

4x4 Camper

★ DAS MAGAZIN FÜR FREIZEIT UND ABENTEUER ★

AUSGABE 2

KASTEN VS. KABINE Der Sprinter-Check

DANGEL ALLRAD

4x4 für
Citroën & Co.

**ABENTEUER
& ALLRAD**

Fahrzeuge und
Zubehör: Alle
Highlights

IM FOKUS:

LIFEPO4-BATTERIEN

Hochleistungsakkus
erhöhen Autarkie

TERRACAMPER & CO.

Die schärfsten
4x4 Bullis



KRUG EXPEDITION

Steyr 12M28:
Modernisierter Bolide



GEWINNSPIEL

TEN HAAFT

INTERNET-SYSTEM

OYSTER CONNECT

VISION



Österreich € 9,80
Schweiz sfr 14,20
Belgien € 10,20
Italien/ Spanien/ Port. (Cont.) € 12,00

8,90 €



4 193255 308901 02



Land Cruiser:

Ein Team, ein Buschtaxi, drei Dachvarianten: eine sympathische Reportage mit und über die Metamorphose eines Fahrzeugs.

Editorial

Auf in die zweite Runde. Im November 2020 haben wir die Erstausgabe von 4x4 Camper vorgestellt, jetzt halten Sie bereits die zweite Ausgabe in der Hand. Zunächst einmal ganz herzlichen Dank für so viel positives Feedback, das wir erhalten haben. Das hat uns beflügelt und die Redaktion konnte sich mit viel frischem Schwung und großer Motivation an die Realisierung der neuen Ausgabe machen. Herausgekommen ist ein bunter Mix aus faszinierenden Reisefahrzeugen, spannender Technik sowie unzähligen Tipps rund um die Themen Reisen, Overlanding und Vanlife.

Unser Titelthema: Im Sprinter-Vergleich stellen wir Ihnen zwei grundverschiedene Fahrzeugkonzepte im Detail vor: Wohnkabine tritt an gegen den klassischen Kastenwagen. Der Flowcamper Max und der EX 366 von Bimobil, beide auf aktuellem Mercedes Sprinter, offerieren ganz individuelle Vorzüge und Erlebnisstrategien. Warum ein Vergleich solch recht unterschiedlicher Fahrzeuge unbedingt lohnt? Die Diskussion gibt tiefe Einblicke in zentrale Aspekte bei der Wahl eines 4x4 Campers. Für alle Leser, die es noch eine Spur kompakter wünschen: Sieben ausgewählte Hersteller beweisen mit meisterhaft ausgebauten Bussen eindrucksvoll, wie sich der aktuelle VW T6.1 zum ernst zu nehmenden Pisten-Bulli wandeln lässt.

In einem Kurz-Check von LiFePO4-Akkus widmen wir uns dem „Problemfall Energieversorgung“ an Bord. Die Hochleistungs-Akkus sind schon lange kein Geheimtipp mehr. Doch worauf ist bei der Nachrüstung zu achten?

Wir tauchen ein in ein hochkomplexes Thema, um Ihnen wichtige technische Fragen zu erläutern.

Man kann es nicht verheimlichen: In vielen Ländern Europas droht durch die stetig wachsende Flut an Wildcampern ein Camping-Kollaps. Zahlreiche neue Beschränkungen und Verbote, wie beispielsweise in Portugal, schränken freies Stehen schon jetzt ein, weitere drohen. Es ist an der Zeit, mit individuellen Maßnahmen etwas gegenzusteuern. In unserer Marktübersicht stellen wir beispielsweise eine Auswahl an Trockentrenntoiletten vor. Sie sind schnell installiert, garantieren maximale Autarkie und machen unabhängig von Entsorgungsstationen – und helfen am Ende somit, Natur und Stellplätze zu entlasten. Ebenso wie biologisch abbaubare Wasch- oder Duschmittel, die erstaunlich gut funktionieren. Empfehlungen der Redaktion finden Sie hier im Heft. Ein ganz besonderes Schmankerl bieten Ihnen Dagmar und Lars mit ihren beiden Bergamasker Hirtenhunden Foppolo und Anthony und ihrem selbst ausgebauten Buschtaxi. Die spannende Reisereportage ist sicherlich eines der Highlights im aktuellen Heft. Schmökern Sie sich durch diese Ausgabe und lassen Sie sich faszinieren von der Welt der 4x4 Camper. Sie haben Anregungen oder Fragen? Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung.



Making-of:

Endlich wieder draußen unterwegs. Hier im Offroad-Park Bayern mit Martin Hemp von Flowcamper und Stefan Christner von Bimobil.



Es grüßt Sie herzlich, Ihr

Karsten Kaufmann

Inhalt

1/2021



Verkannter Canter:
Der kaum beachtete Fuso
Canter 4x4 bringt einiges
Offroad-Potenzial mit. Kurz-
porträt und Gegenüberstel-
lung mit dem Iveco Daily.

32

42

Offroad-News: die span-
nendsten Neuheiten der
Abenteuer&Allrad-Messe.



**ABENTEUER
& ALLRAD**

DIE OFF-ROAD-MESSE

36

Auf allen Vieren: Dangel macht Citroën
Jumper und Co. zum 4x4 Mobil.

6 **Moments**

Faszination Offroad: Diese Momente
bietet nur die Reise im 4x4 Camper

8 **Szene, News, Termine**

Aktuell: Neues aus der 4x4-Welt plus
Gewinnspiel (LTE-Antennensystem)

14 **Standpunkt**

Die Frage nach dem perfekten Getriebe:
Lieber Schalter oder Automatik?

16 **4x4 Bullis**

Große Übersicht: Die faszinierendsten
und pistentauglichsten Allrad-Busse

28 **Neue Fahrzeuge**

Frisch am Markt: Neue Modelle vom
Kastenwagen bis zum Truck

32 **Kurzporträt**

Kaum beachtet, doch mit viel Potenzial:
Was der Fuso Canter 4x4 alles kann

36 **Dangel Allrad**

Wie Jumper und Co. zum 4x4 Mobil
werden. Plus Modellübersicht

42 **Offroad-Messe**

Welche spannenden Modelle auf der
Abenteuer&Allrad stehen werden

52 **Trockentrenntoiletten**

Nachhaltig, autark, hygienisch: Warum
der Trend zu Trenntoiletten geht

58 **Konzeptvergleich**

Kastenwagen oder Kabine: Typberatung
am Beispiel Flowcamper/Bimobil

68 **LiFePO4-Batterien**

Energie ohne Ende: Warum die Hoch-
leistungsakkus den Markt erobern

76 **Krug Expedition**

Ab ins Abenteuer: Was den neuen
Excav auf Steyr-Chassis auszeichnet

80 **Spülmittel im Test**

Schonen die Umwelt: Was feste Dusch-
und Spülmittel ohne Plastik leisten

86 **Ausrüstung**

Neu und nützlich: Interessante Zusatz-
ausstattung für 4x4 Fahrzeuge

90 **Reportage**

Digital-Hippies: Zwei junge Abenteurer
auf Tour in Nord- und Südamerika

98 **Reise**

Motorrad und Buschtaxi: Mit Hund
unterwegs auf den Pisten dieser Welt

106 **Impressum**

Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegen
Prospekte der Seilflechter Tauwerk
GmbH in 38110 Braunschweig bei.
Wir bitten unsere Leserinnen
und Leser um freundliche
Beachtung.





98 Buschtaxi: Dagmar und Lars reisen im kompakten Offroader mit Aufstelldach – und immer mit Hund. Was sie unterwegs alles erleben.



52

Trocken-Trend: Trockentrenntoiletten werden immer beliebter. Dafür gibt es gute Gründe. 4x4 Camper erläutert welche.



58

Flowcamper vs. Bimobil: Lieber Kastenwagen oder Kabine kaufen? Zwei Konzepte im direkten Vergleich.

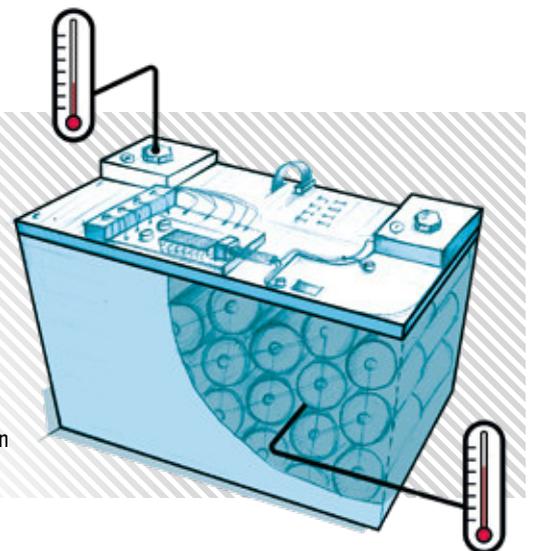


16

4x4 Bullis de luxe: VW-Busse mit Allradantrieb gibt es viele. Wer macht's am besten? Große Übersicht.

68

Kraftpakete: LiFePO4-Akkus erobern rasant den Markt. Wir klären auf, woran das liegt.



Die Frage nach dem perfekten Getriebe

Oder warum andere Faktoren womöglich entscheidender sind



Fotos: Carbon and Friends G&R

Die gute Nachricht zuerst: Man kommt quasi mit jeder Getriebevariante ans Ziel. Wann ist aber eher ein Schalt-, wann ein Automatikgetriebe zu favorisieren? Eine allgemeingültige Antwort fällt schwer. Es gilt wichtige Aspekte zu bedenken. Denn wie so häufig: Der Teufel steckt im Detail ...

Text: Peter Seikel

Nahezu alle denkbaren Fahrsituationen auf Fernreisen, auch abseits befestigter Pisten, lassen sich prinzipiell sowohl mit Fahrzeugen mit Schalt- als auch mit Automatikgetriebe meistern. Bleibt man dennoch einmal hängen, hat dies meist eher mit dem Gesamtkonzept des Fahrzeugs und dem Können des Fahrers zu tun – die Getriebeart ist eher nebensächlich.

Wer jetzt innerlich ein wenig gezuckt hat, recht hat er – so ganz egal ist es in der Praxis nicht, wie die Gänge sortiert werden. Tatsächlich ist es so, dass die Getriebewahl, Automatik oder Schalter ganz wesentlich den gefühlten Charakter eines Fahrzeugs beeinflusst. Und während vor wenigen Jahren noch die Automatik in den Augen vieler etwas für Rentner war, setzen heute auch durchaus versierte und professionelle Wagenlenker auf die komfortspendende Alternative und verzichten bewusst auf das sportive Schaltgetriebe. Das liegt nicht zuletzt, wer hätte es gedacht, an den deutlich moderneren Automatikgetriebe, die sich durchaus sportlich fahren lassen, im Gelände aber parallel ein feinfühliges Rangieren ermöglichen. Zudem, und da liegt ihr erklärter Vorteil, locken die fremdgeschalteten Fahrzeuge zum entspannten Cruisen mit deutlichem Komfortgewinn in der Stadt, im

Stau und nicht zuletzt im Gelände. Besonders hier überzeugen Wandlerautomaten mit feindosierbarem Krafteinsatz beim zentimetergenauen Vorantasten und mit beinahe zugkraftunterbrechungsfreien Schaltvorgängen in Sand und Matsch.

KOMFORT DURCH AUTOMATIK

So nehmen Automatikgetriebe tatsächlich so manch kritischer Situation ihre Brisanz. So entschärfen sie mit permanentem Kraftschluss und einer passenden Übersetzung nicht nur die ein oder andere kritische Fahrsituation, sondern erlauben dem Fahrer seine volle Konzentration auf weitere Aspekte zu lenken. Kein Abwürgen, kein Spiel mit Kupplung und Bremse – wohldosiert und kontrolliert können Hindernisse Zentimeter für Zentimeter angegangen werden. Schon ohne Untersetzung gelingen viele Passagen, ohne die Kupplung zu überstrapazieren, im Zusammenspiel mit einer Untersetzung entsteht ein enorm schlagkräftiges Antriebskonzept fürs Gelände.

Aber Halt: Spätestens jetzt muss dringend differenziert werden. Denn Automatik ist nicht mehr gleich Automatik. Während die klassischen Automaten den Kraftschluss durch einen ölgefüllten Drehmomentwandler herstellen, arbeiten moderne Doppelkupplungs-

4x4 Bullis de luxe



Neu am Markt



Atacama 4x4 S

Als Allrad-Sprinter mit etwas anderem Grundriss stellt sich der Atacama 4x4 S vor. Neben dem Bett für zwei im Aufstelldach (200 mal 120 Zentimeter) entsteht durch Aufklappen der Matratze über dem Küchenblock ein komfortables Einzelbett (220 mal 100 Zentimeter) im Erdgeschoss auf der Fahrerseite. Auf der Beifahrerseite im Heck bringt der Hersteller das Bad mit einer Trockentrenntoilette unter, das für die Fahrzeuggröße besonders geräu-

mig ausfallen soll. Statt auf einer klassischen Sitzbank nehmen Mitfahrer hinten auf komfortablen Einzelsitzen Platz. Mit den gedrehten Fahrerhaussitzen und einem aufklappbaren Tisch entsteht so eine Sitzgruppe für vier. Der Atacama 4x4 S rollt auf dem Mercedes-Benz Sprinter mit Allradantrieb und 4,1-Tonnen-Chassis, Untersetzung und 190-PS-V6-Turbodiesel. Die Serienausstattung fällt umfangreich aus: Neben Komfort-Features

wie Klimaautomatik, Automatikgetriebe und MBUX-Multimedia-Navigation ist auch Offroad-Zubehör wie All-Terrain-Reifen auf 18-Zoll-Felgen, Zusatzscheinwerfer und eine Seilwinde an Bord. Exklusiv fällt auch die Preisvorstellung des Herstellers aus: Rund 169.000 Euro soll ein Atacama 4x4 S kosten. Das Fahrzeug lässt sich aber auch mieten (ab 179 Euro pro Tag). www.allroad-reisemobile.de



Fotos: Allroad Reisemobile

Verkannter Canter



Kaum beachtet – aber mit beachtlichem Potenzial: Der Fuso Canter 4x4 stellt sich einem Vergleich mit dem Iveco Daily 4x4.

Die Luft ist dünn im Segment der Leicht-Lkws. Zumindest, wenn man auf der Suche nach einem relativ kompakten Basisfahrzeug mit brauchbaren Offroad-Qualitäten ist. Beim Mercedes Sprinter mit Einzelbereifung markieren neuerdings zwar 4,4 Tonnen zulässige Gesamtmasse das Ende der Fahnenstange, doch weiterhin zu gering die Reserven für größere Kabinen und/oder Zubehör und Zuladung. Mit entsprechendem Aufwand gelingt es in Ausnahmefällen den ein oder anderen Lkw, wie beispielsweise den Mercedes Atego 4x4, eigentlich ein 10-Tonner, unter die magische 7,5-Tonnen-Grenze zu drücken – dafür ziehen Ausbauer wie beispielsweise Terracab oder Exploryx zahlreiche Register in puncto Leichtbau – und üben sich in Sachen Ausstattung und Zubehör in Verzicht. Zudem bewegt man sich mit dem Atego in einer gänzlich anderen, vergleichsweise breiten Fahrzeugklasse. Den-

noch eine Alternative? Ohne Frage. Die Überlegung, die Schallmauer von 7,5 Tonnen nicht zu durchbrechen, lohnt daher in jedem Fall: In der Ü-7,5-Tonnen-Klasse muss das Fahrzeug alle zwölf Monate zum TÜV, der Führerschein alle fünf Jahre mit ärztlichem Gutachten verlängert werden und auch Steuer und Versicherung sind vergleichsweise teuer. Wie so häufig: Die Entscheidung fällt auf Basis der eigenen Ansprüche. Wer seinen Camper aber schmal und vergleichsweise kurz wünscht, zudem unter 7,5 Tonnen bleiben möchte, stolpert zwangsläufig über den Iveco Daily 4x4 – oder eben den Fuso Canter 4x4. Für jeden, der von Letzterem noch nichts gehört hat: Der Mitsubishi Fuso ist japanischen Ursprungs, wird in Portugal mit italienischem Motor aufgebaut und ist zu fast 100 Prozent ein Sprössling des deutschen Mercedes-Konzerns, mit entsprechend guter, globaler Ersatzteilversorgung. Zudem ist er weltweit der meistverkaufte

Auf allen Vieren

Wie schön wäre es, die beliebten Kastenwagen auf Citroën Jumper und Co. mit einem Allradantrieb auszustatten?

Von Simon Ribnitzky (Text)

Der französische Spezialist Dangel macht das möglich. Abenteuerlustige Camper sollten dabei einiges beachten.



Offroad-News

Die Abenteuer&Allrad verschiebt sich pandemiebedingt auf Oktober. Doch das Warten lohnt: Viele 4x4-Hersteller haben spannende (Expeditions-) Mobile und Zubehör angekündigt. 4x4 Camper stellt einiges davon bereits vor. Von Simon Ribnitzky



✘ Action Mobil

Die Spezialisten für große Expeditionsmobile auf Lkw-Chassis rücken auf der Messe ein vergleichsweise kleines, aber nicht minder fernreisetaugliches Mobil in den Fokus. Der Action Mobil Atacama 4000 basiert auf dem Mercedes-Benz Unimog, auf den der Hersteller eine vier Meter lange Kabine setzt. Die Gesamtlänge des Fahrzeugs beträgt kompakte 6,56 Meter (Breite 2,30 Meter, Höhe 3,35 Meter). Portalachsen, eine Differenzialsperre an der Hinterachse und eine aufwendige Bremsanlage (pneumatische Scheibenbremsen, Hochdruck-Zweikreisbremsanlage, lastabhängige Regelung) gehören zur Serienausstattung. Der Dieselmotor leistet 231 PS und stellt wuchtige

900 Nm Drehmoment bereit. Ebenfalls in Bad Kissingen ausstellen wird Action Mobil den bekannten Global XRS 7400 (Fotos rechts und oben rechts), ein großer Dreiachser auf MAN TGS mit 630-PS-Dieselmotor. Differenzialsperren an allen Achsen sowie eine Längsausgleichsperre sollen für beste Traktion sorgen. Gesamtlänge: beeindruckende 9,90 Meter. Im Innenraum des Weltreise-



Fotos: Action Mobil

fahrzeugs geht es entsprechend geräumig zu, zudem punktet der Global XRS 7400 mit bester Verarbeitung und Ausstattung.
Info: www.actionmobil.com



Trocken-Trend

Von Karsten Kaufmann und Philipp Pilson

Eine Toilette an Bord garantiert Komfort, Hygiene und ein hohes Maß an Autarkie – insbesondere auf Touren abseits jeglicher Infrastruktur. Ein besonders umweltverträgliches Konzept – ganz ohne chemische Zusätze und Wasserverbrauch – versprechen Trockentrenntoiletten, kurz TTT.

Trockentrenntoiletten – was soll das denn sein? Während Kassettentoiletten und Porta Pottis selbst Neueinsteigern weitestgehend bekannt sind, scheinen TTTs noch unbekannte Exoten. Dabei sind sie Besitzern von Berghütten, Schrebergärten oder Tiny Houses durchaus ein Begriff und eine überaus geschätzte Ausstattung ihrer Domizile. Darüber hinaus scheint der Exot durchaus das Zeug zu haben, den etablierten Toilettensystemen im Camper den Rang ablaufen zu können. Insbesondere, wenn maximale Autarkie ganz oben auf dem Wunschzettel steht. Das Thema ist in der Reisemobil-Branche angekommen – Fahrzeughersteller Wochner bietet Kunden alternativ die selbst konstruierte TTT Cindy an.

TTTS IM FOKUS

Auf den ersten Blick unterscheiden sich TTT nicht von herkömmlichen. Toilettenbrille, draufsetzen – fertig. So in etwa jedenfalls. Bei genauerem Betrachten enttarnt man in

der Toilette den Trenneinsatz, auch Separator genannt. Er stellt sicher, dass Urin nach vorne, Feststoffe in einen separaten Behälter weiter hinten gelangen. Daher gilt auch für die Männerwelt: Pinkeln im Stehen ist nicht. Ohnehin ein Unding im Camper. Im Feststoffbehälter befindet sich etwas Einstreu und nach jedem Toilettengang kommt noch etwas oben drauf – oder eben nicht. Das hängt vom Modell ab. Doch dazu später mehr. Spülen muss man nicht, wäre auch kontraproduktiv: Urin fängt erst im Kontakt mit Wasser an zu stinken. Profis geben ein paar Sprüher verdünnte Essig- oder Zitronensäure aus der Pumpflasche in den Abfluss des Urins. Fertig. Wahlweise verhindern nach dem Toilettengang ein Siphon im Urinablauf oder ein Verschluss im Separator zudem jegliche Geruchsbelastung. Womit das grundsätzliche Konzept der TTTs schon erklärt ist.

Zurück zum Grundprinzip: Die Trennung der Stoffe verhindert effektiv, dass sich Gerüche bilden. Womit schon ein gewaltiger Vorteil der TTT in der Waagschale liegt. Da



»»» Typ- beratung

Kastenwagen oder lieber eine Wohnkabine auf dem beliebten 4x4-Sprinter? Zwei attraktive Vertreter der beiden Camper-Gattungen werben für ihr Konzept.

Von Karsten Kaufmann



Ein Sprinter 4x4 soll es sein – soviel steht für viele Allrad-Enthusiasten fest. Immerhin lockt der Mercedes mit überaus manierlichen Fahrleistungen und Komfort auf der Straße – und auch die Offroad-Qualitäten des aktuellen Werksallrads gehen für die meisten Pisten dieser Welt völlig in Ordnung.

Doch während zahlreiche Kunden kompromisslos mit dem Sprinter Kastenwagen liebäugeln – immerhin machte der in der VW-Bus-Ecke geborene Kultfaktor des Vanlifes auch vor dem deutlich größeren Kastenwagen nicht halt – steht für eine andere Fraktion die Entscheidung unerschütterlich fest: Es muss eine Kabine sein. Und wie so häufig: Jedes Konzept lockt mit individuellen Vorzügen. Daher lohnt es nicht nur für Camping-Novizen, sich mit den Stärken und Schwächen der Konzepte auseinanderzusetzen. Eine intensive Diskussion schärft nunmal den

Blick für eigene Ansprüche und das eigene Traumfahrzeug. Wagen wir am Beispiel zweier Fahrzeuge auf Sprinterbasis einen Konzeptvergleich: Kastenwagen oder Wohnkabine – wo schlummern die jeweiligen Vorteile? Um der Frage auf den Grund zu gehen, trifft sich 4x4 Camper mit zwei Herstellern im Offroadpark Bayern. Stefan Christner von Bimobil reist mit seinem bewährt beliebten EX 366 mit Wohnkabine, Martin Hemp von Flowcamper mit seinem vergleichsweise neuen Sprinter Kastenwagen Max an.

Beide Fahrzeuge rollen auf 3,66er Radstand daher, beide mit dem aktuellen, zuschaltbaren Werksallrad samt Untersetzungsgetriebe und werkseitiger Höherlegung. Preislich rangieren beide Testfahrzeuge auf Augenhöhe, rund 140.000 Euro rufen die Hersteller für ihre reisefertigen Sprinter auf, wenn auch mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen. Sowohl Bimobil, wie auch Flowcamper ➔