Heft 14 / Ausgabe 03-2021

4,90 €

PICKUP CAMPER

PICKUP CAMPER

Reisen · Outdoor · Wohnkabinen

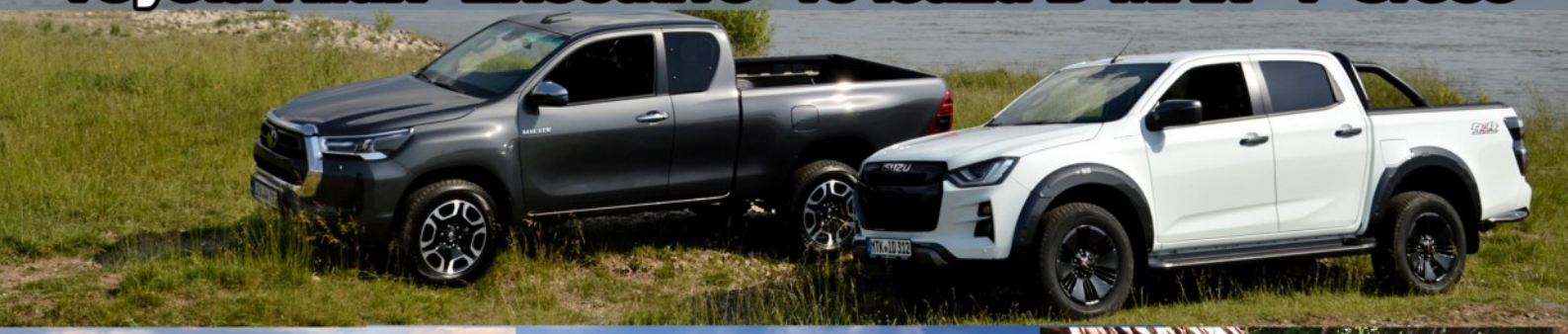
ÜBERSICHT
Pickups für Deutschland

In dieser Ausgabe:

PickupBack Arctic Truck
Nordstar-Manufaktur
30 Jahre Bieber-Tec
Südamerika Teil II
Aero One GFK-Kabine
Isuzu Big Max
Veranstaltungen
Fotowettbewerb
Aus- und Aufrüster

Toyota meets Tischer
Hurter Hilux

Class of '21: Was können die "Neuen"?
Toyota Hilux "Executive" vs Isuzu D-MAX "V-Cross"



BLOGGER

Projekt "Black Wolf"
Reise- und Techniktipps

GEHEIMTIPPS

Tolle Plätze: bloggen
oder besser verschweigen?

KATZENSPRUNG

Die Thüringeti bei Ohrdruf.
"Wie Wild" unterwegs

www.pickup-camper-magazin.de

Große Hausmesse im Wohnkabinencenter

27.08. - 05.09.2021

Während des gesamten Zeitraums des Caravan Salon in Düsseldorf ist im Wohnkabinencenter Gevelsberg große Hausmesse.

Über 40 Kabinen verschiedener Marken stehen zur Auswahl. Zum Teil sofort verfügbar!

Mehr auf:
wohnkabinencenter.de

Nordstar Wohnkabinen
www.nordstar.de

Nordstar

www.nordstar.de

Nordstar Pickup Wohnkabinen
Qualität aus Schweden
Seit 1994

PICKUP CAMPER
Reisen · Outdoor · Wohnkabinen

IMPRESSUM

Angaben gemäß § 5 TMG:

Herausgeber
WVI Media GmbH
Ulmenstraße 11, 58285 Gevelsberg
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.)

© 2021 - 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	CHEFSACHE	4 - 5
mailbox	MEINUNGEN & FRAGEN	6 - 7
info	SCHAUFENSTER	8 - 9

pickup	HURTER HILUX 2021	16 - 21
wohnkabine	AERO ONE WOMO4YOU	22 - 27
unternehmen	NORDSTAR / EASY CAMPERS	28 - 33
pickup vergleich	ISUZU D-MAX VS TOYOTA HILUX	34 - 44
aus- & aufrüster	TOYOTA OFFROAD WEIGLER	45
aus- & aufrüster	PICKUPBACK HILUX MIT EXPED	46 - 49
aus & aufrüster	GETHÖFFER / HURTER	50 - 51
pickup	PICKUPS IN DEUTSCHLAND	52 - 53

reise mit kind	OUTDOORPASHIONISTS TEIL 2	56 - 61
katzensprung	RUND UM OHRDRUF	62 - 69

geheimtipps	BLOGGEN ODER NICHT?	76 - 83
foto wettbewerb	CAT S42 GEWINNEN	84
blogger	REISEBLOG AUS DER SCHWEIZ	86 - 93
verschiedenes	TERMINE - ADD ONS - PRODUKTE	94 - 95

WIR SIND NICHT ANDERS

Unser Freund Roger Nies beschreibt es in seinem Artikel „Geheimtipps“ ganz gut: wir sind auch nur Touristen. Wer fremde Länder zu seiner Unterhaltung bereist, ist Urlauber, Tourist wie jeder andere auch. Ganz grundsätzlich.
Den Besuchten ist es ganz egal, ob wir mit dem Flugzeug, dem Wohnmobil oder gar mit einem PICKUP CAMPER an- und einreisen. Wir haben uns an die Gepflogenheiten vor Ort zu halten und auch unser 200+ PS-Allrad-Schneckenhaus macht uns nicht automatisch zu besseren Menschen im Ausland.
Mit geht der Hut hoch, wenn ich immer mal lesen muss, wie „geschickt“ Absperrungen umfahren wurden, „unbemerkt“ in Naturschutzgebieten übernachtet und „eigentlich verbotene Wege“ trotzdem als Etappenverbindung befahren wurden.

„No Risk No Fun“???

Unsinn.

Wir sind nicht allein oder gar im luftleeren Raum unterwegs. Wo du heute standest, steht morgen jemand anderer. Vielleicht sogar zwei. Und das macht an diesem einen hübschen Ort gern über 1000 Gäste pro Jahr. Und nebenan nochmal 1000. Und rund um den See vielleicht 25.000 Da MUSS man sich entsprechend ortsverträglich verhalten.
Das sei allen ins Stammbuch geschrieben, die in diesem Jahr vielleicht ihre erste Pickup Camper-Reise unternehmen. Die plötzlich gewonnene Freiheit verleitet zu Übermut. Wir alle kennen das Gefühl, wenn die Haube die Strecke in sich hineinfrisst, die Kabine gemütlich schwankt und wir abends am Zielort unter den Augen anderer Wohnmobilisten die Stützen absenken oder gar die ganze Kabine absetzen. Klar fallen wir auf. Aber bitte positiv.

Denn: auch wir sind nur Camper. Ob auf dem Campingplatz, auf dem freien Stellplatz oder am Waldrand. Örtliche Gegebenheiten sind zu berücksichtigen. Wir fahren keine Mähwiesen kaputt, stauen keine Bäche an, um eine Furt zu bauen und beschädigen keine Höhenbegrenzungen, weil wir trotzdem an den See wollen. Hoffe ich.

Die Saison „mit und nach Corona“ ist in vollem Gange. Die Menschen reisen wieder, sei es vernünftig oder nicht. Auch Treffen und Events stehen wieder an, diese dann mit geeigneten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

Wir empfehlen einen Besuch des Caravan-Salon Düsseldorf. Sei man nun erfahrener Pickup Camper oder Neuling, alle werden nach meinen Erfahrungen dort immer auf Interessantes und Neues stoßen, auf Reiseziele, Ausrüstung, Dachzelte oder ganzheitliche Reisekonzepte. Hier findet wirklich jede*r etwas.

Neulinge wie alte Hasen treffen dort auf alle maßgeblichen Marken der Wohnkabinen, seien es nun Tischer, Herman RVs, Thokie oder Bimobil. Zeitgleich findet - nur eine halbe Autostunde entfernt - in Gevelsberg die Hausmesse von Europas größtem Wohnkabinenhändler statt. Jens Heidrich und sein Team präsentieren hier vor Ort im Wohnkabinencenter etliche Marken inklusive Besichtigung und Beratung. Über 40 Kabinen stehen zur Auswahl und einige könnten Besucher sogar gleich mitnehmen. NRW ist zum Caravan Salon definitiv eine Reise wert.

Auch wir werden wieder beweglicher; auch für uns als Magazin stehen endlich wieder mehr Besuche vor Ort an. Und dabei gehen wir auch mal neue Wege. Ganz themenübergreifend werden wir am 12.09. auf der Trabrennbahn Dinslaken zum US-Car-Treffen „American Horsepower Show“ mit dabei sein. Wir zeigen zwei Pickup Camper-Kombinationen und verkaufen unser Magazin. Wir sind, wo es Trucks gibt!

Auch auf die O.T.T.O. in Ohrdruf im Oktober freuen wir uns. Diesmal hoffen wir, auch an der Thürengeti-Tour teilnehmen zu können. Veranstalter Jörg Gienapp beschreibt sie in diesem Heft in der Rubrik „Katzensprünge“. Abschließend sei erwähnt, dass wir uns über Euren Zuspruch und Eure rege Teilnahme in den Sozialen Medien freuen. Aktuell könnten gern noch mehr von Euch an dem Fotowettbewerb teilnehmen. Wir finden, das CAT-Handy ist ein super Preis. Zeigt uns, wo Ihr unser Magazin lest. Die schönsten Fotos werden prämiert. Es lohnt sich.

Ich wünsche Euch und uns noch einen schönen Sommer. Wir hoffen, man sieht sich mal auf einem der Events. Alles Gute und kommt überall gesund und heile an und wieder zurück.

Euer Wikinger,
Chefredakteur PCM

Lohnt sich immer - Hohlraumkonservierung vom Profi.

Hallo zusammen.
Ich habe einen Jahreswagen Ranger Biturbo 2,0 gekauft und man sagte mir, es sei höchste Zeit, den Rahmen zu versiegeln. In der Tat gibt es da schon ersten Flugrost. Nun habe ich in Foren gelesen, dass man da mit verschiedenen Mitteln selbst streichen und versiegeln kann. Die Frage ist aber für mich, ob nicht der Rost erst weg muss. Es ist nicht dramatisch, aber einfach drüber streichen würde ich jetzt auch nicht wollen. Kann und sollte ich das selber machen? Und was haltet Ihr für das beste Mittel? Worauf muss ich sonst noch achten?
Bin für jeden Tipp dankbar, Jörg

***Lieber Jörg**, Rost an Pickups ist ein bekanntes Phänomen, da alle Hersteller konsequent an Unterbodenschutz und Hohlraumkonservierung sparen. Unsere Empfehlung jst hier, einen fachkompetenten Partner zu suchen, der diese Arbeit für Dich macht. Ein Profi hat entsprechende Sonden und Erfahrung, um die Konservierungsmittel auch in den letzten Winkel des Rahmens zu bekommen. Damit hast Du ein solides Ergebnis und ersparst Dir zusätzlich noch eine Riesensauerei. Das Fett bzw. Wachs ist auch auf Garagenböden äußerst hartnäckig.*

Hallo Redaktion
Ich mache gern und ziemlich geübt viel selbst an meinem Ranger. Nun bekomme ich bald eine gebrauchte Wohn-Kabine, Lynx, von einem Bekannten. Ich möchte die Befestigungspunkte gern selbst montieren und den Ladestrom zur Kabine selbst verlegen. Gibt es dafür Umbausätze? Oder technische Zeichnungen? Kann ich das selber machen? Wie seht Ihr das?
Ansonsten weiter so mit dem Heft, ich lese es sehr gern!
Daniel

***Lieber Daniel**, diese Frage kann Dir am besten der Importeur beantworten. Frag daher mal beim www.wohnkabinencenter.de nach. Ganz wichtig ist: Unterschiedliche Kabinen haben unterschiedliche Haltepunkte. Also nicht einfach drauf los schrauben, sondern vorher messen und vergleichen. Am besten hast Du dazu Kabine und Pickup gleichzeitig auf dem Hof stehen.*

Im Zweifel
lieber zum Fachmann.
Haltepunkte zwischen Kabine undFahrzeug

redaktion@pickup-camper-magazin.de • fb.com/pickupcampermagazin

Moin.
Ich möchte gern eine abnehmbare Anhängerkupplung an meinen Toyota Hilux Bj 2019 verbauen. Es gibt im Internet ganz gegensätzliche Meinungen zu guten Modellen und besonders Eintragungen. Könnt Ihr mir einen Tipp geben? Sie soll halt relativ leicht abnehmbar sein und ich möchte einen Wohnwagen 1,4 t damit ziehen können und dürfen.
Thomas.

***Lieber Thomas**, wenn Du die AHK abnehmbar haben möchtest, dann ist ein Wechselsystem von Rockinger sehr interessant. Für den Basisflansch gibt es z.B. neben der Kugelkupplung auch eine Maulkupplung oder eine Seilwindenaufnahme. Schau einfach mal was Du bei Google findest.*

Netz statt Klappe - am Pickup legal

Hallo zusammen.
Ich interessiere mich nach unserem Pickup-Kauf nun für Wohnkabinen. Ich finde, Ihr macht ein tolles Heft. Meine Frau und ich sind trotzdem völlig unschlüssig, welche Art von Kabine wir kaufen sollen. Feste Wände, oder Popup - was mir reichen würde - dabei hat meine Frau aber Bedenken wegen dem Komfort. Wir fahren gern nach Skandinavien, aber auch ans Mittelmeer und nach England/Schottland. Habt ihr da Tipps zu einer Bauform, die fast alles kann?
Ronny und Jenny

***Liebe Jenny**, lieber Ronny, diese Frage ist so pauschal nicht zu beantworten. Schaut Euch die verschiedenen Konzepte mal in natura an, und lasst Euer Bauchgefühl sprechen. Ist der Wohlfühlfaktor geklärt, dann solltet Ihr die technischen Seiten der Konzepte betrachten. Fahrt entweder auf eine der bekannten Messen - wie z.B. den Caravan-Salon im September - oder besucht einen großen Mehrmarkenhändler für Wohnkabinen. Danach werdet Ihr klarer sehen.*

Liebe Redaktion, erstmal danke für das klasse Heft. Ich lese es jedes Mal mit Begeisterung. Natürlich gedruckt. Heute hab ich auch eine Frage: Es gibt für die Heckklappe so Netze aus Kunststoff. Die werden statt der Klappe eingehängt. Darf man die in Deutschland fahren? Ist das eine Bauartveränderung? Hat das aerodynamische Nachteile? Ich finde, man kann mit einem Netz viel besser nach hinten schauen, besonders beim Parken und Rangieren. Ich habe nur Piepser verbaut und möchte oft sehen, wohin ich rückwärts fahre. Darf ich das Netz statt der Heckklappe benutzen? Braucht das TÜV/E-Zeichen o.ä.?
Freu mich auf Eure Antwort
Rene

***Lieber Rene**, diese Netze stammen aus den USA und erfreuen sich großer Beliebtheit. Viele passen nicht an unsere hiesigen Pickups, da die Netze zu breit sind. Es gibt solche für „Midsize-Trucks“ um ca 1,35 m Breite. Fahren darfst Du die, da das eigentliche Netz werkzeuglos und nur mit Laschen befestigt wird. Fällt dadurch Deine dritte Bremsleuchte weg, ist es für Fahrzeuge der N1-Klasse, also Pickups, kein Problem. Man muss sie nicht haben. Allerdings ist es für Nachfolgende natürlich mit Bremsleuchte sicherer. Aber das ist Deine Entscheidung, ohne zu fahren ist mit einem Pickup legal.*

Hallo liebe Leser*innen

Heutzutage von „Leserbriefen" zu sprechen ist ja schon ein bisschen anachronistisch. Im Laufe der drei Monate von Magazin zu Magazin kommen Anfragen, Lob, Tadel und der Wunsch nach Hilfe herein, die wir gewöhnlich bei FB, per Mail oder Messenger erhalten.

Die beantworten wir nach Möglichkeit zeitnah und hoffentlich zufriedenstellend. Dabei gibt es immer wieder einzelne Nachrichten, die wir gern mit allen Lesern teilen wollen. Zudem ist eine Leserbriefseite irgendwie schön old-school und bodenständig. Also, haut Eure Anfragen auch weiter raus und geht davon aus, dass sie – sofern nicht sehr persönlich, logisch – auch hier erscheinen könnten. Wir freuen uns auf eure Beteiligung.

Unsere Welt ist faszinierend - ein bimobil ermöglicht die kontrastreichsten Reisen mit den unterschiedlichsten Ansprüchen und Herausforderungen.
bimobil baut Pickup-Wohnkabinen für jede*n: Für Einsteiger, anspruchsvolle Globetrotter mit Individualwünschen und all jene, die ein Reisefahrzeug mit echten Nehmerqualitäten einfordern. Die unempfindlichen bimobile besitzen einen natürlichen Innenausbau und bestechen durch klares Design sowie höchsten Komfort. Qualität und solide handwerkliche Verarbeitung stehen an erster Stelle. Die Wohnkabinen werden aus selbstgefertigtem, kältebrückenfreiem Sandwichmaterial mit einem hochwertigen Schaumkern hergestellt, sind bestens verarbeitet, der Innenausbau solides Schreinerhandwerk. Vielfältige Stoffdesigns bietet bimobil seinen Kunden im riesigen Sortiment. Zudem lädt bimobil geradezu ein, mit dem Hund oder anderen Haustieren zu reisen. bimobil-Reisefahrzeuge kommen außerdem mit stillen Innovationen. Bimobil bietet unzählige Möglichkeiten, Sie Ihrem persönlichen Reisetraum ein Stückchen näher zu bringen.
Erleben Sie bimobil auf dem Caravan Salon Düsseldorf vom 27.08. - 05.09.2021 - Halle 5 Stand 5A03

bimobil – von Liebe GmbH • Aich 15 • D-85667 Oberpframmern

➔ **www.bimobil.com**

DEKALIN-Blog: Für DICHTER UND KLEBER
Camping-Freunde und Besitzer aller Arten von Freizeitfahrzeugen sind oft begeisterte Hobby-Handwerker und -Mechaniker.
Ob Unterbodenschutz, Abdichtungen der Scheiben,Türen oder Luken, Nachrüsten von Aufbauten oder Reparaturen: Schön, wenn professionelle Hilfe und ausgereifte Produkte Hand in Hand gehen. DEKALIN-Produkte bieten für jegliche Anforderung ein professionelles Mittel zur einfachen Handhabung.
Mit dem Blog faszination-kleben-dichten.de schuf DEKALIN für Rückfragen und zum Austausch mit Anderen eine zeitgemäße Kommunikationsschnittstelle. Der Blog ist eine aktive Plattform für DEKALIN-Produktanwender und Kunden, die stetig über Neuigkeiten informiert und Fachwissen weitergibt.
Darüber hinaus veröffentlicht DEKALIN auf der Facebook-Seite regelmäßig Neuigkeiten, Tipps und Tricks und zeigt Produktneuheiten rund um das Thema Caravan und Wohnkabine.
Kleine Videos zu Reparaturen, Um- und Ausbauten werden zudem im Youtube-Channel gezeigt.
Und wer ganz schnelle Infos wünscht, ist über die Twitter-Seite stets up-to-date.

➔ **WWW.DEKALIN.DE**
facebook.de/dekalinofficial
youtube.de/dekalin4deka
faszination-kleben-dichten.de
@dekalinofficial

Larry's Truckshop in Düsseldorf

Schon 2020 war Larry einer der wenigen Wohnkabinenanbieter auf dem Caravan Salon. In diesem Jahr kehrt er wieder und wird den Besuchern die frischen Pickup-Camper von Hermans RV's vorstellen. Ob Hardwall oder Offroad - seine Kabinen auf Basis brachial umgebauter RAM-Trucks sind sehenswert.

Besucht den sympathischen Amerikaner aus Fulda in Halle 11 Stand C10.

larrystruckshop GmbH & Co. KG
Am Forsthaus 15a | 36163 Poppenhausen
Telefon: +49 6658 9177-0

➔ **www.larrys-trucks.de**

Tischer Pickup in Düsseldorf

Bei Tischer stehen große Änderungen an. Nicht nur an den Wohnkabinen wurde weiter entwickelt, auch die Hallen in Kreuzwestheim werden aufwändig umgebaut und erweitert. Personell gibt es weitere Veränderungen zu vermelden. Der Staffelstab der Geschäftsleitung geht nach 40 Jahren von Peter Tischer an seinen Stiefsohn Patrick Sauer und auch der kaufmännische Leiter Thomas Klein wird nach ebenso langer Zeit mit Thomas Hoffmann einen kompetenten Nachfolger finden. Beide „Neuen“ arbeiten schon seit Jahren im Unternehmen verantwortlich mit, sodass die Neubesetzungen sicher sehr reibungslos vonstattengehen werden.

Trotz aller Veränderungen fand das deutsche Traditionsunternehmen Zeit, einen aktuellen Toyota-Umbau auf die Beine zu stellen und bestückte ihn mit einer Tischer Trail. Mit Ford Ranger und Toyota Hilux empfiehlt Tischer nun zwei potente Wohnkabinenträger.

In Düsseldorf zum Caravan-Salon bringen die Franken mehrere Basisfahrzeuge und Kabinenmodelle mit. Interessant ist die Linie New Dynamic: die Trail-Modelle warten mit neuer Alkovenform auf. Sie wirken schnittiger und moderner. Selbst anschauen? Na klar. Ein Besuch lohnt sich in Halle Halle 11, Stand C11

➔ **www.tischer-pickup.com**

Tischer GmbH • Freizeitfahrzeuge • Frankenstrasse 3 • D-97892 Kreuzwertheim • Industriegebiet Wiebelbach

Unabhängigkeit to go: Kompakte Solartaschen von GreenAkku. Schnelles Laden mobiler Endgeräte oder Batterien

Aktuell bietet GreenAkku eine Range an Solartaschen mit wahlweise 60, 100, 120, 160, 180 oder 200Wp (Watt peak). Überall draußen versorgt das kompakte, leichte Solar-Kraftwerk mobile Endgeräte wie Laptop, Smartphone oder Kamera, mit Energie – autark, ganz ohne Landstrom. Über einfache USB-Anschlüsse können sogar zwei Devices zeitgleich aufgeladen werden. In die Sonne gelegt wandelt die hocheffizienten Solarzellen der Ladetasche von GreenAkku Sonnenenergie in nutzbaren Strom. Wählen können Anwender zwischen Monokristallin- oder SunPower-Zellen. Selbst schwierige Lichtverhältnisse oder Teilabschattung machen beiden Ausführungen nichts aus.

Mit einem zusätzlichen Solarladeregler kann sogar die KFZ-Batterie mittels mitgelieferter Kabel geladen werden. Der Vorteil: Auch wenn das Fahrzeug im Schatten steht, wird die Verbraucher- oder Starterbatterie aufgeladen, wenn die Solartasche in der Sonne liegt.

Das Einsteigermodell GreenAkku GA-B060M mit 60Wp ist bereits für 189 Euro zu haben. Die kompakte Solartasche von GreenAkku ist schnell verstaut und beansprucht kaum Platz. Die gesamte Range portabler Solar-Kraftwerke und Zubehör ist ab sofort zum Aktionspreis bei ➔ **greenakku.de** lieferbar.

Wildnis.Offroadkabinen: Family Business aus Mülheim/Ruhr

Was anno 2010 mit dem Ausbau von Campingbussen begann, wurde vor gut vier Jahren zur Wohnkabinenmanufaktur. „Wildnis.Offroadkabinen“ liegt mitten im großen Gewerbegebiet Dümpten, unweit der Metro. In der Fertigungshalle entstehen laufend Wohnkabinen in Handarbeit. Familienvater Jahn Maurad ist seit Jahrzehnten begeisterter Pickup-Fan. Mit dem Bau einer eigenen Kabine für seinen F150 ging es los. Heute plant und baut er gemeinsam mit seinen Söhnen Hussein und Abbas offroadtaugliche Wohnkabinen mit Popup-oder Klappdach auf Kundenwunsch. Von der Leerkabine bis zur sehr individuellen Ausbaustufe ist alles möglich.

Alle drei sind bodenständig handwerklich in Holz- und Metallbearbeitung sowie im Umgang mit Verbundstoffen komplett ausgebildet. Zum Handwerk gesellt sich die Erfahrung aus Jahren des Machens.

Durch die schlanke Produktion gehen die Wohnkabinen für einen sehr angemessenen Preis weg. Eine Leerkabine bekommt man ab ca. 8000,- Euro, ein voll ausgestatteter individuell eingerichteter Popup-Camper geht für unter 25.000 Euro vom Hof. Weil die drei alle Hände voll zu tun haben, sollte man sich vor einem Besuch anmelden. Dann gibt es süßen Kaffee und eine sehr persönliche Beratung. Jede*r ist willkommen. Ruhrpott eben.

Facebook: ➔ **Wildnis.Offroadkabinen**

TISCHLEREI BIEBER

Bieber-Tec

Vom Marktwagen zur Wohnkabine

30 Jahre Innovation im Wandel

Anno 1991 spezialisierte sich das niedersächsische Familienunternehmen „Tischlerei Bieber“ auf den Fahrzeuginnen-ausbau. Also steht in diesem Jahr das 30-jährige Jubiläum an.

„Mit der Idee, Promotion-Großfahrzeuge, Jahrmarkt- und Verkaufsfahrzeuge für Wochenmärkte herzustellen, hat mein Vater damals den Stein ins Rollen gebracht“, erinnert sich Max Bieber, der heutige Geschäftsführer.

Was mit zunächst vereinzelten Anfragen begann, entwickelte sich über die Jahre zum Leistungsportfolio für Fahrzeuginnenausbau. Damals wie heute individuell an den Wünschen und Bedürfnissen der Kunden orientiert.

„Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass ich als Kind mit meinem Vater die Endkontrolle der Fahrzeuge machen durfte“, sagt Max Bieber, „das war damals schon für mich ein riesiges Erlebnis!“

FREIHEIT ERFAHREN

Heute führt Max Bieber als Geschäftsführer gemeinsam mit seiner Frau Christine das Familienunternehmen fort.

Vor gut zwei Jahren wurde der Tischlerbetrieb erweitert und mit Bieber-Tec GmbH & Co. KG (Bieber-Tec) ein weiterer Geschäftszweig entwickelt, der den Fokus auf die Konzeption und Produktion kompakter Wohnkabinen legt. Die Fertigung erfolgt in den Werkhallen in Hemsbünde. Sie bietet selbst für große Fahrzeuge wie LKW und Anhänger genügend Platz.

Max Bieber selbst liebt es, in der Natur zu sein. Schon früh führten ihn Motorrad-Abenteuertouren quer durch Europa. Später tourte er mit Campingbus und Wohnkabinen. So fließen die auf seinen Reisen gewonnenen Erfahrungen unmittelbar in Fahrzeugkonzepte ein.

„Wir konzipieren für die Fahrzeuge unserer Kunden einen individuellen Um- und Ausbau, ob der Traum vom Weltreisemobil wahr werden oder ein VW Bus zum Camper umgerüstet werden soll“, erklärt Max Bieber. „Ein echtes Highlight für die gesamte Belegschaft ist die

Realisierung von Expeditionsfahrzeugen. Unsere Aufbauten kamen z.B. auch schon in der Mongolei zum Einsatz.“

Aktuell wird auf die Entwicklung eigener Wohnkabinen in kompakter 140 cm und bis 220 cm Bodenlänge gesetzt. Die Kabinen sind mit Standard- oder individuellen Wunschausbauten zu bekommen. Den Wünschen der Kunden sind dabei kaum Grenzen gesetzt. Mit Hilfe moderner 3D-CAD-Programme und fotorealistischen Darstellungen werden die Ideen in engem Austausch mit dem Kunden umgesetzt, von der frühen Planung bis hin zur Fertigstellung.

„Nur so entwickeln wir ein Gefühl dafür, was der Kunde möchte und tatsächlich braucht“, sind sich Christine und Max Bieber einig.

„Das kriegen wir hin“ ist für uns daher auch keine Floskel, sondern der Maßstab bei der Kundenbetreuung“, sagt Christine Bieber, die sich intern besonders um den Internetshop kümmert.

Jubiläums-Special: Teufel-Audio

Zum 30-jährigen Jubiläum feiern Christine und Max Bieber den Erfolg ihres Unternehmens mit einem besonderen Angebot.

„Alle 2021er Umbauten und Kabinen werden als „Edition 30“ an den Kunden übergeben. Neben einem exklusiven Design bekommt der neue Eigentümer ein outdoor-taugliches, wertiges Soundsystem des deutschen HiFi-Spezialisten Teufel. Pistentauglich auf einer eigens entwickelten Konsole in der Kabine montiert.

Bieber-Tec „BC-4000 Viking“

Jüngste Entwicklung ist eine vollwertige, sauber verarbeitete und schon in der Basis sehr gut ausgestattete Kabine für Doka- und besonders 1,5-Kabiner Pickups.

Die Kabinenmaße (außen: 4000 x 2060 x 1800 mm, Gewicht je nach Ausstattung ca.: 600 Kg) lassen innen viel Platz für Reisen zu dritt oder gar zu viert mit zwei Kindern.

Die Grundkabine besteht aus Sandwich-Hybridbau und ist vollisoliert kältebrückenfrei. Bieber-Tec typisch ist die Farbe Silber metallic mit den auffällig abgesetzten, umlaufenden Aluminium Kantenschutz-Profilleisten in Anthrazit. Die Elemente sind darunter und damit verschweißt und verklebt. Die Eingangstür in der rechten Heckwand kommt mit einem Aufstellfenster.

Innen ist die Viking weiß, Möbel und Polster sind in diversen Dekors erhältlich. Sie hat eine ca. 800 x 500 mm große Dachluke, zwei seitliche Aufstellfenster, je ein weiteres im Alkoven und im Bad, allesamt mit Verdunkelung und Moskitonetz.

Hängeschränke rechts und ein Wandbord mit Fallschutzleisten und Klappen bieten einiges an Stauraum. Praktisch sind die Garderobe gleich neben der Eingangstür und das Schuhregal darunter. Schließlich nimmt ein Hochschrank u.a. die Technik auf, der Kühlschrank fasst 80 Liter, für Warmwasserbereitung und Umluftheizung ist eine bewährte Truma-Heizung verbaut. Weiterer Standard sind die Nasszelle mit Bodenablauf für Direktentwässerung, dazu ein kleiner Stauschrank, WC nach Kundenwunsch (Chemie, Trenn oder Zerhacker), Wäscheleine, Garderobenhaken.

Das Bett im Alkoven kommt mit 2 Komfortmatratzen. Es ist ausziehbar für eine Liegefläche von 2000 x 1600 mm, das Lattenrost ist unterlüftet.

Die Küchenzeile verfügt über ein Waschbecken, Besteckschublade, Staufach mit Drehtür, Staufach für 2-Flammen-Spirituskocher. Wie auch andere Hersteller setzt Bieber-Tec inzwischen darauf, dass Overlander ohnehin gern flexibel kochen.

„Das wissen wir aus eigener Erfahrung und Kundenwünschen. Wir müssen den Leuten keinen Kocher

aufdrängen, wenn sie eh schon einen haben. Spart ja auch deren Geld“, erklärt Max. Auf Wunsch kann man jedoch u.a. ein Induktionskochfeld mit 2 Platten ordern, das mit Landstromanschluss 230V funktioniert.

Ferner gibt es optional u.a. einen Fahrradträger am Heck für zwei Räder bis insgesamt 60 kg, und eine Fiamma Markise, 3 m Länge, auf der rechten Seite montiert.

Die Viking ist rundherum sehr solide gebaut, alle Bauteile sind verschraubt und verklebt. Nach unserer Einschätzung macht sie mit ihren Besitzern wirklich unbeschadet vieles mit. Sie wird ihrem Namen unterwegs Ehre machen.

TECHNISCHE DATEN Bieber-Tec BC-4000 Viking

- Elektroanlage mit 230V Landstromeingang, 100Ah Lithium Batterie,
- 220W Solaranlage, 230V/Solarladeregler,
- 2 Leselampen im Bettbereich mit je 2 integrierten USB Ladebuchsen,
- 2 Deckenleuchten im Hauptraum, 1 Deckenleuchte im Bad,
- 1 Notlicht in Bodenstufe integriert mit Bewegungssensor,
- LCD Info-Display für Anzeigen aller Parameter 2xUSB Ladebuchsen,
- 4 x 230V Steckdosen (Funktion nur mit Landstrom)
- Ladebooster mit Außensteckdose für eine variable Anbindung am Fahrzeug
- Rückfahrkamera von Dachkante hinten

- Sitzbank rechts links mit verstellbarem Tisch ohne Fuß, unterhalb Sitzpolster Staukästen mit Serviceklappen für Zurrpunkte,
- Bett mit 2 Komfortmatratzen ausziehbar für Liegefläche 2000 x 1600mm Lattenrost mit Unterlüftung
- Bodenstufe für Technikaufnahme, Stauraum, Klappbare Bodenluken,
- Frischwassertank 50 Liter mit Tauchpumpe für Küchenbecken und Dusche, 1 x 12L Weithals-Grauwasserkanister für Abwasseraufnahme, Küchenwaschbecken,
- Ausführung Dekor Möbeldekor: Eiche Bordeaux hell, Ablagendekor: Ceramic anthrazit, Sitzpolster: Steingrau, Fußboden: Ornamentgrau geprägt
- 4 Rieco Titan Kurbelstützen inklusive Biebertec Schnellwechselaufnahmen an Kabinen für Auf- und Absetzen der Kabine.
- 3 Stufen Einstiegsleiter mit Wandhalterung

Preis der dargestellten Version: 41.600,-€ inkl. Mehrwertsteuer

Kontakt:

Bieber-Tec GmbH & Co. KG
Am Sägewerk 4
27386 Hemsbünde

www.bieber-tec.com - bieber-tec@web.de
Instagram: @biebertec

HURTER®-Hilux 2021

Alf und Tina sind seit Jahren Outdoor begeisterte Overlander. Meist führen ihre ausgedehnten Trips nach Skandinavien und ins Baltikum. Da ist ein robuster Ausrüstungsträger absolut wichtig. Als der neue Toyota Hilux angekündigt wurde, bestellten sie ihn schon nach kurzer Beratung und nahmen ihn schließlich zu Jahresbeginn in der Executive Ausstattung als Extra Cab bei Hurter Offroad in Empfang. Der 2,8l Turbo-Diesel mit seinen 204 PS bietet eine solide Basis, um die bereits vorhandene Tischer Wohnkabine der beiden zuverlässig zu tragen.

Hurter Offroad: Garant für's Grobe

Weil bei Hurter wohl kein einziger Pickup im Serienzustand den Hof verlässt, haben sich die Offroadspezialisten einmal komplett konzeptionell um den Wagen gekümmert. Heraus kam ein technisch aufgewerteter, leistungsfähigerer und noch zuverlässigerer Pickup, als es ein Hilux ohnehin schon ist. Der Umbau aus allerlei sinnvollen Komponenten ist dabei nach Absprachen und Beratung optimal auf die individuellen Bedürfnisse und Anforderungen von Alf und Tina angepasst.

Die HOAW001 Felgen in der 17x9 ET30 sind mit 285/70 R17 BF-Goodrich All-Terrain-Gummis bestückt.

Durch Kotflügelverbreiterungen in Schraubenoptik rollen die großen BF-Goodrich TÜV-konform über jedes Terrain.

Fahrwerk und Auflastung

(Fahrverhalten und Sicherheit)!!
Das Fahrwerk ist nun eine Kombination aus dem Ironman Foam Cell Pro und einer Zusatzluftfederung an der Hinterachse. Das Ironman Fahrwerk wurde in der Constant Load Variante eingesetzt, weil dies für eine dauerhafte Last von 600+ kg geeignet ist und somit die Tischer Wohnkabine auch jederzeit ohne Hilfe der Zusatzluftfederung tragen kann.

Die Luftfederung verleiht dem Fahrwerk mit voller Last (Besatzung, Wohnkabine inkl. Gepäck) zusätzliche Stabilität und ermöglicht eine Auflastung auf 3,5t mit einer Hinterachslast von 2300kg in Kombination mit Schwerlast-Alurädern.

XXL-Basic Package

(Optik und Erscheinungsbild und Fahrstabilität):
Wenn ein Hilux breiter wird, ist er auch wankstabiler. Daher wurde das Hurter Offroad XXL-Basic Package in der 17“ Variante montiert. Die Felgenwahl fiel auf die hauseigenen HOAW001 Felgen in der Dimension 17x9 ET30 mit 285/70 R17 BF-Goodrich All-Terrain-Gummis. Mit 30mm Spurplatten steht eine Einpresstiefe von 0 an, die technisch Sinn macht und sich optisch definitiv sehen lassen kann. Durch Kotflügelverbreiterungen in Schraubenoptik rollen die großen BFG nun auch TÜV-konform abgedeckt.

Die Clearview Spiegel können bei Bedarf über eine Teleskopmechanik ausgezogen werden

Kabinenbetrieb und Feinschliff:

Besonderer Kniff: Um den Spalt zwischen dem Alkoven der Wohnkabine und dem Kabinendach des Hilux zu verringern, spendierte Hurter der Fahrerkabine des Hilux einen 3cm Bodylift. Die Pritsche bleibt dabei auf normalem Niveau. Dadurch verringert sich der Dachabstand um 3 cm. Das reicht allemal, der Alkoven wird nicht „anschlagen“. Elektrische Trittbretter verleihen dem Aufbau trotz Bodylift wieder eine optisch gerade Linie zur Pritsche. Auch in eingefahrenem Zustand. Also stecken im Bodylift neben dem optischen Effekt elegant gelöst sogar zwei technische Gadgets.

Sicherheit und Überblick

Für den Überblick wurden Clearview Spiegel montiert. Diese können über eine Teleskopmechanik bei Bedarf ausgezogen werden uns sorgen für großzügige Rücksicht. Zudem verfügen die neuen Rückspiegel über dieselben Funktionen wie die originalen Spiegel: elektrische Verstellung, Spiegelheizung, LED Beleuchtung, Blinker integriert usw.)

Es folgten die Anpassung der originalen Rückfahrkamera und das Versetzen der originalen Einparksensoren an das Heck der Tischer Wohnkabine. Somit ist auch diese Funktion weiterhin wie im Serien-Hilux nutzbar.

Fertig für's Schneckenhaus

Nun behandelte Hurter die Ladefläche des Hilux mit Speedliner Ladeflächenbeschichtung. Die Ladefläche schützt nun eine gummiartige, 3 mm dicke Linerschicht. Die wirkt Korrosion und Beschädigungen entgegen und mindert zudem Rutschbewegungen der Kabine. Schließlich wurden Montageösen für die Tischer Kabine mit dem Rahmen und der Pritsche verschraubt und die Ladeflächen-Elektrik für die Kabine umgerüstet.

Beleuchtung und Licht

Da Alf und Tina viel im Norden unterwegs sind, ist ihnen vernünftig viel Licht und Beleuchtung sehr wichtig. Sie erhielten für den Kühlergrill des Executive den passenden Lazer Kühlergrillkit inklusive der Lazer Triple R750 Elite LED Scheinwerfer.

Passend für den Kühlergrill des Executive: Lazer Kühlergrillkit inklusive der Lazer Triple R750 Elite LED Scheinwerfer

Protection / Schutz / Konservierung

Im Norden geht es sehr offroadig zu. Besonders dort, wo Alf und Tina unterwegs sind. Um den Unterboden im einsamen Fjell vor Beschädigungen zu schützen, wurde eine stabile RIVAL Kühler- und Motorschutzplatte montiert. Zuletzt wurden die unteren Baugruppen aufwändig mit Mike Sander Unterboden- und Hohlraumschutzfett konserviert.

Heizung und Wärme

Um den Wagen im kälteren Norden und sogar dort im Winter warm zu bekommen, ließen die Besitzer eine Kombination aus DEFA Motorvorwärmung inkl. Innenraumheizer und einer Webasto Standheizung verbauen. Die Webasto als auch die DEFA können beide per App bedient werden und können unabhängig voneinander eingesetzt werden. Das DEFA System arbeitet nur mit einem festen Netzstrom von 230V und lädt durch seinen integrierten MultiCharger auch die Batterie nach intelligenten Ladezyklen. Batteriespannung, der Status der Heizung, Innenraum- und Außentemperatur können über die App abgerufen werden. Etliche Heizmodi lassen sich individuell wählen.

Die Webasto Standheizung arbeitet unabhängig von einer externen Stromquelle und wird durch die Spannung der Starterbatterie versorgt.

Die elektrischen Trittbretter verleihen dem Aufbau eine optisch gerade Linie zur Pritsche. Auch in eingefahrenem Zustand

Raumkonzept Innenraum

Die hinteren Sitzpolster ersetzt nun eine passgenau konturgeschnittene Siebdruck Holzplatte, fix montiert. Die Sicherheitsgurte wurden entfernt, in den Verschraubungen wurden Zurrösen montiert. So können Alf und Tina ihre Eurokisten bequem sichern und transportieren.

Luftversorgung

Auf der Piste fährt man andere Reifendrücke als auf Asphalt. Was tun, wenn keine Tankstelle zur Hand ist? Dafür fand unter der Rücksitz-Holzplatte ein ARB Kompressor vom TYP CKMA12 seinen Platz. Er verfügt über einen externen Luftanschluss, an dem ein beigefügter Druckluftschlauch mit Manometer angeschlossen werden kann.

Design

Zuletzt wurden der Einheitlichkeit wegen diverse Komponenten in Wagenfarbe lackiert. Dazu zählen: Außenspiegelkappen, Heckstoßstange und Kotflügelverbreiterungen.

Was uns an dieser Hurter-Komplettlösung gefällt: alles ist sowohl individuell von den Hilux-Besitzern gewünscht wie auch von Hurter mit Bedacht vorgeschlagen und gewählt. Heraus kam ein gelände-potenter Träger-Hilux mit einer ziemlich opulenten Tischer-Wohnkabine. Bis zur unteren Türkante der Kabine - wichtig bei Wasserdurchfahrten - sind es immerhin fast 50 cm Höhe. Da kann eine Furt kaum schrecken. Und auch der hintere Böschungswinkel bleibt für eine Kabine dieser Größe mehr als ansehnlich.

Hurter-Offroad GmbH
D-88299 Leutkirch
Ölmühlestraße 3
Tel: +49 (0) 7561 / 8495587

www.hurter-offroad.de
E-Mail: info@hurter-offroad.de

Die Bedienelemente für die Zusatzluftfederung

WOMO 4 YOU

Robust und leicht - Die AERO One Wohnkabine

Fotos und Text: Roger Nies, wohnkabinen.online

Das Wort "Aero" stammt aus dem Griechischen und bedeutet ganz einfach "Luft". Ich tippe, der Erfinder der "Aero One“ hingegen hat die Bezeichnung seiner Kabine als Abkürzung für "aerodynamisch" gewählt. Also das Verhalten von Körpern im Einklang mit dem Luftwiderstand. Der Plan, eine Kabine dieser Größe mit geringem Luftwiderstand zu bauen, ist dem polnischen Tüftler Arkadiusz Jezierski-Palinceusz von camperhit.pl recht gut gelungen.

Nach der Premiere für den deutschen Markt wurde die Kabine von Fachmagazinen harsch kritisiert und bemängelt. Typisch für Arkadiusz nahm er sich der Kritikpunkte an und arbeitete die Mängelliste komplett ab.

Oliver Gitschier von womo4you obliegt der Vertrieb der Aero One exklusiv für den deutschen Markt. (Außerdem der Vertrieb und die Vermietung von Tischer und Topboxx Kabinen). Nun ergab sich endlich Gelegenheit, die komplett überarbeitete, außergewöhnlich designte Kabine in aktueller Version selbst in Augenschein zu nehmen.

GFK statt Holz

Die Kabine besteht rundherum aus GFK (Glasfaserverstärkter Kunststoff) und kommt als "Monocoque" Bauweise gänzlich ohne Holz- oder Aluminiumrahmen aus. Sie ist eine selbsttragende Hülle. Mangels Nähten und Übergängen kann kein Wasser eindringen, nichts schimmeln oder kaputtgammeln. Das Material ist bewährt, wird seit Jahrzehnten im Bootsbau, Flugzeug- und Autobau verwendet. Es ist verwitterungsbeständig und weist eine hohe Festigkeit bei geringem Gewicht auf. Das Material benötigt wenig Pflege und Instandhaltung, also sehr geeignet für den Kabinenbau.

Gibt es bereits einige GFK-Kabinen auf dem Markt (u.a. Das Fernweh-Mobil, die Gazell usw.), existieren dennoch nur wenige als geschlossene Alkovenkabine ohne Hub- oder Klappdach.

Die Aero One Leerkabine bringt 419 Kg ohne Stützen auf die Waage. Für eine so große Alkoven-Kabine ein sehr guter Wert. Die Grundmaße sind derweil für EU Pickups abgestimmt. Egal ob Double Cab oder Extra Cab. Für die Schweizer ist gerade die Breite interessant. So darf sie nach aktuellen Informationen auch dort ohne gesonderte Abnahme auf gängigen Pickups gefahren werden. Die Sicht nach hinten über die zwei Serienspiegel ist übrigens sehr gut.

Durch die gut isolierten Wände schon in der Grundversion kann die Aero One als Kabine für alle vier Jahreszeiten genutzt werden. Im gesamten Mobil sind Seitzfenster mit Moskitoschutz und Verdunkelungsrollos verbaut. Im rechten Staukasten werkelt die Planar 2D. Sie sorgt für wohlige Wärme und macht die Aero One auch für Wintercamper interessant. Sie gehört zur Grundausstattung. Die Heizungswärme wird sogar unter die Matratzen geführt, so bleibt es darunter auch im Winterhalbjahr schön warm und Kondenswasser wird verhindert.

Die Steuerung erfolgt durch das Thermostat. An / aus / rauf und runter. Heizen oder Kühlen. Fertig. Optional sind Thermostate erhältlich. Damit lassen sich sogar Start- und Abschaltzeiten programmieren.

Sahara/Ice

Aktuell ist eine Isolierung mit dem Namen "Basalt" die Top-Ausstattung. Nach Kundenaussagen soll sie sensationell sein! Im Sommer bliebe es ausgesprochen kühl und im Winter hielte sie die Wärme auffallend gut. Diese „Sahara/Ice“ Version ist für extreme Witterungsverhältnisse gedacht. Sie kommt mit einem Dieselkochfeld, das auch bei extremen Temperaturen funktioniert.
Vieles ist nach Kundenwunsch machbar. Die Zubehörliste bietet Zweiflammen-Gaskocher mit Spüle und optional statt Gasflaschen ist auch ein LPG Tank oder Heizung und Kocher mit Diesel möglich.

Innenraum

Die Aero One ist quasi ein Raumwunder. Die von außen optisch gewöhnungsbedürftige Hutze auf dem Dach sorgt innen für eine angenehme Steh und Alkovenhöhe und Bewegungsfreiheit. Allerdings entsteht der Eindruck, beim Innenausbau sei rechts etwas vergessen worden. Dort ist nur ein leeres Plateau. Aber das dient bewusst der Individuellen Planung. Der Bereich ist zum Beispiel gedacht als

1.) Hundebett
2.) Sofaverlängerung /Einzelbett
3.) Indoor- / Outdoorzusatzküche
4.) Euroboxen Regal… oder, oder, oder.

Optional lässt sich dort der Küchenblock bestellen.

Der Innenraum ist funktional, macht einen soliden Eindruck. Wenn auch bei genauem Hinsehen hier und da weiterhin nicht die Fertigungstiefe der meist teureren Hardwall-Kabinen der Mitbewerber erreicht wird. Der Kunde kann unter 15 Möbel-Dekors wählen, die Bespannung der Wände und Decken kommt in weiß, beige oder grau. Mit einer großen Anzahl von Polsterfarben sind bei der Gestaltung des Innenraumes sehr individuelle Lösungen möglich.
Auf der rechten Seite findet man ein Fach für ein Porta Potti oder alternativ auch eine Trockentrenntoilette. Alternativ kann aber auch ein geschlossenes Bad geordert werden. Wie üblich mit klappbarem Waschbecken und anderen Extras. Wieder merkt man, dass die Variationen vielseitig sind und die Zubehörliste lang ist.

AERO ONE

Ein großes Auszugsbett für Längsschläfer im Alkoven mit einer vollwertigen Matratze von 200 x 140 cm und mit Warmluft unterlüfteten Betten dient der Nachtruhe. Auch hier spielt die Hutze im Dach ihre Stärke aus. Genau über dem Betteinstieg sorgt sie für eine angenehme Höhe auf dem Weg in die Daunen.
Ein kräftiger Ventilator in der Decke sorgt dafür, dass es nicht stickig in der Kabine wird. Bei geschlossenen Kabinen quasi ein Muss.
Die Sitzgruppe ist zusätzlich zum Bett mit den Abmessungen 180 x 116 cm umbaubar. Die festen Polster machen einen wertigen Eindruck. Der Tisch ist ausziehbar, so nervt kein Tischbein und die Platte ist schnell verschwunden.

Wer mit der Kabine eher Offroad unterwegs sein möchte, sorgt dafür, Gewicht unten zu lagern. Im doppelten Boden ist daher ordentlich Stauraum für die schwereren Dinge des Camperlebens. Und vor allem sind die größten Gewichtsträger (Wasser und Batterien) vor bzw. auf der Hinterachse untergebracht.
Die Grundausstattung verzichtet zudem auf Hängeschränke und setzt auf Gepäcknetze. Auf Wunsch gibt es in der Ausstattungslinie "de Luxe“ natürlich auch schicke Hängeschränke in edlen Dekoren.

Die Aero One ist familientauglich. So sollten zwei Erwachsene und ein oder zwei Kinder ausreichend Platz finden.

Technik und Varianten

Über einen Adapter wird die Kabine an Landstrom angeschlossen. Durch ein Solarpaneel kann man jedoch auch autark stehen und Strom generieren. Eine Vorbereitung für eine Solaranlage ist selbst schon in der Flexplorer Grundausstattung beinhaltet. Schon in der Standardausstattung bekommt man 47 l Frischwasser- und einen 9 l Abwassertank mit Tauchpumpe und eine Stromversorgung mit einer 95 Ah AGM Batterie und 230 V Ladegerät sowie 10 Ah Ladebooster über AHK Dose verbaut. Eine Stromversorgung mit Lithium Batterien ist aber auch kein Problem.

Die Aero One bietet volle Anhängertauglichkeit beim 1,5 Kabiner und je nach Fahrzeug auch beim Doppelkabiner. Das angeschrägte Heck bietet einen guten Böschungswinkel.
Die Kabine kann abgesetzt auf 4 Stützen bewohnt werden. Wie bei vielen Kabinen muss für einige Fahrzeugtypen die Pritsche ein paar Zentimeter unterlegt werden, damit die Seiten nicht auf der Ladekante aufsetzen. Hier hat man den Erhöhungs-Rahmen dazu genutzt, um in seinen Hohlraum die Stützen zu verstauen. Clever gelöst!

Bezugsquelle

Die Ausstattungsvarianten sollte man mit Oliver Gitschier von womo4you im Detail nach Bedarf und individuellen Wünschen besprechen. Die Lieferzeit für den Flexplorer beträgt ca. 3 Monate (Stand 05/2021) Eine individuelle Premiumversion benötigt ca. 6-8 Monate.

Zum Übergang kann man sich bei Oliver vorab eine Kabinenkombination ausleihen. Um vielleicht auch vor einer verbindlichen Bestellung einmal zu testen, ob die neue Freiheit im Offroad Camper die richtige Entscheidung ist.

www.womo4you.de

Aero one Vergleich	Flexplorer	De Luxe	Sahara / Ice
GFK Monocoque Kabine für die Ganzjahresnutzung **(Holzfreier Aufbau + Wasserabweisender Dämmung)**	Einsteigerversion	All-In-Komfortversion	Zusätzlich mit Basaltlage im Aufbau für besondere Klimaverhältnisse & weiterer Mehrausstattung zu De Luxe
Möbelbau	Reduziert mit Netzen im Dachbereich und Multifunktionsbereich rechte Seite nur 1 Möbeldekor / 15 Polstervarianten	Vollausbau Ca. 20 Möbeldekore 3 Decken / Wandoptiken 15 Polstervarianten	Vollausbau Ca. 20 Möbeldekore 3 Decken / Wandoptiken 15 Polstervarianten
Sitz-/Schlafplätze	4/ 3-4 Längsbett & Zusatzbett quer 160 (B) x 200 (L) cm Umbau: 180 x 116 cm	4/ 3-4 Längsbett & Zusatzbett quer 140 bzw. 160 cm (B) x 200 bzw. 210 cm (L) Umbau: 180 x 116 cm	4/ 3-4 Längsbett & Zusatzbett quer 140 bzw. 160 cm (B) x 200 bzw. 210 cm (L) Umbau: 180 x 116 cm
Heizung	Planar 2 D Diesel	Truma ECO 2.400 mit LPG Tank	Planar 2 D Diesel
Kochfeld	Mobiler Gaskartuschenkocher 1-flammig oder mobiles Induktionsfeld	Gaskochfeld 2 flammig Fest verbaut	Dieselkochfeld von Webasto 2 flammig Fest verbaut
Elektrik	230 V Außendose & Ladegerät 230 V 12 V Stromversorgung Ladebooster 10 A über AHK Solarvorbereitung Akku 95 Ah AGM	230 V Außendose & Ladegerät 230 V 12 V Stromversorgung Ladebooster 20 A Votronic Triple Charger Solarpanel 100 W Lithium Akku 100 Ah	230 V Außendose & Ladegerät 230 V 12 V Stromversorgung Ladebooster 20 A Votronic Triple Charger Solarpanels 200 W Lithium Akku 100 Ah
Wasserversorgung	Kaltwasserversorgung Tauchpumpe 47 l Frischwasser/ 7 l Abwasser	Warmwasserversorgung Druckwasserpumpe Boiler 6 l 70 l Frischwasser 48 l Abwasser	Warmwasserversorgung Druckwasserpumpe Boiler 6 l 70 l Frischwasser 48 l Abwasser
Toilette	Fach für Porta Potti	Incl. Porta Potti in Fach Optional Spül-WC oder Trenntoilette	Incl. Porta Potti in Fach Optional Spül-WC oder Trenntoilette
Dusche	Nein	Ja – Optional in separatem Toilettenraum aus GFK	Ja – Optional in separatem Toilettenraum aus GFK
Verschattung	1 x Kederschiene	1 x Fiamma Markise	1x Fiamma Markise
Extras:	wenig Optionen	Sehr viele Optionen / Manufakturausbau	ehr viele Optionen / Manufakturausbau
Gewicht:	ab 419 kg	ab 590 kg	ab 640 kg
Preis:	**ab 23.990 € ***	**ab 34.833 € ***	**ab 37.643 € ***

***inkl Fracht und Übergabe**

S. Karosser
Produzent der Nordstar & Easy Campers Wohnkabinen

Von Stefan Janeld
alltomhusbilen.se

DAS SCHWEDISCHE MEISTERSTÜCK

Bei Schwedens drittgrößtem Hersteller von Freizeitfahrzeugen steht das Handwerk im Fokus. Bei anderen Reisemobilfabriken mag dies sicherlich auch der Fall sein. Bei S. Karosser in Dorotea sind allerdings insgesamt weniger Maschinen als anderswo im Einsatz. An den Easy Camper Wohnkabinen arbeiten Menschen mit professionellem Stolz und Fertigkeiten, mit denen nur wenige mithalten können. Hier gibt es keine reinen Monteure, jede*r hier im Team ist echter Handwerker.

Pioniere 1983

S. Karosser, so der Firmenname, ist die Abkürzung für Special Karosser. Das Unternehmen begann in 1983 mit Spezialfahrzeugen, Wohnmobilen und gelegentlich auch mit Wohnkabinen

Vater Adolf Sellgren stieg damals mit seinen beiden Söhnen Jan und Ulf mit großem Enthusiasmus in die Produktion ein. Vielleicht etwas zu groß, denn jahrelang wurden nur Kundenwünsche realisiert. Egal wie verrückt die Idee war. Im Laufe der Jahre haben die Designer des Unternehmens aber gelernt, was funktioniert und was nicht. Kein Wunder, sind sie doch selbst begeisterte Camper mit einem reichen Schatz eigener Erfahrungen.

Einige magere Jahre

2008 kaufte „Polar“(Schwedischer Wohnwagenhersteller) das Unternehmen mit dem Ziel, eine starke Handelsgemeinschaft zu bilden, die alle Arten von Campingfahrzeugen verkauft. Man erhoffte sich einen Schub, würde man

als „S. Karosser“ Wohnkabinen über das Händlernetz von Polar verkaufen.

Aber es kam anders. „S. Karosser“ fiel von etwa 70 Wohnkabinen pro Jahr auf 25. Das lag auch daran, dass in Deutschland der Vertrieb der Nordstar Wohnkabinen in neue, unerfahrene Hände übergeben wurde. So wurde S. Karosser vielmehr Zulieferer für Polar und fertigte schließlich Wandpaneele für deren größte Wohnmobile.

Neustart als Familienbetrieb

2013 war der Tiefpunkt sowohl in Schweden als auch in Deutschland erreicht. Ulf kaufte nun die Firma seines Herzens zurück und machte einen Neustart. Es sollte ein erfolgreicher Schritt werden, denn gleichzeitig übernahm Jens Heidrich mit dem Wohnkabinencenter den Vertrieb der Nordstar Wohnkabinen. Heute stellt S. Karosser 130 Wohnkabinen pro Jahr her. Die Nachfrage ist aktuell noch viel größer und der Druck der Händler legt nahe, die Produktion zu erhöhen.

Aber anstatt die Produktion zu steigern, mit allem, was ein höheres Tempo, mehr Organisation und mehr Personal in der Fabrik mit sich bringt, entschied Ulf sich, weiter eine Produktionsrate zu fahren, die sie in den aktuellen Räumlichkeiten und mit der aktuellen Personalausstattung bewältigen können.

Ulf hat über Jahre bei mehreren Herstellern erlebt, was passiert, wenn sie in guten Zeiten die Produktion maximierten. Man erlebte, wie sich die Qualität verschlechterte und sah sich dann mit hohen Kosten konfrontiert, als der Markt wieder nachließ.

"Ich muss nie einen Cent Rabatt geben. Wie es jetzt ist, ist es gut für die Rentabilität." sagt Ulf nachdrücklich.

Exportschlager

Fast die gesamte Produktion wird exportiert. Nur 20% werden in Schweden verkauft. Andere Produktionen werden hauptsächlich in Deutschland, aber auch in Norwegen, Finnland und England verkauft.

Der Deutsche Jens Heidrich ist Europas größter Wohnkabinenhändler und vertreibt eine Vielzahl von Marken. Er drängt seit Jahren darauf, die gesamte Produktion kaufen zu können. Er würde gern mehr als nur etwa achtzig Camper pro Jahr zugewiesen bekommen.

Man könnte denken, dass es am einfachsten wäre, diesen einen Kunden zu haben. Einen, der alles kauft, was sie produzieren. Aber Ulf will nicht von einem einzelnen Kunden abhängig werden. Er will die Unabhängigkeit des Unternehmens erhalten.

Skandinavische Wintereigenschaften

In Europa gibt es eine Vielzahl von Wohnkabinenherstellern. Dass ein kleines Unternehmen in Dorotea in Europa mithalten kann, liegt an der hohen Qualität und dem ausgefeilten Winterkomfort. Sie sind der erste Wohnkabinenhersteller, der die Warmwasserheizung von Primus (heute Alde) nutzt. Im Laufe der Jahre wurde ein ausgesprochen effizientes Heizsystem entwickelt. Trotz des kompakten Formats befinden sich 13-20 Meter Rohre und Konvektoren im System. Genau das, was Alde selbst als optimal empfiehlt. In einer Nordstar / Easy Campers Wohnkabine mit Alde Heizung ist Campen bis minus 35 Grad möglich.

Für den kleineren Geldbeutel gibt es auch einfachere Modelle mit Luftheizung.

Feuchtigkeitsschäden sind Geschichte

Der Aufbau einer Nordstar / Easy Campers ist aufwändig. Die Kanten werden mit einer dicken bewährten Dreifachdichtung versehen. Seit 2013 wurde kein einziger Feuchtigkeitsschaden auf Garantie repariert – so Ulf Sellgren. Das ist etwas Besonderes unter den Wohnkabinenherstellern.

Durch eine so solide Konstruktion können im Rahmen weiterhin einzelne Holzspanten anstelle der üblichen Kunststoffstäbe verbaut werden. Holz hat den Vorteil, dass Schrauben gut halten und es ein verwindungssteiferes Material als Kunststoff ist.

Hier kommt die fast 40-jährige Erfahrung ins Spiel. Früher wurde gern schlicht massiv gebaut. Im Laufe der Jahre erwies es sich als hilfreich, nicht mehr Material als exakt nötig zu verwenden.

Das gilt für alle Bereiche: Länge der Schrauben, Menge des Dichtmittels, die Dicke der Beschläge, leichteres Holz und vieles mehr. Teile aus Glasfaserlaminat wurden durch ebenso robustes wie leichteres Thermoplast ersetzt.

Auch Lithiumbatterien helfen heute Gewicht zu sparen. So werden die gestiegenen Anforderungen an den Komfort teilweise durch moderne Technik kompensiert.

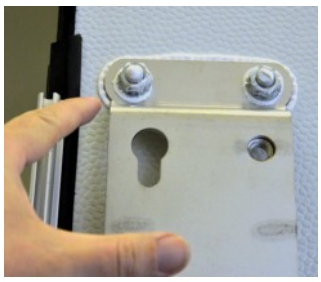
Alles "im Haus“

Bei meinem Besuch fällt mir auf, wie wenig für Subunternehmer ausgegeben wird. Nur Kunststoffteile und Kissen stellt S. Karosser nicht selbst her.

Die Kurbelstützen der Easy Campers werden in der eigenen S. Karosser Metallwerkstatt hergestellt. Nordstar Deutschland setzt hier auf eine andere, eigene Konstruktion, die auch in Deutschland gefertigt wird.

Die faltbare Einstiegstreppe ist ebenfalls eine eigene Konstruktion von S. Karosser. Das aus eloxiertem Aluminium hergestellte Teil ist kein Standardprodukt. Die Bauteile werden nach strenger Vorgabe von einem Auftragnehmer hergestellt, die Treppe selbst wird im Werk montiert. Alle Werkzeuge zur Herstellung der verschiedenen Teile sind „S. Karossers“ eigene.

Ein weiterer wichtiger Faktor für die dichte Konstruktion ist die kontinuierliche Weiterentwicklung von Dichtmaterialien. Jahrelang wurde früher ein und derselbe Dichtstoff verwendet, egal, wofür. Heute kommen je nach Material und Aufgabe spezielle unterschiedliche Dichtstoffe zum Einsatz. Das Isoliermaterial ist ein Markenprodukt mit geschlossenen Zellen. Ausgewählt, weil es nicht nur gut isoliert, sondern auch, weil der Kleber besonders gut haftet. Delaminationen gehören damit der Vergangenheit an.



Auch frühere, mögliche Feuchtigkeitsschäden an den Stützbeinhalterungen sind längst Geschichte. Wie hier auf dem Bild zu sehen, wurde um die Bohrungen herum Material und Dichtmittel hinzugefügt.

Die ewige Suche nach Gewichtsersparnis

Nicht alle Pickups halten jeder Wohnkabine stand. Sie so leicht wie möglich zu machen, ist daher eine Priorität. Aber geringes Gewicht und robuste Qualität sind keine Freunde. Ein schwieriger Balanceakt, leicht zu bauen und dabei die Qualität und Solidität zu erhalten.

Ulf lacht: „Die Leute denken, es sei einfach, eine simple und stabile Treppe zu bauen. Aber es ist fortgeschrittener, als Sie vielleicht denken. Ich hörte oft von Unternehmen, dass sie eine Treppe billiger herstellen könnten als wir. Perfekt, sage ich, dann möchte ich 150 Stück bestellen. Dann verstummen sie schnell.“

Das perfekte Konzept?

Für den Laien haben Nordstar und Easy Campers Wohnkabinen immer gleich ausgesehen. Ich frage deshalb nach der Zukunft der Camper. Wie kann man sich erneuern? Eine Frage, die Ulf schon mehr als einmal gestellt wurde.

„Jedes Mal, wenn wir das Konzept erneuern, wird etwas von den Kunden vermisst. Obwohl neue Modelle auf Anregungen von Kunden basieren. Wir haben einen neuen GFK Camper ausprobiert. Ein schöner Camper ohne Nähte und Übergänge. Genau das, was jeder will. Aber er ist schwerer als unsere anderen Camper und kostet deutlich mehr. Daher entschieden sich die meisten Leute für ein traditionelles Modell“, erklärt Ulf das Dilemma.

Ein weiteres Beispiel: “Viele schlagen vor, dass wir eine schönere Küche als Formteil gießen und so einen etwas moderneren Stil bekommen. Das bedeutet aber eine Naht genau dort, wo es auf eine möglichst stabile Konstruktion ankommt. Dazu bin ich nicht bereit.“ Er fährt fort: “Kurz gesagt, die meisten Ideen zur Erneuerung oder Entwicklung haben wir entweder gebaut und getestet und nicht für gut befunden. Manche haben sich bereits auf dem Reißbrett als untauglich erwiesen. Für die Polar-Gegend wollten wir in den späten 2000ern andere Farbschemata, Schwarz und Silber. Aber die dunklen Farben machten anderswo Hitzeprobleme, die Materialien dehnten sich zu stark aus. Heute haben wir also nur weiße Camper. Sie können eine Dekorlinie erhalten, wenn Sie möchten, aber nicht mehr.“

Unauffälliger Wandel

Trotzdem ist S. Karosser ständig auf der Suche nach neuen Möglichkeiten. In enger Zusammenarbeit mit Nordstar Deutschland werden neue Grundrisse entworfen, und neue Sonderausstattungen implementiert. So zum

Ulf Sellgren und seine Tochter Erika. Erika ist verantwortlich für Finanzen und die Verwaltung.

Beispiel das neue Modell mit dem Ecksofa. Es wird gern auf neue Technologien gesetzt, die das Wohlbefinden steigern oder das Leben an Bord vereinfachen: Lithium-Batterien, Bluetooth-Lautsprecher, Kompressor-Kühlschränke oder die Tatsache, dass man jetzt die Kabinenbatterie mit der Lichtmaschine des Autos aufladen kann.

Ulf: “Es mag nicht so wirken, aber die Camper von heute sind völlig andere als die von vor 10, 20 oder gar 30 Jahren.“

Mangel an Gebrauchten, ein Problem

Es mag als seltsame Idee eines Herstellers erscheinen, sich viele gebrauchte Wohnkabinen auf dem freien Markt zu wünschen.

Doch es macht Sinn: “Ohne gebrauchte Exemplare ist der Einstieg für diejenigen, die das Camper-Leben testen wollen, ein hohe Investition. Mit einer gebrauchten Wohnkabine fällt dieser Einstieg leichter.“

Dass die Nachfrage nach gebrauchten Easy Campern groß ist, merkt man, sobald im Werk welche in Zahlung genommen werden. Nach wenigen Tagen sind sie weg, meist kauft der deutsche Nordstar-Händler die Wohnkabinen.

KONTAKTDATEN VERTRIEB

ZENTRALE DEUTSCHLAND

Nordstar
Wohnkabinencenter GmbH
Im Winkel 10
58285 Gevelsberg

Tel: 02332 / 509 61 60
Fax: 02332 / 509 61 89
www.nordstar.de
info@nordstar.de

VERTRIEB ÖSTERREICH

Camper und Co
Buchberger Handels GmbH
Kristein 2
4470 Enns
Tel.: +43(0)650 3971577
www.camperundco.at
info@camperundco.at

REINGEGRÄTSCHT

Isuzu D-Max vs Toyota Hilux Die Top-Gegner im Fußballjahr 2021

Der Amarok ist (vorerst) Geschichte. Der Ranger kommt aktuell nur noch in Varianten. Wer anno 2021 einen neuen Pickup sucht und nicht die genannten Modelle frühestens in 2022/23 abwarten will, hat zwei starke Gegner zur Auswahl. Wir haben beide getestet.

Fast ist es, als würde schon optisch klar, welche Schwerpunkte jeder Hersteller setzte, als er die beiden „Neuen“ ins Auftragsbuch schrieb.

Mit Bedacht wählten wir als Gegner nicht die „Invincible“-Variante des Toyota Hilux. Die „unbesiegbare“ Top-Ausstattung wird derzeit von jedem getestet und beschrieben, der sich zu Autotests berufen fühlt. Wir jedoch entschieden uns für den „Executive“ aus verschiedenen Gründen. Der Toyota wird unser Dauertest-Fahrzeug werden. Das Autohaus Weigler in Leverkusen nutzt die Chance, uns für unsere speziellen PICKUP CAMPER-Erfordernisse den Wagen zu einem langen Test zur Verfügung zu stellen. Und weil wir nun mal gern lange und große Kabinen aufladen wollen, kam der 1,5 Kabinen Hilux ins Haus. Ohne die Invincible-Anbauten wie Bügel und Mountain-Top, weil die ja ohnehin wieder verschwänden.

In einigen Ausstattungs-Punkten kommt dadurch bei diesem Vergleich der Isuzu vermeintlich besser weg. Hätten wir den „Invincible“ eingesetzt, lägen beide vom Design und den Anbauteilen (und dem Interieur, dazu gleich) in etwa gleichauf. Der Executive ist von vornherein „schlichter“ und damit hinkt der Ausstattungsvergleich ein wenig. Man sehe es uns nach.

Auf der Suche nach dem besten Blickwinkel. Die beiden „Herausforderer“ Toyota und Isuzu beim Fotoshooting.

Ein erster Überblick

Beide Pickups entstammen einer langen Historie robuster und solider Begleiter auf dem Weltmarkt. Der ISUZU, so heißt es, sei sogar das in Thailand meistverkaufte Auto überhaupt. Nun gut, erstens wird er dort gebaut und zweitens unterliegt er einem besonderen Steuervorteil für Pickups, die ihn extra attraktiv machen.

Der Toyota ist weltweit einer der begehrtesten Langläufer mit Ladefläche. Nicht nur „Top Gear“ und der Youtube-Kanal „Whistlindiesel“ haben Hiluxe zu zerstören versucht. Weltweit verrichten auch sehr alte Pickups von Toyota jahrzehntelang ihren Dienst, dauerhaft geliebt und ständig gefordert als robuste Allesträger von Afrika bis in die Arktis. Auf dem australischen Markt balgt er sich quartalsweise um die Vorherrschaft bei den Zulassungen mit dem Ford Ranger.
Gründe genug, uns mal der beiden „Herausforderer“ anzunehmen.

Exterieur und Design

Der V-Cross bringt Linien und Formensprache mit, die nah an den aktuellen SUVs sind. Sein Blick ist fast aggressiv, zumindest sportlich. Die beiden vampirzahnbestückten Querstreben im Grill wirken angriffslustig und die kontrastreiche Kombination aus perlweißen und mattschwarzen Elementen lässt ihn fast erwachsen erscheinen. Er setzt im Straßenverkehr definitiv ein Zeichen.

Als Top-Modell „V-Cross“ kommt der Isuzu mit einem mattschwarzen Designpaket und praktischem Mountain-Top-Rollo. Das allein erhöht schon für viele einen Nutzwert. Leider überstand das Heckrollo in zwei Waschanlagen-Fahrten beide Male nicht den Dichtigkeitstest zur vollsten Zufriedenheit. Den Spuren nach drang bei den Bügeln etwas Wasser ein. Wie üblich nehmen Rollokasten und Bügel möglichen Frachtraum der ohnehin kurzen Ladefläche. Von den rund 155 cm bleiben

- lädt man höher als die Bordkante, so nur etwa 122 cm übrig.

Die Anhängerkupplung, eine sanft herabschwingende Heckklappe und ein sehr modern gestaltetes Heck machen auch die rückwärtige Ansicht zu einem SUV-ähnlichen Hingucker. Interessanterweise wirkt die Dachlinie

geduckt, eher „sportlich“. In den USA würde man es „Top-chop“ nennen, ein abgesenktes Dach. Was von außen sehr windschnittig wirkt, birgt innen einen gewissen nachteiligen Eindruck. Dazu gleich.

Der vergleichsweise „nackte“ Toyota folgt entsprechend schon optisch einer ganz anderen Philosophie. Er will der Begleiter auf der langen Tour sein, das Arbeitsgerät auch für's Grobe und dennoch mit modernen Features den Fahrer mit Komfort verwöhnen und technisch unterstützen. Seine Linien strahlen Ruhe und Solidität aus. Kein optischer Schnickschnack, selbst die aktuelle aufgehübschte Front des Facelifts kommt uns bekannt vor. Hier und da etwas Chrom dient einer gewissen Eleganz, ansonsten steht er unaufgeregt mit leichten Pausbacken über allen vier Rädern da. Die Felgen gefallen uns deutlich besser als die irgendwie Ventilator-förmigen des Isuzu, sie wirken bereits wie aus dem Zubehör und gehören zur Executive-Ausstattung. Die Heckklappe ist ungedämpft und steinschwer, die Ladewanne verfügt über nur vier statt der üblichen sechs Zurrpunkte. Allerdings vermitteln die mehr Solidität als bei anderen Marken. Der Toyota überrascht von außen nicht. Ein Hilux, da weiß man, was man hat.

Interieur, Ausstattung

Der Isuzu setzt auf mattschwarz und anthrazit. Auch innen. Hier wirkte er auf mich - ziemlicher Sitzriese - sehr tief. Das Dach ist innen schwarz, niedrig und die Türlinie sehr hoch. Man sitzt sehr IN dem Isuzu, auch wieder fast wie in einem PKW oder SUV. Für Geländefahrten wünscht man sich hier und da eine Frontkamera.

Das Dach drückt auf den optischen Rundumblick und irgendwie auch in seinem satten Schwarz auf's Gemüt. Dafür hat Isuzu dem V-Cross ein ausgesprochen gefälliges Interieur mitgegeben. Wenig wirkt wie Plastik, viel Kunstleder wurde verbaut, wertig weiß abgesteppt. Das Lenkrad ist ein Hingucker, die Infotafel beim Motorstart zeigt „einmal alles“, was der Isuzu so an Anzeigen zu bieten hat. Der heute übliche Startknopf bringt die Anzeigen zum Leuchten und erweckt das zentrale Infotainment-Modul in der Mitte des Dashboards. Wobei sich die Funktion auch

mit Hilfe des Handbuches nicht immer sofort erschließt.

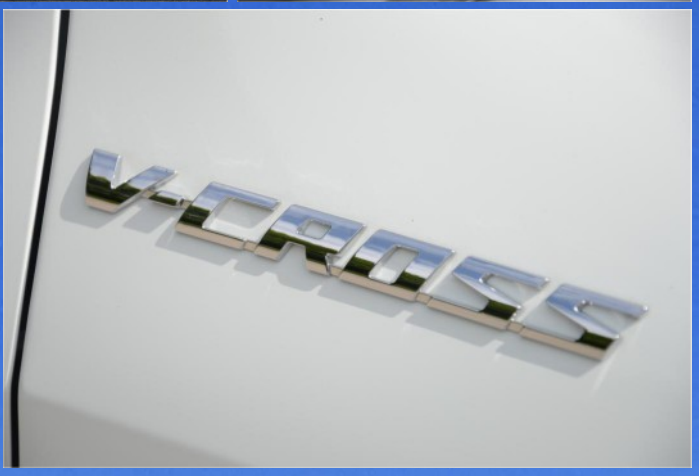
„Wir müssen das wohl besser kommunizieren“, meinte der Isuzu-Flottenchef, als ich ihn telefonisch etwas entnervt nach der Bedienung des Navis frage. „Der V-Cross hat kein bordeigenes Navi. In einer Zeit, in der heute alle mit Konnektivität unterwegs sind, setzt der Kunde gewöhnlich sein Smart-Phone zur Navigation ein. Da konnten wir uns das sparen.“

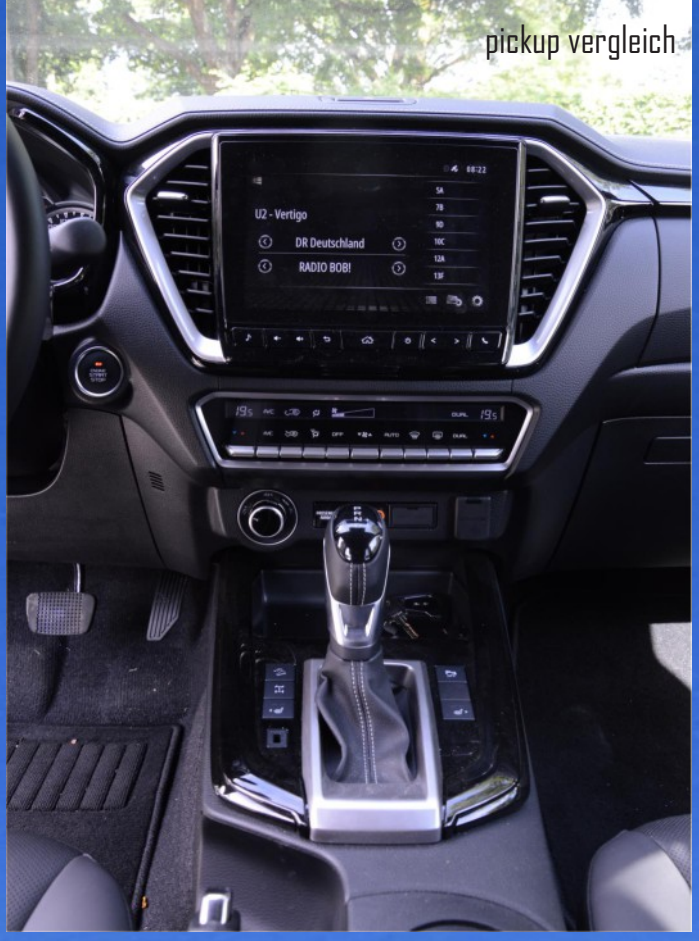
Hmmm, okay. Ich mit einem alten Handyvertrag mit nur 3 GB Datenvolumen bin nicht so begeistert, aber das ist wohl der Zug der Zeit. Längst nicht mehr jedes Auto hat heute ein bordeigenes Navigationssystem. In einem „geländegängigen Truck“ hätte ich mir das schon gewünscht. Nur auf Apple Car Play und Bluetooth zu setzen gefällt mir nicht vollends.

Erfreulich wenige Anzeigen sind rein „virtuell“. Für viele Funktionen gibt es echte Knöpfe und Tastschalter, die Symbole sind auch des Nachts gut hinterleuchtet und erkennbar. So ganz will es mir in den Testwochen nicht gelingen, jeden Schalter intuitiv zu bedienen, aber ein sehr kurzer Blick reicht für fast jede Bedienung.

Auch der Rest des Komforts ist eher an einen aktuellen SUV angelehnt als an Arbeitstier. Mehr Lifestyle in einem Truck geht kaum, da kann sich der V-Cross mit den Gegnern aus den anderen Markenlagern absolut messen und sticht in dem einen oder anderen Punkt sogar heraus.

Die schwarz-anthrazitfarbenen Sitze sind üppig, in verschiedenen Materialien bezogen, ebenfalls weiß umnäht, vorne wie hinten. Beide Vordersitze sind elektrisch vielfach verstellbar. Auf der Rückbank lässt es sich sehr gut mitreisen, Flaschenhalter und eigener USB-Anschluss machen auch Konsolenspiele oder Handy-Laden möglich. Der Toyota „Executive“ ist von vornherein eher als Nutzfahrzeug angelegt. Alles in seinem Inneren wirkt bekannt. Sein Dashboard ist aus genarbtem schwarzem Hartplastik-Lederimitat, die Türverkleidungen sind es auch und hier und da wurden wenige metallische oder glatte Elemente eingesetzt. Die stärkste Veränderung zum Vorgänger bietet die Infotainment-Einheit. Sie weist nun rundum gut beschriftete Druckknöpfe für die Grundfunktionen auf, sehr groß beschriftete Menu-Buttons folgen danach als digitale





Anzeige im Display. Man ist sofort „zuhause“, keine Funktion bleibt lange verborgen. Die Klima/Heizanlage wird gar über Drehschalter bedient. Einziges Manko ist die nicht nach Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbare Temperatur und die nur eine Stufe der Sitzheizung. An oder aus. Sie erwärmt aber gut.

Der Himmel und die Dachrahmen sind in hellem Grau gehalten, massive Griffe allenthalben helfen beim Einstieg. Sinnvoll, zumal der Executive ohne die Trittbretter kommt. Gefällt mir besser, meiner „Beschten“ mit nur 1,50 m jedoch fehlen sie sehr. Logisch, ist der Einstieg doch fast 40 cm über dem Boden. Ein großer Schritt für viele Damen.

Der Executive verzichtet auf elektrische Helferlein bei den Sitzen, die manuelle Rasterung sowohl des Sitzes wie auch der Lehnen ist hingegen fein justierbar. Das Lenkrad lässt sich zudem in Höhe und Abstand verstellen, wir fanden beide mit unseren 1,92 m und 1,50 m passende Sitzpositionen. Im und um das Lenkrad verteilen sich die üblichen Funktionstasten, die Hebel erweitern die technischen Bedienungen z.B. für Licht oder den Tempomat.

Naturgemäß für einen 1,5-Kabiner geht es hinten spartanisch zu. Beim Hilux dabei dermaßen spartanisch, dass man außer einem Hund eigentlich niemanden mit Puls mitnehmen möchte. Die Sitze sagen sofort „nimm mich raus und leg mich weg“, wenn auch (abnehmbare) Kopfstützen

an der Lehne montiert sind. Ohne Sitzpolster öffnet sich der Zugang zu sinnvollen Staufächern.

Sehr angenehm und als Hommage an alte Pickups empfanden wir die hinteren seitlichen Ausstellfenster in den weit öffnenden Halbtüren.

Motor und Fahrwerk

Der Isuzu ist mit seinem 1,9 l Turbodiesel-Vierzylinder beileibe kein Feuerzeug. Und hier liegt unsere gelinde Kritik. Die Optik verspricht mehr, als die 163 Pferde schließlich halten können. Ebenso widerspricht das deutliche Wankverhalten des recht weichen Fahrwerks in Kurven und bei Richtungswechseln dem sportlichen Auftritt. Die Seitenneigung ist in schnellen Kurven wirklich gewöhnungsbedürftig und lässt einen dauernd die Geschwindigkeit reduzieren. Ranger oder Amarok gehen da echt straffer ums Eck. Und der Toyota dank neuem Fahrwerk sowieso. Dazu später.

Weiter ließ uns der Durchzug an langen Autobahnbergen die lediglich 350 Nm Drehmoment deutlich spüren. Erstmal durch den Vordermann um den Schwung gebracht, tat sich der V-Cross schwer, wieder auf Geschwindigkeit zu kommen. In diesem ersten Test nahmen wir noch keine Ladung auf oder hängten etwas an. Aber es steht zu erwarten, dass die Motorleistung nur bei gediegener Fahrweise ausreicht. Was nicht schlecht sein muss. Nur sagt der gesamte Auftritt des V-Cross etwas völlig anderes aus. Uns fehlt der „Punch“, sowohl im Antritt wie auch ganz besonders im Durchzug.

Auf der Rückbank des V-Cross lässt es sich sehr gut mitreisen, Flaschenhalter und eigener USB-Anschluss machen auch Konsolenspiele oder Handy-Laden möglich. Naturgemäß für einen 1,5-Kabiner geht es im Toyota hinten spartanisch zu. Beim Hilux dabei dermaßen spartanisch, das man außer einem Hund eigentlich niemanden mit Puls mitnehmen möchte.

VOKA 3 200 by CAMP-CROWN

Die Volkskabine

Der günstige Einstieg in das Pickup-Camping

In Kombination mit der absetzbaren Wohnkabine VOKA 200 wird aus dem Pickup ein waschechtes Wohnmobil. Komplett ausgestattet mit Kompressor-Kühlschrank, Gasumluftheizung, Zweiflammen-Herd, Spüle mit Wasseranschluss, Dreier-Sitzgruppe und bis zu vier Betten. Eine große 100AH Gel-Batterie versorgt den Kühlschrank, die zahlreichen LED Lampen und USB Steckdosen mit Energie. Geheizt und gekocht wird mit Gas aus der 5-Kg Bord-flasche. Hochwertige Komponenten und Materialien: Aluminiumrahmen mit Sandwichelementen.

Passt auf 1,5 und Doppelkabiner.

€ 24.990,-*

*Voka 200 (Gen 3) in Serienausstattung
Preis inkl. MwSt
Jetzt inklusive 160W Solaranlage und Porta Potti Wc!

CAMP-CROWN

www.camp-crown.de

Wir konnten den Isuzu einen ganzen Sonntag lang auf losem Untergrund in Privatwäldern bewegen. Was im Straßenbetrieb eine weiche Federung vermittelt, macht im Gelände richtig Spaß. Viele Unebenheiten werden weggebügelt, die Hinterachse trampelt längst nicht mehr wie noch vor wenigen Jahren und auch die Verschränkung fällt für diesen eher straßen-ausgelegten Isuzu ausgesprochen erfreulich aus. Logischerweise verfügt der Isuzu über einen zuschaltbaren Allradantrieb. Ein Drehschalter lässt von zwischen 2H, 4H und 4L wählen, für ganz grobe Passagen gibt es eine Hinterachssperre. Wattiefe bis 80cm und eine Bodenfreiheit von gut 30 cm zwischen den Achsen sind durchaus offroad-geeignet.

Allerdings ist auch hier wie auf der Straße die Lenkung weich und etwas indirekt, auf losem Untergrund dreht man mitunter am Steuerrad wie die Helden der 50er-Jahre-Krimis vor der Rückprojektion einer Chicago-Straßenszene. Die Connection zur Piste ist ausgesprochen indirekt. Man ist stets geneigt, zu korrigieren, um die Fuhre geradeaus zu dirigieren. Im normalen Geländebetrieb ohne Rallye-Ambitionen macht er sich allerdings ausgesprochen gut.

Der erste Trumpf des Toyota liegt ganz sicher in seinem neuen, bärenstarken 2,8 l 4-Zylinder Turbodiesel. Die 204 PS treiben den Truck ordentlich vorwärts, standesgemäß laden 500 Nm zum Anhängen oder Aufladen auch schwerer Güter ein. Auch bei schneller Fahrt bietet er immer noch Reserve, selbst bei 140 oder 160 km/h spürt man noch Schub. Nicht schlecht für einen Truck dieser Dimension. Und erst bei (Tacho) 192 war bei uns Schluss, offiziell bei 175 km/h. Insgesamt bleibt der Hilux allerdings ein Arbeitstier, wenn auch Toyota ganz klar verstanden hat, dass der 2021er Kunde weitere Qualitäten wünscht.

So wurde das Fahrwerk - der zweite Trumpf - entscheidend überarbeitet. Neue etwas längere Blattfedern hinten werden nun eingesetzt, für die wirklich sehr straffe Kurvenhatz und die höhere Wankstabilität mit Zuladung sorgen eine neue zusätzliche Feder und ein neuer horizontaler Stabilisator an der Hinterachse.

Diese Kombination entfernt das Fahrwerk in seiner Alltagstauglichkeit deutlich vom weichen Isuzu. Die Lenkung bleibt im Gelände angenehm komfortabel direkt, bei höheren Geschwindigkeiten jedoch „verstrafft“ sie spürbar. Mit nur wenig Korrektur bleibt der Toyota auch auf flotter Piste stoisch auf Geradeaus-Kurs.

Sein Allradantrieb ist ebenfalls zuschaltbar, das Drehmoment und die kleinste Fahrstufe lassen ihn schon ganz ohne Gasfuß über erstaunliche Hindernisse rollen. Bonus: neben der typischen mechanischen Differentialsperre hinten gibt es einen elektronischen „Sperrknopf“. Ganz ohne Umschalten in den Allradbetrieb kann man sich so mittels ESP-Lastverteilung schon mal flott aus einem Schlammloch oder einer nassen Wiese befreien. Auf Knopfdruck. Feine Sache.

Fazit

Wir wollen keinen Sieger oder Zweiten küren. Beide Pickups wenden sich nämlich nach unserer Ansicht an zwei völlig unterschiedliche Typen von Besitzern.
Der Isuzu fischt im SUV-Gewässer und kommt mit absolut zeitgemäßem Innen-und Außendesign sicher in die Hitparaden eher jüngerer Käufer, möglicherweise Ein- und Umsteiger aus dem SUV- oder Kombisektor. Der Wagen ist sehr schick, sportlich designt und macht innen wie außen Spaß. Er macht Eindruck und im Innern geht es extrem komfortabel und stilsicher zu.

Der Toyota bleibt, was er immer war: der treue Begleiter mit dem Ruf der Unverwüstlichkeit. Er muss nichts mehr beweisen, er hat schon seit 1968 alles bewiesen und man weiß eh schon um seinen Ruf. Mit dem starken Motor und dem sauguten neuen Fahrwerk legt Toyota noch ein Schüppchen drauf. Der Hilux richtet sich an erfahrene Pickup-Besitzer, die den Partner für die nächsten zehn oder mehr Jahre suchen. Zum Aufladen, Anhängen, und für die komfortable Fernreise.

Wenn alles klappt, werden wir zukünftig beide Fahrzeugen auch mit sinnvoll veränderten Fahrwerken und als PICKUP CAMPER weiter vergleichen können. Stay tuned!

Technische Daten	Isuzu D-Max V-Cross	Toyota Hilux „Executive“
Motor	1,9 l 4-Zylinder Turbodiesel 163 PS, 360 Nm, Euro 6 SCR-Kat mit DPF	2,8l 4-Zylinder Turbodiesel 204 PS, 500 Nm, Euro 6 SCR-Kat mit DPF
Antrieb	6-Gang-Automatik, zuschaltbarer Allradantrieb, 2H, 4H, 4L Differentialsperre	6-Gang-Automatik, zuschaltbarer Allradantrieb, 2H, 4H, 4L elektronische und mechanische Hinterachssperre
Zuladung / Zuggewicht	1025 kg / 3500 kg	1010 kg / 3500 kg
Karosserie	Doppelkabiner, 5-Sitzer Leiterrahmen, Einzelradaufhängung vorn Starrachse mit Blattfedern hinten L/H/B (mm) 5265, 1790, 1870	1,5-Kabiner, 2+2-Sitzer Leiterrahmen, Einzelradaufhängung vorn Starrachse mit Blattfedern und Stabilisator hinten L/H/B (mm) 5325 / 1810 / 1855
Radstand	3125 mm	3085 mm
Bodenfreiheit	250 mm	289 mm
Wattiefe	800 mm	700 mm
Verbrauch im Mittel	8,4l / 100 km	9,0l / 100 km
Co2 kombiniert	220 g/km	242 g/km
Preis Testwagen	47.600,- Euro	46.779,- Euro

Offroad Weigler - Toyotas für's Grobe

Unterbodenschutz schützt den Unterboden des Fahrzeugs vor Rostbildung und altersbedingten Schäden, die dadurch entstehen.

Die Ladeflächenbeschichtung „Protector 2K Lack“ ist schlag- und kratzfest, und lässt sich in vielen verschiedenen Farben auftragen.

Swen Weigler ist Toyota-Händler in Leverkusen. Mit dieser Marke allein hätte er schon alle Hände voll zu tun. Aber er besitzt die Leidenschaft für Schnelles und Wildes. So baut er seit einer Weile besonders den Sportwagensektor und - für uns wichtig - den Offroad-Sektor seiner Niederlassung aus. Er kam vor einigen Jahren bereits mit dem Offroadfahren in Berührung und war den Pistentouren sofort verfallen.

Natürlich baute er zunächst seinen eigenen Toyota Hilux um, denn er ist auch Fan von Wohnkabinen und anderen Wohnaufbauten. Gleichzeitig veränderte er den Landcruiser seines Schwiegervaters, der ebenfalls maßgeblich im Unternehmen arbeitet.

Als Kunden die beiden fertigen Fahrzeuge im Hof stehen sahen, dauerte es nicht lange, bis die ersten Anfragen auch für den Umbau ihrer eigenen Fahrzeuge erfolgten.
Heute entsteht in einem Teil des Autohauses ein spezieller Offroad- Bereich für Toyota-Allradfahrzeuge. In der hauseigenen Werkstatt vergeht seitdem kaum ein Tag, an dem nicht ein Hilux oder Landcruiser ein neues Fahrwerk, andere Räder oder gar einen Wohnaufbau bekommen.
Für Toyota-Allrad-Fans ist das Autohaus Weigler inzwischen zu einer sehr guten Adresse geworden.

Persönliche Erfahrung im Gelände und die technischen Möglichkeiten einer zertifizierten Markenwerkstatt sind eben eine gute Kombination für technisch ausgereifte und individuelle Umbauten.

Offroad Weigler: Eine sehr gute Anlaufstelle (nicht nur) für Toyota-Eigner.

https://autohaus-weigler.de/Offroad-Weigler.html

Autohaus Weigler GmbH
Quettinger Straße 285
51381 Leverkusen

Tel: 0 21 71 / 58 28 90

IRONMAN 4 X 4
Alu-Cab™ ULTIMATE OVERLAND PRODUCTS
BFGoodrich COOPER TIRES KONI nokian TYRES VB airsuspension

ARCTIC TRUCK

"Der neue Toyota Hilux 2,8l ist für unsere Umbauten derzeit die erste Wahl als geeignetes Basisfahrzeug. Seine hohe Zuverlässigkeit, weltweite Ersatzteilversorgung, solide Nutzlast und ein umfangreiches Zubehörangebot machen ihn extrem interessant“, so Goran Gale, Inhaber von PickUpBack.com

HILU

X PickUpBack

"Der neue Toyota Hilux 2,8l ist für unsere Kunden derzeit die erste Wahl als geeignetes Basisfahrzeug. Seine hohe Zuverlässigkeit, weltweite Ersatzteilversorgung, solide Nutzlast und ein umfangreiches Zubehörangebot machen ihn extrem interessant.

„Unsere Kunden sind in erster Linie Weltreisende, die in verschiedenen Kontinenten und allen Klimazonen unterwegs sind und auch längere Zeit autark sein möchten, so Goran Gale, Inhaber von PickupBack.com. Da kommt der neue Hilux gerade recht. Das Tolle ist, man kann allerlei elektronische Helferlein, die im Expeditionseinsatz nicht notwendig sind, abbauen und er funktioniert trotzdem tadellos. Das erspart Probleme und macht auch den neuen Hilux absolut fernreisetauglich!“

Für den Hilux Extracab bietet PickUpBack.com eine kompromisslose Offroad Kabine aus hochwertigsten Komponenten, umfangreicher Ausstattung und viel Stauraum. So sind z.B. eine kratzfeste Raptor-Beschichtung, Sicherheitstüren, 200 Ah Lithium-Batterie und Induktionsherd Serie. Der geschweißte Alumiumrahmen schützt die Kabine vor Beschädigungen wie z.B. herabhängenden Ästen. Die kreuzgewebten Sandwichpaneele ohne Holzeinlagen sind kältebrückenfrei und ermöglichen die ganzjährige Nutzung der Kabine.

"Wir haben die Kabine im letzten Winter am Polarkreis in Finnland und Nordrussland bei -35 Grad getestet. Auch hier zeigte sich der Hilux als wintertaugliches Fahrzeug und sprang jederzeit an“, erinnert sich Goran Gale.
Die Reisekabinen sind wahlweise mit Festdach oder in zwei Hubdach-Varianten erhältlich. Die Fotos zeigen die erhöhte Hubdachkabine Exped.24.HD. In ihr kann man auch bei geschlossenem Dach im Alkoven schlafen und in der Kabine sitzen. Ihr sehr großes Alkovenbett (220x186cm) mit Froli Matratze und Federtellern bietet selbst bei mehrmonatigen Reisen komfortablen Schlaf.

Ausgesprochen geländetauglich macht das Fahrzeug der geringe Überhang, konsequenter Leichtbau, optimale Lastverteilung und OME-Fahrwerk. So zeigt die Kombi hervorragende Fahreigenschaften - offroad und auf der Straße. Fahrzeugmodifikationen wie ein größerer Kraftstofftank, Schnorchel, zusätzliche LED-Schweinwerfer und Offroad-Reifen machen den Hilux fernreisetauglich. Der Unterboden- und Hohlraumschutz dient dem Schutz und Werterhalt. Die raue Folierung unterstreicht den individuellen Look und schützt die Hülle zusätzlich.

TECHNISCHE DATEN Exped.24.HD Wohnkabine

Reisekabine:
- Komplett verschweißter Aluminium Rahmen, der die Kabine schützt
- Isolierte Sandwichpaneele mit Wabenstruktureinlage und kreuzgewebten Deckschichten
- Bodenplatte mit spezieller, schimmelresistenter Einlage
- Kabinenstruktur komplett ohne Holzeinlagen
- Sicherheitstür mit Dreifachverriegelung (von Hühnerkopf)
- Dachkonstruktion auf hohe Windlasten ausgelegt
- Zeltstoff: Airtex Top, beidseitig in einer Keder geführt
- Kratzfeste Aussenbeschichtung: Raptor

Elektrik:
- Ladebooster (Doppelbatteriesystem / Büttner)
- Externe 230V Stromeinspeisung (Büttner)
- Sinus Inverter 600W (Büttner)
- 200Ah LiFePo (Liontron)
- Innenbeleuchtung: Warmweiß dimmbar
- Umfeldbeleuchtung dimmbar

Wasserversorgung:
- 80l Wassertank aus PE100
- Levelmessung mit Anzeigepaneel (Büttner)
- 6l Boiler (Fa. Elgena)
- Aussenliegender Wassereinfüllstutzen
- Außenduschanschluss
- 20l Abwasserkanister (mit Durchlauffunktion)

Heizung:
- Dieselheizung mit Höhenkit (Dieselentnahme aus dem Fahrzeugtank)

Kühlbox:
- Dometic CFX 345
- Kompressorkühlbox mit 46l Nutzinhalt

Inneneinrichtung:
- Stauraum - Aussen: 250l / Innen: 1050l
- Kombination aus Flightcase und Euro Boxen (Auer)

Liegefläche:
- 220cm x 186cm, Matratze Mobil Plus & Federtellern (Froli)

Fahrzeugumbauten:
- OldManEmu BP-51 voll einstellbares Komplettfahrwerk
- Dieseltank mit 127l Inhalt (der originale Tank wird ersetzt)
- LED Zusatz Fernscheinwerfer (Osram)
- Erhöhte Luftansaugung (Safari Schnorchel)
- Zusätzliche Kamera mit Rückspiegelfunktion
- Unterboden und Hohlraumschutz
- Komplettfolierung
- AT Reifen in der Dimension 265/75 R18

Zusätzlich zu der Reisekabine sind folgende Bauteile verbaut:
- Komplettfolierung
- OME BP-51 Fahrwerk
- 127 Liter Tank
- erhöhte Luftansaugung (Schnorchel)
- zus. Rückfahrkamera
- LED Fernscheinwerfer von Osram
- 265/75R18 AT-Reifen

pickupback.com
Goran Gale
Schafhofstr. 27
92318 Neumarkt
E-mail: gale@pickupback.com
Mobil: +49 (0)162 380 5016

Big-Max 2021

Auch den ganz neuen D-MAX wird es bei Fahrzeugbau Gethöffer in Uetersen in verlängerten Versionen geben. Kurz vor Drucklegung konnte der „BIG MAX“ Umbau getüvt und mit Zulassungsgutachten versehen werden.

Wir - der PICKUP CAMPER - sind die Ersten überhaupt, die das Fahrzeug zulassungsfähig zeigen können.

Zur Illustration der Rahmenverlängerung steht der BIG MAX vor einem normalen D-MAX. Der verlängerte Pickup ist um 80 cm länger als die Serienversion. Die Lücke wird später dadurch ausgeglichen, dass die originale Ladefläche eines Single-Cab montiert wird. Somit erhält man den vollen Komfort einer Doppelkabine mit der extremen Nutzbarkeit der 2,33 m langen Ladefläche.

Oft ist es aber gar nicht eine ISUZU-Ladefläche, die dann montiert wird. Etliche Behörden, Feuerwehren, GaLa-Bauer und andere gewerbliche / öffentliche Nutzer lassen den BIG MAX stattdessen mit einer Flachpritsche mit klappbaren Ladebordwänden oder speziellen Aufbauten und Haltern versehen. Für die Fahrzeugbauer von Gethöffer eine übliche Aufgabe.

Die Pritsche auf dem Foto ist die erste, die je auf einem brandneuen 2021er BIG MAX verbaut wurde. Sie wurde von einem GaLa-Bau geordert.

Der Kunde erhält damit die perfekte Kombination für Arbeit unter der Woche inklusive Transport seiner Truppe und dem komfortablen Fahren am Wochenende. Denn die Ausführung LSE 4-türig Automatik lässt auch für Familien und Freizeit technisch keine Wünsche offen.

Offen mit Isuzu-Pritsche oder als Ladeflächen- oder gar Hub-Umbau. Gethöffer macht mit dem Isuzu möglich, was immer die Anforderungen sind.

https://www.maximalpickup.de/marken/isuzu-big-max/

Gethöffer Nutzfahrzeuge Stefan Gethöffer e.K.
Franz-Kruckenberg-Straße 13
25436 Uetersen

Hurter Offroad - Stabiles aus Bayern

Speziell als Auf- und Ausrüster kompromissloser Offroad-Pickups hat Andreas Hurter sich in den letzten Jahren einen Namen gemacht.

Bei Hurter Offroad gibt es einfach alles.

Auch für den aktuellen Toyota Hilux wurden bereits Fahrwerksumbauten entworfen und angefertigt, Höherlegungen, Rad-Reifen-Kombinationen und Wohn- oder Utility-Aufbauten. Wer bei Hurter in die Website schaut, wird sicher nichts vermissen.

Über die „Hardware“ hinaus bietet Hurter auch elektrische oder elektronische Verbesserungen an. Funktionale Bedienelemente und die Aufrüstung mit Licht oder Bordelektronik gehören zum Leistungsumfang.
Wer mehr wissen möchte, der klickt am besten die Website an.

Hier im PICKUP CAMPER haben wir Euch auf Seite 16 den Hilux von Hurter mit einer Tischer Wohnkabine im Detail vorgestellt.

https://hurter-offroad-media.de/

Hurter Offroad GmbH
Ölmühlestraße 3
88299 Leutkirch
Telefon: 075618495587

Pickups in Deutschland

Deutschland und seine Pickups. Seit Jahren ein sehr ambivalentes Verhältnis. Im Handwerk sind die praktischen Pritschen schon angekommen, auch bei Behörden wie der Feuerwehr oder dem Katastrophenschutz. Im rein privaten Bereich sind die offenen Ladeflächen nur angesagt, wenn die Freizeitgestaltung danach ruft. Mountainbiker, Kanuten und co. greifen dann zum Pickup. Lifestyler sowieso. Ein Pickup ist per se viel cooler als ein SUV. Und Wohnkabinentourer, Overlander und campingorientierte Allradfreunde kommen an der uns liebsten Fahrzeugbauform nicht vorbei.

Insgesamt bleiben aber die jährlichen Neuzulassungen im unteren zweistelligen Tausender-Bereich. Quer durch alle Marken werden insgesamt etwa 25.000 Pickups pro anno zugelassen. Zu wenig für großen Aufwand in Werkstätten und bei Zulieferern. Daher gingen einige Marken schon vom Markt. Die zu teure und recht erfolglose X-Klasse von Mercedes verließ uns ganz, Nissan wird möglicherweise den nächsten Navara in Deutschland nicht erscheinen lassen. Wenn dann wird es im Renault-Universum hierzulande nicht mehr den Alaskan geben, damit er dem weitgehend baugleichen Navara nicht Konkurrenz machen kann. Übrigens, mit Stand 25.07.2021 heißt es nun, der Mitsubishi L200 wird nun doch in Deutschland weitergeführt. Hingegen hat Fiat die Kooperation beendet und bietet seine Version des L200 nicht weiter an. Wir sehen, der Pickup-Markt ist in Bewegung. Wir sind also gespannt und werden begleiten, wie es damit in Zukunft aussieht.

Grund genug, einmal eine Übersicht der in Deutschland erhältlichen Pickups zu zeigen. Man sehe uns nach, dass wir echte Exoten auslassen.

Ford Ranger: der Bestseller

Der Klassenprimus, immerhin macht er rund ein Drittel aller verkauften Pickups in Deutschland aus. Bis zur Pickup-Koop mit VW für 2022/23 wird es den Ranger nur noch in den Grundformen und als Sondermodelle geben. Wer heute einen kauft, hat Ende 2022 ein „altes“ Modell. Das ist gut für den Preis. Andererseits schielen Ford-Anhänger nun natürlich zu den neuen Modellen. So oder so, der Ranger bleibt uns erhalten.

➔ **https://www.ford.de/nutzfahrzeuge-modelle/ford-ranger**

Toyota Hilux: der Starke

Der ewige Zweitplatzierte, seit es den Amarok nicht mehr gibt. Seine Zahlen reichen stark an die des Rangers heran. Mit dem starken neuen 2.8 Liter Motor und dem aktuellen Facelift wird er besonders interessant. Weil Toyota auf Langlebigkeit und Einsatzsicherheit setzt, wird das Modell sicher lange laufen und wird derzeit so stark nachgefragt, dass anderthalb Jahre Wartezeit keine Seltenheit sind. Was angeliefert wird, ist schon weggekauft. Offroad Weigler stattet den Toyota zudem ordentlich aus.

➔ **https://autohaus-weigler.de/Offroad-Weigler.html**

Isuzu D-Max: sportliche Erscheinung

Den D-Max mit dem Facelift werden die jungen Leute mögen. Unter dem schicken Blechkleid und hinter dem stilvoll modernen Interieur steckt weiterhin ein gutmütiges Arbeitstier. Allein seine verhältnismäßig schwachen Leistungen hinsichtlich Motor und dem Fahrwerk auf der Straße lassen einen zwiespältigen Eindruck zurück. So oder so, er kam sehr gut an und wird seine Käufer schon durch sein Styling finden.

➔ **https://www.isuzu-sales.de/d-max/modelle/**

WER DIE WAHL HAT... HAT NUN EINE BEGRENZTE.

Mitsubishi L200: der Allrader

Hä, haben die nicht alle Allrad? Schon, aber der L200 kann dank dem „Super Select 4WD-II“-Antrieb permanent damit gefahren werden. Zumindest in den gehobenen Ausstattungen kommt er damit. Dem Betrieb als Wohnkabinenträger steht dagegen der im Vergleich schwächste Motor mit nur 150 PS und 400 Nm gegenüber. Andererseits ist er damit nicht überzüchtet und seine 2200 ccm Hubraum durchaus angemessen.

➔ **https://www.mitsubishi-motors.de/l200**

Nissan Navara: der Traditionelle

Manch einer von uns hat in den 90ern mit einem Nissan angefangen. KingCab hieß er damals und mit dem Navara bekam er einen würdigen Nachfolger. Allein die Tatsache, dass die Modellvielfalt der anderen Marken so viel größer wurde, hat Nissan Marktanteile gekostet. Dennoch ist und war der Navara immer ein treuer Begleiter. Die aktuelle Version wird wohl demnächst auslaufen, ein Nachfolger für Deutschland steht noch nicht fest. Unsere letzten Infos sagen, dass er alleine, ohne die Konkurrenz des Renault Alaskan auf den Markt hierzulande kommen soll. Dann wohl weiter mit dem bewährten 2,3 DCI Diesel 4-Zylinder mit 163 PS.

➔ **https://www.nissan.de/fahrzeuge/neuwagen/navara.html**

RAM-Trucks: der dicke Ami.

Hier bewegen wir uns auf schwierigem Terrain. Den RAM gibt es in so vielen unterschiedlichen Ausstattungen, dass seine Eignung als Pickup Camper stark genau davon abhängig ist. Von allen hat er dabei den stärksten Motor. Standardmäßig kommt er mit dem 5,7 l Hemi V8 und 440 PS und 556 Nm Drehmoment. Erstaunlich, dass der Dicke dann doch nur 3500 kg ziehen und um etwa 1000 kg tragen darf. Er wird übrigens in Deutschland von gleich drei Importeuren wie z.b. AEC Europe offiziell importiert.

➔ **https://aeceurope.com/ram-europe/**

Jeep Gladiator: Der Geländewagen

Wie ich schon in unserem Test schrieb: “Der Gladiator ist kein Pickup, der für das Gelände taugt. Er ist ein Geländewagen, der eine Ladefläche hat!“ Will sagen, der Jeep bleibt ein Wrangler mit Ladefläche. Und die ist mit 153 cm nicht mal kurz, trotz Doppelkabine. Der Gladiator ist tatsächlich nach dem RAM auch der zweitlängste im Vergleich. Obwohl er eigentlich nicht so wuchtig wirkt. Um es kurz zu machen: als Wohnkabinenträger kommt er mit kaum 600 kg Zuladung nicht in Frage. Dachzeltent-husiasten mit echten Offroad-Ambitionen kommen allerdings voll auf ihre Kosten. Auf die kommt Jeep auch, rufen sie doch schon in der Basisversion ca. 52.000 Euro auf. Der gezeigte Rubicon geht dank allerlei Gelände-Zusatzschmankerln für rund 72.000 Euro an den glücklichen Jeeper. Ein Auto für seine Zielgruppe, nicht für den breiten Markt. ➔ **https://www.jeep.de/gladiator**

4 Monate durch die Alpen. 15 Geschichten über Glück und Zufriedenheit.

Ein Blog und ein Buch von Alexander Tempel

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erleben, so sagt man. Alexander Tempel, international tätiger Fotograf aus Hamburg und unserem Magazin freundschaftlich verbunden, unternahm eine ganz besondere und sehr persönliche Reise.

Nachdem Anfang 2020 ganz überraschend seine Mutter verstorben war, benötigte er Zeit und Abstand für Geist und Seele. Und er reflektierte, was ihn und andere wohl zufrieden machen würde.

Die IDEE

Für das Buchprojekt „Zufriedenheitsmomente“ reiste er im Jahr 2020 vier Monate lang durch die Alpen. Um Glück zu fotografieren. Eine innere Haltung der Zufriedenheit zu porträtieren. Abseits der Mainstream-Katastrophen und des Konsums auf der Suche nach Menschen, die Glück und Zufriedenheit gefunden haben. Sein Anspruch lautete, kann man diese innere Haltung, kann man Glück fotografieren und aus dem Erzählten selbst Zufriedenheit lernen?

Die Umsetzung

Die Frage „Was brauche ich für meine eigene Zufriedenheit?“ gewann durch die soziale Isolation und diversen Einschränkungen der Corona-Pandemie noch mehr an Bedeutung und gab Alexander Tempel Grund zum Nachdenken.

Daraus entstand die Idee, eine Reise zu zufriedenen und glücklichen Menschen zu machen, deren emotionale

Momente fotografisch festzuhalten und die Geschichten der Menschen in einem Buch zu erzählen.

Er packte seine Wohnkabine, griff seine fototechnische Ausrüstung und fuhr ohne großes Konzept gen Süden. Schon der Weg war das Ziel, Abstand zu gewinnen, neue Erfahrungen zu machen und Gewohntes hinter sich zu lassen. Denn nur wer aufbricht, gewinnt neuen Raum.

Die Reise folgte keiner vorab geplanten Reiseroute, sondern Alexanders Intuition. So bummelte er mit seinem Pickup Camper durch den deutschsprachigen Alpenraum.

David, ehemaliger Vertriebler, heute Ziegenbauer

Er traf Menschen, die er entweder von früheren Reisen kannte oder die ihm vor Ort begegneten. Um ihre Geschichten der Menschen erzählen zu können, interviewte er jeden Protagonisten ausführlich und intensiv. In den Gesprächen ergründete er die Lebensgeschichten der Menschen und ihre persönlichen Zufriedenheitsmomente.

Alexander:“Meine Leitfragen lauteten stets: Wie kam der Mensch zu diesem Punkt in seinem Leben? Wie meisterte er seine Krisen? Lernte er aus den Krisen? Wie geht er aktuell mit Tiefschlägen um? Was macht ihn zufrieden?“

Alexanders Ziel ist es, mit diesen Geschichten andere Menschen zu inspirieren, zu Veränderungen anzuregen und vor allem zu zeigen, dass man zu jedem Zeitpunkt in seinem Leben seine innere Zufriedenheit finden kann.

Auf seinem ➔ **Blog zum Projekt** berichtete Alexander laufend während der Reise wöchentlich über Erlebnisse und Begegnungen.

Aus diesen besonderen Geschichten ist das Buch "Zufriedenheitsmomente" entstanden, das im Frühjahr 2022 bei National Geographic erscheinen wird.

Wer der Reise und den Menschen schon jetzt begegnen möchte, dem sei der Blog empfohlen:

➔ **https://www.alexander-tempel.de/buch#projekt**

Sandy, Meditationslehrerin

Corinna, Ex-Unternehmerin und tiergestützte Therapeutin

Die Menschen und Ihre Geschichten

OUTDOORPASHIONISTS

Mit zwei Kindern im Pickup Camper durch Südamerika

Ushuaia, die Falklands und der Weg nach Norden.

Da staunen nicht nur K

Wir sind Jakob, Nora, Kathy und Peter, eine outdoorbegeisterte Familie aus Oberbayern, die es liebt, in ihrem Pickup-Camper aufzuwachen. Im Spätsommer und Herbst 2019 bereisten wir mit unserem Bimobil-L200 „Bimi“ Südamerika. Wir starteten in Montevideo und fuhren mit vielen Abstechern zum südlichsten auto-erreichbaren Ort der Welt, Ushuaia auf Feuerland. Hier erlebten wir Weihnachten und den Jahreswechsel. Dieser erste Teil ist nachzulesen im PICKUP CAMPER Magazin 02-2021

Go North

In Ushuaia lernten wir neben der atemberaubenden Natur auch einiges über die Islas Malvinas, die bei uns als Falklandinseln bekannt sind und zu Großbritannien gehören. Die Argentinier beanspruchen die Souveränität über die Inseln, weil sie zum Departement Islas del Atlántico Sur der Provinz Tierra del Fuego gehören. Zur Gruppe der Antártida e Islas del Atlántico Sur, mit der Hauptstadt Ushuaia.

Logischerweise führte ab hier der Weg quasi zwangsweise wieder nordwärts. Zu diesem Zeitpunkt lautete unser Plan, die nächsten sechs Monate lang bis ins etwa 11.000 Kilometer entfernte Cartagena in Kolumbien zu reisen, um dort unseren Camper wieder aufs Schiff in Richtung Europa zu schicken.

Technische Zwangspause

Es sollte etwas anders kommen. Wie sehr anders, erlebten wir erst viel später. Aber auch jetzt ereilte uns zunächst eine unerwartete Zwangspause.

In der Zona Franca, der Freihandelszone in Punta Arenas in Chile wollten wir unsere Reifen erneuern und routinemäßig einen Ölwechsel durchführen lassen. Beim Ölwechsel schrottete die Werkstatt den Saugrohrdruck-Sensor, eines der wenigen elektronischen Teile im Motor unseres L200. Blöderweise merkten wir es erst etwas später, als die Check Engine Lampe leuchtete. Eine langwierige Fehlersuche begann. Erst Tage später, die wir in der Kabine beim Haus des hilfsbereiten Chilenen Victor ver-

Ein verflixtes Tuning-Teil war durchgeschmort und bescherte uns zweieinhalb Wochen „Zwangsaufenthalt“ in Punta Arenas.

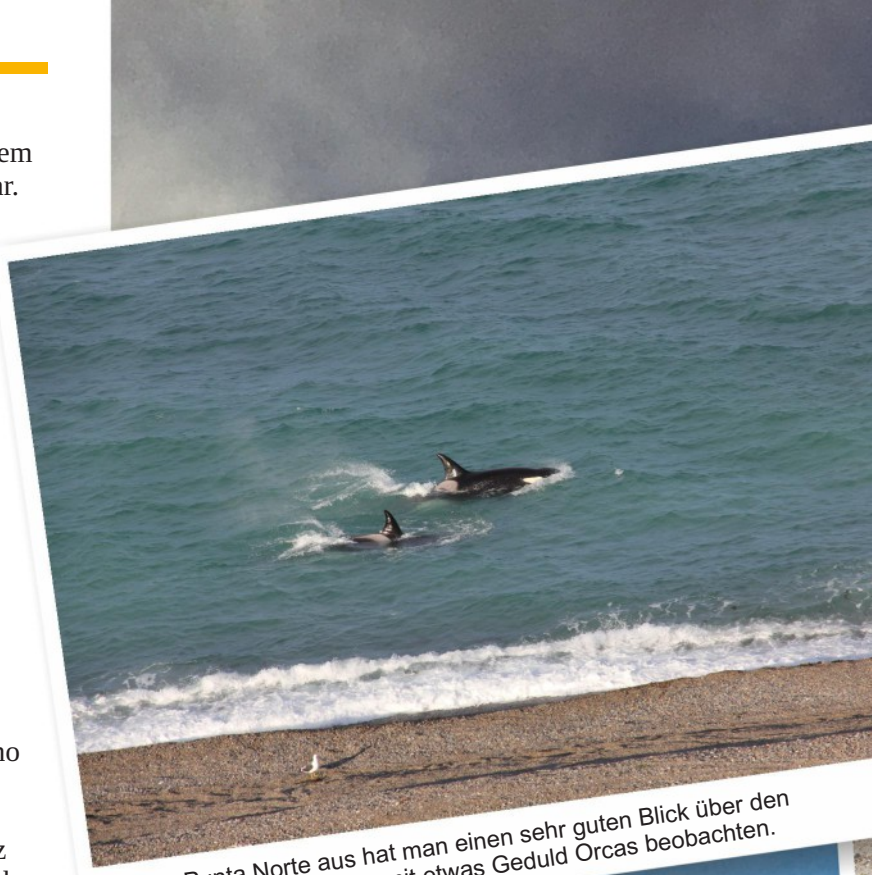
brachten, fand dessen Freund heraus, dass ein in unserem L200 Dakar verbautes Tuning-Teil durchgeschmort war. Er baute es aus und schließlich lief der Motor wieder fehlerfrei.

Carretera Austral, oberbayrische Traumstraße

So „verloren“ wir zweieinhalb Wochen in Punta Arenas. Das folgende Freiheitsgefühl beim Verlassen des Ortes verbunden mit der Erleichterung war einfach großartig. Im weiteren Verlauf wechselten wir öfter die Landesgrenze von Argentinien mit Chile. Die oft als Traumstraße bezeichnete Carretera Austral ähnelt unserer oberbayerischen Heimat doch sehr. Uns gefiel die argentinische Ruta 40 mit trockenen Steppenlandschaften, roten Felsen und den verschneiten Anden im Hintergrund besser.
Wir besuchten den sehr beeindruckenden Perito Moreno Gletscher und machten noch eine weitere Mehrtages-Wanderung mit dem Zelt im Trekking- und Bergsport-Paradies El Chalten zu Füßen von Cerro Torre und Fitz Roy. Wir freuten uns über die zunehmende Wärme Richtung Norden nach all der Kälte und starkem Wind in Patagonien. Wir fuhren in die Vulkanregion etwas südlich von Temuco/ Chile ein und waren völlig hin und weg von den pittoresken Landschaften um die kegelförmigen Vulkane mit schneebedeckter Spitze und den riesigen Araukarien-Bäumen. Im Conguillo Nationalpark wanderten wir wieder mit Zelt los und nächtigten auf dunklem Lava-Kieselstein.

Hike and Surf

Nach einer letzten Wanderung zum Vulkankrater des Navidad zog es uns wieder ans Meer. So kam im Surferort Pichilemu das erste Mal unser Surfboard zum Einsatz. Bei warmen Temperaturen genossen wir dort ein paar Tage am Strand mit Baden, Surfen und süßem Strandleben. Auch auf der Weiterfahrt blieben wir bis La Serena in der Nähe der Küste. Von hier ging es wieder ostwärts in die Berge.



Von der Punta Norte aus hat man einen sehr guten Blick über den Strand, von hier kann man mit etwas Geduld Orcas beobachten.

Vor zwei Tagen ist eine Gruppe von 7 Orcas am Punta Norte gesichtet worden. Der kleine Pinguin wird besser ganz doll festgehalten.

Wir besuchten in Vicuña ein Observatorium und fuhren dann über den fast 4.900m hohen Agua Negra Pass wieder nach Argentinien. Die sternenklaren Nächte sind der Grund dafür, dass es dort gleich mehrere Observatorien gibt.

Ein weltbekannte Spezialität kommt von hier: der Pisco. Bei einem Hersteller kamen wir in den Genuss eines Tastings. Vor Überschreitung des Agua Negra Passes ließen wir in Coquimbo zwei weitere Blätter in unsere Federung nachlegen. So konnten wir von da an mit etwas mehr Federweg und ruhigerem Gewissen über unwegsame Straßen fahren. Auf etwa 3.200m übernachteten wir im Niemandsland inmitten von bunten Bergriesen und überschritten am 13. März die Grenze nach Argentinien.

Corona, nicht nur ein Bier

Erstmals wurden wir an der Grenze gefragt, wie lange wir schon in Südamerika sind und ob wir über die aktuelle Corona-Lage Bescheid wüssten. Kurz danach bekamen wir eine beunruhigende Nachricht anderer Overlander. Sie waren ganz in der Nähe nach der Überschreitung der Argentinischen Grenze von der Polizei aufgehalten und an einen abgeschiedenen Ort in Quarantäne geschickt worden. Sofort überlegten wir, uns wegen eventuell bevorstehender Quarantänen länger auf einem Campingplatz einzurichten. Auf dem Campingplatz in Rodeo war es uns zu windig und zu teuer. In San Jose de Jachal fanden wir dann einen schönen Platz. Er liegt auf einem Olivenhain, hat einen Pool und es gibt Hunde, Puten, Hühner und Schafe - ein wahres Paradies für Kinder. Dank Strom und gutem Internet konnten wir die Geschehnisse zur aktuellen Corona-Lage, Information zu Grenzschließungen und Erfahrungen anderer Traveller verfolgen. Etwas blauäugig dachten wir anfangs sogar, die komplette Coronakrise dort aussitzen zu können, weil zu diesem Zeitpunkt nur etwa 100 COVID-Infektionen gezählt wurden.

1.300 km Fahrt nach Buenos Aires

Nachdem wir in San Jose des Jachal in der Coronakrise gestrandet waren und mehrere „Fluchtpläne“ entworfen

Mehr Information zu dieser und weitere Reisen von Familie Schön findet ihr hier:

Blog:
www.outdoorpashionists.com

Auf Facebook:
https://www.facebook.com/outdoorpashionists/

Auf Instagram:
https://www.instagram.com/outdoorpashionists/

hatten, mussten wir einsehen, dass unsere Reise unter diesen Bedingungen nicht weitergehen konnte.
So gelang es uns Ende März 2020 mit Hilfe des Honorarkonsuls der deutschen Botschaft in Mendoza, unseren Camper nach Buenos Aires zu fahren. Ein wahrer Spießrutenlauf durch Kontrollen und Checkpoints. Immer wieder mussten Telefonate mit der Botschaft unsere Genehmigungen erhärten.

Sehr oft waren wir recht verzweifelt, denn die deutsche Botschaft riet uns mehrfach dazu, den Camper am Fuße der Anden zurückzulassen und sofort nach Buenos Aires zu kommen. Wir wollten aber unser Schneckenhaus nicht einfach irgendwo stehen lassen. Die Behörden hatten nach unseren hartnäckigen Bemühungen um eine Weiterfahrt ein Einsehen. Letztendlich ermöglichten erst eine Sondergenehmigung der Gendarmeria Nacional, ein Gesundheitszeugnis, ein Schreiben der deutschen Botschaft sowie die Bestätigung eines Rückfluges nach Deutschland die 1.300 km lange Fahrt in die Hauptstadt Argentiniens.

Nachtschicht kurz vor der ungewissen Abgabe des Campers in Buenos Aires.

Auf der Fahrt nach Buenos Aires nahmen wir Kontakt zu Cris auf, der einen Camping-Platz, Camper Verleih und Storage namens Andean Roads in der Nähe der Stadt betreibt. Cris ist selbst leidenschaftlicher Overlander und wir waren heilfroh, dass er uns und vielen anderen Europäern helfen wollte und konnte. Bei ihm konnten wir unseren geliebten Bimi sicher unterbringen, zu diesem Zeitpunkt noch ungewiss, wann wir ihn jemals wieder sehen. Schon jetzt Ende März gab es keine Möglichkeit mehr, später wieder per Flugzeug ins Land zu reisen, da die Grenzen wegen der Pandemie dicht gemacht wurden. Wir ließen Fahrzeugschein und Schlüssel im Fahrzeug und nahmen schweren Herzens einen ungewissen Abschied.

Wie wir uns auf dem Heimflug fühlten, kann man nicht beschreiben. Gerade mal die Hälfte des Sabbatjahres war vorbei und unsere Reise schon zu Ende. Auch zuhause gab es einige Friktionen, schließlich hatten wir unsere Wohnung für sehr viel länger vermietet und konnten auch längst nicht alle Dinge aus unserem Camper mitnehmen.

Heimholung

Cris haben wir dann von Deutschland aus gebeten, den Versuch zu wagen, unseren Camper in den Hafen zu bringen. Dafür brauchte Cris eine Vollmacht. Diese Vollmacht musste amtlich beglaubigt werden, soweit eigentlich kein Problem. Allerdings forderten die Behörden am Hafen von Zarate eine sogenannte Apostille – sozusagen eine international standardisierte Beglaubigung der Beglaubigung. Diese mussten wir uns beim Landgericht einholen. Das alles kostete uns Nerven, Geld und rund einen Monat Organisation.

Schließlich gelang es Cris am 30. April, unseren Bimi mit der Beglaubigung inklusive Apostille in den Hafen zu bringen. Auf's Schiff Richtung Europa rollte er dann schließlich eine Woche später. Wir waren heilfroh, ihn am 11.Juni in Hamburg unversehrt wieder in Empfang nehmen zu dürfen. Die „Familie“ war endlich wieder komplett.

Rund um Ohrdruf

Die Burg am Rand

Der Thüringer Wald erstreckt sich mitten in Deutschland auf einer Fläche von rund 1.000 Quadratkilometern. Das gesamte, als Naturpark unter Schutz stehende waldreiche Mittelgebirge erhebt sich auf bis zu 983 Meter und ist kaum einen Katzensprung von Ohrdruf an seiner östlichen Grenze entfernt.

der Thürengeti

Fotos und Text: Jörg Gienapp

Mit dem ersten Corona-Lockdown setzten wir die Idee um, auf dem Areal von Burg und Park Ohrdruf, bekannt von den Offroad- & Touristik-Tagen Ohrdruf, ein Camp für jene zu installieren, deren Reisepläne sich durch Corona zerschlagen hatten.

Eigentlich hatten wir selbst nach dem Ausfall unserer Spanientour nur die Pfingsttage in Ohrdruf nutzen wollen. Etwas abschalten, gern mit Gleichgesinnten. Tja, aus dem langen Pfingstwochenende wurde ein kompletter Sommer - mit einigen Katzensprüngen aus der neu gegründeten „Katzenkolonie im Burgpark“ mit Körbchen und Kratzbaum.

Geschichte, Mythen und Wölfe

Burg Ohrdruf liegt abseits des Stadtzentrums und ist auch als „Haus Mühlberg“ oder „Kupferschlösschen“ bekannt. Die Anlage wurde in den Jahren 1933 bis 1935 von einem Fabrikanten errichtet und hat eine wechselhafte Geschichte als Fabrikanten-Villa, Kommandantur, Bildungsstätte und Hotel. Das Anwesen steht seit den 1980er Jahren unter Denkmalschutz und ist seit 2008/2009 in Privatbesitz.

Seit 2017 wird die Burg für Gartenmessen, Events, Hochzeiten und weitere Veranstaltungen genutzt.

Während des 2. Weltkriegs wurde das Areal als Außenlager des KZ Buchenwald genutzt und kam nach langer Ruhe 2014 wieder in die Schlagzeilen. Eine Wölfin zog damals zu und bildete ab 2020 mit einem Wolfsrüden und dem gemeinsamen Nachwuchs das erste freilebende Wolfsrudel in Thüringen.

Thüringeti - die neue Wildnis in der Mitte Deutschlands

Nur wenige Kilometer vom „Wie wild“-Camp entfernt liegt die Thüringeti, eine Kultur- und Weidelandschaft, die mit Galloways, Scottish Highlands, Deutsch Angus, Herefords, Heckrindern, Koniks und Warmblutpferden sowie Schaf- und Ziegenherden artgerecht und nachhaltig bewirtschaftet wird. Für Gäste des „Wie wild“-Camps besteht die einzigartige Möglichkeit, mit dem eigenen Fahrzeug an einer geführten Thüringeti-Tour teilzunehmen.

Wer nicht nur fahren möchte, findet ein ausgedehntes Wegenetz durch die mehr als 2.300 Hektar große Thüringeti für spannende Wanderungen und Radtouren. Oder man nimmt im amerikanischen Schulbus der Thüringeti unter fachkundiger und unterhaltsamer Führung an einer Safari teil.

Schweres Offroad-Gerät in Königsee

Rund 45 km von Ohrdruf entfernt kommen Freunde des Offroadens auf ihre Kosten. Auf dem Fahrgelände des GMP Industrie- und Gewerbeparks kann man je nach Wetterlage und Präparation des anspruchsvollen Geländes mit dem eigenen offroadtauglichen Fahrzeug wühlen. Oder man gräbt sich am Steuer oder als Mitfahrer von schwerem Offroad-Gerät in einem Schützenpanzer oder Militär-LKW durch sein spezielles Offroad-Abenteuer.

365 Tage Wintersport in Oberhof

Zu einem Katzensprung in den Thüringer Wald gehört ein Besuch in Oberhof.

In dem auf 815 Metern am Rennsteig liegenden Wintersportzentrum dreht sich 365 Tage lang fast alles um Biathlon, Rennrodeln, Bobsport, Skilanglauf und die Nordische Kombination.

In der Skisporthalle Oberhof wird das ganze Jahr über Skilanglauf und Biathlon betrieben und die Sommerrodelbahn bietet auch in der schneelosen Zeit Spaß für die ganze Familie.

Auf dem Weg von Oberhof zum höchsten Punkt Thüringens lohnt sich ein Stop am Obelisken und am Rennsteiggarten.

Auf dem höchsten Punkt Thüringens

Thüringen ist bergig! Zu Fuß vom Parkplatz oder vom Rennsteig aus geht es auf den höchsten Berg Thüringens, den 978 m hohen Schneekopf bei Gehlberg. Der waldpädagogisch gestaltete Weg führt durch ein Biosphärenreservat zum Gipfelplateau, zur „Neue Gehlberger Hütte“, der am höchsten gelegenen bewirtschafteten Wanderherberge Thüringens.

Es gab tatsächlich seinerzeit Überlegungen, den Schneekopf künstlich auf über 1.000 m zu erhöhen. Stattdessen wurde neben dem alten achteckigen Fernmeldeturm ein neuer Aussichtsturm errichtet.

Seit 2008 erreicht man die Aussichtsplattform in 1.001,1 m üNN über 126 Treppenstufen und wird mit einer weiten Rundumsicht auf den Thüringer Wald, Oberhof und die Rhön belohnt, bei sehr guten Bedingungen sogar bis zum Harz und dem Fichtelgebirge.

Thüringer-Museumspark Gehlberg

Im nahe gelegenen Gehlberg unterhalb des Schneekopfs gewährt ein Museumspark Einblick in die regionale Geschichte und Kultur.

Unter anderem widmen sich die Museen den Wilderern, der Glasherstellung, der Post und dem Wetter sowie den im Thüringer Wald vorkommenden Schneekopfkugeln.

Auf dem zugehörigen Wissenspfad für Kinder und Schüler kann jeder testen, was von den Museumsbesuchen hängen geblieben ist.

Ein Roadbook mit Lücken

Bereits für die erste Ausgabe der OTTO ist 2019 ein erstes grobes Thüringer-Wald-Roadbook entstanden.

Leider verhinderte die Lage im Sommer 2020 sowohl den geplanten Besuch als auch die Erkundung und Beschreibung der meisten der Anfahrpunkte unseres Roadbooks.

Dazu gehört unter anderem auch das Museum und technische Denkmal „Tobiashammer“ in Ohrdruf mit einer der größten Dampfmaschinen Europas.

Visiten des Funpark Inselsberg und des Kletterparks bei Bad Tabarz sind ebenso noch auf unserer Wunschliste wie der Besuch des Thüringen-Modells im Maßstab 1:25 in der "Mini-a-thür"-Modellwelt in Ruhla, das Lohmühlen-Museum mit Barfußpfad sowie der Dinosaurier-Erlebnispfad mit 20 Exponaten und der Saurierfundstätte bei Gräfenroda und Tambach Dietharz.

Bier, Bratwurst und süße Sachen

Selbstverständlich dreht sich - wie in vielen anderen Regionen auch - hier einiges um das leibliche Wohl. Das Stutzhäuser Brauereimuseum Luisenthal, in dem bis 1990 das Spezialbier „Pilsator“ gebraut wurde, wartet ebenso noch auf unseren Besuch wie das 1. Deutsche Bratwurstmuseum an seinem neuen Standort in Mühlhausen.

Wie die Nuss zum Nougat wird, werden wir uns in diesem Jahr in der Viba Nougat-Welt in Schmalkalden ansehen.

Für die drei leider nicht möglichen Besuche fanden wir im Industriegebiet von Ohrdruf Trost: In zwei Werksverkäufen namhafter Hersteller von Zwieback, Keksen und weiteren Süßwaren konnten wir uns mit mehr als ausreichend Nervennahrung versorgen.

Mehr als sieben Zwerge

Thüringen ist aber nicht nur das Land der Bratwurst, sondern auch der Gartenzwerge, deren Produktion in Keramik seit den 1870er Jahren in Gräfenroda erfolgt. Die Zwergstatt unterhält dort auch ein Zwergenmuseum mit mehr als 400 Exponaten.

Nicht hinter den sieben Bergen, aber auf der anderen Seite des mächtigen Bergkamms haben die Zwerge sogar ihren eigenen Park - ganz in der Nähe des Trusetaler Wasserfalls und des Besucherbergwerks Hühn in Trusetal.

Nachholbedarf muss noch gestillt werden

Unser „Katzensprung mit Einschränkungen“ hat nicht nur Corona-bedingt erheblichen Nachholbedarf geweckt.

Die Region um den Thüringer Wald liegt mit Ausnahme von Oberhof und einiger weniger Orte noch ein gutes Stück weit im touristischen Dornröschenschlaf – und das ist gut so (für uns).

Wer in der Region mit offenen Augen und Ohren unterwegs ist, der findet noch viel Ursprünglichkeit, saubere, liebevoll restaurierte und modernisierte Dörfer und Städtchen ebenso wie Ecken, in denen die Zeit nicht erst gestern stehen geblieben ist.

Man entdeckt das ein oder andere Kleinod, das in keinem Reiseführer zu finden aber dennoch und erst recht einen Besuch wert ist.

Sei es eine Eis-Manufaktur im Geratal, eine unscheinbare Imbissbude im „Outback“ mit den besten Rostern und anderen Leckereien zu untouristischen Preisen oder die lebendige Ostalgie knatternder Schwalbenschwärme auf der Passstraße nach Oberhof.

Für natur- und landschaftsbegeisterte Reisende mit Pickups und Overlandern bieten Nebenstrecken in Kombination mit Kultur, Geschichte und den Möglichkeiten für nicht motorisierte Aktivitäten allemal ein Ziel für einen oder mehrere Katzensprünge.

Burg & Park Ohrdruf: Wildes Camp und idealer Ausgangspunkt

Von Kassel aus erreicht man die A4 über eine „Landpartie“ via B7 und A44; wer es einfacher mag, verlässt die A7 am Kirchheimer Dreieck in Richtung Erfurt. Aus dem Fränkischen führt die A71 in die Region.
Von der A4 (Ausfahrt 42, Gotha) sind es dann noch etwa 10 km, von der A71 (Ausfahrt 17, Gräfenroda) noch etwa 17 km bis zum Ziel.
Die Kleinstadt Ohrdruf, in der Johann Sebastian Bach 5 Jahre gelebt hat, sowie das weitgehend flache Umland bieten sich für Rad- und Wandertouren an.
Mit dem Auto sind der Thüringer Wald und zahlreiche Ausflugsziele der Region und die Städte Gotha (16 km), Erfurt (45 km), Eisenach und die Wartburg (50 km), Suhl (32 km) und Weimar (60 km) gut zu erreichen.

Unser Ausgangspunkt ist das „Wie wild“- Camp im Park der Burg Ohrdruf,

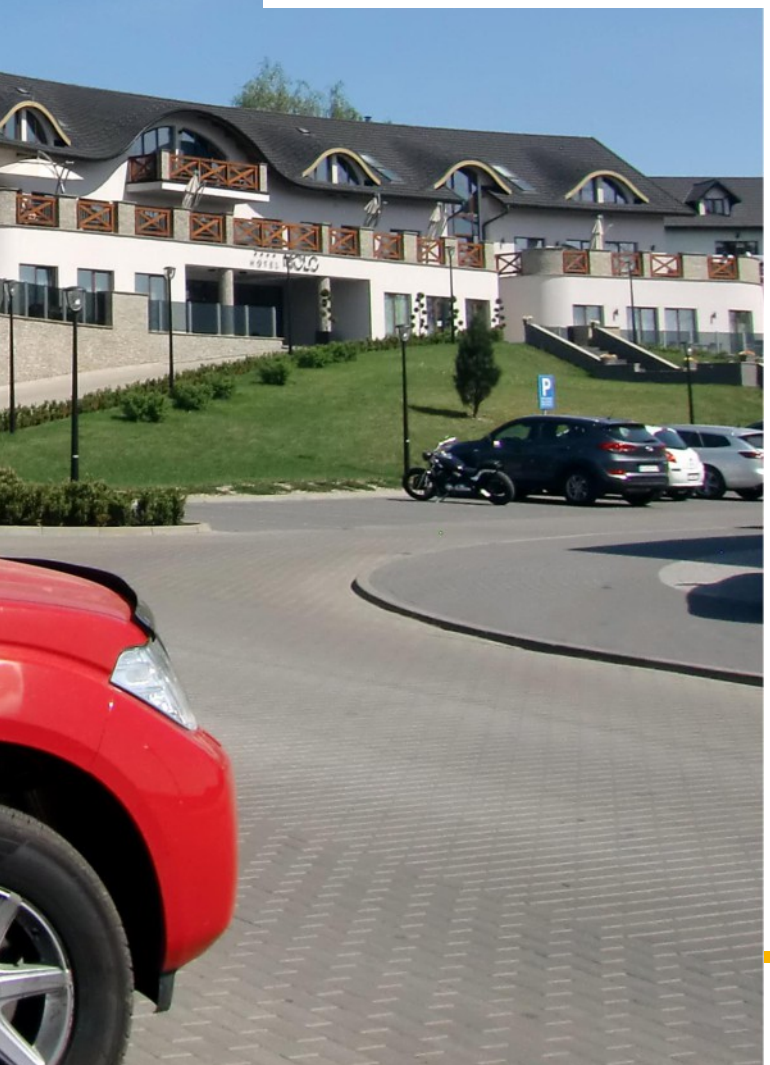
das autarken Campern bis zu 40 weitläufige Stellplätze für 30,00 Euro pro Nacht bietet.

Wer weniger auf autark und Wildcamping-Flair steht und eher einen Platz mit Sanitärgebäude, Duschen, Stromanschluss und Gasthaus etc. sucht, der findet dies auf Campingplätzen im benachbarten Georgenthal, in Friedrichroda, am Lütschesee oder in Oberhof.

Polenrundreise zu dritt

WASSER und WISENTE

Autor Maik Gentsch entdeckte mit Frau Ilka und Tochter Jessica Polen. Wir begleiten ihn.



Der erste Nachmittag in Polen begrüßte uns frisch und stürmisch bei nur 5°C und starken Böen an der Strandpromenade von Kolobrzeg. Wir waren gerade nach einer fast fünfstündigen Fahrt angekommen und trotz eines stürmischen Ostwinds spazierten wir zum Hafen, bestaunten ein Wikingerschiff und kehrten zum Abendessen in einem Fischlokal ein. Wir blieben nachts an der Strandpromenade, satt und dank der Heizung wurde es kuschelig. Der Wind konnte ruhig an unserer Kabine zerren, wir schliefen selig und fest.

Tags drauf ging es in den Kluki Slowinski Nationalpark, ein Landstrich rund um das ehemalige kleine Fischerdorf Klucken. Der Park umfasst ein Freilichtmuseum, umgeben von Schilf, Kanälen und Wald. Wir spazierten bis zu einem Aussichtsturm. Von hier konnten wir die Sanddünen und die Landschaft gut überblicken. Auf dem Boden kann man halt nicht hinter die Sanddünen schauen. So schlenderten wir erst durch das kleine Örtchen mit seinen schilfgedeckten Häusern und besuchten das Museum mit alten Gerätschaften und Stallungen. Danach vertrieben wir uns die Zeit in den weichen Sanddünen. Herrlich. Am späten Nachmittag ging es weiter nach Leba. Weil in Polen fast alle Campingplätze erst nach Ostern öffnen, standen wir nun ohne Stellplatz da. Zum Glück lernten wir den sehr netten Campingplatzbetreiber kennen, der uns nun doch auf seinen Platz ließ und die Duschen

einschaltete, Dieser Platz wurde so die Basis unserer Erkundungen. Wir gingen abends noch an den Strand und in den Hafen, um uns die alten Schiffe anzuschauen. Allmählich wurde es gar 15 Grad am Nachmittag und es blieb trocken.

Morgens ging es mit den Rucksäcken auf Wandertour zu den Dünen von Leba. Wir wollten das weitläufige Gebiet erwandern, das wir vom Aussichtsturm gesehen hatten. Acht Kilometer wurden es bis zu den Dünen durch schönen Kiefernwald. Abschließend folgte die Besteigung der 10m hohen Düne. Eine fantastische Aussicht! Auf der einen Seite lag die Ostsee, ins Landesinnere konnten wir bis ganz weit hinten zum Dörfchen Kluki schauen. Dort hatten wir am Vortag auf dem Turm gestanden.

Hier machten wir Rast. Der helle Sand ist durch den Wind ständig in Bewegung. Er grenzt an die Blautöne der Ostsee und des Himmels. Ein prächtiges Farbenspiel.

Für den Rückweg nutzten wir den Shuttleservice zum Eingang des Parks. Eine gute Idee der Parkverwaltung! Zurück am Camper hatten wir dennoch über 10 Kilometer Sandboden absolviert und waren hundemüde.

Dienstag entdeckten wir auf dem Weg nach Hel einen Sea Park. Wir besuchten ihn als Zwischenstopp, erlebten die Robbenshow und ein Piratenschiff, das auf dem Kopf steht. Eine Übersicht der Leuchttürme der polnischen Ostseeküste in Miniaturgröße vermittelte uns die Dimension unserer Küstenreise.

Entlang der Danziger Bucht bis zu dem Örtchen Hel liegt der Ostseestrand auf der einen Straßenseite, auf der anderen reihen sich Campingplätze aneinander. Dem Mittagessen im Strandrestaurant Hels mit Blick auf Danzig folgte ein Besuch im Aquapark Reda. Also Badesachen an und rein ins Vergnügen. Wir finden die Aquaparks und Thermen in Polen einfach spitze.

Hier in Reda ist das besondere „Hai“-Light, dass man auf einer Rutsche durch ein Haifischbecken gleitet. Wirklich spannend!

Piraten in Gydna

Mittwoch im Hafen von Gydna besichtigten wir das polnische Segelschulschiff, ein weiteres Schiff der Polnischen Marine und ein Piratenschiff. Diese Schiffe sind trotz der Besucher noch voll einsatzbereit. Ganz großartig fanden wir besonders das Piratenschiff mit seinen üppigen Verzierungen.

Nun waren wir bereit für Danzig mit seiner malerischen Altstadt. Zu unserer Überraschung war unser Parkplatz nur knapp 15 Fußminuten von der Altstadt entfernt. Wir schlenderten durch die kleinen Gassen, bestaunten die schön verzierten alten Häuser und belauschten die vielen Straßenmusiker. Eine ganz famose Atmosphäre mit wechselnden Weisen. Die Gassen sind thematisch angeordnet: eine Gasse mit Bernsteinschmuck, eine mit Schmiedekunst, eine mit Klöppeleien, unglaublich vielfältig und interessant.

Für die Suche nach einem Nachtlager verließen wir abends die Stadt und fanden in Olsztyn direkt am See

einen tollen Stellplatz, leider nach 22 Uhr. Ein Schild am Campingplatz sagte: “Suchen Sie sich einen Platz, Anmeldung morgen früh.“

Wir schreckten noch ein paar Hasen auf und standen schließlich mit Blick aufs Wasser ganz allein am Ufer.

Morgens stellte sich unser „Campingplatz“ als eine große Wiese am See heraus. Ein paar alte Wohnwagen standen herum, sonst gab es nichts. Niemand kam wegen einer Anmeldung, so fuhren wir nach der Gratis-Nacht weiter.

Auf dem Weg zum Biolowieza Nationalpark wollten wir gern noch einen Zwischenstopp zum Schwimmen einlegen. Laut Karte sollte es an der Strecke einen Wasserpark geben. Ein Abzweig von der Hauptstraße führte bergab durch ein kleines Dorf, danach einen Waldweg entlang. Die Straße wurde immer schmaler und schließlich passte nur noch unser Camper drauf. Gegenverkehr ausgeschlossen. Gerade als wir uns fragend ansahen, erschien mitten im Wald eine Hotelanlage mit Zufahrtskontrolle. Wir fragten den Pförtner höflich nach der Therme und erhielten die Erlaubnis zur Einfahrt in die Anlage. Das Hotelgelände war großzügig terrassenförmig angelegt. Am Hang lag dann die Therme, eine tolle Anlage!

Die Fahrt in den Nationalpark an der russischen Grenze zog sich leider sehr. Endlich passierten wir die letzte Stadt und dann die Einfahrt in den Nationalpark. Es sollten noch einmal 19 km Straße durch den Wald folgen. An Geschwindigkeit war nicht zu denken, es dämmerte und Wald wie Straße gehören dann den großen Wisenten.

Urplötzlich stoppte uns jemand mit einer roten Lampe. Zwei Grenzer wollten nur wissen, wohin wir wollten. Die Begegnung verlief problemlos. Am Campingplatz kaum 500 Meter weiter fuhren wir zunächst vorbei. An der Tankstelle erklärte man uns, dass der Platz der Garten einer alten Frau hinter ihrem Haus ist. Sie begrüßte uns freundlich und wir fanden eine große Wiese, in der Mitte ein Sanitärhaus und eine Feuerstelle. Es gab geschätzt

Platz für ca. 10-15 Camper, nur ein weiterer Camper war bereits hier. Unser Abend endete an einem kleinen Lagerfeuer.

Am nächsten Morgen war Ostern, es herrschten 20 Grad und wir erkundeten die Gegend. Eine Exkursion zu den Wisenten war leider nicht möglich, weil wir die einzigen Touristen waren und es sich so nicht lohnte. Stattdessen nahmen wir im Naturmuseum an einer sehr interessanten Führung zur Entstehung des Parks teil. Dennoch waren wir etwas enttäuscht.

Tags drauf gleich nach dem Frühstück wollten wir endlich Wisente sehen. Deshalb hielten wir bei unserer

Rückfahrt an einem Tiergehege an und schauten uns diese riesigen Europäischen Büffel aus der Nähe an.

Danach ging es raus aus dem Nationalpark. Kilometerweit durch Waldgebiete, nur vereinzelt hier und da ein paar Häuser. Und da geschah das Unglaubliche: Wisente kamen aus dem Wald! Eine Gruppe von fünf Tieren lief langsam über die Straße. Wir waren begeistert. Endlich hatten wir Wisente in freier Wildbahn gesehen.
Nach einer Zwischenübernachtung in Lubli erreichten wir in Osiek unseren „Campingplatz Molo“ mit See. Hier bietet man ein Freibad, Hotel, Spaß, Innenpool, Restaurant, Bowling und vieles mehr.

Eine, wie wir finden, ganz tolle Anlage und idealer Ausgangspunkt, um Ausflüge in die Tatra, Beskiden, nach Katowice, Kraków oder Zator zu machen. Wir entschlossen uns für Zator. Das ist eine kleine Stadt mit zwei beachtlichen Freizeitparks. Der „Energylandia“ ist ähnlich dem Europapark. Daneben liegt das kleinere „Zatorland“, eher etwas für kleine Kinder. Für die Erkundung der Region lohnte es sich, hier die Kabine abzustellen.

Wir machten noch eine schöne Bergtour in den Beskiden und fuhren zu einem großen Stausee. Wir erklommen den Berg Zar und aßen oben mit herrlicher Aussicht zu Mittag.

Am späten Nachmittag zurück im Park traf mein Bruder mit seiner Tochter im Hotel Molo ein. Der Freizeitpark stand für die kommenden zwei Tage eigentlich ganz oben auf der Liste. Das trübe Wetter machte uns einen Strich durch die Rechnung. Als gelungene Alternative besuchten wir die Therme in Tusky.

Am Donnerstag endlich ging es schon kurz nach acht Uhr zum Energylandia mit Europas längster Rollenachterbahn. Die Kids hatten Spaß. Wir fuhren alles, was dort angeboten wird. Das Wetter war heiß, Sonnenschein und 24 Grad. Um 17.00 hatten selbst die Kinder genug und wir fuhren wieder nach Osiek zurück.

Leicht wehmütig nach so viel Action hieß es zusammenpacken, Kabine aufsetzen und dann ging es auf die Heimfahrt. Eins ist sicher, Polen wird uns wiedersehen. Der Wechsel aus Natur und Freizeitparks bietet abwechslungsreichen Spaß für die ganze Familie.

WO IST DAS?

Das ist wohl die häufigste Frage zu Fotos in Facebook- und Instagram Gruppen, wenn Wohnkabinen und Pickup Camper im dramatischem Sonnenuntergang direkt am Meer stehen.

Klar ist: Solche Plätze sind rar und oft stehen Mühen und Strapazen vor der Belohnung durch solch einen Stellplatz.

Soll ich oder soll ich nicht?

Ich frage mich oft, ob ich die Koordinaten in meinen Reiseberichten präsentieren soll oder behalte ich sie lieber für mich? Sollte man nicht gerade in Facebook Gruppen etc. ,neben Tipps auch Stellplätze miteinander teilen? Andererseits bin auch ich froh, wenn ich einen örtlichen "Geheimtipp" von anderen Reisenden bekomme.

Wir machen kaputt, wonach wir uns sehnen

Ein "Geheimtipp" im Netz kann eine eigene Dynamik entwickeln und erreicht durch Teilen und Liken unzählige Menschen. Es gibt „Overlander“-Gruppen mit fast 30.000 Mitgliedern bei Facebook. Nehmen wir an, bis zu 100.000 Reiseinteressierte lesen einen veröffentlichten "Geheimtipp". Führe nur 1% der Leser meinen Tipp an ,wären das 1000 Reisende. Für die Saison von Mai bis Oktober hieße das statistisch, ich müsste meinen Geheimtipp zukünftig mit 5,5 anderen Reisenden täglich teilen, besuchte ich ihn noch einmal. Das illustriert, was ein unbedachter Post theoretisch anrichten kann.

Wir zerstören möglicherweise mit der Veröffentlichung unser Ziel, einen ungestörten Platz zu finden. Aus dem "Geheimtipp" kann schnell ein Hotspot werden.

Text: Roger Nies, Wohnkabinen.online

Auch auf einem Campingplatz etwas abseits des Trubels findet man ein ruhiges Plätzchen

park4night - Fluch oder Segen?

Auch in Apps, in denen User ihre "Geheimtipps" einstellen können, schlägt mitunter der Overtourism zu. Einst fuhren wir kilometerlang abseits der Touristenströme in die Berge, weil ich einen entlegenen, traumhaften Stellplatz mit sensationellem Panorama in der Schweiz auf Park4night gefunden hatte. Die Anfahrt war traumhaft, die Gegend nicht touristisch erschlossen. Dann die Ernüchterung: Der "Geheimtipp" war total überfüllt und Horden von Kindern tobten auf einem großen Trampolin. Wir wendeten sofort und fanden bald einen schönen offiziellen Campingplatz an einem See. Meine Befürchtung ist, dass auch solch ruhige Campingplätze durch den Corona-Camping-Boom in Zukunft sehr gut belegt sein werden.

Es werden immer mehr

Der Wohnmobilmarkt explodiert regelrecht. Die Verkäufer verkaufen nicht, sondern verteilen quasi ihre Mobile. Aufgrund von Corona scheint Campen derzeit die unkomplizierteste Art des Reisens. Laut einer GFK Studie können sich 14,2 Millionen Deutsche vorstellen, in den nächsten Jahren einen Campingurlaub zu unternehmen. Über 70% geben an, dabei gern selbstbestimmt und flexibel in der Natur sein zu wollen (Studie GFK). Also das, was wir alle gern hätten. Diese exorbitante Zahl der Camper steht nicht im Einklang mit dem langsamen Ausbau von Stell- und Campingplätzen. Und alle wollen im Sommer einen tollen Sonnenplatz, am liebsten in erster Meeresreihe, ergattern. Da wird es in diesem und den nächsten Jahren eng auf den Stell- und Campingplätzen in Europa.

Aber was hat das mit uns "Pickup Campern" zu tun?

Auch in unserer Kategorie "Individualreisende" unterscheiden wir uns nicht von anderen Campingtouristen. Wir sollten nicht die Arroganz besitzen, nicht zu "Denen" zu gehören, daher unser "eigenes Ding" zu machen. Auch wir hinterlassen immer einen ökologischen Fußabdruck und tragen dafür die Verantwortung. Egal in welcher Art und Weise wir reisen, auch wir sind Gäste. Es gibt auch für uns Regeln und Pflichten gegenüber den Einheimischen und der Natur. Wir sind allesamt Touristen, sitzen ohne Ausnahme im selben Boot. Auch im mega coolen Expeditionsmobil.

„Ein Tourist ist eine Person, die ihre gewohnte Umgebung für mindestens 24 Stunden, aber nicht länger als ein Jahr verlässt und dabei keiner gewerblichen Tätigkeit nachgeht.“

Ärger in der Natur

Dass es Ärger gibt und dass die Anwohner und Kommunen die Nase voll von respektlosen Campern haben, kann man aktuell nachlesen. Googelt man die Begriffe "Cam-

per", "Müll", "Fäkalien", findet man (hier auszugsweise) eine Menge Überschriften:
Berchtesgadener Anzeiger 02.12.20 :
Unser Problem sind die vielen Wildcamper
Süddeutsche Zeitung vom 29.07.2020:
Nachtgruß vom Ranger - Wildcamper sind in diesem Sommer vielerorts ein Problem

Du bist Halle.de am 19.02.2020:
Fäkalien und Müll: neuer Wildcamper-Treff in der Silberhöhe sorgt für Ärger

Hamburger MoPo vom 29.11.2019:
Fäkalien-Ärger an der Ostsee: Toilette? Camper machen einfach auf den Stellplatz

Autark Freistehen = Wild Camping

Wildcampen ist in Deutschland - wie in vielen anderen Ländern - schlicht und einfach verboten. In Naturschutzgebieten sowieso. In Deutschland wird in der Straßenverkehrsordnung StVO §12 geregelt, wo und wie man nicht parken darf. Das Schlafen im Auto wird explizit nicht verboten. Allerdings soll es nur der Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit dienen und gilt daher auf der Durchreise, nicht am Ende der Fahrt am Zielort. Es dient ausdrücklich der „Weiterfahrt“, nicht dem örtlichen Verbleib. Hartnäckige Negierer der gesetzlich eindeutigen Regelung folgern, dass man stets für eine Nacht übernachten darf. So ist es nicht gedacht. Am Ort ankommen, übernachten und bleiben ist nämlich Camping. Und das bleibt auch für nur eine Nacht verboten!

Auch ehemals tolerante Länder verschärfen ihre Gesetze. Portugal zum Beispiel vertreibt Camper von lang geduldeten Plätzen und auch die lockeren Skandinavier reglementieren etliche Stellplätze. Das dort gültige “Jedermannsrecht” stammt aus Zeiten vor den Wohnmobilen, als man zu Fuß abends auf unbekanntem Grund einmal nächtigen durfte, ohne den unbekannten Eigner um Erlaubnis bitten zu müssen. Und dieses Gesetz wurde schließlich solange gebeugt und missbraucht, bis es nun Ärger gibt. Weil es einfach zu viel wurde, von Camper-Ansammlungen mit dem WC- und Müllproblem bis hin zur Zerstörung der sensiblen nordischen Natur.

Fakt ist: wer sich „einfach hinstellt“, beschwört Ärger herauf und darf sich nachher nicht wundern.

Freistehen geduldet?

Immer wieder kann man in den Foren lesen, dass Wildcampen in manchen Ländern geduldet wird. Vielleicht hat man aber auch einfach nur Glück gehabt und ist nicht erwischt worden. Da sind wir wieder an dem Punkt, die Regeln und Gesetze in einem fremden Land zu achten und zu respektieren. Auf Korsika und Sardinien ist es mittlerweile ein Kunststück, mit einem Fahrzeug jenseits der zwei Meter überhaupt einen Strandparkplatz ohne Höhenbegrenzung zu finden.

In Griechenland findet man viele unbebaute Küstenabschnitte

Tracks sind vertrackt

Aber auch Tracks bzw. GPX Daten im Netz sorgen nicht immer für Freude bei den Einheimischen. In den Pyrenäen stoppte uns ein Einheimischer. Er hatte die Nase voll, weil jeden Tag Offroader - wegen des im Netz verbreiteten Tracks - über sein Grundstück fuhren. Und in den bei Offroadern beliebten Westalpen steht an manchen Felsen mit Sprühfarbe "Offroader go home“. Wanderer sind ohnehin genervt, wenn martialische Diesel an ihnen vorbeirollen. Offizielle Piste hin oder her.

Selbst ich war etwas ratlos, als in den Westalpen 13! Geländefahrzeuge eines Veranstalters an mir vorbei zogen. Zeitgleich war eine weitere Gruppe mit gleicher Stärke vom gleichen Veranstalter unterwegs. Wenn die Orga nicht vorsorgt, gibt das später rund 50 „Häufchen“ am Biwak…

Kein Wunder, dass die Einheimischen, Mountainbiker und Wanderer nicht unbedingt die Freunde der Offroader sind.

Nicht allein unterwegs

Man hat stets den Eindruck, man selbst sei der Einzige, der den Platz beansprucht. Aber ist der Platz einmal im Netz publik, kommt morgen der Nächste und übermorgen wieder einer...Tag für Tag, Woche für Woche, Jahr für Jahr.

In den 80ern und 90ern war das kein Problem. Ich selbst habe mir damals keine Gedanken zum Thema "Freistehen" gemacht. Mal eben in die Büsche gehen war selbstverständlich. Heute habe ich meine Meinung dazu stark geändert. Immer mehr Sperrungen und Einschränkungen sind die Folge, deshalb sollte meiner Meinung nach zumindest eine Toilette zur Selbstverpflichtung im Campmobil gehören.

Sehnsuchts-Plätze

Man muss sich nur ein bisschen engagieren, dann findet man sie: Tolle einsame Stellplätze auch ohne Verbotsschilder

Ich suche unterwegs mit Google Maps und Google Earth Küstenabschnitte und Bergpanoramen nach attraktiven Plätzen ab. Diese speichere ich ab und übertrage sie dann vor der Fahrt nach Locus Maps pro. Dieses Offline-Offroad-Navigation-System nutze und empfehle ich gern. Dann vor Ort probiere ich aus, das Ziel zu erreichen. Natürlich droht ein hoher Frustfaktor, wenn Schranken, Steine oder Verbotsschilder den Weg versperren. Aber es ist immer spannend und reizvoll. Und auf dem Weg dorthin entdeckt man vielleicht noch schönere Orte. Und natürlich respektieren wir dabei den Naturschutz. Klar, Foren und park4night sind einfach und bequem - aber selbst suchen macht mehr Spaß!

Warum denn kein Campingplatz?

Warum eigentlich nicht auf einem (urigen) Campingplatz übernachten? Naturnahe Plätze gibt es durchaus reichlich. Campingplätze mit wenig Infrastruktur - dafür oft landschaftlich reizvoll, mitunter auf Bauernhöfen. Gerade im südlichen und nördlichen Europa. Dort heißt es Agritourismus oder auch Agrotourismus. Und es hilft, mit meist geringen Beiträgen die Einheimischen zu unterstützen.

In Deutschland gibt es zum Beispiel das Buch „Landvergnügen" mit Adressen, wo man nach Anmeldung auf Bauernhöfen nächtigen kann . In der Schweiz zum Beispiel „nomady.ch" oder in Österreich „Bauernleben“.

(Hinweis der Redaktion: Seit Jahren lautet unsere Faustformel für Skandinavien: ADAC-Platz plus 10 km. Denn wenn man die großen empfohlenen Plätze links liegen lässt, folgen sicher kurz danach tolle, urige Plätze mit sechs Hütten und 30 Plätzen. Mit max. 10 Campern auf dem Platz. Der Trick funktioniert bis heute ganz gut.)

Weite Länder besuchen

„Weit“ im doppelten Sinne: jene Länder, die relativ weit entfernt liegen und zudem viel Platz bieten. Je aufwändiger die Anfahrt, umso weniger Camper reisen dorthin.

Laut einer GFK Studie möchten die meisten Camper ihren Urlaub in Deutschland und den angrenzenden Nachbarländern verbringen. Also empfehle ich entfernte, wenig besiedelte und verbaute Länder, die noch genügend Raum und Natur bieten. Zum Beispiel Albanien, Marokko , Schweden, Montenegro usw.

Den Vorteil unserer Pickups nutzen:

Da hinfahren wo die anderen nicht hinkommen! Dafür haben wir doch einen Pickup! Unbefestigte Wege bringen uns fort von Vans und Womos. Und vielleicht vom Ordnungsamt...(Natürlich unter Einhaltung der dort geltenden Gesetze)

Ist das Fahrzeug so ausgerüstet, dass man ein paar Tage autark stehen kann und ist nicht auf die touristische Infrastruktur angewiesen, bieten sich abgelegene Gegenden geradezu an. Zum autark sein gehören (meist) eine Solaranlage zur Stromversorgung, ein Kühlschrank, Kocher, Waschgelegenheit und IMMER eine Toilette an Bord.

Fazit:

Man sollte gut überlegen, ob man einen "Geheimtipp" ins Netz stellt. Ich mache es zukünftig nur, wenn es am Ziel eine ausreichende Infrastruktur gibt und ein erhöhtes Aufkommen an Campern der Natur und dem Umfeld keinen Schaden zufügen kann.

Nur wenn wir alle respektvoll, feinfühlig und nicht egoistisch auf unseren Reisen handeln, vermeiden wir weitere Sanktionen und Sperrungen. Es sind nun deutlich mehr, die das Hobby Camping teilen. Die Welt bzw. Europa ist groß genug, wir müssen alle nur ein bisschen geschickter verteilen und uns an gewisse Regeln halten. Dann findet jeder noch ein kleines, stilles Plätzchen, so wie er es sich erträumt.

Roger Nies,
www.wohnkabinen.online
Wikinger, PCM

FOTO - WETTBEWERB

Weil wir das CAT S42 so gut finden, dass wir unseren Lesern eines gönnen wollen, laden wir euch zu einem Foto-Wettbewerb ein. Dabei gibt es als **Hauptpreis ein CAT S42** zu gewinnen, immerhin im Gegenwert von rund **250,- Euro!**

Bis zum 31.08. 2021 rufen wir euch auf, uns Fotos im FB-Seitenmessenger der Seite
➔ fb.com/pickupcampermagazin
zu senden.

Bedingungen:

Erstens soll auf den Fotos entweder das gedruckte PICKUP CAMPER Magazin oder die geöffnete Online Ausgabe auf einem Display zu sehen sein. Also Printmagazin, Laptop, Rechner, Smartphone, egal.
ZWEITENS möchten wir eine möglichst spannende, lustige, beeindruckende oder sonstwie schöne Umgebung rund um unser Magazin herum. Das kann überall sein, von der Badewanne bis zum Tauchgang, auf der Liege vor der Wohnkabine oder auf dem Markusplatz in Venedig. Wenn ihr selbst mit drauf seid, gehen wir automatisch von dem Recht zur Veröffentlichung aus. Sonst hättet ihr uns die Fotos ja nicht geschickt.
Pro Einsender kann NUR EIN EINZIGES FOTO teilnehmen. Wählt also weise aus.
Wir möchte sehen, wohin Ihr unser Magazin mitnehmt, wie es euch begleitet.

Einsendeschluss ist der 31.08.2021. Ab dem 10.09.2021 stellen wir nach einer redaktionellen hauseigenen Vorauswahl viele viele Eurer Fotos bei Facebook auf unserer Seite online. Das Prinzip ist einfach: **wer bis zum 01.10.2021 24:00 Uhr die meisten Likes kassiert, gewinnt!**
Die schönsten Fotos - ob platziert oder nicht - zeigen wir im PICKUP CAMPER Magazin 04-2021 und bei Facebook sowie auf unserer Website als Album.

Was es zu gewinnen gibt:

Hauptpreis: ein CAT S42 !
(neu, nicht unser Tester :D)
Zweiter Preis: Das Buch „Off The Road“ von Michael Scheler
Dritter Preis: Ein historischer Pickup mit Wohnkabine im Maßstab 1:48
Vierter und fünfter Preis: Ein Jahresabo der Printausgabe

Wir freuen uns auf Eure tollen Fotos mit unserem Magazin.

Rechtsweg ausgeschlossen, alle Teilnehmer*innen erklären sich bereit, für die Teilnahme auf Nachfrage ihre Adresse und Kontaktdaten der Redaktion gegenüber zu nennen. Sonst können die Gewinne nicht zugestellt werden. Alle Einsender erklären sich zur Veröffentlichung bereit. Bei Personen gehen wir automatisch von der Berechtigung zur Abbildung aus.

Große Hausmesse im Wohnkabinencenter

27.08. - 05.09.2021

FOUR WHEEL
POP-UP CAMPERS

Während des gesamten Zeitraums des Caravan Salon in Düsseldorf ist im Wohnkabinencenter Gevelsberg große Hausmesse.

Über 40 Kabinen verschiedener Marken stehen zur Auswahl. Zum Teil sofort verfügbar!

Mehr auf:
wohnkabinencenter.de

Die 2019er "Wildcat" und " Lynx" sind ab sofort mit der sehr umfangreichen "Overlander" Ausstattung erhältlich. Das bedeutet optimale Raumausnutzung und deutlich erweiterter Stauraum. Die Technik entspricht nun europäischen Standards und Bedürfnissen, u.a. mit moderner Ladetechnik von Victron Energy sowie einem Webasto Diesel Heizungssystem mit eigenem Tank.

Eine Offroad-Kabine von Four Wheel Campers ist kein bloßer Wohn- und Schlafplatz auf der Ladefläche, sondern ein Stück Zuhause, das Du auf Deinen abenteuerlichen Reisen überall hin mit nimmst. Ein Meisterstück des Traditionsherstellers aus den USA. (großes Foto: VOX automobil, Der Autodetektiv)

One good road is enough, just go!

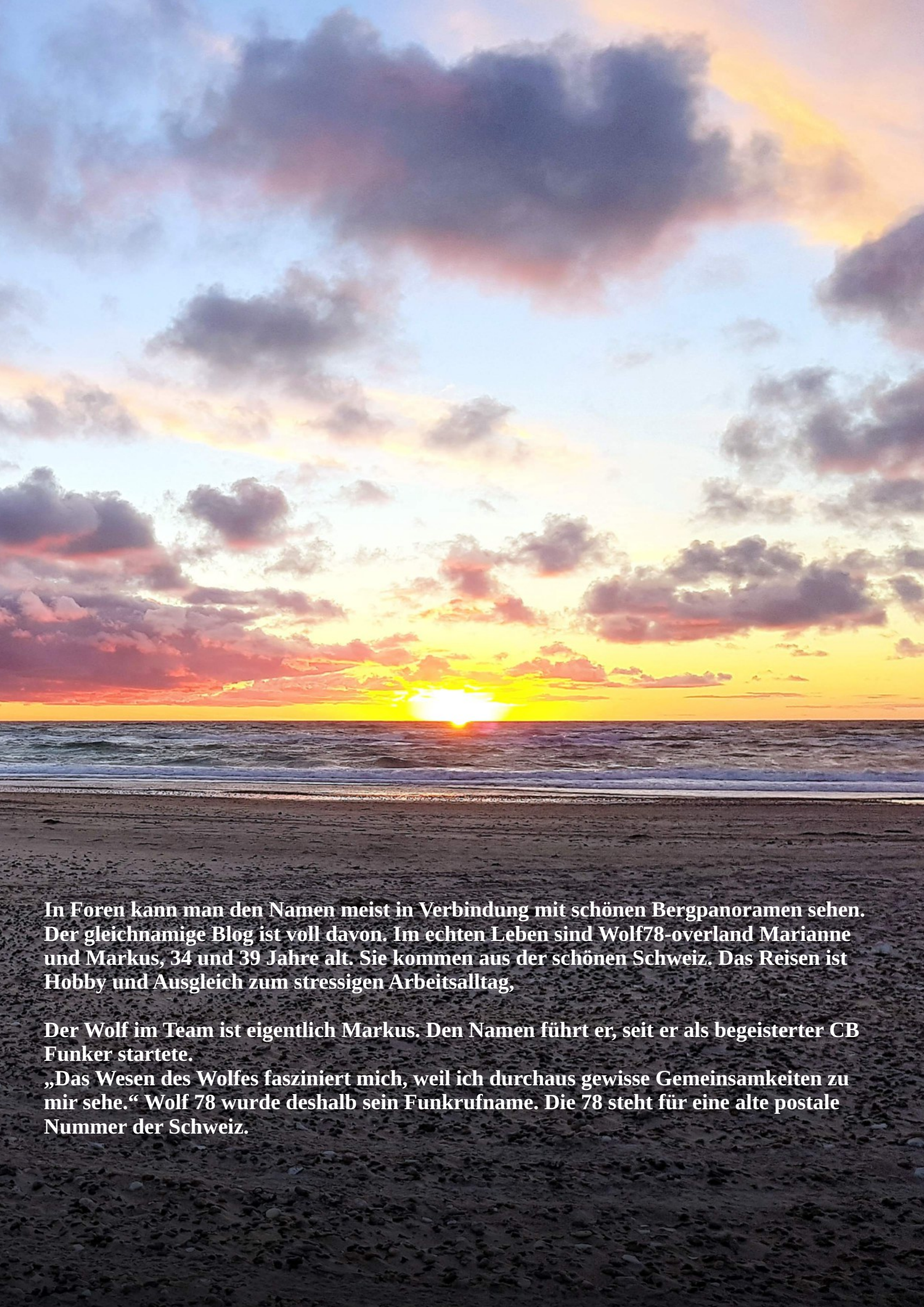
Generalimporteur Europa • Wohnkabinencenter GmbH
Im Winkel 10 • 58285 Gevelsberg • Tel: +49 (0)2332 509 61 60
www.wohnkabinencenter.de • info@wohnkabinencenter.de

Broschüre jetzt downloaden!

FOUR WHEEL
POP-UP CAMPERS

www.fourwheelcampers.de

Wolf78-overland Reiseblog aus der Schweiz



In Foren kann man den Namen meist in Verbindung mit schönen Bergpanoramen sehen. Der gleichnamige Blog ist voll davon. Im echten Leben sind Wolf78-overland Marianne und Markus, 34 und 39 Jahre alt. Sie kommen aus der schönen Schweiz. Das Reisen ist Hobby und Ausgleich zum stressigen Arbeitsalltag,

Der Wolf im Team ist eigentlich Markus. Den Namen führt er, seit er als begeisterter CB Funker startete.
„Das Wesen des Wolfes fasziniert mich, weil ich durchaus gewisse Gemeinsamkeiten zu mir sehe.“ Wolf 78 wurde deshalb sein Funkrufname. Die 78 steht für eine alte postale Nummer der Schweiz.

Die ersten Schritte

„Als gelernter Automechaniker hatte ich schon immer eine große Leidenschaft für Autos und wir beide sind Camping Kinder“, erklärt Markus. „Mariannes Familie fuhr über viele Jahre mit einem Wohnwagen in den Urlaub und ich war schon als Jugendlicher auf der Trapper-Schiene unterwegs.“

Der Wohnwagen wurde beiden zu schwerfällig und das Zelt besonders Marianne zu unkomfortabel. „Ich muss dabei zugeben, dass sich der Boden als Jugendlicher auch noch etwas weicher anfühlte“, lacht Markus.

Die Entwicklung

Marianne hatte zunächst einen Suzuki Grand Vitara. Der sollte höhergelegt und offroadtauglicher gemacht werden. Dazu kam es nicht. Am Ende waren es nur Offroadscheinwerfer, All Terrain Reifen und CB Funk.
„Aber es war ein tolles Auto und wir hatten eine Menge Spaß auf Alp- und hauptsächlich Kiesstraßen.“

Das erste Dachzelt auf dem Jeep

Dann kam der „Alpenkreuzer“, ein gut gebrauchter Jeep Grand Cherokee 3.0 WH.

„Ich dachte, jetzt habe ich das ultimative Offroadfahrzeug, den möchte ich richtig umbauen“, erinnert sich Markus. „Vom Reisen mit so einem Auto hatten wir damals noch keine Ahnung und es war auch nicht wirklich geplant.“

So wurde der Jeep höher gelegt und „gute“ Reifen montiert, die sich rasch als untauglich erwiesen. Die wirklich Guten kamen deshalb schon wenige Monate später.

Ostern 2015 sollte es als Ausgleich zu der strengen Arbeit einfach nur weg ins Gelände gehen, offroad fahren. Aber wo? Nach Recherche im Internet fand sich auf blacklandy.eu ein Treffen einiger offroad-begeisterter Landroverfahrer in Mergozzo. Leidlich ausgerüstet fuhr Markus mit seinem alten Zelt und Schlafsack seiner Jugend im Jeep da hin.

„Und siehe da, sie nahmen mich auf und gewährten mir in ihren Reihen Asyl“, freut sich Markus noch heute. „Ein paar Sprüche musste ich mir natürlich gefallen lassen und die Bemerkung, ich würde dann später bestimmt mal ein rechtes Auto (Landrover) fahren.“

Markus zuckt die Schultern: “Von wegen. Von meinem alte Freelander II, den ich früher mal fuhr, kannte ich lauter üble Elektronikprobleme. Also nix Land Rover, das ließ mich kalt.“

Apropos kalt: Marianne hatte über Ostern arbeiten müssen und somit Glück. Denn es wurde so kalt, dass selbst Markus drei Nächte lang nur fror. Genau in diesem Jahr wurde es in der Nacht knapp unter 0 Grad in Norditalien und auch tagsüber nur im Auto richtig warm.
Aber Markus hatte wichtige Erkenntnisse gewonnen: Kontakte zu Gleichgesinnten sind super, Offroadfahren macht in kleiner Gruppe definitiv Spaß und - ein Dachzelt mit Isozelt war besser als sein altes Bodenzelt.
„Der Teilnehmer hatte es mit nur einer Daunendecke schön warm. Für Touren mit Marianne musste ein Dachzelt her.“

Einen Monat später ging es mit dem ersten gebrauchten Dachzelt in die Westalpen. Diese Reise war traumhaft schön und extrem entspannend für beide. Sie funktionierten prima als Team. Markus als Fahrer und für die Technik zuständig, Marianne nahm sich der Navigation und Verpflegung an.

„Es passte einfach alles und da wussten wir, wir fahren wieder so in den Urlaub“, lächelt Markus.

Das Projekt „BlackWolf“
Die erste Fotomontage

Das „echte“ Setup

Der Reiseblog

Nach den ersten Reisen fragten Freunde, Verwandte und Bekannte nach Bildern und Anekdoten von den Reisen.
„Wir hatten zu viele Bilder und zehn Mal das Gleiche erzählen wollten wir nicht. Deshalb erstellte ich kurzerhand die erste gratis Webseite und begann den Blog wolf78-overland@jimdoo.com," erläutert Markus.
Der Name war geboren und die Blogs erfreuten sich schnell großer Beliebtheit. Stoff für neue Blogbeiträge gab es wegen der Tourbegeisterung der beiden genug. So kamen immer wieder neues Material, ein Dachzelt nach dem anderen und kleinere Reiseabenteuer dazu.

Der Blog wächst

2017 folgte nach mehreren Reisen der Fahrzeugwech-

Frisch gekauft:
Der Hilux - schon Schwarz aber sehr original

sel. Der Jeep war zu klein für längere Reisen und das legale Umbauen zum harten Offroader gestaltete sich wesentlich schwieriger als erwartet.
Nach endlosen Recherchen wurde es ein Hilux Revo. Damals hatte den "neuen"

Hilux aber noch niemand umgebaut. Markus:“Wir wurden damit Versuchskaninchen im deutschsprachigen Raum. Ohne Infos zu Zubehör solch ein Projekt anzugehen, ist sehr interessant und ambitioniert, aber nicht gerade einfach.“

Auf der Blogseite hatte „der Wolf“ begonnen, seine Erfahrungen zu teilen. Das Interesse daran war so groß, dass eine echte Website wolf78-overland.ch entstand, ein Blog über Reisen, Funk und den Hilux „ProjektBlackwolf“. Eine Fotomontage, ein „Bubentraum“, markierte den Start. Das sollte es werden: Ein richtiger Overlander mit Seilwinde, Dachzelt und allem was es braucht, um ins Gelände zu fahren. Nach und nach entstanden dann auch öffentliche YouTube-, Instagram- und Facebook-Profile.

„Innerhalb kürzester Zeit hatten wir mehrere tausend Follower auf Instagram, was uns darin bestärkte, weiter Zeit zu investieren und die Menschen mitzunehmen auf unsere Reisen“, freut sich Markus.

Traumreise?!

Als das Dachzeltsetup fertig war und sich im Süden super bewährt hatte, erfüllten sich beide einen lang gehegten Traum. Sie fuhren ans Nordkapp. Mit Dachzelt Ende

August. Skandinavien-Freunde werden da lächeln. Ende August wird es ab Trondheim spätestens gern mal schattig. Da ist es selbst mit Isozelt nicht gerade warm. Zudem goss es an vielen Tagen der drei Wochen bei Temperaturen zwischen 0 und 12 Grad.

„Auf dem Rückweg fuhren wir über Italien, um noch eine Woche Sonne zu tanken“, lacht Markus. Noch in diesem Urlaub begann die Suche nach einer geeigneten Kabine. Die Wahl fiel nach vielen Vergleichen auf eine EXKAB. Mittlerweile haben die beiden davon schon zwei.

„Nicht, weil die erste schlecht war. Nein, wir hatten einfach innerhalb von einem Jahr zweimal das Glück über eine günstige gebrauchte EXKAB zu stolpern. Die aktuelle ist einfach ein Stück größer als die erste.“

Ziele, persönlich und mit dem Pickup-Camper?

Die beiden erfreuen sich mittlerweile recht großer Bekanntheit und halfen bereits vielen mit ihrem Wissen und Erfahrung weiter.

„Viele hegen den Traum, auszusteigen oder ein paar Jahre am Stück zu reisen.
Dies ist nicht unser Ziel. Unser Ziel ist es genügend Freizeit zu haben, um auch etwas größere Reisen zu machen“, so Markus. „Denn unser Kontinent ist so schön und so groß, dass wir ihn, zumindest im Moment, nicht verlassen wollen.“

Motto: Ist der Weg schön, lass uns nicht fragen, wohin er führt.

Also lasst euch überraschen wohin es „die Wölfe“ verschlägt. Wenn ihr ihnen folgt, werdet ihr es erfahren. Und wer weiß: Die Welt ist klein für Reisende, vielleicht trefft ihr sie mal irgendwo. Die beiden „Wölfe“ pflegen heute Freundschaften von Korsika bis nach Norwegen. Sie sind ja auch schon ein bisschen rumgekommen.

Bei all dem Erfolg bleibt Markus bescheiden: “Es ist uns bewusst, welches Privileg es ist, so reisen zu können. Deshalb freuen wir uns immer wieder über Dankeszuschriften aus der ganzen Welt. In der ganzen Zeit trafen wir uns schon mit vielen Reisenden aus der ganzen Welt in der Schweiz oder auf Messen. Diese Abende bleiben uns immer in Erinnerung und lassen alle viel über fremde Länder und deren Menschen erfahren.“

Und sicher sind beide auch, mit dem Toyota die für sie beste Wahl getroffen zu haben. Bislang ging nichts kaputt, das nicht mit geringen Mitteln zu reparieren gewesen wäre. Ein treuer Lastesel für die Abenteuer vom „Wolf“!

Infos und Blog

➔ **https://www.wolf78-overland.ch/**

Der Termin für die OTTO 2021 steht!
Auch wenn heute noch nicht absehbar ist, was die (Corona-) Zukunft uns noch beschert, sollen vom 08. bis 10. Oktober 2021 auf und an der Burg Ohrdruf die 3. Offroad- und Touristik-Tage Ohrdruf stattfinden.

Die Offroad- und Touristik-Tage Ohrdruf sind ein familiär ausgerichtetes Treffen von Reise- und Erlebnisfreunden Die junge Burg Ohrdruf und der Burgpark mit See bieten ein besonderes Ambiente mit transsilvanischem Flair für Camp und Marktplatz.

Die Anreise ist grundsätzlich ab Mittwoch bis Samstag bis 22.00 Uhr möglich.
Ab Freitag ist auch eine spätere Anreise möglich. Da wir nächtlichen Fahrbetrieb im Camp vermeiden wollen, erfolgt die Übernachtung dann aber im Check-In-Bereich.

Besucher und Aussteller sind herzlich willkommen, mit ihrem eigenen Fahrzeug zu Campen. Daneben gibt es auch Tagesbesucher-Tickets für Gäste ohne Stellplatzwunsch.

Das Camp kostet 30,00 € pro Person ab 16 Jahre im Vorverkauf und 35,00 € an der Tageskasse für bis zu 4 Nächte (inklusive Eintritt).
Für Kurzcamper (1 Nacht) kostet es 15,00 Euro im Vorverkauf und 20,00 € an der Tageskasse (inklusive Tageskarte).
Das Tagesticket kostet im VVK 7,- Euro, an der Tageskasse 10,- Euro.

Navi-Adresse zur Anreise:
Hasus Mühlberg
Gothaer Strasse 30,
Ohrdruf

Veranstalterkontakt:
Jörg Gienapp
Telefon: +49 (0) 5543 6449894
Mobil: +49 (0) 175 9118278
Email: info@otto-messe.de

➔ **www.otto-messe.de**

Erfolgreich werben, gezielt den Verbraucher ansprechen

PICKUP CAMPER Ads

Werbung und Redaktion

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

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

AKTUELLES im Web

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

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

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

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

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

Werbung ist Information

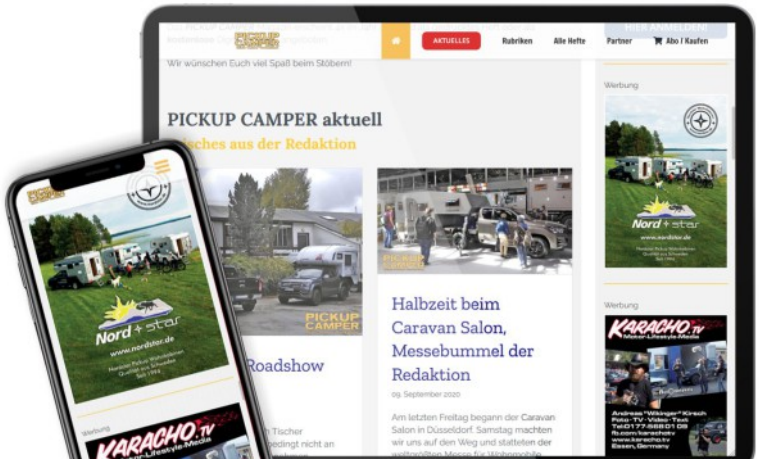
Wir bieten Herstellern, Importeuren, Autobauern, Veranstaltern und all jenen, die sich in unserer Community und damit in unserem Markt bewegen, eine perfekte kundenorientierte Plattform für ihre Werbung. Wir vertreten zudem vehement die Ansicht, dass auch Werbung zur Information des Lesers beiträgt.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

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

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

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

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



Werde Verkaufsstelle für das PICKUP CAMPER Magazin!

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

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

Win Win für alle Seiten

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

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

Ihre Werbung im PICKUP CAMPER
Jetzt Online- und Print-Magazin!
Zweimal platzieren, nur ein Preis
Reisen · Outdoor · Wohnkabinen

- Bis zu 12.000 Leser*innen und Downloads pro Ausgabe
- Bedient die Zuwachsmärkte Camping- und Individualreisen
- Standalone-Magazin im KFZ-Marktsegment Pickups
- Standalone-Magazin für Wohnkabinen und Wohnaufbauten
- dauerhaft alle bisherigen Ausgaben inkl. Werbung online
- finanziell attraktive, kaufkräftige Leserschaft
- ständig wachsende Reichweiten bei Facebook und Instagram

Attraktive Erstbucher-Angebote

Fordern Sie noch heute die Mediadaten via E-Mail an.
Marketing@pickup-camper-magazin.de
Wir beraten Sie gern auch telefonisch.
Redaktion on the Road: 0177 - 568 01 09

Nutzen Sie den PICKUP CAMPER als Ihre einzigartige Marketing-Plattform für Freizeit und Reisen mit dem Pickup. Werben Sie im Online- und Printmagazin PICKUP CAMPER. Ihr Vorteil: Zweimal platzieren, nur ein Preis.

www.pickup-camper-magazin.de

3. American Horsepower Show

12. SEPTEMBER 2021

Think BIG! Am besten Big 3!

Das 100.000 PS Festival „American Horsepower Show 2021“ wird in diesem Jahr am 12. September 2021 bereits zum 3. Mal auf der Trabrennbahn Dinslaken stattfinden.
Das riesige Gelände mit Südstaaten-Flair und historischen Gebäuden bietet Platz für mehrere tausend amerikanische Autos. Wie gewohnt wird die Veranstaltung im Infield der Trabrennbahn stattfinden - mit noch größerer Händlermeile, American Food Festival Swap Meet und einer Show & Shine Bühne mit Moderation und Fahrzeugbewertung.

American Horsepower Show – der Name ist Programm

„Wir freuen uns auf amerikanische Autos aller US-Marken und Modelljahre – von Hot Rods und Customs über Straßenkreuzer und Muscle Cars bis hin zu Pick Ups und Vans“, erzählt Thomas Frankenstein, Chefredakteur des Online-Magazins AmeriCar.de, der auch dieses Jahr die Moderation des Show & Shine-Wettbewerbs übernimmt. So können den ganzen Tag über die Teilnehmer an der Bühne im Infield mit ihrem Fahrzeug vorfahren, um dieses dem Publikum zu präsentieren.

Meet & Greet: Klaus Borrmann von DMAX' "Cash für Chrom"

Am 12. September kommt der US-Car Experte Klaus Borrmann mit einem Teil seines Teams zum "Meet & Greet"! Vielen dürfte der Hamburger Jung aus der TV-Serie "Cash für Chrom" auf DMAX bekannt sein. Das TV-Format begleitet Klaus Borrmann und sein Team durch die Höhen und Tiefen des täglichen Geschäfts mit Oldtimern der Extraklasse. Der Hamburger besucht zum ersten Mal die American Horsepower Show und wird für die US-Car- und "Cash für Chrom"-Fans Autogramme schreiben. Und neben Selfies und Autogrammen gibt es auch Merchandise!

„Movie-Cars“-Sonderschau

Am 12. September 2021 präsentieren die Veranstalter erstmalig eine US-Movie-Car Sonderschau. Thomas Frankenstein dazu: “Es gibt so viele coole Filme und TV-Serien mit amerikanischen Autos, vom GMC Van aus 'A-Team' bis zum DeLorean aus 'Zurück in die Zukunft'" - da ist für jeden Film- und US-Car Fan etwas dabei. Die Film-Autos werden auf einer speziellen rund 900 qm großen Fläche inmitten der American Horsepower Show präsentiert. Die Besitzer stehen für Fotos und Fragen zur Verfügung. Unterstützt wird die US-Car Sonderschau von Rent-a-Moviecar.de und ChromeCars.

American Food Festival – erstmals ein US-Candy-Store

Die Gastromeile wird erstmals zum großen „American Food Festival“! Rund um die Show & Shine Bühne haben sich die Gastronomen mit amerikanischen Spezialitäten aufgebaut: Burger & Pulled Chicken, Hot Dogs & American Fingerfood. Dazu American Soft Ice, Bubble Waffles, Donuts sowie American Candy. German Bratwurst, Waffeln und vieles mehr runden das Angebot für Leckermäuler ab.

Händlermeile & Swap Meet

Im Zentrum der Trabrennbahn liegt der große Händlerbereich. Merchandise-Dealer, Autopflege-Händler, Schmuck- & Accessoires-Verkäufer sowie diverse Autohändler bieten ihre Waren oder Dienstleistungen an. Neu ist auch die Teilnahme des PICKUP CAMPER Magazins. Hier wird demonstriert, wie einfach sich ein US-Pickup mittels einer „Wohnkabine“ zum Reisemobil oder Offroad-Camper verwandeln lässt. Am Swap Meet - ein Flohmarkt für gebrauchte Autoteile - können alle Privat-Leute teilnehmen, die brauchbare, rare und besondere Teile für Ami-Fans anbieten.

Mr. Horsepower Contest

Passend zum Namen der Veranstaltung gibt es hier die Wahl zum "Mr. Horsepower - sponsored by AmeriCar.de!“ Dazu kann man sich ab sofort online bewerben. Die ersten drei Gewinner des Contests erwarten tolle Preise…
Nach der Wahl der „Top 30“ am Nachmittag werden die Gewinner als krönender Abschluss mit ihren Fahrzeugen noch einmal zur Show-Bühne fahren, um dort die begehrten Pokale in Empfang zu nehmen.

www.american-horsepowershow.de

3. American Horsepower Show - 12. September 2021
Trabrennbahn Dinslaken,
Heinrich-Nottebaum-Str. 2
46535 Dinslaken

Öffnungszeiten: 10.00 – 18.00 h

Teilehmer:
US-Car inkl. Fahrer/in: 10,- € - Beifahrer/in: je 10,- €

Besucher*innen:
Erwachsene: 10,- €
Jugendliche (6-17 Jahre): 5,- €
Kinder unter 6 Jahren Eintritt frei!

Info: Tel. 0201 - 843 749-11 oder
event@e-mags-media.de
Fotos: E-Mags Media (Veranstalter)

Neue LightAir Solarmodule von GreenAkku:

Glasfreie Bauweise verringert das Gewicht und Schindel-Zelltechnologie erhöht den Modulwirkungsgrad

Autark Stehen wird dank der neuen LightAir Solarpanels von GreenAkku wohl noch attraktiver. Das geringe Gewicht und die Schindel-Zelltechnologie prädestinieren die Paneele geradezu für den Einsatz auf der Wohnkabine oder dem Camper. Beim glasfrei hergestellten Solarpanel sind die einzelnen PV-Zellen in Schindelform überlappend gefertigt. Dadurch können auf gleicher Fläche deutlich mehr Solarzellen untergebracht werden, wodurch sich der Wirkungsgrad des Solarmoduls erhöht.
Die Panels sind so stabil wie ein gerahmtes Glasmodul, wiegen jedoch wesentlich weniger. Die Solarzellen sind durch eine solide ETFE-Beschichtung geschützt. Diese hat eine griffige Lupen-Struktur, die zusätzlich das Sonnenlicht bündelt. Das salzwasserbeständige ETFE-Material ist zudem optimal für den Marine-Bereich oder Reisen an der See. Die hochwertige Verarbeitung der Solarmodule garantiert eine lange Lebensdauer.
Die sonst üblichen flächig auf dem Fahrzeug verklebten Standardmodule werden nicht hinterlüftet und verlieren durch sonnenbedingt erhöhte Modultemperatur an Leistung.
Dieser Nachteil wird durch den Rahmen und die damit verbundene bessere Belüftung der neuen LightAir Solarmodulen von GreenAkku behoben. Dabei verfügen sie je nach Größe über eine Nennleistung von 60 bis 160 Wp. Die LightAir Solarpanels können mit herkömmlichen Montagesets für gerahmte Module befestigt werden.

Selbst beim Einsatz im Garten oder auf dem Balkon überzeugen die Module durch ihre leichte Handhabung.
Die ultraleichten Panels sind ab sofort auf ➔ **www.greenakku.de/lightair** ab 119 Euro verfügbar.

WOHNKABINEN-FORUM
DAS MAGAZIN FÜR INDIVIDUALISTEN
DAS ORIGINAL SEIT 2003
Das Forum für Wohnkabinenfreunde und Pickup Fahrer
mit Community, Marktplatz, Events, Katalog und Links

KLEBEN ODER DICHTEN?

Wann Eindichten sinnvoller ist als Einkleben

Der Caravan steht an der sonnigen See, die Fenster stehen zum Lüften weit offen. Am Nachmittag sind Hitzegewitter angesagt, schon zuvor hebelt ein scharfer Windstoß die angelehnte Dachluke aus. Eine rasche Lösung muss her. Da stellt sich die Frage: Welche Teile am Caravan sollten eingeklebt, welche mit Dichtmasse eingedichtet werden?
Die Antwort lautet: An allen Schraub-Punkten empfiehlt sich das Eindichten. Denn das ist einfacher und langlebiger auf Kunststoffoberflächen. Und meist lassen sich die Einbauteile später einfacher entfernen oder ersetzen.

Wir stellen leistungsstarke Dekalin Dichtmassen vor:

DEKAseal 8936: Der abtupfbare Klassiker
Ein Klassiker im Bereich Dichten eignet sich für Profis und Laien gleichermaßen. Die Dichtmasse kommt besonders für Verbindungen zum Einsatz, die später mitunter gelöst werden sollen und für Stellen ohne sichtbaren Fugenrand. Wie zum Beispiel Teile, die einer hohen mechanischen Belastung ausgesetzt sind und deswegen wahrscheinlich im Laufe der Zeit erneuert werden müssen. Alle Außensteckdosen, Klappen, Seitenfenster oder Dachhauben können mit dem DEKAseal 8936 eingedichtet werden.
Die Dichtmasse hält auch auf Kunststoffoberflächen optimal. Die Oberflächen müssen lediglich staub- und fettfrei sein. DEKAseal 8936 wird von Hand oder mit Hilfe einer Druckluftpistole aufgetragen. Übermäßig aufgetragene Masse lässt sich leicht abtupfen und muss nicht aufwändig mit Reinigungsmitteln entfernt werden.
Nach dem Auftragen sollte die Dichtungsmasse 24 bis 48 Stunden aushärten.
Erhältlich ist der DEKAseal 8936 in den Farben Hellgrau, Anthrazit und Schwarz.

DEKAseal 1512: Standfester Dichtstoff für sichtbare Fugen
Der DEKAseal 1512 ist ein standfester, überlackierbarer Butyl-Dichtstoff für Abdichtungen mit sichtbarem Fugenrand. Die Hautbildung verhindert, dass sich Schmutz absetzen kann. Dadurch eignet sich der Dichtstoff beispielsweise für den Dachbereich der Wohnkabine. Dort, wo Schmutz sich leicht festsetzt. Die Standfestigkeit der Dichtmasse empfiehlt sich vor allem bei Arbeiten wie dem Einbau von Dachluken oder dem Eindichten von Kabeldurchführungen. Die zähflüssige Beschaffenheit des DEKAseal 1512 dient der zielgenauen Anwendung. Die spaltüberbrückenden Eigenschaften ermöglichen ein gleichmäßiges Ergebnis bis zu Spalten von 7-9 Millimetern. Die Dichtungsmasse sollte 24 bis 48 Stunden aushärten. Erhältlich ist der DEKAseal 1512 in den Farben Cremeweiß und Schwarz.

DEKA-Butyltape: Leichte Anwendung, sofortige Belastbarkeit
Besonders praktisch ist das DEKA-Butyltape – ein Abdichtmaterial in Form eines Klebebandes. Es eignet sich für ebene Oberflächen wie an Kantenleisten. Es dient der mechanisch fixierten Abdichtung von Überlappungen oder als Abstandshalter bei geringen Spaltmaßen bis 2 Millimetern zwischen Materialen aus Metall, Holz oder Kunststoff. Die Anwendung funktioniert dabei ähnlich wie bei herkömmlichen Tapes: Folie abziehen, Gegenseite anlegen und andrücken. Der große Vorteil: Das Tape ist belastbar, benötigt jedoch keine Aushärtungszeit und der Camper lässt sich sofort wieder bewegen. Sehr sinnvoll für akute Kleinreparaturen.
Erhältlich ist das Tape als Band oder Rundschnur in den Farben Dunkelblau und Schwarz.

DEKA Kleben & Dichten GmbH
Postfach 1113
63691 Ranstadt
Tel. 06041-820380
Fax 06041-821222
E-Mail: info@dekalin.de

➔ www.dekalin.de

Große Hausmesse im Wohnkabinencenter

27.08. - 05.09.2021

Während des gesamten Zeitraums des Caravan Salon in Düsseldorf ist im Wohnkabinencenter Gevelsberg große Hausmesse.

Über 40 Kabinen verschiedener Marken stehen zur Auswahl. Zum Teil sofort verfügbar!

Mehr auf:
wohnkabinencenter.de

CAMP-CROWN

Camp-Crown Mono Serie

- GFK Monocoque-Bauweise
- italienische Designermöbel
- Sanitärraum mit Dusche
- Truma Combi Gastherme
- 90 l Waeco Kühlschrank
- Lattenrost, Komfortmatratze
- Victron Bluepower Lader

auf Wunsch
- 200W Solaranalage
- Victron 100AH Li-Batterie
- Sat- und TV-Kombination

Camp-Crown Mono 8 Absetzkabine

Nahtlose Schönheit mit großem Raumangebot
Eine moderne Wohnkabine im ganz außergewöhnlichen Design. Die nahtlos aus einem Guß gefertigte GFK Kabine in Monocoque Bauweise wird nach höchsten Qualitätsstandards in Europa hergestellt. Die einteilige Bauweise bietet maximalen Schutz gegen Undichtigkeiten, zugleich besonders hohe Stabilität. Der Möbelbau in italienischem Design ist anspruchsvoll mit runden Formen und attraktiven Furnieren gestaltet.

Camp Crown Overlander 190

Perfekt für Doppelkabiner. Noch kompakter als die große Schwester aber immer noch eine echte Overlander. Das Parallelhubdach ist dank vier Gasdruckdämpfern in Sekunden aufgestellt. Damit wird ein Innenraum zugänglich, der viel Platz für zwei Personen bietet. Beeindruckende 760 mm Kopffreiheit über dem Bett begeistern die Bewohner dieser Kabinen.

Camp-Crown Overlander 220

Viel Raum auf allen Wegen.
Außenhaut aus Dibond Platten auf einem verschweißten Aluminiumrahmen. Das Heck ist deutlich abgeschrägt für einen besseren Böschungswinkel. Die nach oben und unten aufklappende Tür mit integriertem Tritt sorgt für einen komfortablen Einstieg.

www.camp-crown.de

Royal Sport X-Type Wohnkabine

- leichte Karbonfaser-Außenhaut
- modernes und klares Design
- 2-5 Schlafplätze
- Möbel in edlem Echtholzfurnier
- großzügiger Küchenbereich
- Sanitärraum mit Dusche
- viele Aufbewahrungsmöglichkeiten (Schuhschrank, Bodenstaufächer)
- verschiedene Stoffoptionen (Styles und Farben)
- optional mit Warmwasser-Zentralheizung

larrystruckshop GmbH & Co. KG | Dodge & RAM Vertragshändler und Servicepartner

Herman RVs und Phantom Generalimporteur | Camp-Crown und Mooveo Vertragshändler

Am Forsthaus 15a | 36163 Poppenhausen/Wasserkuppe

06658 91770 | info@larrys-trucks.de | www.larrys-trucks.de

LARRY'S TRUCKSHOP ★★★ Trucks and Musclecars • EST. 1991 •

DODGE RAM HERMAN RVs PHANTOM ROAD ADVENTURE CAMP-CROWN MOOVEO

Spartacus 180 Pop-Up Camper

- strapazierfähige Möbel mit fixierbaren Stauboxen
- optionales Winterpaket mit Dieselheizung
- optional bestellbares Spezialzubehör
- einfaches Auf- und Absetzen
- voll ausgestattete Küche
- GFK Hubdach isoliert
- 2+1 Schlafplätze
- auch als Leerkabine erhältlich

HERMAN RVs

info@herman-rvs.com

www.herman-rvs.com