Aus Reisemobil International Nr. 12/2019

Woelke Autark

PROBE GEFAHREN

Unabhängigheit von Strom, Wasser und asphaltierten Straßen: Ab 72.000 Euro bietet der Autark Crosser von Woelcke die passende Basis – mit viel Luft nach oben.

Text und Fotos von Andreas Güldenfuß

Mit einem Aufbau nicht breiter als das Basisfahrzeug und einer Form, die das VW-Bus-Design in sich aufnimmt, grenzt sich der Autark Crosser-compakt erfrischend außergewöhnlich vom klassischen Teilintegrierten oder Alkoven-Mobil ab. Zudem spielen Auf- und Ausbau in einer ganz anderen Liga. Und das hat seinen Preis.

Der Autark Crosser-compakt vereint, wie es immer so schön in der Werbung heißt, das Beste aus zwei Welten. Und zwar den fast Pkw-ähnlichen Fahrkomfort mit den geraden, perfekt isolierten Wänden eines Reisemobils. Und das alles, ohne von den Abmaßen gleich ins Unermessliche zu wachsen. Mit einer Länge von 5,30, einer Breite von 1,90 und einer Höhe von 2,75 Metern ist der VW unwesentlich größer als ein langer T6 mit Hochdach. Wenn man sich den Grundpreis von knapp 73.000 Euro zu Gemüte führt, ist er nicht wesentlich teurer als ein klassisch ausgebauter VW T6.

Das liegt nur unwesentlich daran, dass das Einzelkabinen-Fahrgestell günstiger als ein Bulli im klassischen Blechkleid ist, sondern vielmehr, dass der Ausbau einer rechteckigen Kiste natürlich deutlich einfacher ist, als sich durch eine Vielzahl von Säulen, Streben und Sicken zu kämpfen, Blech zu isolieren und Einbauten am besten millimetergenau an eine Karosserieform anzupassen.

Der selbsttragende Aufbau aus Sandwich-Platten wird formschlüssig an das Basisfahrzeug angepasst und verklebt. Die Übergänge passen sich durch selbstdesi-

Jeder Ausbau wird individuell auf Kundenwunsch gefertigt. Platz gibt es trotz der kompakten Maße genügend. Wer auf Gas verzichten will, bekommt auch einen Spiritus-Kocher.

Die Schienen am Heck können ein Motorrad tragen, die Tür ist dreifach verriegelt wie eine Haustür. Mit Snorkel können auch staubige Pisten gefahrlos befahren werden .

Die Schalt- und Überwachungszentrale ist übersichtlich angeordnet und pistentauglich aufgebaut.

Dank der kompakten Maße bleibt der Woelcke fast uneingeschränkt alltagstauglich und komfortabel.

gnte GfK-Profile perfekt an die Karosserieform an.

Grund genug sich den Crosser etwas genauer anzuschauen: Seit über 30 Jahren baut Frank Woelcke individuelle Kastenwagen nach Kundenwunsch aus, vor rund 25 Jahren kamen die ersten vollisolierten Kompaktreisemobile und Sonderfahrzeuge mit einem selbstentwickelten Koffer aus GfK-Verbundplatten dazu. Da die reisende Kundschaft gerne Länder besucht, deren Straßenbau-Infrastruktur bei uns jeden SUV-Fahrer überfordern würde, sind die Optionen geländegängiges Fahrwerk und Allradantrieb eher die Regel als die Ausnahme. Natürlich ist der genannte Grundpreis erst die Basis mit 150 PS und Sechsgangschaltgetriebe – aber schon komplett reisefertig ausgebaut mit Schränken, Bad mit Dusche, Kompressor-Kühlschrank, Heizung, Solar-Anlage, Lithtium-Batterie, Zweiflammkocher und Spüle. Allein für den 204 PS starken TDI mit Direktschaltgetriebe-DSG und Allradantrieb 4Motion, Differentialsperre, LED-Scheinwerfer, Klima und was man sonst noch gerne aus dem Herstellerkatalog konfiguriert, kommen auf die Basis nochmals knapp 18.000 Euro dazu. Für Komplett-Lackierung, Höherlegung, AT-Reifen mit Felgen und die höhergelegte Luftansaugung sind gleich noch knapp 12.000 Euro fällig – und so schraubt sich der Preis ruckzuck in Dimensionen – die andere Ausbauer von Kastenwagen auch verlangen. Die bieten dafür allerdings nicht den Platz oder die Isolation gegen Kälte und Hitze. In unserer Ausführung mit Allrad, dicken Reifen, Höherlegung und Snorkel sieht das Teil schon ein bisschen gefährlich aus – und fährt sich auch ein bisschen so. Der verregnete Mai mit den entsprechend häufig nassen Straßen erfordern einen sanften Gasfuß, will man die 255/55R18 BF-Goodrich auf den schönen Delta Klassik-Felgen nicht zu sehr strapazieren – der Beadlock-Ring ist übrigens nicht nur zur Zierde, er kann einfach ausgetauscht werden, falls der Felgenrand vermackt ist. Geradeaus, und nach kurzer Eingewöhnung auch in den Kurven, fährt sich der hochbeinige T6 tadellos. Das Fahrerhaus, das durch eine Tür vom Wohnraum getrennt ist, bietet durch umlaufende Ablagefächer im Dachausschnitt sehr viel Stauraum. Es ist nicht ganz so gemütlich wie in einem Multivan – beim Pritschenfahrgestell wird weniger Wert auf ein gepolstertes Armaturenbrett gelegt. Dafür ist die Ausstattung robust und der Boden abwaschbar und unempfindlich. Mehr als die einstellbaren Sitze mit Armlehnen, Sitzheizung, Klimaanlage, Tempomat und ein griffiges Lederlenkrad braucht man in so einem Fahrzeug ja eigentlich nicht – wo es keine Straßen gibt, benötigt man keinen Spurhalteassistenten und was nicht verbaut ist, kann schon nicht kaputt gehen.

Egal, an welchem Ziel angekommen, es geht bequem durch eine Schiebetür. Aber nicht in den eigentlichen Wohnraum, sondern zuerst ist eine Art Schmutzschleuse, die gleichzeitig Garderobe, Vorraum und Raumbad ist. Die Tür, die den Toilettenraum abtrennt, ist gleichzeitig die Eingangstür zum Wohnbereich. Man kann also den Wohnbereich komplett abtren- ►

Auf Wunsch gibt es eine richtig große Küche. Die Arbeitsflächen sind ausreichend dimensioniert. Die Kompressor-Kühlbox fasst 40 Liter.

Mit Klappwaschbecken, Trocken-Trenn-Toilette und Dusche ist der Crosser-compakt perfekt ausgestatten.

Der Sinus-Wechselrichter sorgt für stabile 230 Volt. Das Vitron-Ladegerät lädt und überwacht die Batterie.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: VW T6 Transporter Fahrgestell. Vierzylinder-Bi-Turbodiesel. Leistung 150 kW (204 PS) bei 4.000/min, Drehmoment 450 Nm bei 1.400/min. Abgasreinigung SCR-Kat mit AdBlue. Hubraum 1.968 cm^3, 7G-DSG-Direktschaltgetriebe, Allradantrieb mit mechanischer Differentialsperre

Maße und Massen: (L x B x H) 530 x 190 x 275 cm, Radstand: 340 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 2.850 kg, zulässige Gesamtmasse: 3.200 kg

Aufbau: Wände und Dach aus 30 mm GfK (Glasfaserverstärkter Kunststoff) - Verbundplatten mit: 2 mm GfK-Deckschichten, PU (Polyurethan)- Isolierschaumkern ohne Einlagen und Kältebrücken. Bodenplatte in gleicher Ausführung wie Seiten und Wände, zusätzliche Sperrholzeinlage AW100. GfK-Innenwinkel aus Wirrfaserlaminat ringsum vollverklebt und verschraubt. GfK-Formteile aus Wirrfaserlaminat, vollverklebt 16 mm Polyethylen-Schaumstoff. Vier Seitz-Rahmenfenster mit VAN-Glas, 1 Dachluke Vent, 1 Micro-Heki

Bett: Längsbett aus Sitzgruppe 195 x 130 cm

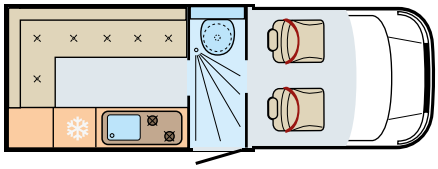
Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 100 l innenliegend/40 l außen isoliert, Gas: 5 kg, Diesel 80 l, AdBlue 13 l

Serienausstattung: (Auszug) Kompressorkühlbox, Raum, Zweiflammkocher, Truma-Heizung, 100 W Solar, Ladebooster, 100 Ah Bordbatterie, Edelstahl-Duschwanne,

Testverbrauch: 10,7 l/100 km

Grundpreis: ab 72.200 €

Testwagen: 117.559 €



nen, was auch der Fall ist, wenn man das Badezimmer benutzt - bei geschlossener Klotür freien Durchgang zum Vorraum, oder bei zusätzlich geöffneter Tür zum Fahrerhaus einen freien Blick durch das ganze Fahrzeug hat. Bei unserem Fahrzeug lässt sich der Beifahrersitz zusätzlich drehen und man kann gemütlich die Füße auf den Fahrersitz legen, relaxen und den anderen beim Kochen zusehen – oder einfach die Tür zu machen, wenn man seine Ruhe haben will.

Der Grundriss ist auf den ersten Blick wirklich ungewöhnlich, aber schon nach einem Tag im Einsatz kommt man wunderbar damit klar. Wohl wissend, dass unter dem Holzgitter im Eingangsbereich eine durchgängige Edelstahlwanne ist, kann man bei Schmuddelwetter getrost ins Fahrzeug treten, die Schuhe und die nassen Klamotten ablegen und in den Wohnraum gehen. Das Adjektiv „behaglich“ liegt einem zwar auf der Zunge, man muss die Innenausstattung aber vielleicht erst verstehen, um sie dann behaglich empfinden zu können. Weiß beschichtete Möbelfronten mit Buche Umleimern und dunkelgraue CPL-beschichtete Oberflächen an Tisch und Arbeitsplatten sind modern – und kühl. Die üblichen Gimmicks, wie man es gewöhnt ist, ein niedliches Gewürzregal hier, ein Weinglas-Halter dort, fehlen. Das Interieur ist schlicht, praktisch, funktionell und robust – so, wie man es sich vielleicht selbst bauen würde. Viele Woelcke Kunden haben das schon hinter sich und wollen jetzt von der Erfahrung der Ausbauexperten profitieren.

Jeder Ausbau ist individuell, wird gemeinsam mit Frank oder einem seiner Mitarbeiter geplant und darf dann reifen – rund zwei Jahre Lieferzeit stehen gerade auf dem Plan. Da der Name Autark auch wirklich so gemeint ist, verbaut Woelcke fast nur noch Trocken-Trenn-Toiletten. An diesem Punkt, so Frank Woelcke, gehen die Meinungen anfangs noch oft auseinander – weil es die Leute nicht kennen. Wenn sie sich aber länger damit beschäftigen und Kontakt mit anderen Kunden aufgenommen haben, wissen alle, dass es nur Vorteile bringt: Kein Wasserverbrauch, kein Geruch, kein Entsorgungsstress.

Um bei den kompakten Kabinenmaßen

Der Böschungswinkel des Crossers ist beachtlich.

ein behagliches Bett zustande zu bringen, wird die Längsbank der L-Sitzgruppe ausgezogen und mithilfe der Rückenlehnen eine knapp 2,0 mal 1,3 Meter große Liegefläche gebaut. Beim gebauten Bett kann man sich zwar nur noch knieend oder liegend im Wohnraum aufhalten, alle lebenswichtigen Gerätschaften wie Kühlbox, Kocher, Spülbecken und die meisten der Schubladen sind immer noch erreichbar, die komplett umlaufenden Dachschränke sowieso. Verglichen mit anderen Fahrzeugen mit diesen Außenmaßen, sind die Platzverhältnisse in der Kabine perfekt. Unter der Bank sitzt ein 100 Liter Wassertank mit Druckpumpe und Vorfilter. Eine Truma Combi D6E sorgt für behagliche Wärme und warmes Wasser. Eine 100 Ah-Lithium-Batterie, ein Ladegerät, ein Ladebooster für die Bordbatterie, zwei Mal 100 W-Solar und ein 1000 Ah-Wechselrichter sorgen für noch mehr Komfort und Autarkie.

Wer braucht's? Prinzipiell könnte man sagen, so einen Ausbau bekomme ich auch in einem normalen Kastenwagen! Stimmt natürlich nicht, denn 30 Millimeter isolierte Wände, eine große Nasszelle mit Dusche und Toilette und das alles auf 5,30 Meter gibt es nirgends. Natürlich haben die meisten Woelcke Kunden ein besonderes Ziel vor Augen, wissen bereits wie groß das Auto sein darf, damit es in den Container zum Verschiffen passt. Mit dem Autark-Crosser compakt kann man aber auch hier in Europa unendlich viele Ziele entdecken, die mit einem normalen Camper nicht erreichbar sind. Spaß macht das Mobil auf jeden Fall, egal auf welchem Gelände oder auf welchem Kontinent.