

4x4 Camper

★ DAS MAGAZIN FÜR FREIZEIT UND ABENTEUER ★

AUSGABE 2/2022

OVERLANDER UNTERWEGS FERNREISE-MYTHEN IM CHECK

FESTGEFAHREN

Die perfekte Ausrüstung,
die optimale Bergetechnik

ROSTSCHUTZ

Korrosion vorbeugen,
Werterhalt sichern

LEICHTE KABINEN

So bleibt der Pick-up
offroadfähig

WELTREISE AUF 8 RÄDERN

Unterwegs mit
Truck und E-Bikes



PRAXISTEST
5 Vent-Dachhauben
versprechen Kühlung

9,50 €

Österreich € 10,50
Schweiz sfr 15,20
Belgien € 10,90
Italien/ Spanien/ Port. (Cont.) € 12,80





Unterwegs in Marokko:

Debora von Vantale unterwegs im 2WD-Bulli. Dass es nicht immer Allrad braucht, diskutiert Martin Hemp in „Mein Standpunkt“ auf Seite 20.

Foto: Vantale

Den Fokus schärfen

Jedes Abenteuer beginnt mit einer präzisen Vorbereitung. Reiseführer wälzen, Strecken planen, Informationen zur Gesundheitsvorsorge, zu Ländern und Grenzüberritten sammeln, das Fahrzeug und die Ausrüstung vorbereiten und vieles mehr. Je erfahrener man ist, desto akkurater und scharfsinniger plant man diverse Eventualitäten ein. Ein elementarer Aspekt wird, insbesondere von Offroad-Einsteigern, aber häufig unterschätzt: Was tun im Krisenfall, wie helfe ich mir, wenn ich mal feststecke? Wer zu Hause beim Zusammenstellen der Ausrüstung den Fokus nicht auf passendes Berge-Equipment gelegt und sich auf den Ernstfall vorbereitet hat, denn erwischt es kalt – und er wird womöglich lange auf Hilfe warten müssen. Besser Sie schmökern sich durch unseren Artikel „Steckengeblieben“, lernen Wichtiges zur richtigen Vorbereitung und schärfen Ihren Blick für die nötige Ausrüstung.

Und auch auf einen anderen Aspekt sollten Sie Ihre Aufmerksamkeit lenken, insbesondere vor dem nahenden Winter: Wussten Sie, dass kaum ein 4x4-Basisfahrzeug mit vernünftiger Rostschutzkonservierung vom Band rollt und nur wenige Ausbauer vor Auslieferung ihren Kundenfahrzeugen einen ordentlichen Rostschutz spendieren? Das mag schon ein wenig grotesk erscheinen, dass, so sehr die meisten Kabinen und/oder Ausbauten von exklusiver und überzeugender Handwerkskunst nur so strotzen, die rollende Basis dem Rostfraß überlassen wird. Wir widmen dem Thema

ganze acht Seiten im Heft, angefüllt mit zahlreichen Experten- und DIY-Tipps. Vier Profiteams zeigen Wege zu einer überzeugenden und evidenten Rostschutzvorsorge und somit dem Werterhalt Ihres Fahrzeugs – mit, ganz wesentlich, den richtigen Produkten, richtig angewendet. Denn wer unsachgemäß vorgeht, riskiert viel. Beispielsweise vom Rostschutzmittel zerfressene Achsmanschetten, eindringende Staub und Matsch und am Ende kapitale Schäden am Antrieb. Eben erst erreicht die Redaktion diese Nachricht aus Bolivien.

Lenken wir den Fokus auf weit erheiternde Themen: Gleich drei Reportagen mit beeindruckenden Bildern und charmant erzählten Geschichten füllen unseren Reiseteil. „Am liebsten allein“ – drei alleinreisende Frauen erzählen von ihren Touren rund um den Globus und wie sie in jeder noch so kniffligen Situation ihre Frau stehen. Susanne Brüsch und Silvio Züllig geben uns einen Einblick in ihren Reisealltag mit Expeditionsmobil und E-Bikes – und die „Michaels“, unterwegs mit ihrem Landy in Afrika, räumen augenzwinkernd mit Overlander-Mythen auf. Lesestoff, nicht nur für den Abend am Lagerfeuer.



Es grüßt Sie herzlich,
Ihr Karsten Kaufmann



Foto: Bimobil

Nun denn ...

... frohes Schaufeln. Der Iveco drohte vom ehemaligen Bahndamm abzurutschen. Die richtige Spur sichert das Bimobil-Team mit Blechen.

Inhalt 2/2022



Unser Titel zeigt einen Explorix-Iveco zwischen Cardon-Kakteen in der Ebene von Los Planes im Süden der Baja California. Foto: Hans-Peter Ratsch

- 6 Moments**
Einzigartige Momente, die die Reise mit dem 4x4-Camper bringen
- 8 Szene, News, Termine**
XBull-Sprinter, Truma optimiert Combi-D-Heizung, Rückruf von CBE-Ladegeräten, Probleme mit Camping-Apps, Interview mit Lazerlamps-Deutschland
- 14 Trucker Ladies**
Drei Frauen berichten, warum sie am liebsten alleine unterwegs sind – und welche Erfahrungen sie gemacht haben
- 20 Standpunkt**
Braucht es den Allradantrieb im Reisefahrzeug? Martin Hemp über Vor- und Nachteile eines 4x4-Campers
- 22 Fahrzeugbergung**
Wie Sie das Fahrzeug auch aus scheinbar ausweglosen Situationen wieder herausbekommen. Und: Was es dafür braucht
- 32 Premieren**
Frisch am Markt: neue Fahrzeuge vom Kastenwagen bis zum Truck
- 40 Leichte Pick-up-Kabinen**
Offroadfähige Pick-up-Aufbauten im Kurz-Check. Sechs Hersteller stellen ihre Konzepte vor
- 48 Artgerecht Ausbau**
Porträt einer Fünf-Sterne-de-luxe-Expeditions-Kabine
- 52 Dachzelte**
Kaufberatung und Blick auf neue und moderne Modelle im Markt
- 62 Ausrüstung**
Neu und nützlich: interessante Zusatzausstattung für 4x4-Fahrzeuge
- 66 Rostschutz**
Wie Sie Unterboden, Rahmen und Achsen vor Korrosion schützen – und was zu tun ist, wenn es eigentlich schon zu spät ist
- 76 Trockentrenntoilette nachrüsten**
So gelingt der Umstieg vom Chemie-WC auf die TTT spielend einfach
- 80 Ventilations-Dachhauben**
Fünf Modelle im großen Vergleichstest. Wer schneidet in puncto Stromverbrauch, Lautstärke und Luftgeschwindigkeit am besten ab?
- 86 Schwere Camper**
Welche Rechte Fahrzeuge mit über 3,5 Tonnen haben – und welche Regeln Sie beachten müssen
- 90 E-Traction – The Trip**
Ein deutsch-schweizerisches Paar bricht im Fuso Canter und mit E-Bikes zu einer Weltreise auf – und bleibt monatelang im Corona-Lockdown stecken
- 98 Erkenntnisse zweier Overlander**
Vier Mythen rund ums Thema Overlanding – und was an ihnen wirklich dran ist
- 106 Impressum**



98 Gibt es das perfekte Vehikel und ist Overlanding ein nie endender Urlaub? Diese und weitere Mythen auf dem Prüfstand.

52

Mit Hartschale oder Softtop – welche Arten Dachzelte es gibt und was beim Kauf zu beachten ist.





90 Ein deutsch-schweizerisches Paar, zwei E-Bikes und ein Fuso Canter: Bilanz einer geplanten Weltreise, die kurz vor der Corona-Pandemie startete.



Festgefahren? Kein Problem. Mit den richtigen Bergeutensilien geht es auch wieder weiter.

22

Rost ist ein lästiger, doch steter Camper-Begleiter. Wie man ihm vorbeugt und ihn bekämpft.

66

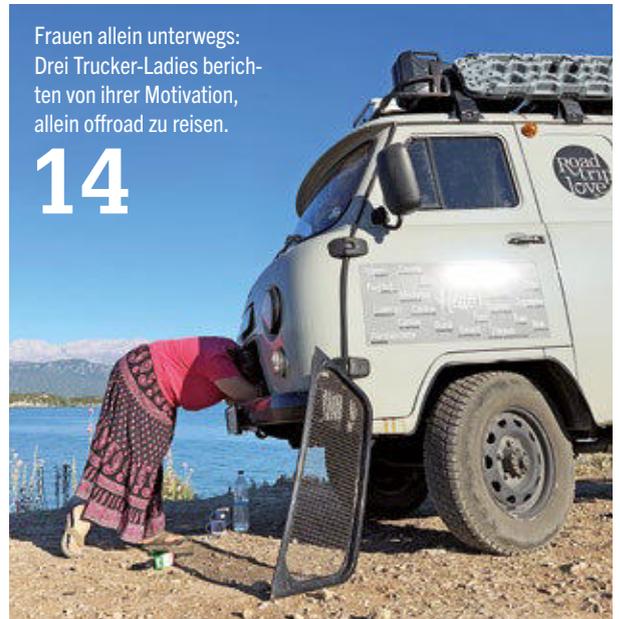


Stromverbrauch, Lautstärke, Luftgeschwindigkeit: fünf Ventilations-Dachhauben im Test.

80

Frauen allein unterwegs: Drei Trucker-Ladies berichten von ihrer Motivation, allein offroad zu reisen.

14



STECKENGE



BLIEBEN UND JETZT?



Abseits asphaltierter Straßen heißt es mitunter: Rien ne va plus – nichts geht mehr, der Camper steckt fest. Was Sie benötigen, um die Fuhre wieder flott zu bekommen und wie das geht, das erklärt 4x4 Camper auf den folgenden Seiten. Text: Michael Scheler

Das Fahren im Gelände macht nicht nur jede Menge Spaß, man erreicht auch Ziele, die Fahrern zweiradgetriebener Fahrzeuge vorenthalten bleiben. Doch was, wenn das Gelände unerwartet schwieriger wird, der Weg schlammiger oder sandiger, die Fahrspuren zu tief? Alles Fahrkönnen hilft manchmal nicht, mit ein wenig Pech steckt die Kiste fest. Die ernüchternde Bilanz: Das Fahrzeug muss geborgen werden. Ist man jetzt allein unterwegs und hat obendrein keine vernünftige Ausrüstung dabei, hilft meist nur der Fußmarsch in Richtung Zivilisation – begleitet von der Hoffnung, möglichst einen Bauern samt Traktor zu finden, der die Karre aus dem sprichwörtlichen Dreck zieht.

Womöglich ist jetzt der Moment gekommen, an dem es sich für Sie bezahlt macht, dass Sie die bisher ungenutzte Kiste mit dem Bergematerial doch mitgeschleppt haben. Wohl dem, der jetzt zur stabilen Schaufel greifen kann oder endlich die für viel Geld erworbene Seilwinde in Betrieb nehmen kann. Doch wie so häufig: Das beste Equipment hilft wenig, ist mitunter sogar gefährlich, wenn man nicht weiß, wie man es einzusetzen hat und wie man das Fahrzeug möglichst ohne Schäden wieder frei bekommt.

Kurzum: Welches Bergeequipment sollte man dabei haben und wie geht man so eine Bergung an? Auf den folgenden Seiten hat Ihnen 4x4 Camper die wichtigsten Tipps zur Fahrzeugbergung zusammengestellt.

BERGEN MIT EINEM ZWEITEN FAHRZEUG

Eine goldene Regel besagt: Starte Fahrten ins Gelände stets mit mindestens zwei Fahrzeugen. Bleibt ein Auto stecken, kann das →



SCHLUSS MIT ROSTIG ...

Rostfraß kann binnen weniger Jahre einen wertvollen 4x4-Camper nachhaltig schädigen. Die Folgekosten sind enorm. Die Uhr tickt – ergreifen Sie schützende Maßnahmen. Jetzt. *Von Karsten Kaufmann*

Mal ganz ehrlich: Steht der Rostschutz Ihres Campers weit oben auf Ihrer To-do-Liste? Nein. Sollte er aber, unbedingt. Die traurige Wahrheit ist nämlich: Die meisten Unterböden, Rahmen und Achsen, selbst von hochpreisigen Fahrzeugen, kommen schon mit dem ersten Ansatz von Flugrost zum Kunden – ganz unabhängig davon, ob Kastenwagen, Geländewagen, Truck oder Pick-up. Im Neuzustand wohlgemerkt.

Bei 4x4 Campern kommt nun erschwerend dazu, dass sie häufig auf steinigem Pistenunterwegs sind, Furten sowie Schlammflöcher vom Piloten eher gesucht als ausgewichen werden. Über die Jahre trifft eine stattliche Anzahl an Steinschlägen an Bleche, Achsen und Rahmen – in versteckten Fugen und Ecken sammeln sich mitunter lästige kleine, häufig immerfeuchte Schlammnester. Und auch Feuchtigkeit in Hohlräumen von Rahmen, Türen, Heckklappen oder Schwellern führt zur Rostbildung, die lange nicht sichtbar ist. Und dann geht es mitunter ziemlich rasant. Beim ersten Kontakt mit Streusalz startet die korrosive Energie der Rostblüten unerbittlich. Und mit jedem Monat, den die braune Pest am Fahrzeug nagt, erhöhen sich Aufwand und Kosten, um der Zerstörung Einhalt zu gebieten, um den Camper wieder in einen vernünftigen, rostgeschützten Zustand zu versetzen.

Rostschutzexperten wie Ralf Rößler von der Rostschutzklinik oder Gerd Cordes von Time-max ermahnen daher eindrücklich: Je früher man seinem Fahrzeug eine Rostschutzbehandlung spendiert, desto besser, effektiver und am Ende auch günstiger ist diese. Wer abwartet, riskiert im Extremfall einen erst schleichenden, dann massiv vorwärtsschreitenden Rostbefall, der die Substanz des Fahrzeugs nachhaltig schädigt. Ihn zu stoppen, erfordert aufwendige und teure Restaurationsarbeiten. Im schlimmsten Fall müssen großflächig Roststellen entfernt, Löcher geschweißt, Rahmentteile ersetzt und vor der Rostschutzkonservierung noch lackiert oder pulverbeschichtet werden. Kosten, die man sich hätte sparen können. Beim Neufahrzeug abzuwarten ist somit sträflicher Leichtsinn.

Ähnlich komplex ist die Situation beim eben frisch erworbenen Gebrauchten. Hier heißt es Bedarfsanalyse starten: In welchem Zustand präsentiert sich der Rahmen? Bei sichtbarem Rostbefall muss der sogenannte Rostgrad festgestellt werden (siehe auch Erläuterungen im Katalog des Korrosionsschutz-Depots), der dann über adäquate Maßnahmen entscheidet.

Wer ein Fahrzeug mit vermeintlich intaktem Unterbodenschutz erworben hat, muss diesen unbedingt kritisch prüfen. Nicht wenige Fahrzeuge bekommen Rahmen und Unterboden teils fingerdick unsachgemäß mit Unter-

bodenschutz auf Bitumenbasis zugekleistert. Ein Schutz, der nur wenige Jahre vorhält. „Das Problem“, so Gerd Cordes, „schlummert in den enthaltenen Lösungsmitteln vieler Materialien, insbesondere auf Bitumenbasis. Sie gasen aus, die Schutzschicht wird rissig. Durch diese poröse Oberfläche“, so der Fachmann, „sickert Feuchtigkeit ans Metall und startet unerkannt den Rostfraß.“ Selbst ein kritischer Kontrollblick von außen entdeckt das Malheur hinter der dicken Bitumenschicht nicht. Unter einer intakten Außenschicht wachsen mitunter mächtige Rostlöcher, die selbst die Stabilität eines an sich stabilen Leiterraumens nachhaltig schwächen können.

Eine gute Bedarfsanalyse schließt eine Video-Endoskopie aller Hohlräume ab – eine Maßnahme, die von Profis auch angewendet wird, um eine erfolgreiche Konservierung der Hohlräume ihren Kunden zu dokumentieren.

Ist der Status eines Fahrzeugs einmal festgestellt, bietet das Rostschutz-Sortiment etliche interessante Materialien. Der Griff ins Regal vom Baumarkt ist eher nicht zielführend – eine Orientierung an dem, was Profis verarbeiten schon eher.

4x4 Camper hat mit fünf erfahrenen Rostschutz-Experten aus ganz Deutschland gesprochen, ihre Arbeit begutachtet und interessante Gespräche zum Thema geführt. Ganz unabhängig davon, welche Produkte sie verarbeiten – in einem Punkt sind sich alle einig: Wer Substanz und Wert seines Fahrzeugs erhalten möchte, muss ihm so schnell wie irgend

PRAXIS-TIPP
Salz muss nach dem Winter runter. Im Frühjahr Salzrückstände am Unterboden und den Radläufen mit einem Wasserstrahl gründlich abwaschen. Nicht mit Hochdruckreiniger arbeiten, der das Salz im ungünstigsten Fall weit in Falze und Fugen drückt.

möglich eine Konservierung und/oder Stein-schlagschutz spendieren. Die Kosten sind im Vorfeld schwer zu beziffern, sie hängen vom Zustand und Größe des Fahrzeugs ab sowie vom gewünschten „Konservierungs-Paket.“ Ein neuwertiger Pick-up beispielsweise startet mit Trockeneisreinigung und solider Basiskur zum Beispiel bei der Rostschutzklinik bei etwa 1.750 bis 1.900 Euro, die größere Komplettkur beim neuen Terracab Sprinter (siehe Seite 74) schlug mit 3.100 Euro zu Buche.

Mit dem Alter der Fahrzeuge steigt der Aufwand mitunter kolossal. Wie der im Einzelfall genau aussieht, welche Produkte die Profis verarbeiten und welchen immensen Aufwand die Teams mitunter betreiben – 4x4 Camper hat ihnen über die Schulter gesehen.

ALLES IDENTISCH ODER GANZ VERSCHIEDEN? SAND- VS. EIS- VS. GLASPERLENSTRAHLEN



Fotos: A. Galdemühl

× Sandstrahlen:

Grundsätzlich eine sehr abrasive Methode, die Lacke und Rost verhältnismäßig schnell entfernt – allerdings auch, bei unsachgemäßer Anwendung, die Metallstärke reduziert. Ein weiterer Nachteil: Staub dringt häufig in Elektrostecker, Mechanik der Hebebühnen und/oder des Fahrzeugs ein, wandert in Hohlräume, Innenraum oder Zuluftrohre des Fahrzeugs. Optimal für demontierte Teile.

× Glasperlenstrahlen:

Nomen est omen – Perlen sind rund und somit sehr viel weniger abrasiv als Sand. Die Kügelchen rauhen die Oberfläche weniger stark auf, tragen aber auch weniger Material ab. Der Vorteil: Wie beim Eisstrahlen entsteht weniger Staub. Das Verfahren wird eingesetzt, um Oberflächen zu reinigen und/oder optisch zu veredeln. Zudem verfestigt die hohe Aufprallenergie der Perlen die Oberfläche, was vor späterem Rostbefall schützen soll.

× Eisstrahlen:

Sehr beliebtes und variables Verfahren. Eiskristalle (kleine Pellets) aus Kohlenstoffdioxid werden mit hohem Druck auf/unter den Schmutz/Rost geblasen, wo sie vom festen in den gasförmigen Zustand übergehen und den Rost quasi absprengen. Vorteil: Keine Staubbildung, Gummis wie Achsmanschetten werden nicht beschädigt. Vorsicht ist allerdings bei Kabelisierungen und Kunststoff geboten. Bei sehr tief sitzendem Rost gerät Eis an seine Grenzen.

Overlander- Mythen auf dem Prüfstand

Text und Fotos: The Michaels

Wir atmen Overlanding. Ein Leben ganz ohne ist für uns kaum vorstellbar. Dabei begegnen uns immer wieder Fragen und Mythen, die wir, die Michaels, einmal genauer beleuchten möchten.



Botswana – wir schlagen uns durch den Busch, durchqueren das Okavango-Delta, bestaunen Salzpfannen und National Parks. Immer auf der Suche nach den schönsten Zielen für Fernreisende und atemberaubenden Wildcampingplätzen. Die Faszination Overlanding lebt, ganz ohne Frage, doch häufig werden wir mit kuriosen Klischees konfrontiert, die zeigen, dass so mancher eine etwas verklärte Vorstellung vom Reisen und Leben auf Achse hat. Wir sind seit 2011 mit einem Land Rover Defender unterwegs und wollen demnächst womöglich auf ein größeres Fahrzeug umsteigen. Ein Gedanke, der uns schon zum ersten Mythos bringt.

MYTHOS 1: ES GIBT DAS PERFEKTE OVERLAND-VEHIKEL

Botswana ist ein schönes und lohnendes Reiseziel für Overlander. Vor allem das Okavango-Delta ist ein Tier-Eldorado und eines der Top-Highlights, die wir persönlich je auf einer Langzeitreise erleben durften. Der faszinierendste Zoo der Welt. Nirgends kommt man Tieren so nahe. Viele Elefanten musterten uns sogar näher, als uns manchmal lieb war. Es verwundert, dass die meisten Campingplätze in Botswana nicht eingezäunt sind, denn immer muss mit einer Begegnung mit Wildtieren gerechnet werden. Um auf dem Weg zum Waschhaus nicht unvermittelt vor einem Löwen zu stehen, fahren viele Camper die kurzen Wege mit ihrem Fahrzeug. Was uns zurück zum Mythos 1 bringt. Mit Toilette und Duscmöglichkeit an Bord können solche Fahrten vermieden werden, die Unabhängigkeit unter schwierigen Bedingungen – und damit der Komfort – steigen immens. Ein klarer Pluspunkt für größere Fahrzeuge.

Allerdings werden, gerade in Botswana, die anfallenden Kosten für größere Fahrzeuge schnell deutlich höher ausfallen als für kleine. So beträgt die Gebühr in den Nationalparks für ein Fahrzeug unter 3,5 Tonnen etwa vier Euro pro Tag. Bis zu sieben Tonnen sind es 75 Euro und alles darüber hinaus schlägt mit 113 Euro am Tag zu Buche. Wir sprechen hier von Kosten pro Tag. Gemeint sind aber nicht, wie man meinen könnte, 24 Stunden. Übernachtet man einmal im Nationalpark und fährt beispielsweise früh morgens wieder hinaus, sodass man unter 24 Stunden geblieben wäre, müssen trotzdem zwei volle Tage gezahlt werden. Das kann sich, je nach Gesamtaufenthaltsdauer in den Parks, schnell zu stattlichen Summen summieren. Aber natürlich nicht nur der Kostenfaktor – und dabei sind allgemeine Kosten wie beispielsweise Equipment oder Reparaturen noch nicht einmal beleuchtet – lässt die Frage aufkommen, welches Fahrzeug das beste für einen selbst sein könnte?

KOMPAKT VERSUS LKW

Unsere Wohnkabine umfasst etwa vier kuschelige Quadratmeter und ist mit fünf Zentimetern Wandstärke gut isoliert. Unser 130 Zentimeter breites Bett ist auf Sitzhöhe fest installiert, sodass wir bei Wind, Wetter und Minustemperaturen mit geschlossenem Dach gut und warm schlafen können, unterstützt durch eine Standheizung. Ansonsten bietet unser Klappdach Stehhöhe und uns mangelt es an nichts in unserem kleinen Haus.

Selbst im Vergleich mit kompakten Fahrzeugen der Sprinter- oder Iveco-Daily-Klasse sind wir wendiger und unauffälliger. In Afrika auf Selbstfahrer-Safari ein gewal-

tiger Vorteil. Ein Tier am Wegesrand verpasst, setzt man schneller zurück. Auch gewendet ist im Nu. Kleiner, leiser und unauffälliger ist es wahrscheinlicher, eine höhere Tier-sichtungsquote zu erzielen.

Auch die Vorteile bei einer Verschiffung liegen auf der Hand. Für kleine Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen stellt die Einfahrhöhe eines Containers von maximal 238 Zentimetern kein Problem dar. Derart kompakt kann das Auto quasi überall hin auf der Welt verschifft werden – deutlich sicherer als bei der Roll-on-/Roll-off-Variante. Beide Möglichkeiten ausprobiert, würden wir uns immer wieder für die Verschiffung mittels Container entscheiden.

Vor allem in Botswana und Südafrika bringt ein kleines Setup viele weitere Vorteile und macht für uns mehr Sinn. Vom bereits genannten Kostenfaktor abgesehen, hat man es hier oftmals mit tiefhängenden Ästen zu tun. Sträucher und Kameldornbüsche verengen zudem an vielen Stellen die Fahrbahn und setzen dem Lack und somit auch der Optik kolossal zu. Kein Wunder also, dass die Einheimischen auf Bakkie (südafrikanisch für Pick-up) und angehängte kleine Trailer setzen und damit ihre Heimat erkunden. Den Trailer auf dem Campground abgestellt, geht es mit leichtem Gewicht auf Gamedrive – dem Suchen und Finden der wilden Tiere in den Parks.

Wir sind mit unserem kleinen Fahrzeug allgemein sehr zufrieden und haben im südlichen Afrika damit mehr Spaß als mit einem großen Vehikel. Aber unabhängig von den vielen Vorteilen, die ein kleines Fahrzeug bringt, erwischen wir uns immer öfters dabei, wie wir um große Expeditionsmobile schleichen, um sie genauer zu betrachten. Als „große Expeditionsmobile“ bezeichnen wir Fahrzeuge um die zwölf Tonnen, die wir ab nun einfachheitshalber „Lkws“ nennen werden. Warum aber liebäugeln wir für unsere



Unterwegs als digitale Nomaden. Nicht immer einfach: Planung und Kompromisse reisen stets mit.

