.de



Kroatien

Kurz: Freistehen ist verboten! Da beißt die Maus keinen Faden ab. Allerdings ist die Kontrolle nicht immer einfach. Im Velebit-Gebirge fahren im gesamten Gebiet gerade mal zwei Streifen durch das Gebirge. Es wird teuer, wenn man erwischt wird. Man kann auf Lücke setzen, darf sich dann aber nicht beschweren, wie immer also.

Es kann schnell teuer werden. Das Übernachten außerhalb offizieller Campingplätze oder Wohnmobilstellplätze wird mit hohen Bußgeldern geahndet, die zwischen 100 € und 400 € liegen können.

Es gab im persönlichen Umfeld ein böses Beispiel. Gegenüber eines kleinen dörflichen Hotels lag ein öffentlicher Parkplatz. So außerhalb von allem, dass

eigentlich nur Gäste des Hotels dort stehen. Die Kinder wollten lieber im Pickup-Camper bleiben, Papa und Mama nahmen sich ein Zimmer. Die Polizei ließ um 23:30 die Eltern aus dem Hotel holen und verbot die Übernachtung der Kinder in der Kabine. Das hatte zudem 350 Euro Strafe zur Folge. Obwohl der ortsansässige Hotelier das empfohlen hatte.

Nehmt es also ernst. In Kroatien geht so gut wie nichts. An der Küste, in Nationalparks und in Touristengebieten wird das allgemeine Verbot streng überwacht. Dies gilt auch für Parkplätze, Raststätten und scheinbar verlassene Privatgrundstücke (!). Gerade die gibt es in Kroatien überall. Aber lässt den Camper da nicht stehen!

Ausnahmen: Im extremen Landesinneren, also südlich und östlich von Zagreb und abseits der Touristenpfade wird das einmalige Übernachten im Auto oder Zelt manchmal toleriert, darauf verlassen sollte man sich jedoch nicht.

Weil das klassische Freistehen zu teuer werden kann, empfehlen wir legale Alternativen für Übernachtungen: die Autocamps (Mini-Camps). Das sind kleine, oft familiengeführte Campingplätze. Meist kleine Areale, viel günstiger als große Anlagen und man kann dort legal und naturnah stehen.

Auch weisen Restaurants oder Ausflugslokale schon mal eine Übernachtungsmöglichkeit zu, wenn man denn einen Wein mehr bei ihnen trinken möchte. Dann steht man auf Privatgrund und übernachtet ohne Störungen.

Insgesamt gilt leider, dass Kroatien kein gutes Reiseziel für Freisteher ist. Wir können da kaum Tipps geben.



Kroatien ist ein schwieriges Terrain, zumindest wenn es ums Freistehen geht. Um Ärger und hohe Bußgelder zu vermeiden, übernachtet lieber auf kleinen Mini-Camps, auf denen man oft naturnah stehen kann.





Slowenien

Das freie Stehen und Wildcampen ist in Slowenien gesetzlich strikt (!) verboten. Dies gilt in der Tat für staatlichen Grund und Parkplätze, selbst dort, wo man legal dauerhaft ein Fahrzeug parken könnte. Die Übernachtung im Camper ist unter keinen Umständen erlaubt. Das gilt auch für naturnahes Privatgelände, sogar mit Erlaubnis des Eigentümers. Selbst bei Apps ist Slowenien deshalb nur dünn vertreten.

Bei Verstößen drohen hohe Bußgelder zwischen 100 und 500 Euro, in Naturschutzgebieten sogar deutlich mehr. Besonders im Triglav-Nationalpark und an der Soča wird streng kontrolliert. Die einzige Notfall-Ausnahme ist das einmalige Übernachten zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit (maximal 10 Stunden). Aber auch das kann kontrolliert und auch untersagt werden.

Das Land verfügt über ein hervorragendes Netzwerk offizieller, günstiger oder sogar kostenloser Stellplätze. Diese „PZA“ (Postajališča za avtodome) bieten oft Basis-Infrastruktur wie Ver- und Entsorgung und Mülleimer.

Die Plattform „<https://avtokampi.si/>“ ist eine gute Anlaufstelle für Camperreisen in fast alle Teile des ehemaligen Jugoslawiens. Der größte Nachteil ist, dass man zwar Englisch als zweite Sprache anklicken kann, die meisten Beiträge und Beschreibungen trotzdem in Slowenisch angelegt bleiben. Wir empfanden das als sehr hinderlich.



Die Höhlenburg Predjama ist einer der touristischen Hotspots Sloweniens. Wer im Urlaub eher Ruhe und Einsamkeit sucht, ist hier vielleicht nicht ganz richtig. Ähnlich sieht es beim Übernachten in der freien Natur aus: Legale Stellplätze gibt es in Slowenien nur auf ausgewiesenen Plätzen. Dann wahrscheinlich mit Nachbarn.

Private Stellplätze findet man am besten mit Apps wie Park4Night oder Nomad.Camper. Hier gibt es sichere und legale Übernachtungsmöglichkeiten bei Privatpersonen oder ländlichen Gemeinden.

Es wird dringend empfohlen, sich an die offiziellen Plätze zu halten, um die empfindlichen Strafen zu vermeiden und die Natur zu schützen.

NL CAMP 4

GEFERTIGT IN SCHWEDEN
IN HANDARBEIT – NICHT IN CHINA!



VERKAUFSPREIS
43.825 €

4.000 € REDUZIERT!

- 650 kg LEICHTGEWICHT
inkl. Nasszelle
- PASST AUF ALLE GÄNGIGEN
EUROPÄISCHEN PICKUPS
1,5- UND DOPPELKABINER
- PASST AUCH AUF AMERIKANISCHE
PICKUPS MIT 5,4 ft BIS 6,5 ft
LADEFLÄCHE!
- SOFORT AB LAGER METZINGEN
Besichtigung nach Terminvereinbarung!



- ALDE 3000
HEIZUNG
mit Fußbodenheizung
- KOMPRESSOR
KÜLSCHRANK
Dometic NRX 115
- LITHIUM BATTERIE
180 Ah
mit Bluetooth
- AUTARK & WINTERTAUIGLICH
bis -40°C getestet

**AB LAGER
LIEFERBAR!**

TOYOTA
HILUX
2.8L DIESEL | 204 PS MILD HYBRID
INVINCIBLE
AUTOMATIKGETRIEBE 6 GANG | 4x4 | TME: HIGH-DOUBLE CAB

Toyota
Care
3 JAHRE
HERSTELLERGARANTIE
ab Tag der Zulassung!
Erweiterbar bis 15 Jahre
mit Toyota Care –
einzigartig weltweit!



59.990,-
PREIS OHNE KABINE

**PERFEKTES
TRÄGERFAHRZEUG**
Zuladung 1.000 kg
aufsteigbar auf
1.200 kg

**AUFLASTUNG
UND ACHSLAST**
ZGG auf 3,5 t
Hinterachslast auf
2.200 kg

**ANHÄNGELAST
AHK STARR**
3.500 kg
Stützlast 170 kg

- INKLUSIVE:**
- Auflastung ZGG auf 3,5 t & Hinterachslast 2.200 kg mit VB Airuspension & TÜV Abnahme
 - AHK Starr 3.500 KG Stützlast 170 KG
 - Ladekabel für Absetzkabine
 - Verzurrösen montiert

NICHT IN CHINA!
HANDGEFERTIGT IN SCHWEDEN
ECHTE QUALITÄT AUS SCHWEDEN

**2026
MODELLJAHR**

NORTHERN LIGHTS CAMPERS NL CAMP 5

**DIESELPAKET – KOMPLETT GASFREI
PREMIUM WOHNKABINE 2026**

SOFORT AB LAGER METZINGEN LIEFERBAR!

- ✓ Handgefertigt in Schweden
- ✓ Modelljahr 2026
- ✓ Komplett gasfrei – Dieselheizung & Diesel-Ceran-Kochfeld
- ✓ Passend für alle europäischen Doppelkabiner
- ✓ Wintertauglich bis -40 °C getestet am Polarkreis
- ✓ Seit 2023 Teil der KABE Group



52.575,- €
PREIS OHNE FAHRZEUG

**GEWICHT NUR
749 kg**
inkl. 10 Liter Diesel



**EURO&US
CARS**

Euro & US Cars
Metzinger Straße 96
72555 Metzingen
07123 / 3800610
info@euro-us-cars.de
www.euro-us-cars.de

**SOFORT VERFÜGBAR
AB LAGER METZINGEN**

- ✓ Demokabine vor Ort besichtigen
- ✓ Individuelle Beratung
- ✓ Neubestellungen nach Wunsch
- ✓ Lieferzeit Neubestellung ca. 12 Wochen

Mosel Caravan

Ansprechpartner: Andreas Stamm
Katharinenufer 18-19, 54347 Neumagen Dhron
andreas@mosel-caravan.de 01573 3921537

Gören Truck Shop e.K.

Ansprechpartner: Yasar Gören
Hamburger Str. 3, 21339 Lüneburg
Vertrieb@truckshop.de 04131-242526



BESUCHEN SIE UNSERE WEBSEITE:
WWW.NORTHERN-LIGHTS-CAMPERS.DE

Tschechien

Grundsätzlich ist in Tschechien das Freistehen verboten, sogar auf Teilen von Privatgrundstücken. Inoffiziell will man damit reisende „Familien“ verhindern. Allerdings gibt es hierfür noch kein eigenständiges Gesetz.

In ländlichen Gebieten kann man in der Regel eine Nacht im Camper verbringen, wenn man abseits steht und keine Campingutensilien rausstellt. Fahrräder bleiben währenddessen besser auf dem Träger, Ski ebenso besser verpackt. Die Trennlinie ist fein zwischen Übernachten und Bußgeld.

Auf persönliche Anfrage wird ein Bauer auf dem Lande gewöhnlich einen legalen Platz spendieren, vielleicht gegen Trinkgeld. Die Polizei drückt dabei in der Regel ein Auge zu.

Wundert euch nicht, in Tschechien wird viel und oft kontrolliert. Denn die Tschechen sind selbst viel draußen und die Park- und Campingsituation beeinflusst sie selbst meist negativ. Das bezieht sich übrigens auf das Abstellen von Kraftfahrzeugen. Auf einigen Parkplätzen an Ski-Orten oder Wanderwegen in den Bergen können 24-Stunden-Tickets gezogen werden, mit denen man auch übernachten darf. Gecampft werden mit Markise und Möbeln darf nicht. Aber man sollte sich auf sein persönliches Gefühl verlassen. Hier und da und außerhalb der Saison hat gegen zwei Stühle wahrscheinlich niemand etwas einzuwenden.

Apropos Wandern: Auch wenn das Wildcampen und Freistehen mit Kraftfahrzeugen offiziell nicht möglich ist, ist eine Nacht im Zelt in der Natur sehr wahrscheinlich unproblematisch. Das Übernachten auf einem legalen KFZ-Parkplatz zum Wiederherstellen der Fahrtüchtigkeit ist hier wieder ein Mythos. Man kann es machen, es ist in Tschechien nicht gesetzlich geregelt. Daher können beim Übernachten kaum Strafen oder Bußgelder ausgesprochen werden. Wer im Eck eines Platzes steht und sich nicht ausbreitet, wird kaum Schwierigkeiten haben.

Slowakei

Hier ist es eigentlich ähnlich wie in Tschechien. Freistehen und Wildcampen sind in der Slowakei offiziell verboten – das gilt sowohl für staatliche Flächen als auch für Privatgrundstücke. Abseits von Hotspots ist es hingegen meist unbedenklich, solange man sich unauffällig verhält, keinen Müll hinterlässt und keinen Campingplatzcharakter entwickelt. Auffällig ist in Schilderungen, dass die gefühlte Grenze bei maximal drei Fahrzeugen auf dem Platz liegt. Danach werden Berichten zufolge alle kontrolliert und nicht selten des Platzes verwiesen. Alleine bekommt man gewöhnlich keine Probleme.



Offiziell verboten, aber vielerorts geduldet. Wer unauffällig bleibt, hat abseits der touristischen Hotspots und möglichst allein oft die besten Chancen auf eine ruhige Übernachtung.

Überhaupt nicht versuchen sollte man es in Nationalparks, Naturschutzgebieten und an touristischen Hotspots wie der Hohen Tatra. Hier ist das Freistehen streng verboten und wird Schwierigkeiten mit sich bringen. Besser sind günstige, oft sehr naturnahe und familiäre Campingplätze (z. B. Farm & Camping Lazy), die sich über Park4Night und ähnliche Apps finden lassen. Obacht, nicht alle vermeldeten Spots sind legal.

Die Camp-Crown VoKa 200 - 230 - 260

VOKA
by CAMP-CROWN



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.



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

JETZT ENTDECKEN: CAMP-CROWN.DE





SCHWEDEN SCHWABEN IN

Northern Lights Campers mit neuem Vertriebspartner

Es waren drei wilde Jahre für SKarosser, die Wohnkabinenschmiede aus Dorotea, Nordschweden. Nach vielen erfolgreichen Jahren mit einem einzelnen Vertriebspartner in Deutschland hatte Inhaber Ulf Selgren sich anno 2023 entschlossen, anlässlich seines Altersausstiegs ein insbesondere wirtschaftlich stabiles Vermächtnis an Tochter Erika und ihren Mann Frederic zu übergeben. Infolgedessen bot er sein Unternehmen einem starken Partner zum Kauf an, von dem er annehmen konnte, dass er Erika fortan im operativen und besonders Vertriebsgeschäft unterstützen können würde. Zudem sollte dies Geld für Neuentwicklungen und die Fortführung der Geschäfte in die Kassen spülen.

Was dann geschah, hatte einige Monate lang Züge eines TV-Dramas. Mit allen Höhen, Tiefen und Verwicklungen. Das will ich hier nicht nachzeichnen, es würde wahrscheinlich irre lang, trotzdem unvollständig und manches gehört gar nicht in die Öffentlichkeit.

Sicher ist, im Zuge der Übernahme durch KABE, dies war der neue Partner, stieg der langjährige deutsche Vertriebspartner aus. Offenbar führten unüberwindbare Hindernisse zu einem raschen Bruch.

Dass damit die gesamte Vertriebsstruktur von SKarosser in Deutschland zusammenbrach, zeichnete sich bereits nach wenigen Monaten ab. Mangels Händlern und Marketing vor Ort bekamen weder KABE noch die Schweden nennenswerte Stückzahlen nach Deutschland. Zumal der alte, sehr bekannte Markenname nicht genutzt werden konnte, weil der dem ehemaligen deutschen Partner gehört.



Northern Lights Campers

Fortan kamen die schwedischen Kabinen unter dem Namen „Northern Lights Campers“ auf den Markt. Ein wohlklingender Name, den leider mangels funktionierender Marketingstruktur niemand so richtig auf den Schirm bekam. Die noch immer bekannten Produkte gingen unter dem neuen Namen schlicht unter. Niemand verband die traditionell guten Wohnkabinen mit dem neuen Namen. Das hatte nach über 40 Jahren Wohnkabinenproduktion dort noch niemand erlebt.

Es folgten Intermezzi. Eins mit einem deutschen Handelsvertreter, der sich unfassbar bemühte, aber mangels deutscher Handelspartner nach neun Monaten wieder ausstieg. Danach kooperierte Max Bieber mit den Schweden. Doch die eigene Produktion der hochwertigen Bieber-Tec - Kabinen lief auf vollen Touren. Sein gesamtes Team war mächtig eingespannt. So konnte sich auch dort niemand gut genug um den Vertrieb kümmern, wie es sich alle gewünscht hätten. Stabile Verkaufszahlen blieben aus.

Northern Lights Campers fristete derweil ein Schattendasein auf dem deutschen Markt, obwohl sie zuvor unter anderem Namen wöchentlich Wohnkabinen an den Mann und die Frau gebracht hatten. Das war vorbei, was also tun?





Die Northern Lights Campers sind mit hochwertigem Holz und langlebigen Stoffen ausgestattet. Gefertigt werden die Wohnkabinen in der Manufaktur im schwedischen Dorotea.

Vorsehung oder Zufall?

In dieser Phase schaute sich ein stabiles deutsches Unternehmen für den Vertrieb von potenten Euro- und US-Cars nach einer Erweiterung des Portfolios um. Namentlich Heiko Fridrich aus Metzingen, Chef von „Euro & US-Cars“, wollte als Freund des Prinzips Wohnkabinen seinen Kunden gerne gute Pickup Camper auf Basis der von ihm gehandelten US-Trucks anbieten.

Heiko Fridrich: „Ich hatte Kunden, die sowas gern haben wollten. Denen wollte ich helfen. Also schaute ich mir an, welche Marken hierzulande noch nicht gehandelt wurden. Zunächst sah ich mich für meine US-affinen Kunden natürlich nach amerikanischen Kabinen um. Und als ich eine etwas anders geschriebene amerikanische Marke googelte, wurde mir erstmals ‚Northern Lights Campers‘ angezeigt. Der Name sagte mir nichts, aber die sahen aus wie Kabinen, die ich schon kannte ...“

Nach kurzer Recherche war ihm bald klar, dass er hier die alte, ihm bekannte Qualitätsmarke vor sich hatte, die irgendwie nun unter neuem Namen firmierte.

„Natürlich kannte ich die alte Marke und ich kannte auch den damaligen Vertriebspartner. Ich war überrascht. Was war denn da los? Ich wollte mich nun kümmern.“

Zeitsprung.

Seitdem sind gut neun Monate vergangen. Heiko und SKA-rosser sind eine Handelspartnerschaft eingegangen, die nun endlich wieder schwedische Wohnkabinen nach Deutschland spült. Der Hauptsitz ist im schwäbischen Metzingen. Dort bei Heikos Euro & US-Cars findet der Kunde permanent Ausstellungskabinen zur Ansicht oder teils auch zur sofortigen Mitnahme. Ebenso werden hier Beratung, Wartung und Reparaturen angeboten.

Heiko: „In Absprache mit dem ehemaligen Handelspartner können wir auch ältere Kabinen unter dem Vorgängernamen betreuen. Dann müssen unsere süddeutschen Kunden nicht extra bis an den Rand des Ruhrgebiets fahren.“

Was den Kunden ebenfalls zugutekommt, ist, dass Heiko sofort eigene Partner mit ins Boot geholt hat: „Ich kann nicht ganz Deutschland bedienen. Warum sollen Menschen von sehr weit her zu mir fahren müssen?“

Deshalb gibt es momentan zwei weitere Unternehmen, die von Heiko als Partner eingesetzt wurden. Wir führen sie unter diesem Text auf. Was den Kunden zugutekommt, ist neben der besseren Erreichbarkeit von Händlern auch das Angebot der Partner. Bei Heiko und den anderen beiden kann man Trägerfahrzeuge gleich dazu kaufen. Mit jahrelanger Erfahrung bieten alle drei sowohl Pickups aus Amerika wie auch alle typischen EU-Trucks an. Heiko selbst bevorzugt als japanischen Wohnkabinenträger den Toyota Hilux mit der 2,8-Liter-Maschine.

„Toyota ist zuverlässig, stark und sehr beliebt. Da muss ich gar nicht lange überlegen. Wenn es kein US-Truck sein soll, dann verkaufe ich sehr gern Toyota. Damit haben wir nach dem Verkauf nie technische Probleme. So soll das sein.“



Selbstverständlich setzt er selbst gern auf die großvolumigen V8 wie RAM oder Chevrolet Silverado. Das ist seine DNA.

Inzwischen ist Heiko zu einem starken Partner der Schweden geworden. Die neue Website ist ansprechend und sehr informativ. Auf seinem Hof stehen immer maßgebliche Modelle zur Ansicht und Beratung. Er stellt auf Messen und Treffen aus und wirbt aktiv für die Wohnkabinen. Zuletzt trafen wir uns auf dem Caravan Salon.

Ach, und übrigens, während ich diese Zeilen verfasse, werden bei ihm gerade vier Wohnkabinen mit Hagel-schaden, ihr erinnert euch an die schlimmen Unwetter in BaWü, zum Vorzugspreis angeboten. Sie sind vollständig repariert, dicht und ansehnlich. Nur tragen Dach und Alkoven, vielleicht auch die Wand, noch Zeichen von gewisser Wohnkabinen-Cellulite. Wen das nicht stört, der kann gerade gut Geld sparen. Einfach mal anfragen.

Wir jedenfalls freuen uns, dass die alte schwedische Wohnkabinenmanufaktur hierzulande wieder vertreten ist. Wünschen wir Heiko und seinen Partnern und auch Northern Lights Campers eine großartige gemeinsame Zukunft. Denn das hat der Wohnkabinenbau aus Nord-Schweden wirklich verdient.

Hauptvertretung

Northern Lights Campers
Heiko Fridrich
Metzingerstraße 96
72555 Metzingen
info@euro-us-cars.de
www.euro-us-cars.de

Partner:

Andreas Stamm,
Neumagen-Dhron
www.mosel-caravan.de

Yasar Gören, Lüneburg
www.truckshop.de



Autohaus Kruse



Pickups & SUVs im Sauerland



RICH 9

**Zum
Mitnehmen**



**Dachzelte
von Vickywood**



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



Die NoWo namens „Jens“

Geschichte einer Leerkabine

Manchmal entstehen die besten Geschichten aus spontanen Entscheidungen.

Solchen, die eigentlich viel zu kurzfristig getroffen werden. Unsere Geschichte mit einer Wohnkabine ist fest verbunden mit unserer Geschichte als Ehepaar. Das macht es für uns ganz schön besonders. Wir freuen uns, diese Erfahrungen mit euch zu teilen.



Also, „unsere Geschichte“ mit dem Eigenausbau einer Wohnkabine und der Entwicklung einer Ehe und zugleich einer Marke begann gerade zwei Monate vor unserer Hochzeitsreise, genauer im Mai 2022.

Als Paar waren wir schon einige Zeit lang bis dahin mit einem Wohnwagen gereist. Wir wollten aber irgendwann nicht mehr durch unser Anhängsel „behindert“ werden und flexibler reisen können. So fiel unsere gemeinsame Wahl ziemlich spontan auf das Prinzip Wohnkabine. Als wir dann heirateten, war klar, dass unsere Hochzeitsreise als Tüpfelchen auf dem i mit einer Wohnkabine auf unserem Ranger nach Norwegen führen sollte. Die Zeit lief da bereits, also kümmerten wir uns um eine entsprechende Wohnkabine.

Während einer längeren Suche über etwa zwei Wochen entdeckten wir bei einem unverbindlichen Termin im Wohnkabinencenter Gevelsberg das Modell NoWo 230. Das Team um Jens Heidrich hatte die Corona-Zeit genutzt und eine eigene Wohnkabinen-Idee konzipiert und umgesetzt, ganz ohne Holz im Aufbau. Das „NoWo“ hieß schlicht „No Wood“ und klang wie „Novo“, also „Neu“. Die Serie blieb wohl mit insgesamt fünf Kabinen klein, weil einfach die Kosten



für eine in Deutschland gefertigte Wohnkabine zu hoch gewesen wären. Als wir den Termin hatten, stand dort die letzte NoWo 230, allerdings als unvollendete Leerkabine.

Die Kabine hatte auf uns gewartet. Sie passte ins Budget und wir wollten gern selbst daran arbeiten. Die Entscheidung fiel schnell noch vor Ort: „Das wird unsere neue Reisekabine.“

Jetzt kommt's: Jetzt, wo wir eine Wohnkabine hatten, wollten wir mit ihr auf Hochzeitsreise fahren. Und weil der Termin bereits feststand, begann für uns ein spannender Wettlauf gegen die Zeit. Uns blieben gerade einmal sechs Wochen, um aus der leeren NoWo 230 zumindest eine halbwegs reisefertige Wohnkabine zu machen.





Trotz der knappen Zeit wurde professionell gearbeitet, sodass alle wesentlichen Einbauten rechtzeitig vor der Reise fertig wurden.

Wir machten uns umgehend ans Werk. Uns war klar, dass wir vielleicht nicht die perfekte Lösung zum Reisebeginn schaffen würden. Aber mit Mut und Fantasie sollte zumindest eine reiseverträgliche Version herauspringen. Finalisieren konnten wir sie ja nach der Reise dann in aller Ruhe.

In allen Stunden freier Zeit wurde nun geplant, Material besorgt, gemessen, gesägt, geklebt und geschraubt. Und siehe da, ist man erst einmal im Fluss, schreitet der Fortschritt spürbar voran.

In dieser kurzen Zeit von sechs Wochen „Nacht- und Wochenendschichten“ schafften wir einiges: Das Bad im Heck, unsere Erfindung, wurde gebrauchsfähig zum größten Teil fertig. Wir bauten einen großen Kleiderschrank ein, das Bett und machten die Technik flott. Solaranlage, Elektrik, Heizung und Kühlschrank wurden funktionsfähig installiert. Wir achteten darauf, dass alles seinen späteren Platz hatte, wo wir nur noch weitere Fächer oder Schränke zur Verkleidung drüber bauen mussten.

Der Ranger selbst musste natürlich auch noch optimiert werden. Er bekam eine Luftfederung an der Hinterachse und stabile Zurrösen auf der Ladefläche, die mit dem Rahmen verbunden sind.

Dann war die Zeit abgelaufen. Sechs Wochen waren wie im Fluge vergangen. Wir waren noch längst nicht fertig geworden, trotz aller Anstrengungen. Unsere Hochzeitsreise nach Norwegen durfte trotzdem nicht wegen einer unfertigen Wohnkabine ausfallen! Also wurde in der unmittelbaren Reisevorbereitung noch viel improvisiert. Unsere Sachen kamen in Euroboxen, es gab ja noch keine Schränke. Der Ranger wurde mit Ausrüstung gefüllt, ein Campingtisch kam in die Kabine und Kissen wurden unsere Sitzpolster. Alles andere, was noch nicht fertig war, musste eben warten.

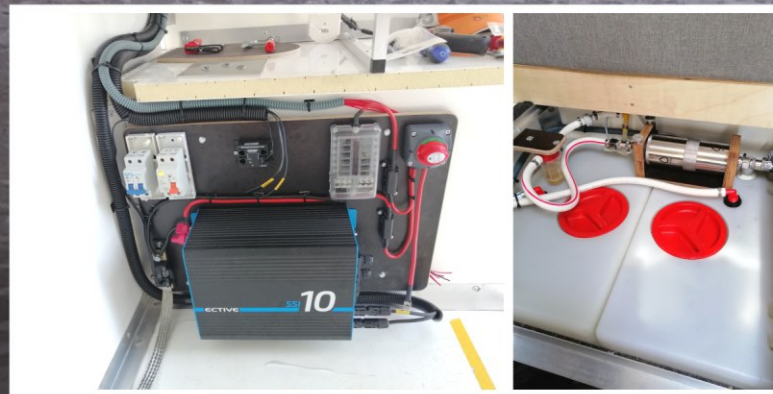
Weg nach Norden

So ging es mit einer Mischung aus fertiger Wohnkabine und Baustelle Richtung Norden. Was soll ich sagen, wir waren trotzdem stolz. Stolz auf unseren neuen Pickup Camper, erfreut über die Reise und glücklich, dass wir es doch noch so geschafft hatten. Der Urlaub würde sicher großartig werden. Wir rollten Skandinavien entgegen. Es war herrlich.

Auf unserem Weg nach Norwegen machten wir Halt am bekannten Tørreby Strand in Dänemark. In der Hochsaison gehört er zu den meistbesuchten Stränden der Region.



Auch bei der Technik lief alles pünktlich rund. Solaranlage, Elektrik, Heizung, Wasser und Kühlschrank waren vor Reiseantritt startklar.



Es wurde die beste Reise, die wir erleben durften. Alles klappte besser, als man es unserem Rohbau zugetraut hätte. Wir erreichten viele Sehenswürdigkeiten, wir schliefen wie die Murmeltiere nach den aktiven Tagen im Fjell und in den hübschen Städten.

Wer konnte ahnen, dass dort, wenn auch eher unfreiwillig, die Idee für ein Produkt entstand, das später einen wichtigen Teil unseres Lebens ausmachen sollte. Und das kam so...

Klotastrophe!!!

In unserer NoWo bauten wir für diese Reise eine DIY-Trockentrenntoilette ein. Wir wollten keine Chemie benutzen und von Entsorgungsstationen auch über längere Zeit unabhängig bleiben können. Ganz abgesehen vom Umweltgedanken. Diese WC-Box funktionierte eigentlich wunderbar, bis zu jenem denkwürdigen Abend auf der „Schneestraße“ in Norwegen.

Niemand von uns hatte daran gedacht, zwischen- durch einmal den Füllstand des Urinkanisters zu kontrollieren. In unserer Eigenbau-Toilette war er von außen nicht

abzulesen, zudem hatte wohl keiner von uns beiden Lust auf das notwendige Gefummel zum Herausheben.

Das unappetitliche Ergebnis: Auf der holprigen und kurvenreichen Straße lief uns das Klo über. Und nicht nur ein bisschen!

Am Stellplatz angekommen, öffnete ich als Erste die Tür und fiel fast vor Schreck um. Das Bild auf dem Boden könnt ihr euch vorstellen! In diesem Moment war der Spaß für den Abend erst einmal vorbei. Statt eines gemütlichen Sonnenuntergangs mit einem Glas Rotwein hieß es ausräumen, trockenlegen, putzen und schrubben.





Clever gelöst: Durch die Anordnung rechts und links neben der Eingangstür und der Trennwand zum Wohnraum entsteht ein erstaunlich geräumiges Bad. Wer genau hinschaut, erkennt rechts neben der WC-Klappe die grüne LED des pipiGUARD®.

Fazit: Für uns stand danach fest, das passiert uns kein zweites Mal. Unser Ehrgeiz ließ uns nun eine bessere, durchdachtere TTT noch auf der Reise erdenken. Denn ab hier waren fast täglich Ideen, wie man so ein Unheil verhindern könnte, Teil unserer Gespräche auf den langen Verbindungsetappen entlang der Fjorde. Zumal wir nun überpenibel fast dauernd den Tank inspizierten. Das wollten wir kein zweites Mal erleben. Und diese Unsicherheit nervte uns.

Wir wollten also eine einfache Möglichkeit, mit der man jederzeit erkennen kann, wie voll der Urinkanister der Trockentrenntoilette ist, ohne ständig nachsehen zu müssen. Ungeachtet der Konstruktion, ob transparent oder in einem Gehäuse verbaut. Daraus entstand unsere eigene Füllstandsanzeige. Über eine grün- gelb- rote LED- Anzeige sieht man auf einen Blick, wann es langsam Zeit wird, den Kanister zu leeren.

Und genau aus diesem Erlebnis entstand die Idee für den pipiGUARD®. Der Name ist Programm, die Leute müssen gewöhnlich schmunzeln, wenn sie ihn lesen oder hören.

Einem ziemlich unangenehmen Erlebnis während unserer Hochzeitsreise entsprang also ein selbst entwickeltes, praxisnahes Produkt. Was spielerisch begann, entwickelte sich zu einem beachtlichen Kraftakt. In diesem Projekt stecken unzählige Arbeitsstunden intensiver Planung und

Umsetzung. Inzwischen haben wir mit dem pipiGUARD® eine fertige, technisch ausgereifte Lösung am Start. Aber der Ehrgeiz ist geblieben: Wir tüfteln ständig an weiteren Ansätzen, damit euch und uns so ein Moment in Zukunft definitiv erspart bleibt.

Mittlerweile verkaufen wir den pipiGUARD® und sind mit unseren Produkten auch auf verschiedenen Messen unterwegs. Da schließt sich der Kreis zu dieser Geschichte unserer NoWo 230. Denn es war Andreas, der „Wikinger“, der uns auf der Messe „Adventure Southside“ entdeckte. Oder besser gesagt: Er entdeckte zuerst unsere Wohnkabine, die NoWo 230 namens „Jens“.

Wir kamen ins Gespräch und Andreas fand „Jens“ und die Geschichte dahinter offenbar so interessant, dass er uns spontan anbot, unsere Geschichte zur Kabine und auch den pipiGUARD® einmal im Magazin vorzustellen. Denn WC im Camper ist ausgesprochen praxisnah und immer ein Thema!

Und hier sind wir nun. Aus der Leerkabine wurde unser „Jens“. Nach unserer etwas impro-visierten Hochzeitsreise ging der Ausbau natürlich weiter. Insgesamt mit allen Bauabschnitten haben wir ungefähr ein halbes Jahr an der Kabine gebaut. Natürlich mit danach etwas mehr Gelassenheit. Heute ist sie innen genau so, wie wir sie uns vorgestellt hatten.



Der Innenausbau der NoWo kann sich sehen lassen. Jeder Zentimeter ist clever genutzt und steckt voller liebevoller Details. Hier wurde mit viel Sorgfalt und Herzblut aus wenig Platz ein echtes Zuhause gemacht.

Ganz fertig ist „Jens“ allerdings noch nicht, zumindest nicht von außen. Denn für die Gestaltung der Kabine sind wir uns bis heute nicht einig: Raptor-Lack oder doch eine Beklebung? Beide Varianten haben ihren Reiz, und genau deshalb konnten wir uns bisher noch nicht entscheiden.

Das ist tatsächlich das Letzte, was unserer NoWo 230 noch fehlt. Technisch und innen ist „Jens“ zu 99 % fertig, nur sein endgültiges Äußeres wartet noch auf eine Entscheidung.

Viele Grüße Gabi und Uwe

www.manufaktur-claus.de/pipiguard-



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

Erfolgreich werben, gezielt den Verbraucher ansprechen

PICKUP CAMPER Ads



Werbung und Redaktion

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

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

AKTUELLES im Web

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

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

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

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

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

Werbung ist Information

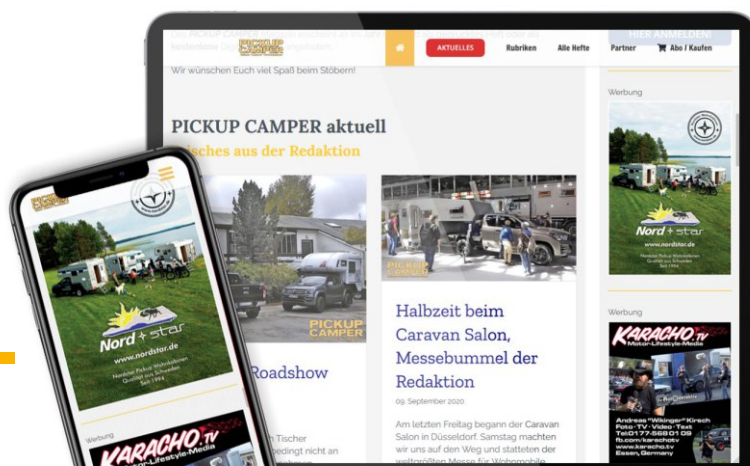
Wir bieten Herstellern, Importeuren, Autobauern, Veranstaltern und all jenen, die sich in unserer Community und damit in unserem Markt bewegen, eine perfekte kundenorientierte Plattform für ihre Werbung. Wir vertreten zudem vehement die Ansicht, dass auch Werbung zur Information des Lesers beiträgt.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

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

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

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

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



Werde Verkaufsstelle für das PICKUP CAMPER Magazin!

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

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

Win Win für alle Seiten

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

Werde Verkaufsstelle für das PICKUP CAMPER Magazin. Bewerbungen an:
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



Truck-Camper-Life:

Die Surfer-Nomaden „Paskowitz Family“

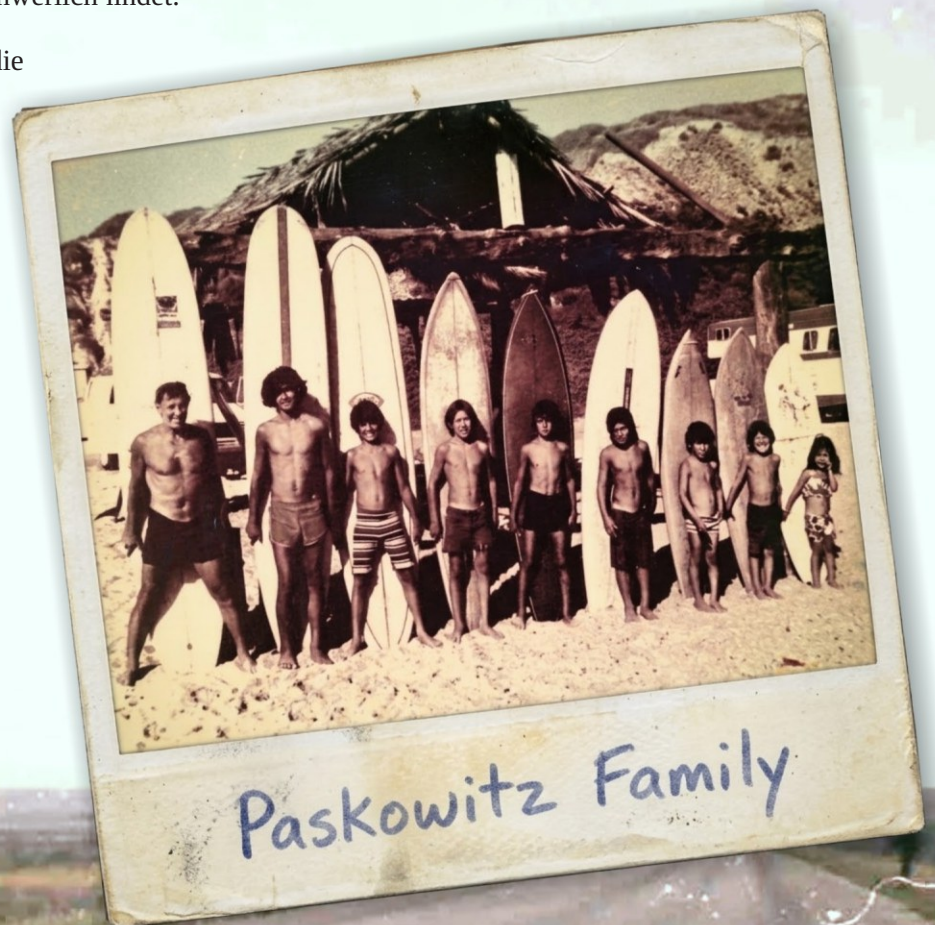


Sommer 2026. Ich scrolle durch internationale Truck-Camper-Seiten. Wie üblich ganz ziellos auf der Suche nach Trends oder Vintage Campern. Ich stolpere über ein Reel, das offenbar zeigt, wie ein riesiger alter Truck-Camper zu einer Restauration abgeholt werden soll. Ich steige etwas tiefer in dieses Umfeld ein und erlebe, wie der Nachfahre einer ganzen Surf-Dynastie gerade den Auftrag gegeben hatte, den Truck zu restaurieren, der das Leben auf der Straße symbolisiert, das er und seine Familie fast zwanzig Jahre gelebt hatten.

An anderer Stelle finde ich das Schwarz-Weiß Vorschaubild eines ähnlichen riesigen Truck-Campers. Davor eine Gruppe meist junger Surfer mit ihren Boards, aufgereiht wie die Orgelpfeifen. Das weckt meine Aufmerksamkeit. Was ich nicht ahne: Ich tauche soeben ein in die unglaubliche Geschichte einer der einflussreichsten Surferfamilien der Welt. Und die lebte in dem Truck-Camper.

Ich nehme Kontakt zu Joshua „Josh“ Paskowitz auf, heute in seinen Fünfzigern, damals eines der Kinder auf dem Schwarz-Weiß-Foto. Wie ich erfahre, lebt er heute an der sonnigen Küste Südkaliforniens und ist sehr bereit, mir die Geschichte seiner Familie für euch zu erzählen. Mein Dank gilt ihm für viel Fotomaterial. Und für einige Anekdoten per Chat, die man sonst wahrscheinlich schwerlich findet.

Es ist nun an der Zeit, euch die Familie aus dem Truck-Camper vorzustellen.



The Paskowitz-Family

Dorian „Doc“ Paskowitz war ein echter Doktor der Medizin. Daneben interessierte er sich sehr für das Surfen, das gerade in Südkalifornien, auch rund um San Diego, wo er an der Stanford University studierte, im Aufschwung war. Schon 1946 hatte er erstmals Hawaii bereist und wurde vom Surfen geradezu überwältigt.

Nachdem er Anfang der 50er Jahre seine Approbation bekommen hatte, gründete er eine kleine Praxis, behandelte tagsüber kranke Menschen und verbrachte den frühen Morgen und den ganzen Abend mit Surfen und Strandleben am San Onofre State Beach. Dieser Strandabschnitt bei San Clemente ist berühmt für Surfspots wie „Old Man's“ und das nahegelegene Trestles.

Doc Paskowitz war Abenteurer, Doktor, Menschenversther, Hippie, Lover, aber eines war er vor allem anderen: Surfer. Der 1921 als Sohn russischer Juden in Galveston geborene Paskowitz entwickelte in diesem texanischen Ba-

deort schon als Kind eine Vorliebe für das Salzwasser des Golfs von Mexiko. Später sagte er einmal in einem Interview: „Mein liebstes Spielzeug, mein Spielplatz, meine ganze Liebe, das war immer das Meer.“

Dass sich daraus eine lebenslange Leidenschaft und Sehnsucht entwickeln würde, war ihm schon früh klar, sagte er dazu. Aber es war damals eher ein unbestimmtes Gefühl, dass es am Strand immer am schönsten war.

In der Surf-Community war der junge, athletische Doktor schnell beliebt. Eine erste Ehe ging bald in die Brüche, weil er so unrastig war und seine große Wirkung auf Frauen ausnutzte. Das hatte Prinzip! Doc hatte es sich zur Aufgabe gemacht, mit so vielen Frauen wie möglich zu schlafen. Er führte sogar Buch darüber, gab ihnen Noten auf einem Score bis 100 und schrieb Notizen zu besonderen „Details“, wie er es nannte. Und er schwadronierte darüber im Familienverbund und unter Freunden. Er sagte, nur Sex brächte ihm ähnlich viel Freude wie Surfen.

San Onofre und Old Man's waren für Doc Paskowitz weit mehr als nur ein Surfspot. Hier entdeckte er schon als junger Surfer seine Leidenschaft für die Wellen. Obwohl ihn sein Leben später an viele Orte führte, blieb San Onofre für Doc und seine Familie ein ganz besonderer Ort.



Eine zweite Ehe bescherte ihm zwei Töchter, aber kein Lebensglück. Auch diese Verbindung endete früh. Wohl, wie man heute weiß, weil die Mutter seiner Kinder es auf das Geld und die Karriere des kalifornischen Arztes abgesehen hatte. Das entsprach jedoch überhaupt nicht den Vorstellungen von Doc Paskowitz.

Denn abgesehen von der Enge der täglichen Verpflichtungen beschäftigten ihn die Kranken und Leidenden zu sehr, auch spirituell. Er litt an Schlafstörungen und an schwierigen depressiven Phasen. Das konnte nicht sein Leben sein, dachte er sich. Auch bedeutete ihm Geld nichts und er fand es schäbig, für Heilung Honorar zu verlangen. Er wollte nur helfen.



„Doc“ Paskowitz um 1956 vor seinem Studebaker, in dem er eine Zeit lang lebte.





Leben im Truck-Camper: romantische Stellplätze direkt am Strand und die besten Surfsports. Die Suche nach Freiheit und Unabhängigkeit sollte für mehr als 25 Jahre zum Lebensinhalt von Doc und seiner Frau Juliette werden.



Zäsur

Er brach vorübergehend richtig aus, besuchte Israel, wo er sich freiwillig zum Einsatz als Militärarzt in der Suez-Krise gegen Ägypten meldete. Er wurde nicht angenommen, weil er zwar Jude, aber kein Israeli war.

Als er 1959 nach rund einem Jahr zurück nach Amerika kam, widmete er sich nur noch dem Surfen. Am Strand lernte er seine dritte Frau kennen, die die Liebe seines Lebens werden sollte. Juliette Paez war Tochter mexikanischer Einwanderer und klassische Sängerin. Und sie war zum jüdischen Glauben konvertiert, was dem praktizierenden Juden „Doc“ gut gefiel.

„Meine Frau beendete meine Suche nach Sex!“, sagte Doc einmal. Sie hatte den High Score erreicht, immerhin 93. Grund genug, sie zur festen Partnerin zu machen. Und Juliette, geboren und aufgewachsen in Long Beach mit mexikanischen Eltern, fand auch ihn umwerfend.

„Ich wusste, diesen Typen wollte ich nicht mehr weg lassen!“, sagte sie einst in einem Zeitungsinterview. „Den musste ich irgendwie an mich binden!“ Offenbar reichten ihre „Mittel“ dazu aus.

Sie war ein Freigeist, teilte die Sehnsucht nach Kunst, Freiheit und dem Leben auf Achse.

So gab es auch nichts am gemeinsamen Lebensweg auszusetzen. Das erste „Apartment“ wurde Docs Studebaker, in dem er auf dem Strandparkplatz lebte. Zunächst fuhren sie nach Mexiko, wo ihre Familie eigentlich herkam. Dort heirateten die beiden. Und kurz danach bekamen sie ihr erstes von insgesamt neun Kindern, David. Docs Ziel war immer, sieben Kinder mit ihr zu bekommen. Sieben ist den Juden eine heilige Zahl. Dass sie dann etwas überdrehten, war wohl eher Zufall.

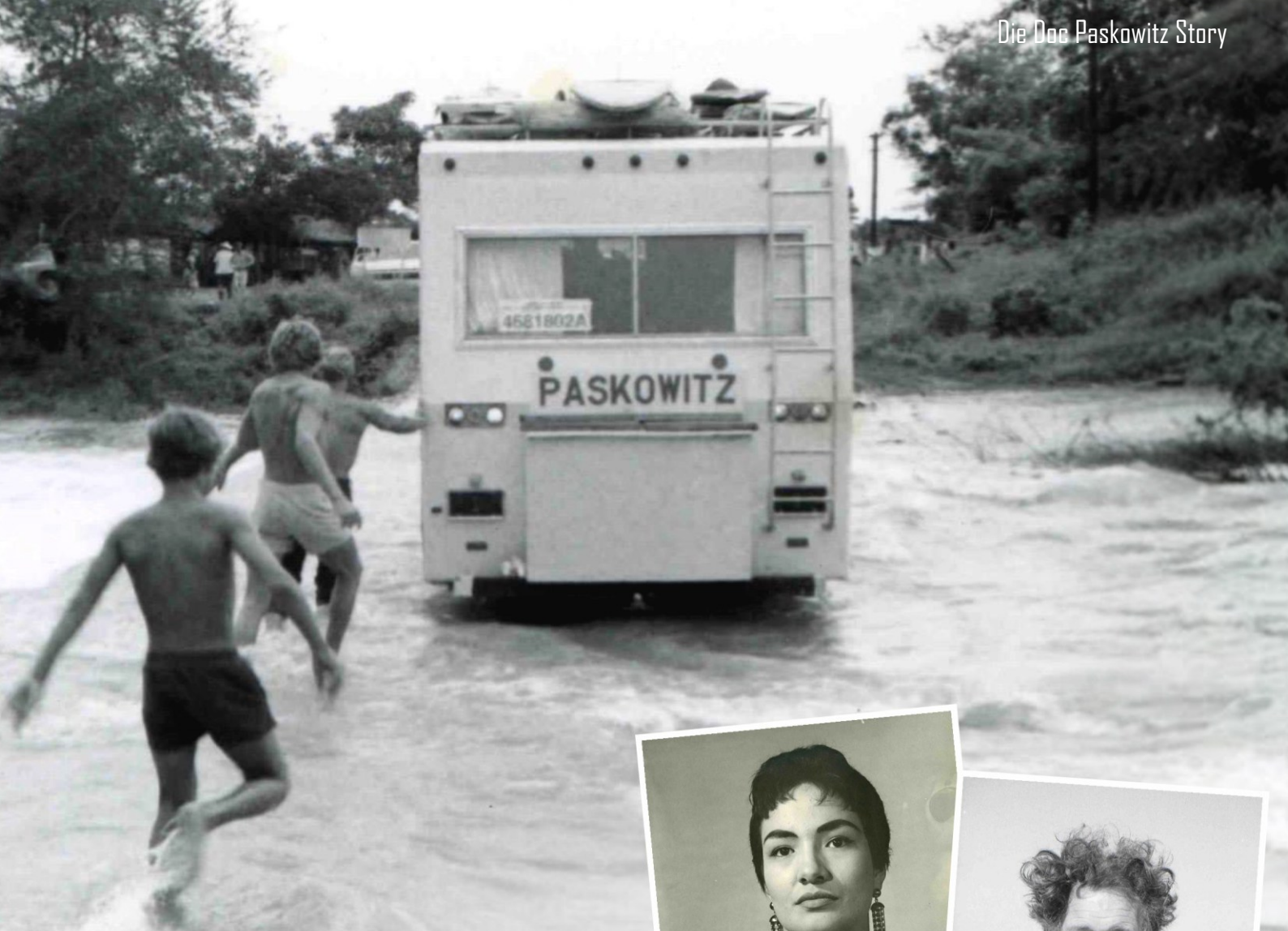
Leben im Truck-Camper

Was sie dann begannen, würde man heute wahrscheinlich mit #Vanlife hashtaggen. Die beiden gaben die „bürgerliche Existenz“ auf, Doc kaufte sich einen Truck-Camper. Fortan war ihr Lebensinhalt die Suche nach Freiheit und Unabhängigkeit, tatsächlich waren sie dauernd auf der Suche nach Surfsports und romantischen Stellplätzen. Dass diese Reise gute 25 Jahre dauern würde, neun Kinder hervorbringen und erst viel später enden, das ahnte da noch niemand.

Doc war bekanntlich der Meinung, sich als Doktor die Gabe zu heilen nicht bezahlen zu lassen. Trotzdem schlugen sie sich am Strand mit kleinen Behandlungen und Wundversorgung durch. Meist waren es ärmere Anwohner oder verunfallte Surfer, die ihnen aus Dankbarkeit über Hilfe etwas Geld oder Nahrung daließen. Wenn auch die Reise viele tausend Kilometer entlang der südkalifornischen Küste führen sollte, San Onofre sollte über alle Zeiten so etwas wie die Homebase für die Paskowitz bleiben.

Doc hatte sich zu einem Surf- und Lebensphilosophen entwickelt. In einer Dokumentation hört man ihn, zusammengefasst, sagen: „Ich hab das Leben von Gorillas studiert. Wie sie leben, sich ernähren, wie die Gruppe aufgebaut ist. Das halte ich insgesamt für sehr nachvollziehbar und natürlich.“ Daraus erwuchs auch eine Basis - Ernährung, die er zu predigen begann. Später sollte er sogar ein Buch über diese sehr archaischen Mahlzeiten verfassen. Die Naturjünger liebten das Werk.





Müsli und Hafer

Was (leider) daraus folgte, war eine besondere Art von Ernährung für die wachsende Paskowitz-Family. Alle Jahre kam ein neues Kind dazu. Mangels guten Einkommens blieb Schmalhans Küchenmeister und heute kann niemand mit Gewissheit sagen, ob diese Art zu speisen wirklich eine Philosophie war, oder vielleicht reine Not, mit dem Wenigsten klarzukommen. Die Kinder beschrieben das im Nachhinein so: „Jeder Tag begann mit einem Müesli aus Körnern, Früchten und Hafer. Je nach Verfügbarem waren da unterschiedliche Dinge drin. Das mussten wir alle essen.“

Danach ging es hinaus aufs Meer, das Surfen verbessern. Das galt für alle, egal welchen Alters. Als Krabbelkind wurden die Kleinsten bereits mit auf die Boards gesetzt, wer stehen konnte, musste Surfen lernen.



Juliette Paez beendete Docs Suche nach der richtigen Partnerin. Gemeinsam machten sie sich auf den Weg nach Mexiko, wo sie heirateten. Zusammen mit Juliette und ihren Kindern begann schließlich das gemeinsame Leben im Truck-Camper.



Die Truck-Camper

Dreh- und Angelpunkt, der Lebensmittelpunkt war der Truck-Camper. Es blieb nicht bei einem, denn die „neuen“ waren meist beim Kauf schon alt. Entsprechend wurde immer mal wieder ausgetauscht.

Eigentlich war Doc ein Chevy-Fan, doch es wurde gekauft, was zu bezahlen war. So blieben ein Chevy C30 mit großem Aufbau und später ein Ford F350 Camper Special am längsten in Benutzung. Alle lebten in dem Camper. Das Leben spielte sich nachts darin ab und bei schlechtem Wetter. Sonst war der Himmel das Dach der Familie und der Sand der Boden. Das Wasser war ihr Leben.

Auf engstem Raum

„Es war nicht immer angenehm“, erklärte einer der Söhne in einem TV-Beitrag. „Dad und Mom waren beinahe täglich sexuell aktiv. Und alle Kinder, die in der Nähe des Alkovens lagen, bekamen alles mit. Auch dies war ein Teil seiner ‚Gorilla-Theorie‘.“

Der Innenraum bot zwar für alle Platz, aber komfortabel war es keineswegs. Moses erklärte mal die Verteilung. Mutter und Vater schliefen in dem großen Alkoven. Zu ihren Füßen, auf einer kleinen eigenen Plattform mit Matratze darüber, die Kleinste, Navah. Der Tisch wurde jede Nacht zum Bett umgebaut. Hier schliefen David und Jonathan. Auf der Frontbank, im Fahrerhaus, konnten zwei Kinder schlafen. Alle anderen hatten Matratzen auf dem Boden. Manchmal gab es Streit, wenn die Kinder andere Bettbereiche beanspruchten. Der Alkoven hingegen stand nie zur Diskussion. Dass die Eltern aus ihren sexuellen Aktivitäten keinen Hehl machten, spannte die Situation zusätzlich oft genug an.

Das machte natürlich was mit den Kindern. Besonders mit denen, die gerade in die Pubertät kamen. Die Jungs empfanden Mädchen als jederzeit willig und hatten manch ein Problem mit den Locals.

Anders leben, aber wie?

Was ziemlich problematisch wurde, war die Abwesenheit der Kinder von der Schule. Denn natürlich behielt Doc es sich vor, dass er und Mutter Juli die Kinder selbst unterrichteten. Auch in diesem Punkt hatte er sich radikalisiert. Er war der Überzeugung, dass das Schulsystem fehlgeleitet war und die wahren Skills nur in der Familie weitergegeben werden konnten. Für ihn waren das seine Form praktizierender Religion, Philosophie, Sport und naturnahe Ernährung.

Aus heutiger Sicht sagen alle Kinder, dass es sehr arme und hungrige Phasen in ihrem Roadtrip gab. Und dass manches von der „Philosophie“ einfach daraus entstand, dass es nichts zu beißen gab. Weil sie aber sich als Familie hatten, war das irgendwie normal. Nur wenn sie an Stränden standen, in deren Nähe Wohnhäuser lagen, kam schon mal die Sehnsucht hoch, auch ein ruhigeres Leben in einem Haus zu führen. Als die ersten Jungs älter wurden, verstärkte sich diese Sehnsucht. Denn als sonnengebräunte, drahtige Surferboys hatten sie stets einen Schlag bei den Mädchen. Die Locals kamen sie gern besuchen, lernten besser surfen und manch eine bandelte mit den Jungs an. Doch Bindungen hielten nie, weil die Family nach wenigen Tagen meist weiterzog.



Heute sagt Sohn David, der mit 23 als erster die Family verließ: „Wir bekamen Einblicke in die echte Welt. Wir fanden heraus, was Besitz und Ruhe, Bildung und Wissen wirklich waren. Damit wuchs in uns Kindern der Wunsch, dieses andere, stabile Leben mit Freundschaften, Beruf und Einkommen kennen zu lernen.“

Navah, die einzige Tochter, sagt im Rückblick: „Ich beneidete die Kinder, die zur Schule gingen. Ich las immer gerne. Aber wir hatten nicht viele Bücher. Ich wusste, ‚die anderen‘ hatten viele Bücher und in Gesprächen fiel mir später auf, dass sie so viel mehr von der Welt wussten als ich. Das fand ich schrecklich.“ Sie wurde scheu und schüchtern deswegen.

Ein anderer erinnert sich: „Irgendwann wurde uns klar, dass das Weiterziehen auch damit zu tun hatte, dass Dad mit jemandem am Ort Schwierigkeiten bekommen hatte. Oder dass die Behörden herausbekommen hatten,



wo wir waren. Weil sie uns gern in die Schule gesteckt und in Betreuung gegeben hätten. Je nach County wurde das mit den Jahren zu einer immer größeren Herausforderung meines Vaters, schneller zu sein als die Polizei.“

Joshua Paskowitz lebt heute in Südkalifornien und findet gerade zum Paskowitz-Spirit zurück.
Der Chevy C30 Camper aus seiner Kindheit stand fast 30 Jahre auf einer Farm.
Nun kümmert sich Josh um den Wiederaufbau und möchte mit dem Oldie auf seine persönliche Paskowitz-Tribute-Tour gehen.



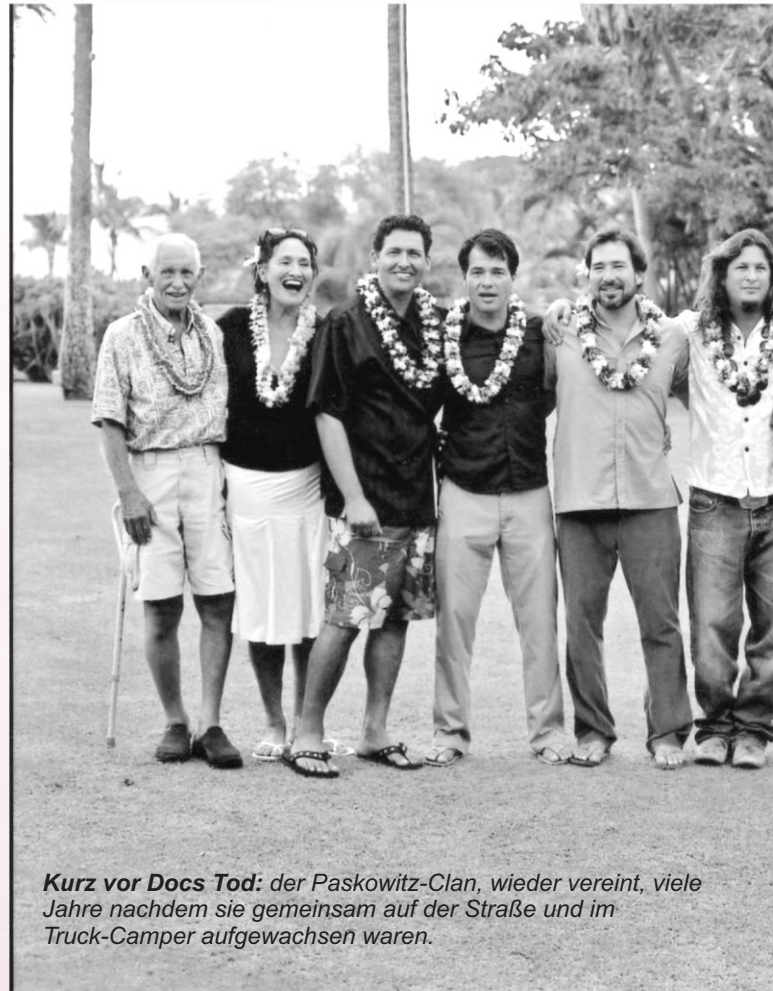


Es gab aber auch den „seriösen, berühmten Doc Paskowitz“.

Als solcher bereiste der inzwischen als Surf-Gott anerkannte Doc viermal Israel, versuchte im damaligen Israel-Palästina-Konflikt zu vermitteln und tat dazu, was er am besten konnte. Er brachte den Israelis von Tel Aviv aus in insgesamt vier Surf-Reisen den Surfsport. Im Versuch, im Konflikt zu helfen, rief er die „Surf4Peace“-Tour ins Leben. Damit wurde er in der Region sehr bekannt. Man kann durchaus behaupten, Doc Paskowitz hat das Surfen nach Israel gebracht.

Was auch mit zunehmendem Alter der Kinder immer offensichtlicher wurde, war die Enge in dem Truckcamper. Ein Freund aus der Szene, Surf-Redakteur Jim Kempton, sagte einmal zu Doc: „Dorian, ich verstehe, das ist eure Art zu leben. Wie ich das sehe, ist es okay, ein Surf-Zigeuner zu sein. Es ist auch okay, neun Kinder zu haben. Aber beides gleichzeitig zu tun, scheint mir nicht richtig, wenn ich euch so ansehe.“

David dazu: „Als wir nach und nach das Nest verließen, war es für uns alle unglaublich schwer, uns an normales Leben zu gewöhnen. Wir konnten nicht mit Geld umgehen, waren nie pünktlich und hatten große Schwierigkeiten, uns an das ganz normale Leben anzupassen.“ Das zu vermitteln hatte der Doc schlicht verpennt.



Kurz vor Docs Tod: der Paskowitz-Clan, wieder vereint, viele Jahre nachdem sie gemeinsam auf der Straße und im Truck-Camper aufgewachsen waren.

„Besonders das Arbeiten, Miete zahlen, Essen verdienen, das fiel uns verdammt schwer. Wir waren nie darauf vorbereitet worden.“ Abraham runzelt die Stirn. „Es hat fast 40 Jahre gedauert, bis ich mir einen belastbaren, verantwortungsvollen Lebensstil aneignen konnte.“





Anders als die normalen Kinder lernten die Paskowitz allerdings das Freie Leben. Sie bereisten ungezählte Orte, Strände, lernten hunderte Menschen kennen. Und wenn es mal nicht rund lief, konnten sie den Ort schnell verlassen. Und auf eines konnten sie sich immer verlassen. Sie hatten immer einander als Familie. Zunächst ein Hort der Harmonie, besonders als Kinder.

Das änderte sich, als alle fast gleichzeitig in die Pubertät kamen. Abraham erzählte, dass es ständigen Streit unter den Jungs gab. Es entwickelte sich eine Art Hackordnung. Schlimm genug, Doc mischte sich nicht beruhigend ein. Er meinte, in einer naturnahen Familie entwickelt sich das eben so. David war 16, Jonathan 14, Abraham 13, Isreal 12. Es war schwierig, sich ohne Streit zurechtzufinden.

Damit zeichnete sich das Ende des „Doc Paskowitz Experiments“ ab, sagt Navah Alle Kinder verließen früh den Camper. Navah zum Beispiel brach mit 16 aus und ging auf direktem Weg nach New York. Das andere Ende Amerikas schien ihr gerade weit genug weg.

Alle folgten binnen kurzer Zeit. Nur wenige Jahre dauerte es, bis die Kinder alle den Camper verließen und die Familie regelrecht zerbrach. Jeder war froh, endlich ein eigenes Leben zu haben. Erst viele Jahre später besannen sich die Kinder noch einmal auf die Familienbande. In einer historischen und von TV und Zeitungen begleiteten Zusammenkunft söhnten sich alle miteinander, und besonders wichtig, mit dem Vater aus. Auch jene, an denen man gezweifelt hatte, ob sie anreisen würden. Die Paskowitz waren wieder komplett.



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

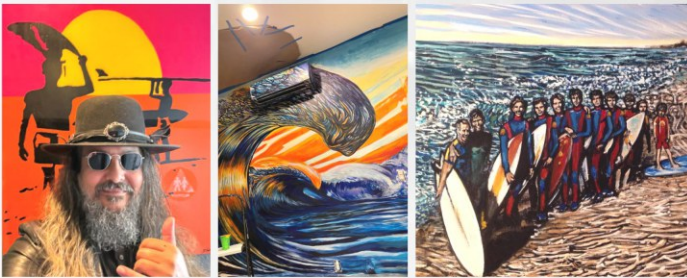
Absetzkabine oder Pritschenaufbau individuell auf Maß gefertigt.

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

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



Joshua mit seiner selbst entworfenen Vintage Collection. Der Chevy C30 Camper auf dem von ihm designten Logo wird zurzeit restauriert. In seiner freien Zeit malt er Pop-Art-Bilder.



Moses sagte damals: „Immerhin sitzt keiner von uns im Gefängnis, keiner nimmt Drogen oder ist wohnungslos. Wenn Doc uns eines immer gelehrt hat, dann auf eigenen Füßen zu stehen. Das normale Leben hielt für uns alle einen Haufen Herausforderungen bereit. Aber wir haben es alle geschafft!“

Joshua: „Das aktuelle Vanlife-Ding“ ist definitiv etwas ganz anderes als das Leben, das wir im Truck-Camper führten. Mein Dad war wahrscheinlich der erste echte Vanlifer der Geschichte. Aber er tat es aus anderen Gründen, es gab kein Social Media, es hatte keine Breitenwirkung. Wir taten es im Gegensatz zu heute eher verdeckt. Klar nahmen uns die Locals wahr und die Kinder spielten gern mit uns braungebrannten Wilden. Aber wenn wir weiterzogen, und wohin, bekam es keiner mit.“

Heute führen einige eine Surfschule an alter Wirkungsstätte, Joshua findet gerade zu Paskowitz-Spirit zurück, malt Popart-Bilder vom Surfen und von Kalifornien. Er entwickelt gerade eine Marke, die auf die unglaubliche Geschichte der Paskowitz hinweisen soll.

Über Jahre parkte Abraham seinen Sprinter-Van am Strand von San Onofre und gab Surf-Stunden. Heute ist er Organisator von Surf-Messen und hat beste Kontakte zu den großen Sport-Marken. Adam wurde Musiker und spielt in verschiedenen Bands. Salvador ist Drehbuchautor und Produzent für TV-Sendungen und Filme. Jonathan ist Berater und entwickelt Strategien und Marketingideen für Unternehmen. Isreal „Izzy“ ist bis heute dem Surfen treu geblieben und regiert einen großen Surfsport mit professionellen Sportlern. Moses ging nach Hawaii und ist dort Verkehrsplaner. Navah gründete das ED-Center für Kinder mit Defiziten. Joshua ist Kunstmaler und trägt jüngst die Geschichte seiner Familie in die Welt.

Wenn Doc auch viele gegensätzliche Empfindungen auslöst, er war immer alles gleichzeitig: Surfer, Gesundheitsguru, ein Doktor, ein Pionier im surfenden Israel, ein Vorreiter des Vanlife. Er war radikal in seinen Ansichten, exzentrisch in seiner Lebensführung, doch die Familie gab ihm Halt und Lebensinhalt.

Doc Paskowitz verstarb im November 2014 an den Folgen eines Sturzes. Er erreichte das hohe Alter von 93.

Aktuell kümmert sich Joshua darum, den Chevy-Camper, der fast drei Jahrzehnte auf einer Farm herumstand, wieder in Schuss zu bringen, um damit eine Paskowitz-Tribute-Tour zu fahren. Zweck soll es sein, den Frieden zu bringen und das Surfen als verbindende Tätigkeit zu verbreiten. Sein Vater wäre stolz auf ihn.

[instagram.com/joshuapaskowitz](https://www.instagram.com/joshuapaskowitz)
[californialocos.com](https://www.californialocos.com)

Das Leben im Camper war nicht immer leicht und stellte besonders die heranwachsenden Kinder vor Herausforderungen. Dafür lernten sie die Freiheit des Unterwegsseins kennen, bereisten unzählige Orte und Strände. Und eines blieb dabei immer: Sie hatten einander als Familie.

SCOUT

Wir sind Abenteurer.



TUKTUT



YOHO



OLYMPIC

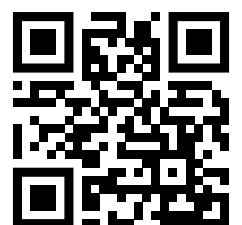


KENAI

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





wir bauen dein Expeditionsmobil

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

BIEBER-TEC

FREIHEIT ERFAHREN

Manufaktur



BC-6000 - 6200 - 6400

Flachbett Absetzkabine - Seiteneinstieg - Badezimmer -

CELTIC



BC-200 - 170 - 140

Heckeinstieg - Kompakt

INUIT



BC-4200 - 4000

Seiteneinstieg - Badezimmer

VIKING

ALLE(S) FÜR DEIN ABENTEUER



OFFROAD-WEIGLER.DE



Elektrik • Elektronik • Gas • Wohnkabinen



BIEBER-TEC

Freiheit erfahren



Fahrzeuge - Auflastungen - Kabinen - Umbau - Equipment - Reisen -

HANDGEFERTIGTE KABINEN

ROBUST & KOMFORTABEL

Made in Germany

Expeditionszubehör,
Arbeitsscheinwerfer,
Markisen, Druckluft,
Sandborde, Leerkabinen
Fahrwerksoptimierungen
Reservekanister, Stauboxen,
Anhängerkupplungen, u.v.m.



Unsere Standorte
Partner & Händler