

# 4x4 Camper

★ DAS MAGAZIN FÜR FREIZEIT UND ABENTEUER ★

AUSGABE 1/2026

## Großes Reise-Special MAROKKO

### TEST: VENT-DACHHAUBEN

Cool bleiben im  
Offroader

### 4X4 RENTAL GUIDE

Die besten 4x4-  
Vermieter weltweit



### NORDLICHT

Check: Dovra RIG X-610

### NEUHEITEN 2026

Die besten 4x4-Camper,  
das beste Offroad-Zubehör



### EXKLUSIVE

GEWINNE VON ...

CS-Batteries,  
Faltboot.de &  
WM aquatec

9,90 €

Österreich € 10,90  
Schweiz sfr 15,80  
Belu Lux € 11,40  
Itali./Span./Port. (cont.): € 13,40





## Leserreise

Auch 2026 geht es für Leser, die Redaktion und die Experience GmbH wieder über einsame Pisten der Westalpen.

Foto: Karsten Kaufmann, Bliss Mobil

# Tests, Technik und Traumziele ...

**S**ie ist wieder da – die Zeit der großen Pläne, der holprigen Pisten und der kleinen wie großen Abenteuer abseits befestigter Straßen. Und pünktlich zur Offroad-Leitmesse hältst du unsere neue Ausgabe der 4x4 Camper in den Händen – randvoll mit Inspiration, Know-how und echten Geschichten aus der Welt des Allradreisens.

Natürlich ist in dieser Ausgabe die Abenteuer & Allrad ein zentrales Thema. Als Mediapartner sind wir mittendrin statt nur dabei – und freuen uns, euch vor Ort zu treffen: an unserem Stand C04. Dort startet auch unsere große Verlosung mit starken Gewinnen für eure nächsten Abenteuer – darunter ein Falt-Kajak, eine moderne LiFePO4-Starterbatterie und ein Set zur Wasserdesinfektion.

Wir nehmen dich mit in den hohen Norden: Mit dem Dovra RIG X-610 geht es auf eine eindrucksvolle Jagd- und Angelreise durch die raue, einsame Landschaft am Nordmeer. Hier zeigt der Allradssprinter der schwedischen Manufaktur, was in ihm steckt.

Ein besonderes Jubiläum feiert Taubenreuther: Seit 60 Jahren steht das Unternehmen für Offroad-Kompetenz und hochwertiges Zubehör. Im Firmenporträt blicken wir zurück auf bewegte Jahrzehnte – und nach vorn auf spannende Taubenreuther-News. Apropos Zubehör: Wir widmen uns einem Thema, das auf

jeder Fernreise entscheidend ist – und doch oft unterschätzt wird: der Trinkwasserhygiene im Reisefahrzeug. Wie ihr euer System sauber haltet und unterwegs auf gute Wasserqualität zählen könnt, zeigen wir praxisnah im Heft.

Musikalisch und emotional wird es mit Jack McBannon, der uns in seiner Reportage nicht nur in die Welt des Country mitnimmt, sondern auch auf eisige Wintertrails in Alaska. Und wer vom großen Wüstenabenteuer träumt, findet in unserem Marokko-Special geballte Erfahrung aus erster Hand: Leser berichten, wir liefern Hintergründe, Tipps und Inspiration – plus ein paar Anregungen zu geführten Touren, die wir mit unserem Partner, der Experience GmbH, für 2026 planen.

Packt eure Ausrüstung, schmiedet Pläne und lasst euch treiben. Wir sehen uns draußen – oder auf der Messe oder bei einer unserer Offroadtouren.



Herzlichst,

**Euer Karsten Kaufmann**  
Chefredakteur 4x4 Camper



## Offroader mieten?

Das ist tatsächlich möglich. Vom kleinen Geländewagen bis zum ausgewachsenen Expeditionsmobil reicht das Angebot. 4x4 Camper zeigt, wo ihr fündig werdet.

# Inhalt 1/2026



Dünenüberquerung im Tiefsand auf dem Weg nach Zagora: Leserreise November 2025, Marokko.

- 6 Moments**  
Einzigartige Momente, die die Reise im 4x4-Camper bringen.
- 8 Szene, News, Termine**  
Schnurrbusch: Werkstatt für Overlander, Polyurea-Tec-Beschichtung, Gewinnspiel, Generationswechsel bei Woelcke, Termine, Fahrtrainings, Reisen.
- 14 Firmenporträt**  
Besuch bei der Firma Taubenreuther: Seit 1966 steht das Unternehmen für Anbauteile und Spezialumbauten für Offroad- und Sonderfahrzeuge.
- 18 Vorstellung**  
Ford Ranger Six-Wheeler plus Bruder Caravan: Offroad Motorhomes und Camp Impulse liefern ein Gespann mit kompromissloser Geländetauglichkeit, autarker Energieversorgung und modernem Wohnkomfort.
- 20 Ergonomischer Sitzkomfort**  
Ein guter Fahrersitz sorgt für Komfort, Konzentration und verhindert Rückenschmerzen. Worauf es beim Kauf ankommt.
- 22 Test**  
Faltbar, kleines Packmaß und dennoch bequem: Sechs ultraleichte und kompakte Campingstühle im Vergleichstest.
- 26 Abenteuer & Allrad**  
Vorschau auf die Offroad-Messe in Bad Kissingen: Von Fahrzeug- und Zubehör-Highlights.
- 34 Wasserhygiene**  
Filtern, desinfizieren, konservieren: So kommen Weltreisende unterwegs zu sauberem und keimfreiem Wasser.
- 40 Premiere**  
Vanfabrik: Der Unimog-Ausbau veredelt die 4x4-Basis des Mercedes mit einem durchdachten Wohnkonzept.
- 44 Zubehör**  
Neue und angesagte Ausrüstung für den 4x4-Camper.
- 50 Reise**  
Fotograf und Musiker Jack McBannon reist mit seinem Pick-up durch die USA bis nach Alaska – Umwege inklusive.
- 58 Probefahrt**  
Woelcke C11: Der familientaugliche Autark-Crafter mit GfK-Wohnkabine ist vollisoliert, der Leiterraum bietet mehr Stabilität und Bodenfreiheit. Ein ungewöhnliches Konzept? Ja, aber mit zahlreichen Vorteilen.
- 62 Ventilationsdachhauben**  
Maxxfan Deluxe vs. Carbest Vanvent: Der Sieger des Tests vor vier Jahren erhält mit den baugleichen Reimo- und Fritz-Berger-Geräten neue Gegner.
- 68 Reise**  
Abenteuer Barentssee: Fredrik Wargholm folgt einer Einladung in den hohen Norden Finnlands – und erlebt ein bildstarkes, unvergessliches Abenteuer.
- 74 Probefahrt**  
Dovra RIG X-610: Hinter der zurückhaltenden Fassade der Kompaktklasse steckt ein Camper mit Charme, Charakter und Luxus.
- 78 4x4-Vermieter**  
Es gibt viele Gründe, einen Offroad-Camper zu mieten statt zu kaufen. Welche Möglichkeiten und Anbieter es gibt – ein Ratgeber.
- 86 Leserreise 2025**  
Sieben Zweier-Teams berichten von ihren Erlebnissen in Marokko.
- 96 Reise**  
Spektakuläre Berge, tiefe Schluchten, hohe Dünen und malerische Wadis: 15 Tage lang offroad quer durch Marokko. Plus: Test des Eura Mobil X-Tura.
- 106 Impressum**



## 78

Im gemieteten 4x4-Camper Polarlichter sehen oder durch Australien reisen: Wie das gelingt? Ein Ratgeber.



**68** Mehr als 1.700 Kilometer durch drei Länder: Ein einwöchiger Trip bis in den hohen Norden Skandinaviens.



**18** Ein martialisches Gespann auf zehn Rädern: der Ford Ranger mit Bruder Caravan.

**58**

Mit Kabine aus GfK-Sandwich und Beinahe-Kastenwagen-Maßen ist der Woelcke C11 ein voll-isoliertes Kompakt-Reisemobil.



**22**

Niedriges Gewicht, kleines Packmaß: sechs kompakte Campingstühle im Vergleichstest.

In der gesamten Auflage liegen Prospekte der Dethleffs GmbH & Co.KG, der Zurrschienen.com Transportsysteme GmbH und der Seilflechter Tauwerk GmbH bei. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um freundliche Beachtung.



# Urgestein der Offroad-Szene



**Der Offroad-Spezialist Taubenreuther feiert sein 60-jähriges Bestehen. Der Weg dorthin glich streckenweise einer Fahrt durch unwegsames Gelände. Doch mit Lösungen kennt sich die Firma aus Kulmbach bestens aus.**

*Text: Meike Nimmesgern*

**Meilenstein: Taubenreuther entwickelte 1980 einen eigenen Seilwindenanbausatz für die WARN 8274. Der auf der Camel Trophy am Defender zum Einsatz kommt.**



**Stolze Truppe:**  
Das Taubenreuther-  
Team Anfang der  
90er Jahre.



**Offroad-Ralley:**  
Taubenreuther  
begleitet etliche  
internationale Events  
und ist im Motorsport  
aktiv. Hier bei der  
Italian Baja 1996.

Fotos: Taubenreuther, Made Social PTY LTD

**D**ie Geschichte von Taubenreuther begann als klassischer Handelsbetrieb für Bau- und Landmaschinen im Jahr 1966, gegründet von Dieter und Bernd Taubenreuther senior im oberfränkischen Kulmbach. Heute – 60 Jahre später – zählt das deutsche Familienunternehmen zu den renommiertesten Spezialisten für Geländewagen-Zubehör und Fahrzeugumbauten. Mit seiner jahrzehntelangen Pionierarbeit wurde Taubenreuther zum Mitbegründer der 4x4-Szene.

Sechs Jahre nach Gründung übernahm Bernd Taubenreuther senior den Familienbetrieb und verlagerte den Schwerpunkt zunehmend von den Arbeitsmaschinen weg hin zu Sonderfahrzeugen – darunter Motorschlitten, Pistenfahrzeuge und im Gelände und Schnee eingesetzte Zugmaschinen. 1975 wurde Taubenreuther Mitglied im Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen und übernahm den Vertrieb der amerikanischen Seilwindenmarke WARN – ein Wendepunkt. Zugfahrzeuge, Speziallösungen für Rettungsdienste und das Zubehör für den Geländeeinsatz nahmen nach und nach mehr Raum ein.

### TECHNISCHER MEILENSTEIN UND SCHWERER VERLUST

Ein weiterer Meilenstein in der Firmengeschichte: Im Jahr 1980 entwickelte Taubenreuther einen eigenen Seilwindenanbausatz für die WARN 8274 für den Range Rover. Was

zuerst wie eine clevere Detaillösung erschien, sicherte kurze Zeit später die Durchführbarkeit der Camel Trophy in Sumatra, eines der härtesten Abenteuerformate seiner Zeit. Sämtliche Fahrzeuge wurden dort mit der Kombination ausgerüstet.

Zwei Jahre danach ein schwerer Schlag. Firmengründer Bernd Taubenreuther senior verstarb unerwartet mit 44 Jahren an einer Hirnblutung. Auf den tragischen Verlust folgte eine Phase, die das Unternehmen bis heute prägt. Strukturen mussten neu gedacht und Verantwortung neu verteilt werden. Gisela Taubenreuther, die Ehefrau des Firmengründers, führte die Geschäfte mit Unterstützung langjähriger Mitarbeiter weiter – und die Söhne Axel und Peter Taubenreuther traten als nächste Generation ins operative Geschäft ein.

**Aufgerüstet: ARB Air Locker  
Differenzialsperre und ARB  
OME BP-51 Stoßdämpfer.**



# LOKARI®

**Dauerhafter Rostschutz  
in höchster Qualität!**



**RADHAUSSCHALEN (HD-PE)**  
für Wohnmobile, Transporter und  
zahlreiche PKW-Modelle!



**RADKASTEN-BOXEN (HD-PE)**  
für Transporter, Wohnmobile und  
Kleinbusse - schützen & verschönern!



**INNENKOTFLÜGEL (Aluminium)**  
für Oldtimer und Fahrzeuge ohne  
Serien-Kunststoff-Radhausschalen!

**Für mehr als 1.000 KFZ-Modelle  
von 1950 bis heute.**

**Werden Sie unser  
Fachwerkstätten-Servicepartner!**

**Kataloge, Support und  
viele mehr im Shop:**

**www.lokari.de**

# Extrem, extrem ...



**Deutscher 6x4 trifft auf Aussie-Caravan – ein Gespann, das in Sachen Individualität kaum zu toppen ist.**



Zwei einzigartige Individualisten, die zu einem schlagkräftigen Team werden können. Wer es off-road mit Hänger versuchen möchte – hier steht die erste Wahl an Begehrlichkeiten.

**D**er Ford Ranger Six-Wheeler von o-m-services präsentiert sich als ein kompromissloses Werkzeug für alle, die dort unterwegs sind, wo Straßen längst enden. Basis bildet der bewährte Ford Ranger, der je nach Anforderung mit dem effizienten 2,0-Liter-Turbodiesel oder dem souveränen 3,0-Liter-V6 antritt. Das eigentliche Statement liefert aber der einzigartige Umbau von Offroad Motorhomes: Sie implantieren eine zusätzliche Nachlaufachse, die den Ranger in einen 6x4 verwandelt – mit deutlich gesteigerter Tragfähigkeit und einem imposanten Auftritt, der keine Zweifel an seiner Bestimmung lässt. Mit dem gestreckten Rahmen wächst die Ladefläche auf rund 2,6 Meter, während die Nutzlast auf über zwei Tonnen klettert. Damit öffnet sich ein breites Einsatzspektrum: vom schweren Arbeitseinsatz bis hin zur tragfähigen Basis für anspruchsvolle Expeditionsmobile. Gerade hier bei den individuellen Allrad-Campers spielt der Six-Wheeler seine Stärken aus – hier, wo Gewicht, Stabilität und Geländegängigkeit gleichermaßen zählen. Abseits befestigter Wege zeigt der Umbau mit „extra“ Achse durchaus Potenzial. Ein verstärktes Offroad-Fahrwerk, großzügige Wattiefe, massiver Unterfahrschutz und robuste Bereifung sorgen dafür, dass sich der Ranger selbst unter härtesten Bedingungen souverän vorwärts wühlt.

Unterm Strich entsteht ein Fahrzeug, das die Lücke zwischen klassischem Pick-up und ausgewachsenem Expeditionsfahrzeug schließt: kompromisslos im Gelände, belastbar im Alltag und offen für nahezu jedes Abenteuer. Der

Basisumbau mit Rahmenverlängerung auf 2,3 Meter und der zweiten Hinterachse startet preislich bei 26.500 Euro. Immer zuzüglich Mehrwertsteuer, da Offroad Motorhomes den Umbau in Europa immer zum gleichen Grundpreis anbietet, die Steuersätze der Länder aber unterschiedlich sind. Wählen Kunden den Ford mit einer für den Windeneinsatz optimierten Stoßstange (auf dem Bild mit Rival-Stoßstange), Unterfahrschutz, komplett neuen Felgen und Reifen oder gar mit großem Tank, addiert sich der Preis auch schnell einmal auf 35.000 Euro netto. Aber man hat auf jeden Fall ein individuelles Fahrzeug, aufgebaut nach Kundenwunsch, fast ein Unikat.

**FI [www.offroad-motorhomes.services](http://www.offroad-motorhomes.services)**

## **CARAVAN AUS DOWN UNDER**

Wenn der Ford Ranger Six-Wheeler auf den Bruder EXP-8 trifft, entsteht ein Duo, das den Blick auf kernige Offroad-Abenteuer öffnet. Der EXP-8, entwickelt vom australischen Hersteller Bruder, wird in Europa über Camp Impuls vertrieben. Der martialisch anmutende Caravan rollt auf einem patentierten Luftfahrwerk mit acht Einrohr-Stoßdämpfern und bietet fast dreimal mehr Federweg als vergleichbare Anhänger. So meistert er selbst grobes Gelände souverän, ohne das Zugfahrzeug oder das Interieur übermäßig zu belasten. Das vollständig versiegelte, lasergeschnittene Chassis hält extremen Belastungen stand, während die 48-Volt-Elektroarchitektur mit bis zu 1.700 Watt Solarleistung, Lithium-Batterien



bis 30 kWh, einem 350-Liter-Frischwassertank und integriertem Filtersystem maximale Autarkie ermöglicht. Die erstklassig isolierte Monocoque-Kabine ist für extreme Temperaturen von der Arktis bis zur Wüste ausgelegt, alle Wasserleitungen verlaufen innen, und eine 5-kW-Dieselheizung sowie Unterflur-Klimaanlage sorgen für konstanten Komfort. Im Inneren bietet der EXP-8 ein festes Queen-Size-Bett, eine flexible Sitzgruppe, eine voll ausgestattete Küche mit Induktionskochfeld, einen Nassraum mit Dusche und WC samt Außenzugang sowie große Fenster für maximale Rundumsicht. Wer ein klassischeres Caravan-Konzept sucht, findet mit der ADX-Reihe von Bruder eine flexible Alternative, die die gleiche robuste Technik nutzt, aber mit unterschiedlichen Grundrissen und einem

niedrigeren Einstiegspreis. Zusammen bilden Ranger Six-Wheeler und EXP-8 ein Setup, das kompromisslose Geländetauglichkeit, autarke Energieversorgung und modernen Wohnkomfort verbindet – perfekt für lange Expeditionen, anspruchsvolle Offroad-Touren und Abenteuerreisen, bei denen man sich auf jedes Terrain verlassen können muss.

Als kompromisslose Expeditionsplattform startet der EXP-8 mit einem exklusiven Basispreis von 265.000 Euro. Fast 100.000 Euro „günstiger“ startet die brandneue ADX-21-Serie bei 172.000 Euro. Sie fokussiert Abenteuerer, die die kompromisslose Offroad-Technik von Bruder suchen, das gleiche hochwertige Fahrwerk wünschen, aber mehr Wert auf Familienfreundlichkeit bei ähnlich hoher Autarkie legen.

**www.camp-impuls.de**

In puncto exklusiven Parts und hochwertigem Ausbau lassen die Aussies nichts anbrennen. Wer die kernigen Pisten Australiens kennt, weiß warum.





Fotos: Hersteller, K. Kaufmann

# Ultraleicht & Kompakt

**Minimalistisch, aber bequem und extrem wertvoll.**

**J**etzt mal ehrlich: So minimalistisch muss doch kein Campingstuhl sein? Doch. Wer den Camper als Basis für Mehrtagesausflüge nutzt (Wandern, Biken, Paddeln, was auch immer), setzt auf ultraleichtes Gestühl, das zum einen im Camper wenig zusätzlichen Stauraum verschlingt und zum

anderen während der Aktivität so leicht wie irgend möglich ist. 4x4 Camper hat für euch eine Auswahl attraktiver Leichtstühle getestet. Mit erstaunlichen Ergebnissen. Der Sitzkomfort einiger Winzlinge ist überraschend gut. Aber lest selbst ...

## QUECHUA ULTRAKOMPAKT 500 M

- Preis: 39 Euro
- Gewicht: 1.150 g
- Sitzfläche (T x B): 36 x 31 cm
- Höhe Lehne\*: 47 cm
- Belastbarkeit\*: 110 kg
- Packmaß (H x B x T): 36 x 13 cm
- Packvolumen\*\*: 4,8 Liter
- Kontakt: [www.decathlon.de](http://www.decathlon.de)

**FAZIT** Mit gerade einmal 1,1 Kilogramm katapultiert sich der Quechua in die Klasse der ultraleichten Campingstühle. Angesichts eines Preises von nur 39 Euro ist das bemerkenswert. Der Aufbau gelingt unkompliziert und ist in weniger als einer Minute erledigt. Zunächst das Mittelteil aufdrehen, dann die mit Gummizügen verbundenen Alurohre zusammenstecken – anschließend den Stoff über die Rohrenden stülpen. Das war's. Tipp aus der Praxis: Erst die Sitzfläche unten befestigen, danach den Stoff oben über die etwas flexibleren, langen Rohre der Rückenlehne ziehen. So geht es deutlich leichter von der Hand. Ein kleines elastisches Seitenfach nimmt Schlüsselbund, Smartphone oder auch eine



Mit einem luftigeren Stoff würde der Quechua Camper (fast) wunschlos glücklich machen.



Getränkedose auf – Kleinzeugs, das man gerne griffbereit hat. Die seitlichen Flächen sind gut belüftet, angenehm an warmen Tagen. Der Stoff der verhältnismäßig schmalen, aber langen Sitzfläche präsentiert sich etwas knittrig, plastikmäßig. Freunde atmungsaktiver Materialien werden hier nicht ganz glücklich. Die Sitzposition fällt angenehm aufrecht aus – im Vergleich zum ähnlich konstruierten Vango im Testfeld sitzt man weniger tief und rutscht nicht automatisch in eine ausgeprägte Lummelhaltung. Das macht den Stuhl auch für längeres aufrechtes Sitzen am Tisch interessant. Gleichzeitig erlaubt die

flexible Konstruktion, sich entspannt ein wenig nach hinten zu lehnen – wenn auch in keine ausgeprägte Liegeposition. Auch die Standfestigkeit überzeugt: Der Quechua steht stabil, wackelt nicht und trägt Camper bis 110 Kilogramm Lebendgewicht. Kein Spitzenwert. Positiv fällt zudem der robuste Packsack auf, der Transport und Verstauen erleichtert. Für 39 Euro erhalten Kunden mit dem Quechua Ultrakompakt 500M einen ordentlich leichten, sehr bequemen Campingstuhl mit überzeugend kompaktem Packmaß. Wenig atmungsaktiv – aber top Preis-Leistungs-Verhältnis.

## ROBENS RIDGEWOOD

**Preis:** 99 Euro

**Gewicht:** 1.612 g

**Sitzfläche (T x B):** 41 x 32 cm

**Höhe Lehne\*:** 55 cm

**Belastbarkeit\*:** 150 kg

**Packmaß (H x B x T):** 37 x 14 cm

**Packvolumen\*\*:** 5,7 Liter

**Kontakt:** [www.robens.de](http://www.robens.de)

**FAZIT** Der Robens bietet einige markante Eigenschaften. So ist sein Stoff fest mit dem Alu-Gestell verbunden. Beim Aufbau werden zunächst die Füße ausgeklappt, anschließend die beiden zweifach teleskopierbaren Stangen der Rückenlehne ausgezogen und eingerastet, ebenso die beiden einfach teleskopierbaren Stangen der Sitzfläche. Das erfordert beim neuen Stuhl noch etwas Kraft – lässt die Spannung im Gewebe nach, dürfte es künftig leichter von der Hand gehen. Die Sitzfläche fällt insgesamt etwas breiter aus als beispielsweise beim Quechua. Zwischen der vorderen Sitzkante auf 41 Zentimetern Höhe – der höchsten im Testfeld – und der eigentlichen Sitzfläche auf 32 Zentimetern liegen neun Zentimeter. Entsprechend

sitzt man auch im Robens tendenziell nach hinten geneigt. Dank der nachgiebigen Stoffkante vorn gelingt die Gewichtsverlagerung in eine aufrechte Position jedoch problemlos. Der Ridgewood

meistert damit den Spagat zwischen „am Tisch sitzen“ und entspannter Chill-Position ausgesprochen gut. Zudem verfügt der Ridgewood über ein 360-Grad-Drehgelenk – praktisch, um sich etwa einem Gesprächspartner zuzuwenden oder seitlich vom Tisch aufzustehen. Das Nylon-Gewebe erinnert an Outdoorjacken früherer Generationen: leicht knittrig, etwas luftdurchlässig, aber nicht besonders atmungsaktiv. Für Belüftung sorgen vor allem die Mesh-Flanken. Die breiten Füße spielen ihre Stärken eher auf weichem Untergrund als auf Schotter aus. Optional bietet Robens einen Flaschenhalter für 3,50 Euro an. Stattlich: Der nur 1,6 Kilogramm schwere Ridgewood ist bis



Einzigartig: die Drehfunktion des Ridgewood.

150 Kilogramm belastbar. Der Robens Ridgewood kombiniert stabile Bauweise, gute Sitzergonomie und praktisches 360-Grad-Drehgelenk. Nicht der leichteste, aber komfortabel und belastbar – ideal für Camper, die Funktion über Minimalgewicht stellen.

\*Messdaten von Redaktion ermittelt, \*\*Volumen näherungsweise

## NEMO MOONLITE ELITE RECLINING CHAIR

**Preis:** 170 Euro

**Gewicht:** 654 g

**Sitzfläche (T x B):** 30 x 23 cm

**Höhe Lehne\*:** 39 cm

**Belastbarkeit\*:** 136 kg

**Packmaß (H x B x T):** 35 x 10 cm

**Packvolumen\*\*:** 2,75 Liter

**Kontakt:** [www.nemoequipment.com](http://www.nemoequipment.com)

**FAZIT** Schlanke 120 Gramm trennen den 654 Gramm leichten Moonlite Elite Reclining Falstuhl, so sein vollständiger Name, vom Klassenprimus in Sachen Gewicht, dem Helinox Chair Zero LT. Beide spielen somit in der Champions League der ultraleichten Campingstühle. Nimmt man beim Nemo das Groundsheet heraus, bringt er federleichte 530 Gramm auf die Waage – und liegt damit gerade einmal 20 Gramm über dem Helinox ohne Packsack. Auf Augenhöhe. Aufbau: Die robusten geschmiedeten, via Gummizug verbundenen Alurohre aufschütteln, sie rasten problemlos von allein ein. Das unten quer verlaufende Rohr ist hochkant ovalisiert, was die Torsionssteifigkeit optimiert. Somit steht der Nemo deutlich stabiler als etwa der Helinox. Interessant: An den Ecken des Bezugs sitzen kleine Kunststoffaufnahmen, in die der Camper die Kugelköpfe an den Enden des Gestänges einrasten muss. Dafür ist ein kräftiger Druck nötig – ein deutliches Plopp

signalisiert den sicheren Sitz. Grundsätzlich gelingt der Aufbau des Nemo kinderleicht. Der Packsack des Nemo Elite ist mehr eine Faltnappe, die zugleich als Bodenplatte (Groundsheet) auf sandigem Boden verwendet werden kann (dieser kostet beim Helinox 35 Euro extra). Einzigartig in dieser Stuhlklasse: Die Rückenlehne ist über links und rechts verlaufende Spannbänder bis zu neun Zentimeter stufenlos verstellbar: „Liegefunktion“ und eben etwas aufrechter „sitzen“. Das funktioniert super, auch wenn sich ein paar wenige Tester (meist kräftigere Männer) an den seitlich verlaufenden Schnüren störten. Insgesamt ist der Nemo eher für schmalere Camper zu empfehlen. Im luftigen, ultraleichten Stoff bleibt kein Wasser

Ein Spezialist: kleinstes Packvolumen im Test, top Features. Für viele Camper die erste Wahl.



stehen, er trocknet in Rekordgeschwindigkeit. Ein Getränkehalter vermisst man – aber, da man sehr bodennah sitzt, lässt sich die Getränkedose auch auf dem Boden abstellen. Der Sitzkomfort im leichtgewichtigen Nemo ist überraschend gut – aber nicht für jedermann und jede Frau. Wichtig: Wie beim Helinox sitzt man auf etwa 30 Zentimetern sehr tief.

Extrem leicht und kompakt in überzeugender Highend-Qualität zum Premium-Preis: Der Nemo Moonlite Elite Reclining Chair gehört zur Spitzengruppe der ultraleichten Campingstühle. Eher für schmalere Camper zu empfehlen. Leicht genug für Hiking, Boots-, Bike- oder Motorradtouren.



Klare Sache:

# Frischwasser ohne Risiko

**Wie bleibt das Frischwasser im Camper möglichst sauber und unbelastet von Viren, Bakterien und anderen Unheilsbringern? Welche Möglichkeiten gibt es und wie unterscheiden sie sich in Funktion und Wirkweise? Ein Ratgeber.**

*Text: Maren Siepmann*

**W**asser ohne Keime? – Gibt es nicht. Selbst wenn Camper nur Trinkwasser aus dem heimischen Hahn tanken, sind darin Viren und Bakterien enthalten. Allerdings: in geringer Konzentration. Und: lediglich unbedenkliche „Wasserviren“. Menge und Art machen den Unterschied und geben den Ausschlag dafür, ob das Wasser sich bedenkenlos trinken lässt oder unangenehme Folgen nach kurzer Zeit Folgen für Magen und Darm hat. Coliforme Bakterien (wie *E. coli*) oder Pseudomonaden lassen grüßen. Vor allem, wenn der Nutzer vor dir unerlaubterweise seine Toilettenkassette an der Zapfstelle für Frischwasser gereinigt hat. Das macht doch keiner? Die Realität zeigt: leider doch.



Wer sein Weltreisemobil fit machen möchte, um unterwegs auch Oberflächenwasser tanken zu können, muss einige Filter und Anlagen zur Desinfektion und Konservierung des Wassers einbauen.

Kaum ein Camper kommt ohne einen gefüllten Frischwassertank aus. Selbst wer kistenweise Mineralwasser aus dem Supermarkt ins Fahrzeug schleppt, benötigt Wasser im Tank. Zum Zähneputzen, Händewaschen, Kochen und hin und wieder zum Duschen. Also Wasser in den Tank und los? Ganz so einfach ist es nicht. Denn selbst bei Wasser in unbedenklicher Qualität vermehren sich die darin enthaltenen, wenigen Keime innerhalb kurzer Zeit so schnell, dass das Wasser keine Trinkwasserqualität mehr hat. Im Sommer deutlich schneller als im Winter. Mit „kurzer Zeit“ sind dann durchaus nur wenige Stunden gemeint. Ein Beispiel: Bei 30 bis 37 Grad Celsius teilen

## AUFBEREITUNG VON OBERFLÄCHENWASSER

### Overlander und Expeditionsreisende

sind häufig weit entfernt von der nächsten Trinkwasserquelle, wenn die Vorräte zu Ende gehen. Was tun? Wer darauf vorbereitet ist, kann im Notfall auch Oberflächenwasser, beispielsweise aus einem See, tanken und es so aufbereiten, dass es sich trinken lässt. Da dieses Wasser jedoch viel stärker verschmutzt ist (durch Trübung, Kleinstlebewesen, Sedimente, Biofilm, Geruchs- und Geschmacksstoffe) und deutlich höher mit Bakterien, Viren und anderen Keimen belastet ist, muss es in mehreren Schritten gefiltert, desinfiziert und konserviert werden. Die Firma WM aquatec bietet hierfür ein Komplettsystem, bestehend aus folgenden Produkten, an:

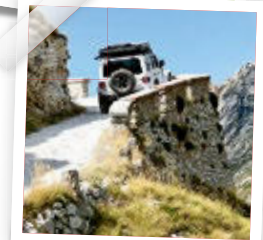
- 1. Vorfiltration:** Ein 3er-Filter-Rack mit Pumpe saugt das Wasser an und filtert auf dem Weg in den Wassertank grobe Verschmutzungen heraus.
- 2. Dexda Plus:** Das Desinfektionsmittel wird dem Wasser im Tank hinzugegeben und tötet Viren, Keime, Pilze und Bakterien mittels Natriumhypochlorit ab.
- 3. Silbernetz Flex:** Das beschichtete Gitter im Wassertank gibt Silberionen ab, die verhindern, dass überlebende Bakterien sich weitervermehren können.
- 4. Inline-Filter:** Ein Aktivkohlefilter kurz hinterm Wassertank im Fahrzeug hält Schad- und Geschmacksstoffe wie Pestizide, Schwermetalle, Chlor und Medikamentenrückstände zurück. Ein Filter mit Hohlfasermembran mit einer Filterfeinheit von 10 µm (0,01 mm) filtert zudem verbleibende Keime (Viren, Bakterien etc.) heraus.
- 5. UV-C-Desinfektion:** Die Anlage der UV-8-Serie desinfiziert das Wasser im Moment der Wasserabgabe erneut mittels UV-Strahlung und tötet im Wasser enthaltene Keime ab.
- 6. Kombifilter-Element:** Eine erneute Kombination aus Aktivkohle- und Hohlfasermembran-Filter unmittelbar vor der Zapfstelle hält auch die letzten verbliebenen Keime und Schadstoffe zurück.



Filter können je nach Art sowohl grobe Verschmutzungen wie Sand und Sediment als auch Keime und unangenehme Gerüche zurückhalten.

SOLARA®

Sonnenstrom



Über 30 Jahre Qualität

Made in Germany



# EIN MOG FÜR ZWEI. Plus Dackel.



**Aus robustem Arbeitstier wird kompromissloses Reisefahrzeug: Dieser maßgeschneiderte Unimog-Ausbau der Vanfabrik kombiniert klassische Expeditionsgene mit wohnlichem Innenraum.**

*Text: Maike Leitholf, Fotos: Clara Sesterhenn*

**E**in Unimog ist ein kompromissloses Arbeitstier. Funktionell und für den Einsatz im groben Gelände konzipiert. Seine Robustheit und Offroadleistungsfähigkeit sichert ihm eine treue Fangemeinde unter anspruchsvollen Overlandern. Auch der Vanfabrik-Unimog setzt auf die 4x4-Gene des robusten Mercedes und veredelt die Basis mit einem durchdachten Wohnkonzept. In etwa sechs Monate Aus- und Umbauzeit wurde eine bestehende GFK-Kabine grundlegend überarbeitet und technisch wie funktional neu gedacht. Am Ende steht nun ein Offroad-Camper auf seinen hohen Stollenreifen, der konsequent auf Autarkie, Wintertauglichkeit und Langlebigkeit ausgelegt ist.

Seine Kabine besteht aus 60 Millimeter starken GFK-Sandwichpaneelen, die Basis für erstklassige Stabilität und hervorragende Isolation. Der technische Serientrimm ist voller interessanter Details, die vor allem für den Einsatz abseits klassischer Infrastruktur gedacht sind: zehn Echtglas-Expeditionsfenster,

eine grundsolide Elektroinstallation und ein überzeugendes Heizkonzept. Ein paar Details im Fokus: Sechs Solarmodule liefern zusammen 1.080 Wp Leistung und verlängern somit die autarken Standzeiten ohne externe Stromquelle. Unterstützt wird das System durch ein Energiemanagement mit zwei 200-Ah-Lithium-Batterien bei 24 Volt sowie verschiedenen Komponenten aus dem Victron-Umfeld.

Heiz- und Wasserkonzept sind, selbstredend, für eine ganzjährige Nutzung optimiert. Die Kombination aus Dieselheizung und elektrischer Fußbodenheizung sorgt für gleichmäßige Wärme. Der Frischwassertank mit 200 Litern Fassungsvermögen ist frostsicher im Innenraum untergebracht und wartungsfreundlich zugänglich, der Abwassertank ist beheizt und über ein elektrisches Ventil entleerbar. Diese Lösung erlaubt es, das Fahrzeug sowohl in kalten Regionen als auch bei wechselnden Bedingungen zuverlässig zu nutzen.

Der Innenraum ist für zwei Personen ausgelegt. Im Heck befindet sich ein Doppelstockbett



Die Küche mit asymmetrischer Küchenplatte bietet erstaunlich viel Platz zum Köcheln, das Bad ist ohne Waschbecken „reduced to the max“. Ein cleverer Schachzug.

Materialien und Farben im Vanfabrik-Unimog sind überzeugend gut abgestimmt. Das Wohlfühl-Ambiente stimmt auf den Punkt.

mit zwei Liegeflächen. Direkt davor: die erhöhte Sitzgruppe, die sich über ein absenkbares Tischgestell auch als Lounge nutzen lässt.

Besonderes Detail: Der Ausbau ist auch auf einen vierbeinigen Mitreisenden abgestimmt. Im Heck erleichtert eine eigens angefertigte Rampe einem Hund den Wechsel zwischen den Ebenen. Im Eingangsbereich sorgt ein, bitte nicht lachen, ausklappbarer „Dackelrausfallschutz“ dafür, dass er sicher im Fahrzeug bleibt, und im Fahrerhaus wurde eine Leinenhalterung integriert. Stauraum findet sich in verschiedenen Modulen, darunter Sitzbänke mit integrierten Fächern und ein Schrank, der sowohl vom Wohnbereich als auch vom Bett aus zugänglich ist.

Die Küche ist mit der sich verjüngenden Arbeitsplatte clever geschnitten, das schafft mehr Bewegungsfreiheit. Stauraum findet sich in sechs großen Schubladen, gekocht wird auf einem Induktionskochfeld.

Schöne Details: ein maßgefertigtes Schneidebrett mit eigenem Stauraum und eine sepa-

rate Abdeckung für die Spüle. Ergänzt wird die Küche durch einen Kühlschrank im Eingangsbereich sowie zusätzliche Arbeitsfläche über ein klappbares Modul.

Die Nasszelle ist kompakt gehalten und auf das Notwendige optimiert. Ausgestattet mit einer Clesana-Toilette, einer Edelstahl-Duschwanne und einem Fenster zur Belüftung. Auf ein Waschbecken im Bad wurde bewusst verzichtet, um Raum zu sparen. Trotz aller technischen Ausrichtung präsentiert sich der Innenraum überzeugend wohnlich. Um GFK-Flächen zu reduzieren, implantiert die Vanfabrik viel hochwertige Leichtbaumaterialien, darunter Bambus, Eiche-Vinyl und verschiedene beschichtete Platten. Das sorgt für eine warme, gemütliche Atmosphäre.

Hochwertige Kompressionsverschlüsse schließen alle Möbelklappen zuverlässig und klapperfrei – wichtig, wenn es durch grobes Terrain geht.

Auch das Fahrerhaus wurde überarbeitet. Decke, Rückwand und der Durchstieg zur Ka- ➔

# THE LAST FRONTIER



# Durch die USA nach Alaska, Umwege inklusive: Fotograf und Musiker Jack McBannon optimiert seinen Pick-up, um Alaska zu erkunden – und verliert sich auf dem Weg dorthin fast in den Weiten der USA. Text & Bilder Jack McBannon



**A**laska. Dieses große Ziel stand bei mir bereits seit über 20 Jahren auf meiner Liste ganz oben. Nach sehr einschneidenden persönlichen Veränderungen wusste ich, dass nun der richtige Zeitpunkt gekommen war. Als selbstständiger Musiker und Fotograf muss ich mich von keinem Boss freistellen lassen, sondern kann diese Reise, mein großes Abenteuer, vergleichsweise locker angehen und planen. Der Zeitpunkt passt eigentlich perfekt. Ich kaufe mir einen neuen Truck, zeichne erste Entwürfe, wie ich daraus mein neues mobiles Zuhause gestalten würde. Erste Erkenntnis: Ganz so einfach ist es nicht. Denn ich will mit dem Truck nicht nur ein paar Wochen durch die USA bis zu The Last Frontier Alaska reisen, sondern full-time im Truck leben. Also starte ich die Suche nach einer Pick-up-Kabine, die meinen Ansprü-

chen wirklich gerecht wird – robust genug für lange Strecken, autark für abgelegene Orte und komfortabel genug, um sie über Monate mein Zuhause nennen zu können.

## **VORBEREITUNG IST ALLES**

Ich prüfe etliche Konzepte – doch keines wollte so recht zu meinen Vorstellungen passen. Schließlich landen die Kabinen von Four Wheel Campers auf meinem Radar. Ein kleiner Wermutstropfen: Die werden ausschließlich in Woodland, Kalifornien gefertigt. Und genau dort auch auf den Truck montiert.

Ergo: Mein Pick-up muss – so der Plan – bereits in Deutschland perfekt auf die „Hochzeit“ mit der Kabine vorbereitet werden. Und dafür standen noch einige Umbauten an. Die kleineren Optimierungen sind hier schnell aufgezählt: Offroad-Fel-

gen, Kotflügelverbreiterungen und AT-Reifen – alles umgesetzt bei Hurter Offroad. Dazu kam ein Offroad-Fahrwerk inklusive Höherlegung und einer auf 600 Kilogramm verstärkten Hinterachse: das OME 51, montiert vom Taubenreuther-Team. Doch im Vergleich dazu wirkt die nächste Maßnahme beinahe wie eine Operation am offenen Herzen: die Rahmenverlängerung des Pick-ups. Diesen Eingriff übergebe ich den Spezialisten von Veth Automotive in den Niederlanden. Sie verlängern den Ford von einer 5-Foot- auf eine 6-Foot-Ladefläche. Der gewünschte Effekt: Der Schwerpunkt der später montierten Kabine liegt nicht mehr hinter der Hinterachse, sondern leicht davor. Das verbessert die Fahreigenschaften erheblich. Und ganz nebenbei wirkt die Kombination aus Truck und Kabine auch optisch deutlich harmonischer.



# Kompakte Stärke

**Vollisoliertes Raumwunder mit den Maßen und Handlichkeit eines Kastenwagens. Der Woelcke C11 mit Familiengrundriss.** *Text: Daniel Schlicke*

**P**erfekt isolierende Sandwichwände machen den feinen Unterschied. Besonders deutlich wird der Unterschied zwischen Blech und GfK-Verbund beim Familien-Grundriss C11 von Woelcke. 2004, nach rund 300 individuell geplanten Kastenwagen, stelle Woelcke das erste „vollisolierte Kompakt-Reisemobil“ vor. Nach und nach wuchs das Konzept zu einer kleinen Baureihe – mit Beinahe-Kastenwagen-Abmessungen, Autark-Ausstattung, Allrad und verschiedensten Grundrissen. Nun sind schmale

Teilintegrierte wahrlich keine Seltenheit mehr, dieser hier aber doch. Das beginnt schon bei der Basis: Anders als üblich ist an das Fahrerhaus eines Woelcke Autark kein Flach- oder Tiefrahmen-Chassis geflanscht, sondern ein Leiterrahmen. Bei Volkswagen rollt der Crafter klassisch als Pritsche vom Band, typisch wäre auch ein Verkaufswagen oder ein Postkoffer – eine Wohnkabine ist schon seltener. Die Kabine aus GfK-PU-Sandwich ist nicht nur selbsttragend und vollisoliert, sondern auch wasserabweisend und immun gegen Alufraß.

Der Leiterrahmen bietet Stabilität und Bodenfreiheit. Den Grundriss zeichnen die Stockbetten im Heck aus. So kommen auf gerade mal 6,28 Metern tatsächlich vier Personen und ausreichend Gepäck sowie Vorräte unter. Bei 60 bzw. 68 Zentimeter Kopffreiheit handelt es sich freilich eher um Kojen für die Kinder. Dass die Matratzen nur sechs Zentimeter stark sind, fällt dank hochwertigem Kaltschaum kaum auf. Beide Betten sind über einen stabilen, klappbaren Tritt gut erreichbar und jeweils mit einem Fenster (50 x 30 cm) und einer



Die gemütliche Sitzgruppe überzeugt auch durch das große Fenster mit knapp einem Quadratmeter Lüftungsquerschnitt. Wer das Weiß zu clean findet: Ein Woelcke lässt sich fast völlig frei konfigurieren.



Ein 29 mal 42 Zentimeter großes Klappbrett an soliden Konsolen generiert Arbeitsfläche.

Schwannenhalsleuchte samt USB-Steckdose ausgestattet. Weil die untere Matratze etwas kleiner ausfällt, kann die Bettplatte aufgestellt und an der Rückwand arretiert werden. So vergrößert sich die Höhe der Heckgarage mit einem Handgriff von 60 auf 133 Zentimeter. Die obere Liegefläche mit dreiteiliger Bettplatte kann ebenfalls ausgebaut werden, nicht ganz so zügig zwar, doch dann sind über zwei Meter Ladehöhe möglich. Wie eigentlich alle Stauräume in einem Woelcke ist die Heckgarage beheizt, beleuchtet und – je nach Kundenwunsch – auch mit Steckdosen und Zurrseilen oder einem Schwerlastauszug ausgestattet. Vor den Stockbetten beträgt die Stehhöhe 192, der Mittelgang ist mindestens 56 Zentimeter breit – auch bei diesen Maßen

übertrifft der C11 einen typischen Kastenvan. Das fahrerseitige Bad hat eine nutzbare Fläche von 88 mal 85 Zentimetern. Um seinem Namen gerecht zu werden, ist jeder Woelcke Autark ab Werk nicht nur mit ausreichend Stromreserven, sondern auch mit einer Trockentrenntoilette ausgestattet. In diesem Fall ist eine Helipott XS mit manuellem Rührwerk und SOG-Entlüftung verbaut, die in Sachen Funktion und Verarbeitung zum Besten gehört, das der Markt aktuell bietet. Nichts wackelt oder riecht, schon konstruktiv kann hier eigentlich nichts daneben gehen. Zwei Oberschränke und ein Eckschrank mit Waschbecken bieten ausreichend Stauraum. Zweckdienlich: Statt zweiter Armatur liegt eine Außenduschbrause bei, die an ➔

Fotos: Woelcke, Daniel Schlichte

# OFF GRID

– am Rande der Barentssee.



**Wilde Landschaften, unvorhersehbare Wege: Der Autor dieser Zeilen folgt einer Einladung in den hohen Norden Finnlands. Ein bildstarkes, unvergessliches Abenteuer.** *Text: Fredrik Wargholm | Fotos: Jacob Zocherman & Fredrik Wargholm*



Die Küstenlinie liegt zerfranst vor uns. Ein Dickicht an kleinen Inseln und Kanälen. Wohl dem, der sich in dieser Wildnis auskennt.

**O**hne die Tragweite zu ahnen, sage ich spontan einer Einladung nach Norwegen zu. Schon die Anreise hat es in sich: Mehr als 1.700 Kilometer durch drei Länder liegen vor mir – hinein in eine raue Landschaft, in der Grenzen, Wetter und Gelände die Regeln bestimmen. Ein einwöchiger Trip durch den hohen Norden Skandinaviens steht bevor. Ich, ein kompletter Rookie, soll jagen und angeln? Herausforderungen der Wildnis warten auf mich – ebenso ein besonderer Camper und ein Boot samt Trailer, die mich auf Land und Wasser zu neuen Abenteuern tragen sollen.

### FESTGEFAHREN IN FINNLAND

Die Räder graben sich in den tiefen, sandigen Untergrund. Erst kaum merklich, dann spürbar tiefer. Der Boden gibt nach, wird tiefer und zäh, hält das Gewicht des Campers fest. Die Reifen drehen durch, schleudern klebrigen Matsch in die Radkästen. Der Puls steigt. Wir stecken fest an einem abgelegenen Strand in Finnmark, die Sonne steht bereits tief, die russische Grenze ist nur wenige Dutzend Kilometer entfernt. Was als kurzer Fotostopp gedacht war, wird plötzlich ernst.

Offroad-Fahren in tiefem Sand und Schnee gehört eigentlich zu meinen vertrauten Disziplinen. Jetzt heißt es: ruhig bleiben. Kein hektisches Gasgeben, das Pedal fein dosiert einsetzen, die Technik arbeiten lassen. Der Allradantrieb des Sprinters macht einen guten Job, die Reifen suchen Traktion. Zentimeter für Zentimeter arbeitet sich der 4x4-Camper frei – bis der Widerstand nachlässt und wir wieder festen Grund unter den Rädern haben.

### DER RICHTIGE CAMPER – ALS SCHLÜSSEL ZUM ABENTEUER

Vor einigen Wochen erreicht mich die Einladung von Ola, „auf Tour“ nach Norwegen zu kommen – genauer gesagt nach Kirkenes. Wo dieser Ort genau liegt, weiß ich in diesem Moment nicht. Im Nachhinein betrachtet ist das ein Vorteil. Hätte ich gewusst, dass mehr als 1.700 Kilometer vor mir liegen – durch drei Länder, bis hinauf an die arktische Küste –, hätte ich vielleicht gezögert. Eine Woche unterwegs im hohen Norden stand jedenfalls nicht in meinem Kalender. Ein wenig abgelenkt, mit etlichen beruflichen Terminen im Kopf, sage ich spontan zu – ohne wirklich zu begreifen, worauf ich mich einlasse. Erst später wird mir bewusst, welche Reise vor mir liegt: durch unberührte Wälder, Moore und endlose Straßen,



An Bord bei Ola Semb, Unternehmer & Abenteurer. Auf der Barentssee wechselt das Wetter rasend schnell.

