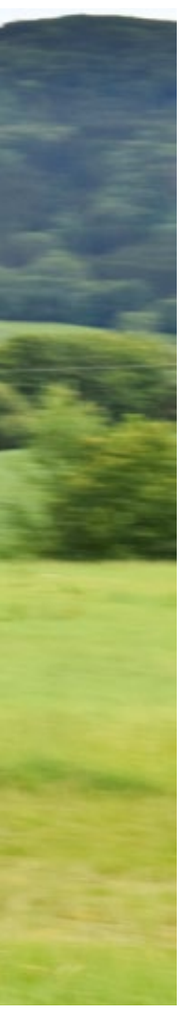
Das Mehr-Mobil

Mehr Platz, mehr Freiheit, mehr Spaß – nicht nur auf Expedition.

Text und Fotos von Andreas Güldenfuß



Darum geht es den meisten: Relativ sorgenfrei auch mal einen feuchten Waldweg zu einem lauschigen Stellplatz fahren zu können – in wenigen Ländern ist das noch erlaubt.

Warum kompliziert, wenn es so einfach geht? Hinter der Sitzgruppe wartet ein 1,92 mal 1,30 Meter Querbett, längs wären es zwei schmale Einzelbetten – mit dem Tisch eine 1,95 mal 1,92 Meter große Spielwiese.

Das viel zitierte Kind im Manne, das noch immer gerne im Dreck spielt. Entgegen aller objektiver Vernunft – es gibt wohl kaum einen outdooraffinen Camper, der beim Anblick eines solchen Fahrzeugs nicht neugierig wird. Tendenziell hat wohl jeder ein bisschen Angst, ohne Vierradantrieb nicht mehr vom Campingplatz zu kommen – oder der Klassiker, mit Allrad kann ich da freistehen, wo die anderen nicht hinkommen. Na ja, zum Glück muss sich Frank Woelcke weniger mit dieser Klientel beschäftigen. Seine Kunden haben meist schon ihre Erfahrungen gemacht und wissen recht genau, was sie benötigen. „Individueller Reisemobil- und Sonderfahrzeugbau" steht abgekürzt auf dem Briefkopf. Nicht jeder Woelcke ist also gleich ein Expeditions- oder Offroad-Mobil, eher ein an die Kundenwünsche und -bedürfnisse angepasstes Freizeitmobil. Daraus ergibt sich dann automatisch, dass die Kundschaft die Grenzen „normaler" Fahrzeuge von der Stange bereits ausgelotet hat und mit ganz klaren Wünschen und Vorstellungen zu Woelcke kommt.

Die gesamte Installation, Wasser und Elektrik, ist natürlich so ausgeführt, dass man mit dem Fahrzeug auch auf Expedition könnte. Also sorgfältig und robust.

„Norwegen" sagt Frank Woelcke ganz spontan: „Norwegen ist fast immer das erste Ziel unserer Kunden, direkt nach dem sie ihr Fahrzeug abgeholt haben." Ob es letztendlich die Verarbeitung von Serienfahrzeugen ist, ob es um Stauraumlösungen, Wohnraumkonzepte oder doch um den optionalen Allradantrieb geht, ist individuell – wie die Kunden auch.

Der Autark-Runner-Kunde reist in der Regel zu zweit, nur im R3 und im R8 gibt es eine gurtgesicherte Zweiersitzbank im Wohnraum. Der Autark hat immer Heckantrieb, Allrad ist optional erhältlich. Die Außenmaße bleiben auf Kastenwagen-Niveau, es geht mit 5,95 Meter los, endet bei 6,60 Meter. Der Aufbau ist selbsttragend, vollisoliert, kältebrückenfrei, korrosionsbeständig, vollverklebt und wintertauglich. Die ersten potenziellen Kunden haben wir also schon einmal analysiert: begeisterte Wintercamper und -sportler, egal ob in den Alpen oder Skandinavien. Genau von unserem Grundriss R9 ausgehend, kann man sich gut vorstellen, wie man die Tourenski und Stöcke in der Heckklappe verstaut und sich dann – ohne sich Gedanken um Schnee, Schmutz oder Feuchtigkeit zu machen – im großen Vorraum, der gleichzeitig das Raumbad ist, aus und umzieht. Die Vorzüge überzeugen natürlich auch am Rand der Skipiste, nach dem Wandern, Klettern, Bergsteigen, Radfahren, Raften, Wildwasserfahren oder sonstigen Aktivitäten, bei denen es nass, schmutzig oder verschwitzt wird. Der Vorraum allein ist schon einzigartig.

Also weiter: Wir haben ein aktives Paar, das viel und gerne reist und sich schon immer eine ordentliche Schmutzschleuse in ihrem Mobil gewünscht hat. Wenn

Auf der zehn Zentimeter starken Komfortmatratze und entsprechendem Unterbau liegt es sich ausgesprochen gut.

Nichts ist verbaut, alles ist auf das Nötigste reduziert. Herrlich praktisch und funktionell, vor allem weniger, was klappern oder quietschen kann.

So geht Autarkie für Wochen oder Monate: Mit der Kompost-Toilette ist man wirklich unabhängig, das Endergebnis kann man fast überall entsorgen.

Die riesige Edelstahl-Duschwanne ist gleichzeitig Schmutzläufer für den Eingangsbereich, das Klappwaschbecken schon fast ein bisschen Luxus.

Die LED-Zusatzscheinwerfer sehen nicht nur gut aus, sie leuchten die Umgebung bei der Suche nach einem Stellplatz auch hervorragend aus.

sich das Paar auf den bisherigen Reisen schon ein paar Wege verkneifen musste oder sich bereits mehrere Male festgefahren hat, ist die Wahl getroffen. Aber das ist natürlich nicht das Einzige, was am Autark Runner gefällt. Der Ausbau ist einfach schön – einfach. Wie ganz oft bei individuell ausgebauten Fahrzeugen wird auf Schnörkel, Radien und illuminierte Vitrinen für die Weingläser verzichtet, sondern ein rein funktionelles Fahrzeug gebaut. Es gibt Schränke, Schubladen und Fächer, alles so, dass man es uneingeschränkt nutzen kann und auch bei ruppiger Fahrweise nichts herausfällt. Es gibt ein großes, bequemes Bett, zwei Sitzplätze und einen Tisch, der nicht zu groß und nicht zu klein ist – außerdem kann man auch noch was seitlich auf dem Schrank abstellen.

Die Arbeitsfläche der Küche ist ausreichend, auch hier kann man in der Praxis den direkt gegenüberliegenden Schrank als Abstellfläche mitnutzen. Der zweiflammige Gasherd ist Standard und von der Größe für den Zweipersonen-Haushalt ausreichend. Die Frisch- und Abwassertanks sind innen liegend und somit weitgehend frostsicher, sofern das Fahrzeug geheizt wird. Eine Besonderheit in unserem Fahrzeug ist ein zweiter Trinkwassertank, der separat befüllt und benutzt werden kann. Wenn man sich also nicht hundertprozentig sicher ist, wie sauber das Wasser ist, kann man den zweiten Tank direkt mit Flaschen- oder Kanisterwasser befüllen und spart es sich, hinterher unzählige leere Behälter mitzuschleppen. Richtig komfortabel ist der große Kompressor-Kühlschrank in Stehhöhe mit insgesamt 93 Liter Volumen. Stehhöhe im Wohnraum: 2,02 Meter.

Der Ausbau ist modern, die Kombination „white + wood“ mit dunklen Arbeitsflächen ist zeitlos in. Die Oberflächen machen einen sehr strapazierfähigen Eindruck. Obwohl hier endlich mal jemand – je nach Anforderung – verschieden dicke Holzplatten verwendet, ist alles robust und mit hochwertigen Beschlägen versehen. Und das Schönste daran, es wurde aller Platz genutzt, der zur Verfügung stand. Es gibt also kein hätte, wäre, wenn – alles passt, die einzige Option, die mir fehlen würde, wäre eine Klappe direkt zum großen Heckstauraum. Was noch fehlt, ist das Raumbad, also der große Eingangsbereich, die Schmutzschleuse,

„Die Einrichtung des Autark Runners ist funktionell und sieht dennoch schöner aus als vieles von der Stange. Zudem wurde auf das Gewicht geachtet.

An die Wasserhähne für Trink- und Brauchwasser muss man sich wie an das längs eingebaute Kochfeld erst gewöhnen.

die Riesendusche und das TC, das Trocken-Closet. Das Schöne hierbei ist natürlich auch, dass man knapp 1,4 Quadratmeter prinzipiell voll mitnutzen kann, einzig das Klo fällt als Wohnraum aus. Definitiv eine Entwicklung aus der Praxis ist neben der robusten, unzerstörbaren Duschwanne im Eingangsbereich aus Edelstahl, dass genau diese auch von unten beheizt wird. Das bedeutet warme Füße beim Duschen und wenn der Vorraum als Trockenraum genutzt wird, schadet es auch nicht. Geheizt wird übrigens mit Diesel oder Strom. Eine Truma D6E Combi-Heizung sorgt für warme Luft und warmes Wasser.

Die Energie liefert eine 150-Ah-Lithium-Batterie, der Platz für weitere Batterien ist vorhanden. Zusätzlich gibt es natürlich noch einen Wechselrichter, Ladeboost er und zwei 100-Wp-Solarpanel auf dem Dach. Hier ist natürlich klar, dass die gesamte Installation und die verwendeten Komponenten so ausgeführt und ausgewählt sind, als würde man morgen damit auf Weltreise gehen.

Genau das ist es wohl, was in den Köpfen der Autark-Runner-Kunden herumschwebt. Die Weltreise – oder zumindest in Europa noch ein paar Fleckchen entdecken, an die man nicht jeden Tag fährt – oder sonst niemand hinkommt. Natürlich ist ein Sprinter 4x4 kein Unimog, mit 4Matic ohne zuschaltbare Sperren ist es ➤

Der Runner ist „untenrum" ziemlich nackt, also ungeschützt. Dank der großen Räder, viel Bodenfreiheit und der Untersetzung kann man aber relativ schonend über Hindernisse kabbeln. Für richtiges Offroad gibt es bei Woelcke aber auch entsprechendes Zubehör – oder gleich ein richtig geländegängiges Fahrzeug auf einer anderen, etwas größeren Basis.

noch nicht einmal ein Geländewagen, eher ein SUV. Der allergrößte Vorteil gegenüber anderen Fahrzeugen in dieser Größenordnung ist Bodenfreiheit. Steile Auf- und Abfahrten sind meist kein Problem, auch Kuppen können relativ problemlos überfahren werden, da alle Anbauten unter dem Fahrzeug so verbaut sind, dass sie vor Beschädigungen geschützt sind. Trotz der Höherlegung ist der Federweg nicht gewachsen und der selbsttragende, verwindungssteife Aufbau trägt nicht zur Verbesserung der Verschränkung bei. Beim Überfahren von Kuppen oder beim Rangieren in unwegsamem Gelände hebt der Sprinter schnell ein Bein und das 4ETS leitet die Kraft zu dem Rad mit mehr Grip weiter. Wenn das andere Rad beispielsweise bergauf auf losem Untergrund aber auch an Traktion verliert, hilft nur, die Anti-Schlupf-Regelung auszuschalten und sich vorwärts zu wühlen. Verlangt man dem 4ETS-System zu viel ab, überhitzt es relativ früh und verlangt nach einer Verschnaufpause, um abzukühlen. Das Untersetzungsgetriebe wird in der Ausführung mit 7G-Tronik-Wandlerautomatik wirklich nur bei extremen Kletterpartien gebraucht.

Wie es auf der Basis Mercedes Sprinter 4x4 in Zukunft weitergeht, weiß auch niemand. Zwischenzeitlich konnte er nur für Ausbauer zum Reisemobil, die ein eigenes COC erstellten, bestellt werden, jetzt sollte er wieder für jeden verfügbar sein. Für ganz viele Nutzer bietet der Autark Runner mit Heckantrieb für einen Preis ab 79.200 Euro aber schon eine ordentliche Basis – es muss nicht immer ein Allrad sein, und wenn, dann bitte einen echten.

„Der Autark Runner ist qualitativ vom Feinsten und für jedes Abenteuer zu haben, der Sprinter kommt eher an seine Grenzen.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 2,2 Liter 314 CDI, Euro 6, 105 kW (143 PS), Hinterradantrieb.

Maße und Massen (LxBxH): 645 x 200 x 303 cm. Radstand: 3.665 mm, zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg

Füllmengen: Diesel: 93 Liter, Frischwasser: 80 Liter, Abwasser: 80 Liter (frostsicher im Heizbetrieb), Gas: 11 kg Alugas

Aufbau: 30-mm-GfK mit 1,5-mm-Deckschichten, Polyurethan-Isolierschaumkern, GfK-Innenwinkel und -Formteile vollverklebt, Dach begehbar, Boden mit Sperrholzeinlage, Aufbau rahmenfest montiert

Möbelbau: 12 und 16 mm starkes, laminatbeschichtetes Leichtbaumöbelholz, Pushlocks

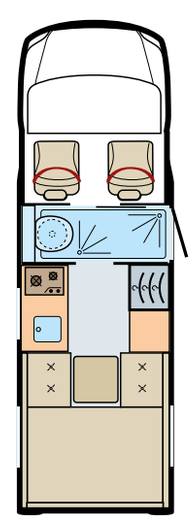
Heizung: Truma Combi 6DE mit Warmwassserboiler

Bordelektronik: Victron: 160 Ah LiFePO4, Kontrollpanel, 30-A-Ladegerät (230 V), 50-A-Lade-Booster, 1.700-Watt-Wechselrichter, 250-Watt-Solarregler, Solar Swiss: 2 x KVM 100 Watt Solarpanel, flächig verklebt

Sonderausstattung Auszüge: 163 PS, zuschaltbarer 4ETS-Allradantrieb mit Untersetzungsgetriebe, Bereifung 245/75x16, Komfortsitze, Klima, MBUX-Multimediasystem, Multifunktionslenkrad, Sitzheizung, Lackierung Aufbau, Truma Combi DE, Außendusche, Trockentrenntoilette

Testverbrauch: 12,4 Liter

Grundpreis: 79.200 Euro

Testwagen: 129.583 Euro

www.woelcke.de