

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse



MAROKKO-TOUR
Abenteuer Sandwüste
– das erwartet Dich!



GEBRAUCHTER
Was taugt der
Ford Nugget
nach 20 Jahren?



GRATIS 15 Top-Ziele
für den Winter 23/24
zum Download



➔ **EXKLUSIV: CROSSCAMP FLEX 541**

Der Sportsfreund



HOBBY MAXIA VAN
Gemütlichkeit für zwei:
Alles drin zum fairen Preis



DER NÄCHSTE CALI
Mehr Alltag, mehr Reisen,
aber auch mehr Nutzen?



SCHNÄPPCHEN-ALARM
Entgegen allen Trends:
Sonderangebote bei Pössl



Österreich € 6,60 | Schweiz Sfr. 15,20 | BeluxLux € 8,90
Frankr./Ital./Span./Port. cont. € 10,40
Finland € 11,00

SORRY CROSSCAMP, aber dass auch Norditalien aktuell unter einer Insektenplage leidet, ging in den Nachrichten um Paris unter. Immerhin: Es sind keine Bett-, sondern lediglich marmorierte Baumwanzen (*Halyomorpha halys*, umgangssprachlich als Stinkwanze bezeichnet). Die nerven invasiv, aber immerhin, sie tun nichts.



MITGEDACHT Da traue sich nochmal einer zu sagen, die deutschen Automobilhersteller würden am Kunden vorbeientwickeln! Ja, der nächste Cali kommt auf Pkw-Basis. Ja, die Stauraum-Situation wird sich ändern.

Aber: Meist bringen Veränderungen auch viel Gutes mit sich. Der Cali etwa kommt künftig mit zusätzlicher Ablagefläche für vier Bier.



PLATZ GENUTZT? Der Hobby Maxia kann in der Klasse der Premium-Kastenwagen für zwei oder auch drei gut mitspielen. An ein, zwei Ecken haben wir uns allerdings gefragt, was sich die Herren Löher, übrigens noch Glückwunsch zur Wahl zum CIVD-Präsidenten, und Friedrichsen dabei gedacht haben. Nach ein paar Aperol Spritz haben wir es gewusst.



Kaufrausch

Die Messe Düsseldorf und der Caravanning Industrie Verband freuen sich über das großartige Ergebnis“, zwei Wochen vorher: „Laut jüngster Erhebung haben Caravanning-Urlauber im Jahr 2022 der heimischen Wirtschaft einen Umsatz von über 18,1 Milliarden Euro beschert. Dies ist ein Anstieg von 19,9 Prozent im Vergleich zur Vorjahresuntersuchung.“ Es scheint uns also noch gut zu gehen – zumindest einem Teil und ich sage jetzt vorsichtshalber mal nicht, dass es daran liegen könnte, dass inzwischen ein Drittel der Bevölkerung zu der Gruppe der Rentner gehört. Schon spannend, vor sechzig Jahren war das Verhältnis Empfänger zu Einzahler noch 1:6, heute liegt es bei 1:2 mit fallender Tendenz.

Von den 254.000 Besuchern in Düsseldorf hatten, zumindest nach der Analyse der Befragung von knapp 3.500 Besuchern, über 60 Prozent klare Kaufabsichten. Beim Alter war die Gruppe bis 40 Jahre mit knapp 20 Prozent relativ spärlich vertreten. Zwischen 41-50 Jahre waren es immerhin 21 Prozent, die 51-60-Jährigen stellten mit 34 Prozent den größten Anteil, wobei die restlichen 19 Prozent für die Besucher bis 67 Jahren und sieben Prozent für die darüber auch schon gut vertreten waren. Auch interessant ist der Punkt, dass über 60 Prozent der Besucher schon ein Freizeitfahrzeug besitzen, davon rund 40 Prozent einen Wohnwagen, 33 Prozent ein Reisemobil und 29 Prozent einen Campervan oder Campingbus. Als Interesse am Messebesuch haben 50 Prozent das Thema Reisemobile angegeben und 46 Prozent Campervans und Campingbusse.

Das Thema Campervans bleibt also im Trend, wir bekommen es ja selbst durch Zuschriften unserer Leser mit – im zunehmenden Alter zieht es den erfahrenden Camper häufig wieder zurück zu den Anfängen – und das war eben oft der kleine kompakte Bulli oder etwas komfortabler, der Kastenwagen mit Bad.

Die Realität ist wie so oft eine andere als die, die dem Interessenten verkauft wird. Die junge Familie in der kaum bezahlbaren Stadtwohnung wird sich eher keinen Camper für 80.000 Euro leisten – auch wenn das Motiv das bevorzugte Bild in der Werbung ist. Vielleicht ist dies auch ein Grund dafür, dass das Gewichtsthema bei vielen Herstellern noch immer nicht wirklich ernst genommen wird: Wer nämlich vor 1999 seinen Führerschein Klasse 3, heute Klasse B, gemacht hat, darf ja noch bis 7,5 Tonnen Maximalgewicht fahren. Wer vor 99 seinen Führerschein gemacht hat, ist alt genug, um zum größten Teil der potenziellen Zielgruppe zu gehören. Die Not, etwas zu ändern ist also noch nicht so groß. Und bis die Klasse B genügend Geld gespart hat, um relevant zu werden, wird hoffentlich die Gewichtsgrenze auf 4,25 Tonnen angehoben – den Passus nur bei alternativen Antriebsarten wird irgendein Kläger schnell außer Kraft setzen.

Also alles unverändert, das Thema Campen zieht noch immer und der Hashtag Vanlife sowieso. Mit wirklich großer Verzögerung sind jetzt auch die ersten Hersteller darauf angesprungen und haben Inspirationen bei den Bastlern und Selbstausbauern abgeschaut. Wieso auch nicht, oft steckt hier mehr Praxisbezug dahinter als bei jedem noch so im virtuellen Raum designten Großserienausbau.

Selbstausbau war, ist und bleibt ein großes Thema. Weniger ist mehr, ist günstiger, ist leichter. Schade, wenn unser VW T4 Syncro endlich fertig ist – was machen wir dann? Macht mal ein paar Vorschläge!

Mal sehen, was noch alles kommt. Ein neuer California, ein VW T6.1-Nachfolger aus der Kooperation, ein Super-Schnäppchen, ein spannender Neu-Grundriss und ein komfortables Schiff sind schon mal da. Dazu noch jede Menge Informationen, Ratgeber, Magazin, Zubehör und doppelte Reiseinspirationen.



Viel Spaß beim Lesen.
Euer

Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 6/2023



86



78

SELBSTAUSBAU

Dinge, die das Leben leichter, sicherer, schöner machen.



56



8



16

Fotos: Ingo Barensee, Autoren, Redaktion, Hersteller




KOLUMNE
 rund um den psychologischen
 Effekt von Holz & Feuer.
112



EDITORIAL

Kaufrausch. **3**

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. **6**

VW CALIFORNIA CONCEPT

Neue Basis, neuer Grundriss: So kommt die nächste Generation des Bestsellers. **8**

PREMIEREN 2024

Was gibt's Neues? Und: fallen die Preise? **16**

CROSSCAMP FLEX 541

Neues Konzept, maximal flexibel. **32**

MAGAZIN

To-dos und Reiseziele, Checklisten, Meldungen und Geschenke. **42**

HOBBY MAXIA VAN

Ein Preis, alles drin: Das kann die Premiumklasse im nordischen Design. **46**

BUS-OPTIMIERUNG

Einfacher warten, stabiler fahren, bequemer schlafen, weiter kommen. **56**

GEBRAUCHTKAUF

Ford Nugget II Bj. 2005:
Viel für und auch etwas wider. **60**

SECHS METER UND LÄNGSBETTEN

Kastenwagen-Marktübersicht. **66**

ZUBEHÖR: STROMBOXEN

Der Weg in die Autarkie? **74**

PRAXIS: TOILETTENPFLEGE

Tipps, Tricks und die richtigen Produkte. **78**

PRAXIS: MÖBELBAU

Extrem leichte Strukturkammerplatten. **82**

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

... rund um das Thema Kaffee. **84**

REISE: MAROKKO

Über Fels und feinsten Wüstensand. **86**

REISE: KROATIEN UND MONTENEGRO

Kultur-Tour über die Balkan-Halbinsel. **96**

KOLUMNE

Ich und mein Holz und mein Van. **112**

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's im Dezember weiter. **114**

Reise-, nicht Wohnmobil

VW stellt den California auf MQB-Basis und bringt
erstmalig seit dem Start der Baureihe 1988 signifikante
Grundriss-Änderungen – alles zielgruppenorientiert.

Text: Daniel Schlicke, Fotos: Ingo Barensee





Als Basis für die kommende Generation des California nutzt VWN den Multivan mit langem Überhang. Mit der Außen- wächst auch die Lade- bzw. Wohnraumlänge, von 2,53 auf 2,62 Meter.



Die MQB-Basis bringt eine zweite Schiebetür und Einzelsitze mit. Ein Schaltgetriebe steht nicht mehr zur Wahl. Die Materialien wurden etwas hochwertiger, doch es gibt weiterhin viel Hartplastik.

Auf dem diesjährigen Caravan Salon gewährte Volkswagen Nutzfahrzeuge einen seriennahen Ausblick auf die kommende Generation des Bestsellers California. Dabei geht der Hersteller erstaunlich neue Wege, denn der Aufstelldach-Campingbus wird erstmals nicht auf der aktuellen Generation des „T“ bauen. VWN ist bereits seit einiger Zeit daran, sich breiter aufzustellen. Aktuell umfasst das Portfolio mit dem Multivan auf Pkw-Architektur MQB, dem rein elektrischen ID. Buzz und dem bewährten T6.1 gleich drei Midsize-Vans. Zwar wird letzterer kommenden Jahr durch ein Kooperationsprodukt mit Ford abgelöst, es bleibt jedoch bei der Dreigleisigkeit.

VWN erklärt das so: Bisher gab es einen Bus für alles und der musste allen genügen. Als People-Mover gab's belebte Stühle, für den Handwerker die Trennwand. Zwar sieht man beim ID. Buzz das Potenzial, irgendwann mal wieder alle drei Rollen übernehmen zu können, doch noch nicht heute. Also wird diversifiziert.

Man verspricht ein besseres Produkt für den individuellen Nutzen. Und das klingt ja auch irgendwo logisch, wenn man an die 200.000-Euro-Campervans denkt, die immer noch auf einem Nutzfahrzeug basieren, dass unter dem Preisdruck der Großkunden (Paketdienstleister) entwickelt wurde. Doch was bedeutet das nun für den California?

In den vergangenen Jahren hat der VWN-Konzern ein Produktmarketing eigens für die California-Familie installiert. Die Verantwortlichen kümmern sich also ausschließlich um die Campervans der Marke. Unter anderem wurde das Kundenfeedback auf Messen und vor allem von 90 speziell auf die Californias geschulten Händlern analysiert. Das Ergebnis: Für den typischen Kunden ist der Aufstelldach-California ein Dual-Use- und Fahrauto, in rund 50 Wochen im Jahr ein Alltagsfahrzeug für Familien und Paare – genau wie der Multivan, aber eben nicht wie andere Wohnmobile der klassische Zweit- oder Drittwagen. Und der Multi-

Der Länge nach Von Daniel Schlicke

**Kompakt und komfortabel:
Sechs-Meter-Kastenwagen
mit Längsbetten ver-
sprechen das Beste
zweier Welten.
Das bietet der Markt.**

Das Thema ist nicht ganz neu, doch inzwischen kommen immer mehr Hersteller dem Kundenwunsch nach: Kompakt soll's sein und möglichst komfortabel – insbesondere beim Schlafen. Im Segment der Kastenwagen bedeutet das, mit dem gängigsten Grundriss zu brechen, denn für üblich gibt's im Heck eines Kastenwagen unter sechs Meter ein Quer-Doppelbett, während bei mehr als sechs Metern Gesamtlänge Einzel-Längsbetten verbaut sind. Dabei verspricht die längs angeordnete Schlafstätte entscheidende Vorteile: Neben etwas mehr Stauraum in der Heckgarage und den Dachstauschränken punkten Längsbetten in

der Regel mit den großzügigeren Gesamtmaßen und vor allem mit einem bequemen Zugang. Anders das Querbett: Hier muss einer – falls er nachts mal raus muss – über den anderen klettern. Das wird den Partner wahrscheinlich aufwecken.

Doch wenn das Langmachen allein für die Betten gilt und nicht für das Basisfahrzeug, wie bekommen die Hersteller Küche, Bad und Sitzgruppe mit den Längsbetten unter ein Dach? Tatsächlich gibt es einige verschiedene Lösungsansätze. Wir haben den Herstellern in die Trick-Kiste geschaut und zeigen, welche smarten Lösungen die Kombi aus Längsbetten und kurzem Fahrzeug möglich machen.

→ Adria Twin 600 SBX



Neben den Bestseller-Grundrissen für die breite Masse baut Adria auch einige ausgefallenerere Modelle, die sich an eine sportlich-aktive Zielgruppe richten. Dazu gehört auch der 600 SBX mit Längs-Hubbett, das den Transport von sperriger Ausrüstung erlaubt. Alternativ findet sich unter dem Hubbett eine

großzügige Sitzgruppe, die die Halbdinette im vorderen Wohnbereich ersetzt – der 600 SBX ist ein reines Zwei-Personen-Mobil ohne Sitzbank in zweiter Reihe. Die Nasszelle punktet mit einem Schwenkelement, sodass entweder die Dusche oder das WC zur Verfügung steht. Zudem gibt es einen großen Kleiderschrank und Packtaschen statt Dachstauschränken, damit das Hubbett in jeder Höhe genutzt werden kann.

INFOS

Der Trick: Entfall der klassischen Sitzbank, dafür Face-to-Face-Sitzgruppe unter Hub-Längsbett.

Basis: Citroën Jumper oder Fiat Ducato

Bettenmaße: 195 x 155 Zentimeter plus Verbreiterung

Grundpreis: 63.799 Euro

www.adria-mobil.com

→ Benimar Benivan B161 ES

Benimar gehört zur französischen Trigano Gruppe und teilt sich viele Grundrisse mit den Schwestermarken aus dem Konzern, weshalb es ab kommender Saison auch hier einen Längsbetten-Van auf knapp sechs Meter langem Fiat Ducato gibt. Typisch für den Marktführer im heimischen Spanien ist dagegen das mediterrane Wohnflair. Die Längs-Einzelbetten, die durch ein zusätzliches Polster zur großen Liegefläche verbunden werden können, bringt Benimar dank dem etwas kompakteren Festbad aus dem 540er-Grundriss unter. Gegenüber spart sich der Hersteller das deckenhohe Möbel mit Kühlschrank, letzterer kommt stattdessen stirnseitig im Küchenblock unter.



INFOS

Der Trick: Deckenhoher Küchenschrank entfällt. Kühlschrank kommt im Küchenblock unter. Kompaktbad aus dem 540er.

Basis: Fiat Ducato

Bettenmaße: 198 x 78 und 172 x 75 Zentimeter

Grundpreis: 54.495 Euro

www.benimar.es

→ Dethleffs Globetrail 600 ER



Der Traditionshersteller aus Isny im Allgäu startete zum 90-jährigen Firmenjubiläum mit der Kastenwagenbau-reihe Globetrail, die für die kommende Saison auf mehr als zehn Grundrisse erweitert wurde. Darunter der 600 ER in der besonders gut aus-gestatteten Ausstattungslinie Advantage, der Längs-Einzel-betten auf dem knapp sechs Meter langen Fiat Ducato oder Citroën Jumper realisiert. Das klappt in erster Linie dank dem schlanken Raumbad, das fürs Duschen zum Mittelgang hin erweitert wird. Die beiden Betten lassen sich mit Zusatzpolstern zur großen Liegewiese verbinden.



INFOS

Der Trick: Relativ kurzes Raumbad. Kleiderschrank unter den Betten.

Basis: Citroën Jumper oder Fiat Ducato

Bettenmaße: 191 x 75 und 176 x 92 Zentimeter

Grundpreis: 63.499 Euro

www.dethleffs.de

→ Frankia Yucon 6.0 GD



Bei der Frankia-Tochtermarke Yucon werden die Kasten-wagen Microliner genannt, was zeigen soll, wie mobiler Luxus auch in diesem Segment umgesetzt werden kann. Der Luxus beginnt bei der Basis, dem Mercedes-Benz Sprinter, den Yucon auch in einer sechs Meter langen Version mit Längs-Einzelbetten anbietet. Ferner gibt es ab kommendem Modelljahr die Ausstattungslinie K-Peak 4x4 – ein vollaus-gestatteter Allradler, etwa mit 190-PS-Motor, Schlechtwege-fahrwerk, AT-Bereifung und 300 Ah Lithium-Batterien. Der Grundriss bleibt unverändert. Er ist konsequent auf alleinrei-sende Paare ausgelegt, denn die Sitzbank in zweiter Reihe entfällt. Weiterhin gibt es dreh-bare Fahrerhaussitze und einen Tisch, der an der Nasszelle arretiert werden kann. Auf der Beifahrerseite wird die Betten-länge über ein verschiebbares Fußteil realisiert, das über dem Küchenblock mit stirnseitigem Kühlschrank positioniert wird.



INFOS

Der Trick: Sitzbank in zweiter Reihe entfällt. Über den Küchenblock schiebbare Bettenverlängerung.

Basis: Mercedes-Benz Sprinter

Bettenmaße: 190/195 x 190 Zentimeter

Grundpreis: 81.400 Euro

www.yucon.frankia.com

→ HRZ Life/Tango/Chamäleon



Bei HRZ aus dem schwäbischen Bretzfeld werden auch individuelle Kundenwün-sche erfüllt. Doch weil es gar nicht so leicht ist, mit einem weißen Blatt Papier zu starten, gibt es verschiedenste Grundrisse, die vom Kunde dezent oder auch großzügig angepasst werden können. Längsbetten auf sechs Meter langem Sprinter mit Vorderrad- (plus zehn Zentimeter Stehhöhe), Hinterrad- oder Allradantrieb realisiert HRZ durch eine klassische U-Sitzgruppe im Heck, die zu Längs-Einzel-betten oder auch zur großzügigen Liegewiese umgebaut werden kann. Die drei Modelle mit U-Sitzgruppe unterscheiden sich in der Anordnung des Küchen- und Essbereichs. Auch ein Raumbad, das ans Fahrerhaus anschließt, steht zur Wahl. Der Heckbereich ist teils sehr variabel, mit wegklappbarem Bett und Airlineschie-nensystem für zusätzliche Sitzbänke oder für den Motorradtransport.



INFOS

Der Trick: Entfall der klassischen Sitzbank, dafür U-Sitzgruppe, die zum Bett umgebaut wird.

Basis: Mercedes-Benz Sprinter

Bettenmaße: 200 x 70 und 190 x 70 Zentimeter

Grundpreis: 104.000 Euro

www.hrz-reisemobile.de



Immer unter Strom

Elektrische Autarkie ist im Trend, doch gerade auf naturnahen Plätzen ist die Stromversorgung nicht immer gewährleistet. Wilfried Leupolz hat für CV getestet, wie weit Du mit Powerstation und Solarpanels kommst. *Von Wilfried Leupolz*

Wir sind Camper – echte Immer-Camper! Mal mit Womo, mal mit Wohnwagen und manchmal auch mit Zelt. Bei wechselnden Einsätzen wurde die Ecoflow Delta Max Powerstation zusammen mit dem Sunfolder WS340 SF von Wattstunde getestet. Die Powerstation verfügt über einen Lithium-Ionen-Akku mit einer Kapazität von 2.016 Wh und einem 2.400-W-Wechselrichter. Samt Solarpanel kostet sie 1.900 Euro. Mit insgesamt vier 230-V/2.400-W-Ausgängen kann sie eine Spitzenleistung von 4.600 W liefern. Geladen werden kann sie in drei Varianten: per Steckdose mit 230 V; über 12 V, von der Autobatterie, was eher abzuraten ist, da die Gefahr der Entleerung der Autobatterie besteht; außerdem mittels eines Solarpanels mit Sonnenenergie. Dies erscheint als sinnvollste und umweltfreundlichste Variante. Das Sunfolder kann eine Spitzenleistung von 340 W erreichen, sodass unter Idealbedingungen eine Aufladung bis 80 Prozent in unter fünf Stunden erreicht werden kann. Die Realität stellt sich jedoch eher anders dar. Ist der Himmel diesig und lässt die Sonne nur schwach durch-

scheinen, dann verringert sich die Ladung auf Werte zwischen 80 bis 150 W und die Ladezeit verlängert sich entsprechend, ziehen richtige Wolken auf, so sinkt die Ausbeute an Strom weiter. Am besten sind also sonnige Tage, damit die Anlage gute Leistungswerte erzielen kann. Richtig ausgerichtet konnte im Test tatsächlich eine Stromeinspeisung von bis zu 320 W erreicht werden. Ein realistischer Ladewert liegt eher

Das Kraftwerk beim Basic-Camping, wenn auf der Wiese mal kein Strom zur Verfügung steht.



niedriger, bei 230 bis 250 W, also könnte dann eine 80-Prozent-Ladung nach circa sechs bis sieben Stunden erreicht werden. Hierfür sollte der Lauf der Sonne berücksichtigt und das Sunfolder möglichst optimal ausgerichtet und ab und zu je nach Sonnenstand nachjustiert werden. Die Handhabung dabei ist simpel, das Sunfolder wird ausgeklappt, zur Sonne ausgerichtet, mittels Steckverbindung an die Powerstation angeschlossen und schon beginnt der Ladevorgang. Um flexibler zu sein, empfiehlt sich das optionale Verlängerungskabel, dann kann das Folder in der Sonne stehen und Zelt – bzw. Campervan – und Powerstation schattig. Während des Ladevorgangs kann Strom entnommen werden, dafür verfügt die Powerstation über vier 230-V-Ausgänge, zwei USB-A-Ausgänge zur Schnellladung, zwei USB-C-Ausgänge zur Normalladung, eine 12-V-Steckdose sowie zwei DC-5521-Ausgänge. Während der Ladevorgänge sollte die Powerstation nicht unbeaufsichtigt bleiben, um bei plötzlichen Wetterumschwüngen reagieren zu können, außerdem ist sie kein Kinderspielzeug. Sobald man einen Ausflug plant und unterwegs ist, wird die Anlage weggeräumt. So wurden während der Tests je nach Wetterlage circa 20 bis 50 Prozent Ladung erreicht, das Wetter war während dieser Zeit relativ durchwachsen. Strom war dennoch ausreichend vorhanden. Um mit einer Elektrokochplatte, die maximal 1.500 W benötigt, einen Liter Wasser zum Kochen zu bringen, benötigt man ungefähr 10 Prozent der Ladekapazität der Powerstation, um Spaghetti mit Tomatensoße zu kochen circa 20 Prozent, das Laden von Handy-Akkus fällt kaum ins Gewicht. Auch der Betrieb eines Radios oder TV-Geräts verbraucht vergleichsweise wenig Strom. Per Handy-App kann die je-



Mit einer Kapazität von 2.016 Wh und dem 2.400-W-Wechselrichter kann die recht kompakte Delta sparsame Geräte sehr lange mit Strom versorgen.

Technische Details Sunfolder Wattstunde WS340SF, Solartasche 340 W:

Modultyp	12 V Modul
Nennleistung (Pmpp)	340 Wp
Max. Tagesertrag (Sommer)	2.040 Wh/d
Spannung (Umpp)	33,0 V
Strom (Impp)	10,3 A
Leerlaufspannung	38,8 V
Kurzschlussstrom (Isc)	10,92 A
Bypass-Diode	integriert
Zellwirkungsgrad	> 24 %
Maße geschlossen	690 x 440 x 30 mm
Maße offen	690 x 2.700 x 7,5 mm
Anschlusskabel, Länge	4,5 m
Gewicht	9,42 kg

TIPP:
Wattstunden in Amperestunden umrechnen:
 Wattstunden (Wh) geteilt durch die Spannung (V) ergibt Amperestunden (Ah)
 z. B. $\frac{2.016 \text{ Wh}}{50,4 \text{ V}} = 40 \text{ Ah}$



Mit der Ecoflow Delta Max 2000 können auch elektrische Kochfelder über einen gewissen Zeitraum betrieben werden.

Fotos: Leupolz

Technische Details Ecoflow Delta Max 2000:

Allgemein	
Nettogewicht	22 kg
Maße	49,7 x 24,2 x 30,5 cm
Kapazität	2.016 Wh; 50,4 V (40 Ah)
WLAN	unterstützt
Ausgänge	
AC (4x)	Reine Sinuswelle 2.400 W gesamt (Überspannung 4.600 W), 230 V (50 Hz)
Max. Leistung	3.000 W
Ausgänge	2 x USB-A mit 5 V, 2,4 A
2 x USB-A Schnellladung mit 5 V / 2,4 A, 9 V / 2 A, 12 V / 1,5 A, max. 18 W	2 x USB-C mit 5 / 9 / 12 / 15 / 20 V, 5 A, max. 100 W
Kfz-Ladegerät 12,6 V / 10 A, max. 126 W	2 x Ausgang DC 5521 12,6 V / 3 A, pro Anschluss
Eingänge	AC-Ladung X-Stream Schnellladung, max. 2.000 W, 10 A AC-Eingangsspannung 220 – 240 V, 50 / 60 Hz Solarladegerät 11 – 100 V, max. 13 A / 800 W Kfz-Ladegerät unterstützt 12 / 24 V Akku, Standard 8 A
Dauerhafte AC Leistung	2.400 W
Kurzzeitige, maximale AC Leistung	4.600 W
Infos zum Akku	
Zellenchemie	NCM
Lebensdauer	800 Zyklen bis 80 % + Kapazität
Schutz	Überspannungsschutz, Überlastschutz, Übertemperaturschutz, Kurzschlusschutz, Niedertemperaturschutz, Niederspannungsschutz, Überstromschutz
Umgebungsbetriebstemperatur	
Optimale Betriebstemperatur	20 bis 30 Grad Celsius
Entladetemperatur	-20 bis +45 Grad Celsius
Ladetemperatur	0 bis +45 Grad Celsius
Lagertemperatur	-20 bis +45 Grad Celsius, (optimal: 20 bis 30 Grad Celsius)