

Allradler

Das Abenteuer Offroad Magazin

ALBANIEN - WOKI HÄRTETEST

AFRIKA - VON NAMIBIA NACH SIMBABWE

IRAN - EINE REISE DURCH DEN MITTELEREN OSTEN

ÄGYPTEN - DAS VERGESSENE LAND DER PHARAONEN

USA - AUF BESUCH IM WILDEN WESTEN



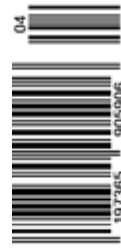
Bremach T-Rex



Sportsmobile 4x4



Der Große Wagen





Der Weg zum Expeditionsfahrzeug

Bericht: Christine und Peter Lambertz

In jungen Jahren hätten wir uns nicht träumen lassen, einmal in einem Allrad-Truck unterwegs zu sein. Reisen war zwar schon immer unser größtes Hobby, aber unsere früheren Reisefahrzeuge waren deutlich kleiner, was einerseits finanziell von Vorteil war, andererseits auch das Durchkommen in engen Ortschaften, auf schmalen Wegen usw. erleichterte. Ein sooo großes Fahrzeug hielten wir für viel zu unbeweglich. Aber dann kam es irgendwann ganz anders. Wie fing alles an? Zunächst einmal natürlich sehr bescheiden. Unsere erste gemeinsame Reise führte uns 1978 nach Skandinavien. Zu dem Zeitpunkt waren wir noch mit Golf GTI und Zelt unterwegs. Zur Hochzeit gönnten wir uns dann unser erstes Wohnmobil, nennen wir es einfach einmal so. Mit der heutigen Vorstellung von Reise-

mobilen hatte der gebraucht gekaufte VW Bulli Kastenwagen, der mit einfachen Mitteln und bescheidenem Budget selbst ausgebaut wurde, absolut nichts zu tun. Trotzdem waren wir total stolz auf unser Reisefahrzeug. Zu diesem Zeitpunkt waren nämlich nur sehr wenige Womos unterwegs. Damals war diese Art zu reisen wirklich noch die große Freiheit, wie wir dann auf unserer Hochzeitsreise 1980 nach Korsika und weiteren Reisen nach Nordnorwegen feststellen konnten. Einmal infiziert sollte uns das Reise- und Wohnmobilmvirus nie mehr loslassen. Als Lehrer bot sich für uns in den Ferien die Gelegenheit, das Reisefieber mehrmals im Jahr zumindest vorübergehend zu dämpfen. Bald folgte ein weiterer gebrauchter VW Bulli, bedeutend komfortabler als der erste - natürlich planten und bauten wir



Christine und Peter Lambertz unterwegs in den USA

alles alleine. Wieder führte uns unser Weg mehrfach nach Skandinavien. Zweimal machten wir uns mit dem Bulli sogar im Winter auf den Weg in den hohen Norden Schwedens und Norwegens, obwohl uns unsere Fami-



Island 1984 auf der 4x4-Piste zur Askja. Bulli 2 war auch ohne Allrad recht geländegängig, aber manchmal mussten wir schaufeln.



Allradpisten, wie 1989 zu den Kerlingarfjöll auf Island, musste und konnte auch unser DB 207 regelmäßig bewältigen.



Auch mit Green Piece sind wir von 1997 bis 2006 gerne abseits der Asphaltstraßen unterwegs gewesen.

ALLRAD KLASSIK

- Werkstatt
- Ersatzteile
- Zubehör
- Restauration

Ihr Partner für
Land Rover und
Mercedes G-Klasse im Rheinland
Niederstraße 18 • D-40789 Monheim am Rhein
Tel.: 0049 (0)2173 / 980819 • info@allrad-klassik.de

www.allrad-klassik.de

www.adventure-offroad.de

OFFROADREISEN & DACHZELTE

RUMÄNIEN	HOLLAND	TUNESIEN	ISLAND	JORDANIEN	KASACHSTAN	RUSSLAND
ALBANIEN	LETTLAND	MAROKKO	ALPEN	SPANIEN+PYR	KIRGISTAN	WALES

Weitere Expeditionen weltweit und Greenlaning-Tour-Nahziele siehe Webseite!
Infos bitte unter 0365/37 32 5 + 0160/90 91 92 23 + info@adventure-offroad.de

Perfekt selber ausbauen

Kisten, Truhen, Schränke und Schubkästen für alle Offroadfahrzeuge ganz einfach selber bauen. Profile, Ausbauplatten, Scharniere, Verschlüsse, viele Detailzeichnungen, Anleitungen, Beispiele und Kundenberichte finden Sie in unserem umfangreichen Internetshop

www.4x4-innenausbau.de

Perfekt selber ausbauen

3 Jahrzehnte Erfahrung in Planung und Bau von Expeditions- und Fernreisemobilen

Solide Technik gepaart mit komfortablem Ausbau dazu große Treibstoff- und Wasservorräte, Solaranlage, so sind Sie über weite Strecken autark.

FÜSS MOBILE

www.fuess-mobile.de

Individuelle Reisemobile, Kabinen zum Selbstausbau, Chassis, Rahmenanpassung, Kofferlagerungen, Zubehör.



Die Kabine wird aus Sandwichplatten direkt auf Chassis und Zwischenrahmen zusammengebaut.



Ein spannender Moment: Abholung des Großen Wagens beim Kabinenbauer - der „Rohbau“ ist fertig. Am Deich in der Nähe ein kleiner Verschränkungstest.



Der Innenausbau nach unseren eigenen Plänen nimmt Monate in Anspruch.



Eine Halle steht uns nicht zur Verfügung. So erfolgt der Ausbau auf unserem Stellplatz. Green Piece leistet Hilfestellung - wie hier beim Einbau der Fenster.

LESERFAHRZEUG Der große Wagen

lie für verrückt erklärte. Wir entdeckten neue Reiseziele, wie Griechenland und Island, wo man zu der Zeit mit dem Bulli völlig selbstverständlich auch Allradpisten, beispielsweise zur Askja, bewältigte. Aber wie das so ist - die Ansprüche stiegen! Also musste ein etwas größeres Fahrzeug her. Wir erstanden einen DB 207 Kastenwagen aus zweiter Hand, erledigten alle Planungs- und Ausbauarbeiten selbst. Mehrfach fuhren wir nach Skandinavien, Island, Griechenland und Kreta. Zwischendurch machten wir auch immer mal wieder Fernreisen, mit gemieteten Wohnmobilen ging es durch Neuseeland, Australien und mehrfach in die USA.

Nun wollten wir aber endlich einmal ein Neufahrzeug unser eigen nennen. Ein Mercedes Sprinter Kastenwa-

Wohnmobiltourismus hatte inzwischen derart zugenommen, dass es an manchen Stellen nicht mehr möglich war, in Ruhe und alleine zu stehen. Mit 4WD müsste es möglich sein, Stellen zu erreichen, wo normale Wohnmobile nicht hinkommen. Hatten wir zwischendurch auch einmal mit einem Allrad-Sprinter geliebäugelt, so schied dieser aufgrund unserer Vorgaben dann schnell aus, zumal auch der Preis recht hoch war. Peter war inzwischen durch den Magirus eines Freundes auf „den Lkw gekommen“, musste aber bei Christine lange Überzeugungsarbeit für ein großes Fahrzeug leisten. Nach ausgiebigen Recherchen und reiflicher Überlegung wurde letztendlich ein Allrad-MAN zu unserem „Großen Wagen“. Monatelang wälzten wir Zeitschriften, schauten uns auf Messen wie der

Monatelang wälzten wir Zeitschriften, Literatur, planten und zeichneten, schauten uns auf Messen um ...

gen wurde geordert, und - natürlich - selbst ausgebaut. Wir taufte ihn wegen seiner Farbe „Green Piece“; mit ihm steuerten wir Skandinavien, Griechenland, Irland, Frankreich, Sardinien an. Anfang des neuen Jahrtausends stellte sich heraus, dass unser großer Traum von einer längeren Reise ohne Zeit- und Termindruck wahr werden kann. Peter würde in einigen Jahren in die Freistellungsphase der Alterszeit gehen, Christine konnte ein Sabbatjahr beantragen. Die große Frage war: Welches Fahrzeug sollte für eine solche Langzeitreise unser rollendes Zuhause werden? Denn für uns war klar: Wir reisen mit eigenem Mobil! Also sammelten wir zunächst einmal unsere Forderungen an ein solches. Wir wollten auf jeden Fall wieder ein Neufahrzeug haben. Es sollte hinreichend Platz und Stauraum für einen längeren Aufenthalt bieten, ausreichende Mengen an Treibstoff, Wasser und Lebensmittelvorräten ermöglichen. Auf jeden Fall musste nach unseren bisherigen Erfahrungen ein Allradfahrzeug her, denn der

Abenteuer Allrad in Bad Kissingen um, besuchten verschiedene Kabinenbauer, führten zahllose Gespräche. Für uns stand allein aus Kostengründen fest, dass wir keinen Komplettausbau in Auftrag geben, sondern dass wir all das, was mit unseren Mitteln machbar war, wieder selbst erledigen würden. Bei allem Stress beim Ausbau eines solchen Fahrzeugs - der Spaßfaktor ist nicht gerade gering, und die innere Befriedigung über Geschafftes wollten wir nicht missen. Letztendlich entschieden wir uns beim Bau der Kabine für den Fehtjter und gaben Zwischenrahmen, Kabine mit Eingangstür, Durchstieg zum Fahrerhaus mit einem speziellen Faltenbalg und eine Reserveradhalterung mit Edelstahlkran in Auftrag. Wir haben bei unserer Planung großen Wert darauf gelegt, die Kabine so kompakt wie möglich zu gestalten. Für den 52mm dicken Wandaufbau wählten wir 3mm GFK außen, gewebeverstärkt, 45mm PU-Hartschaum sowie 4mm Sperrholz innen, für den Boden allerdings eine 9-mm-Sperrholzplatte. Beim Ausbau konnten wir auf unsere

allradler.com

Infobox

- MAN LE 10.220 4x4 BB
- Sechszylinder Turbodiesel mit Ladeluftkühlung, Euro 3
- 162 kW/220 PS
- zuschaltbarer Allradantrieb, ZF Sechsganggetriebe
- MAN Verteilergetriebe, Diff-Sperren vorne und hinten
- Radstand 356 cm
- Bereifung 365/80 R20 TL auf Sprengtringfelgen
- Tankinhalt: 2 x 300 l
- Verbrauch: ca. 20 l/100 km
- Technische Besonderheiten: Schwedenausführung Fahrerhaus, Lüfter in Tropenausführung, Motor- und Getriebelager verstärkt, Fahrerhaus-Klimaanlage, Schwingsitz Grammer, Außenspiegel elektrisch verstellbar und beheizbar

- selbsttragender GFK-Sandwichaufbau
- Länge Kabine (LxBxH): 445x230x196 cm
- Länge über alles (LxBxH): 660x239x330 m
- Ausstattung: Truma Combi C Gasheizung mit Boiler, Kompressorkühlschrank 110 l, Dreiflammkocher, Backofen, Solaranlage in 24V ca. 300 W, 2 x 150 Ah AGM-Bordnetzen

Erfahrungen aus den vier ausgebauten Kastenwagen zurückgreifen und dadurch sicherlich manche Fehler vermeiden. Viele der typischerweise eingebauten (Kunststoff-)Teile aus dem Camping-Zubehörbereich hatten sich im harten Alltag nicht bewährt, sodass wir beispielsweise bei der Wasserversorgung vorwiegend auf Installationsmaterial und Zubehör aus dem Haushaltsbereich zurückgriffen. Die Duschwanne ließen wir von einem Metallbauer aus Edelstahl maßanfertigen, da sie im Eingangsbereich eingebaut und damit besonderen Belastungen ausgesetzt ist. Die Elektroinstallation inklusive Solaranlage wurde bis auf wenige Ausnahmen in 24V ausgelegt. Vor unserer ersten Langzeitreise unternahmen wir mehrere Testfahrten mit dem (teilweise noch unfertigen) Großen Wagen nach Skandinavien, Island, Tunesien, und ließen unsere frisch gewonnenen Erfahrungen dann direkt in den weiteren Ausbau einfließen. So kamen beispielsweise Klappen vor die Kunststoffenster, da wir uns beim Fahren abseits von befestigten Straßen doch viele Kratzer in den Scheiben einhandelten. Die Klappen fertigten wir aus Aluminiumplatten, an die wir Aluwinkel annieteten. Dann experimentierten wir mit Gasdruckfedern. Solche aus dem Möbelbau gaben sehr schnell auf. Wir verwendeten dann Gaysan Dämpfer zunächst 100 - 150 N mit einer Länge von ausgefedert etwa 280 mm, diese wurden aber später durch 200 N Stärke ersetzt. Die schwächeren Federn genüigten, um die Klappen aufzustellen, allerdings wurden diese bei stärkerem Wind dann zuge-drückt. Die Befestigung der Gasdruckfedern haben wir auf einer großen Holzplatte ausprobiert, bevor wir sie am Fahrzeug anbrachten. Die Klappen bleiben auch



PANEEltec

GFK-Sandwichpaneele/Paneelsätze

“made in Thüringen”

“No limits!” bei selbstgebaute Kabinen für Pick-Up’s, Fernreise- oder Expeditionsmobile

Kunden - Selbstbaukabine mit Klappdach aus

PANEEltec S-line Sandwich

*nachträglich mit Kevlar überlaminiert und lackiert

Optional auch mit der neuen leichten, schlagzähnen Flächeneinlage **DUOCORE** by PANEEltec

Mehr Info unter www.paneeltec.de /Mail: vertrieb@paneeltec.de

PANEEltec GmbH
Acker Himmelsleiter 30
98553 Schleusingen
FON: 036841 - 43165
FAX: 036841 - 55657
MAIL: vertrieb@paneeltec.de

Wir haben umfirmiert





4x4 Reisen

Unimog Zubehör

Konstruktion



Unterstellung

Fahrzeugbau

ATLAS 4x4

Michael Dennig
Großaustr. 11
76456 Kuppenheim
Tel.: 07225-987939
Mobil: 0170-3150262
michael.dennig@atlas4x4.de

Aufstelldächer Ausbauten Aufbauten





www.custom-campers.de

LESERFAHRZEUG Der Große Wagen

ohne Arretierung geschlossen, da sie gegen das Fahrzeug gezogen werden. Trotzdem verriegeln wir sie während der Fahrt mit einem von innen zu bedienenden Riegel.

Insgesamt haben sich Basisfahrzeug, Aufbau und Ausbau bewährt. Die gewählte Wanddicke führt dazu, dass die Heizung nur selten anspringt. Die Kabine ist dicht und zeigt auch nach

Platzprobleme zu kochen. Der hochgesetzte Kühlschrank lässt sich einfach im Stehen bedienen, und bisher hat es allen Unkenrufen zum Trotz keinerlei Probleme damit gegeben. Ändern würden wir bei einem Neubau die Höhe des Bettbereichs. Hier würden wir etwa 10cm einsparen, was immer noch genügend Kopffreiheit auch beim Sitzen im Bett lässt. Der

Unsere erste richtig große Tour konnten wir im Sommer 2009 beginnen. Wir entschieden uns, den MAN nach Nordamerika zu verschiffen ...

acht Jahren intensiver Nutzung quasi keine Verschleißerscheinungen. Lediglich die Eingangstür musste zwischenzeitlich instand gesetzt werden. Den Zwischenrahmen hatten wir aus Kostengründen nur lackieren lassen, heute würden wir ihn feuerverzinken lassen. Außerdem mussten wir mittlerweile an einigen Stellen nachschweißen, sodass es sich wahrscheinlich gelohnt hätte, den Rahmen etwas stärker auszulegen. Wir waren bei unserer Planung nur von gelegentlichen Geländefahrten ausgegangen. Aber wie sagt man so schön: Der Appetit kommt beim Essen! Und Hunderte Meilen üble Wellblechpisten in Nordamerika, die wir dort so gar nicht erwartet hatten, beanspruchten das Material natürlich auch. Bewährt am Zwischenrahmen hat sich das Anbringen von zwei Stoßdämpfern an der vorderen Traverse, die in der Mitte durch ein Drehlager beweglich gelagert ist. Die Kabine schaukelt sich dadurch nicht so stark auf wie bei anderen Dreipunktagerungen. Hinten haben wir den starren MAN Unterfahrschutz durch einen klappbaren von Ringfeder ersetzt. Mit dem Grundriss sind wir nach wie vor sehr zufrieden. Der Nassraum im Eingangsbereich spart Platz und stellt bei schlechtem Wetter eine hervorragende Schmutzschleuse dar. Dass wir durch die Dusche einsteigen, stört uns mittlerweile absolut nicht mehr. Die große Küche würden wir wieder so bauen, bietet sie uns doch die Möglichkeit, ausgiebig ohne große

hintere durchgehende Staukasten würde damit mehr Platz gewinnen, was einerseits einen größeren Wassertank ermöglicht hätte, andererseits die Zugänglichkeit erleichtert. Unsere erste richtig große Tour starteten wir im Sommer 2009. Wir verschifften den MAN nach Nordamerika, da die USA bei zahlreichen früheren Touren mit Mietmobilen bei uns einen bleibenden positiven Eindruck hinterlassen hatten. Amerika ist für das Reisen mit dem Wohnmobil hervorragend geeignet. Mit einem Fahrzeug wie dem unseren hat man abgesehen von den üblichen touristischen Anlaufpunkten, die relativ leicht zu erreichen sind, vielfach auch die Möglichkeit, weniger besuchte Ziele abseits der üblichen Touristenpfade anzusteuern. Das Jahr in Amerika war dadurch noch besser als wir dies erwartet hatten - wir hatten unzählige schöne Erlebnisse, unvergessliche Eindrücke zu landschaftlichen Highlights haben sich in unserer Erinnerung fest verankert. Unsere Begeisterung über dieses Land führte dann dazu, dass wir anders als geplant, auch unsere zweite Langzeitreise hier verbrachten. In den kommenden Ausgaben wollen wir versuchen, einen kleinen Einblick in die verschiedenartigen Landschaften zu geben und etwas von der Faszination, die davon ausgeht, zu vermitteln. Los geht es in der nächsten Ausgabe mit Baja California, Mexico.



Der vordere Bereich mit Durchstieg zum Fahrerhaus, Sitzgruppe mit Podest und Bücherregal. Rechts der hochgesetzte Kühlschrank.



Im Podest der Sitzgruppe befindet sich die Bordelektrik. Der Tisch ist im Fahrbetrieb sicher vor dem Heckstaukasten befestigt.



Im platzsparenden Einstieg durch die Dusche trennt eine faltbare Wand bei Bedarf den Nassraum vom Wohnbereich ab.



34,95 €

US-ARMY-SCHAUFEL: „UNION LITTLE HOG“

69cm lang, Blatt 15x21cm, 960g
Bewährtes Teil für kleinere Erdbewegungen.

FLEXIBLER BERGEGURT: „HASHI KEN 412SH“
fängt einiges an Energie des „Abschleppruckes“ auf, schon dadurch Fahrzeug und Nerven! Natürlich auch in Verbindung mit starren Berggurten.
12to Bruchlast, 2,1 bis 4,5 Meter



187,95 €



36,95 €

SEILSCHÄKEL / SOFTSCHÄKEL 10TO

10to, netto 5to, Bruchlast 10to,



STARTMONKEY 400

MULTIFUNKTIONS-STARTHILFE

Dank seines Lithium Polymer Akkus kann der Startmonkey 400 jede Standard 12 Volt Batterie 15 bis 30 Mal starten. Der Startmonkey 400 lässt sich leicht mittels der Krokodilklemmen an Ihre Batterie anschließen, und schon nach 6 - 8 Sekunden lässt sich Ihr Wagen wieder starten.

Mehr Infos dazu in unserem kostenlosen 552 Seiten Katalog

237,95 €



KOMPRESSOR 12V 150 L/MIN IM KOFFER

Das Kraftpaket zum günstigen Preis. Förderleistung bis 150 Ltr/Minute, Höchstdruck 8 bar, max. Stromaufnahme 30A. 10m Druckschlauch mit Manometer und Schnellschaltung, 3m Kabel
Größe: 36 x 30 x 18 cm, Gewicht: 5,9 kg, auf unseren Reisen bewährt!

139,95 €



Katalog jetzt kostenlos bestellen!

Ausrüstung und Info rund um die Reise auf 552 Seiten mit 80 Seiten Offroadberatung

daerr.de
Lauche-Maas.eu



Därr Expeditionsservice
Schertlinstraße 17
81379 München

Därr Expeditionsservice ist eine Zweigniederlassung der Lauche & Maas München GmbH



Lauche & Maas
Alte Allee 28
81245 München