Stark... autark

Text und Fotos: Karsten Kaufmann

Der Autark Runner R9 von Woelcke stellt sich als Camper mit Charme und Potenzial für grobe Pisten vor. Der Blick in ein ganz außergewöhnlich interessantes Fahrzeug.

„Rundum platzierte, große Ausstellfenster erhellen tagsüber den Wohnraum freundlich und belüften nachts effektiv."

Tisch und das Sideboard gegenüber der Küche erweitern die Arbeitsfläche beim Kochen enorm.

Der Besteckauszug im Sideboard gegenüber der Küche ist die einzige Schublade. Wer im Küchenblock Vollauszüge wünscht, muss höheres Gewicht akzeptieren.

Die Hecksitzgruppe bietet viel attraktiven Platz zum entspannten Lümmeln. Ganz außergewöhnlich in dieser kompakten Fahrzeugklasse.

Autarkie steht für Selbstbestimmung und Unabhängigkeit. Und nicht weniger und auch nicht mehr soll der Namenszusatz des R9 verdeutlichen: eine große Portion Autonomie.

Wer bei der Konstruktion eines 4x4 Campers Autarkie weit oben im Pflichtenheft notiert, muss einige Register ziehen. Insbesondere maximale Unabhängigkeit von Gas, Entsorgungsstationen und Landstrom wären hier zu nennen. Ob das Autarkie-Konzept des R9 aufgeht? Dazu im Detail später.

Und Autarkie ist kein Attribut, das einzig für große Trucks reserviert ist. So manch kompakter Bulli hat dies schon eindrucksvoll unter Beweis gestellt – unter anderem auch der Autark Crosser auf T6 von Woelcke im Test von unserem Schwestermagazin Reisemobil International.

Der R9 auf Mercedes-Benz Sprinter-Basis ist mit 6,45 Metern Länge nicht der kürzeste dieser Familie, es geht auch unter der magischen Sechs-Meter-Marke. Dafür bietet er aber einen geradezu opulent großen und überaus attraktiven Innenraum – um gleich mal den charmantesten Charakterzug des R9 in die Waagschale zu werfen.

Beginnen wir einen Rundgang: Wer die elektrische Thule-Trittstufe ausfährt, um in den werkseitig knapp 13 Zentimeter höhergelegten Allrad-Sprinter zu klettern, steht direkt in der Schmutzschleuse. Gegenüber eine geschlossene Tür, hinter der sich die Trockentrenntoilette von Nature's Head, ein Badschränkchen und ein Klappwaschbecken verbergen. Öffnet man die Tür, verschließt man damit gleichzeitig den Wohnraum linker Hand, voilà, das Bad als geschlossene Einheit ist bereit. Ein Ausstellfenster erlaubt der Grundriss nicht, das kleine Dachfenster in der Mitte des Bades sorgt für Tageslicht und Belüftung. Die Duschbrause samt Schlauch ist im Badschrank versteckt, sie wird bei Bedarf direkt neben der Tür via Schnellkupplung in einer speziellen „Steckdose" mit Warm-/Kaltregler eingeklickt. Jetzt lässt es sich im Bad, Duschvorhang einmal ausgezogen, bequem auf einer Fläche 1.170 mal 715 Millimetern duschen, oder, alternativ, die Brause als Außendusche verwenden – beispielsweise auch zum Absprühen von schmutzigen Schuhen vor der Aufbautür.

Viele Camper diskutieren das Konzept Schmutzschleuse/Bad durchaus kontrovers – denn ist das Bad besetzt, ist der Durchgang vom Wohnraum zur Aufbautüre blockiert. Andere halten dagegen, dass diese Lösung einzigartig ist, um schmutzige Schuhe und feuchte Kleidung getrennt vom Wohnraum zu verstauen und gleichzeitig ein opulent großes Bad zur Verfügung zu haben. Hier entscheiden persönliche Präferenzen.

Wie auch immer – umgesetzt ist das Konzept von Woelcke exzellent. Wer sich nun links in den Wohnraum wendet, findet linker Hand den Kissmann-Kompressorkühlschrank mit 75 Liter Volumen plus 18 Liter Gefrierfach, ohne Kniefall bequem in Hüfthöhe zu öffnen – darunter

Die werkseitige Höherlegung optimiert die Geländegängigkeit, Motor- und Unterfahrschutz sollten unbedingt ergänzt werden.

> *„Die Bordelektronik? Ein rundes Basis-Setup für den Autark-Camper: LiFePO4-Batterie mit 160 Amperestunden und zwei Solarpanels à 100 Wattpeak.“*

ein 51 Zentimeter breiter und 83 Zentimeter hoher Kleiderschrank. Dahinter schließt ein kleines Sideboard mit wertvoller Arbeitsfläche sowie 12- und 230-Volt-Steckdosen an der Wand an. Rechter Hand: die Küche mit Zweiflamm-Gasherd und großer Edelstahlspüle. Die Spüle ist groß und praktisch, ein zweiter Wasserhahn gibt Hinweis auf zwei optionale 19-Liter-Frischwasserkanister in der Heckgarage. Bei entsprechender Pflege entsteht so ein kleiner Trinkwasserkreislauf – unabhängig vom großen 120-Liter-Tank.

Der Zweiflammkocher sitzt recht eng an der Badwand, die Nutzung der hintereinander platzierten Kochplatten ist, insbesondere bei großen Pfannen und Töpfen, etwas umständlich. Dafür gibt‘s üppig Platz zum Köcheln und Schnippeln: Einfach Drehtisch neben die Küche schwenken und das gegenüberliegende Sideboard mitnutzen. Gekocht wird ganz klassisch mit Gas. An Bord: eine 11-Kilogramm-Alugasflasche. Wer diese als Tankflasche installieren lässt, macht sich in Europa weitestgehend unabhängig von den uneinheitlichen Tausch- und Befüllsystemen.

Möbelbau, Spaltmaße? Handwerklich erstklassig umgesetzt. Auf der Suche nach Kritikpunkten könnte man wohl die vergleichsweise simplen Push-Locks der Schubladen und Staufachklappen ins Feld führen – die sind aber hervorragend montiert und funktionieren problemlos. Nicht jedermanns Sache ist der weite Öffnungswinkel der Hängeschrankklappen, der diese an der Decke anstoßen lässt. Geschenkt.

Abseits vom nüchternen Faktencheck fällt der Blick ohnehin in das unverbaute, offene Heck des R9 mit einem gewaltigen U aus Matratzen. Rundum platzierte, große Ausstellfenster erhellen tagsüber den Wohnraum freundlich und belüften nachts effektiv. Zwischen Decke und Polstern ist zum aufrechten Sitzen üppig Platz, trotz umlaufender Staukästen ist die Kopffreiheit überall garantiert. Dafür ist aber die Heckgarage unter der Sitzgruppe mit etwa 60 Zentimetern relativ flach bemessen. Wer hier Fahrräder transportieren möchte, muss auf kleine Kompaktbikes setzen.

Im Gegenzug bietet der offene Wohnraum geschätzte Wohnqualität. Hier kann man sich nicht nur problemlos länger aufhalten, das Ambiente lädt geradezu ein mit einem spannenden Buch und beispielsweise einem guten Whiskey entspannt die Abendstunden zu verbringen. Wohnwert: 10 von 10 Punkten.

Bei den Fenstern setzt Woelcke auf vergleichsweise einfache, aber leichte Dometic-Rahmenfenster – ein Tribut an das strenge Gewichtsmanagement bei diesem Fahrzeug. Doch dazu später.

Die große Fläche erlaubt es links und rechts längs auf 1,94 mal 1,90 Meter in Fahrtrichtung zu schlafen, Querschläfer finden immerhin noch knapp 1,90 mal 1,40 Meter zum Nächtigen. Im Fußbereich je ein Einzelsitz und der quadratische Schwenktisch, der, komplett abgesenkt, die Matratzenfläche noch erweitern könnte. Kritischen Betrachtern fehlt womöglich eine große Dachluke für etwas mehr Tageslicht und noch bessere Durchlüftung. Letztere übernimmt die Dometic-Vent-Dachhaube mit thermogesteuertem Ventilator. Der saugt stickige Luft nach draußen

Trockentrenntoilette und Außendusche runden die stimmige Ausstattung des Autark R9 ab.

oder bläst Frischluft ein – allerdings geht das Teil unangenehm laut ans Werk.

Bordelektronik und Monitoring üben einen dezenten Auftritt: Tankanzeigen, Truma-Bedienteil, 12-Volt-Haupt- und Wasserpumpenschalter sowie die Fernbedienung des Wechselrichters finden sich über dem rechten Sideboard – ergänzt von den Schaltern für den Bewegungsmelder und des Kühlschranks. Kurzum: Kein unnötig opulent ausgestattetes Sicherungs-Bedienpanel – alles reduced to the max. Übersichtlich, verständlich, funktionell.

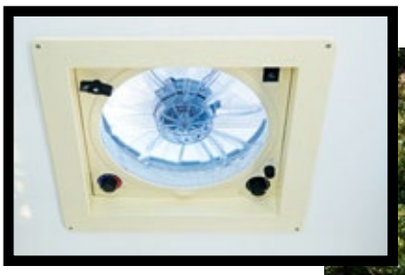
Dabei lässt die Bordelektronik insgesamt wenig Wünsche offen und garantiert den Reisenden ein rundes Basis-Setup fürs autarke Reisen. Basis-Setup deshalb, da mehr Solar- und Batteriekapazität möglich und für den ein oder anderen Kunden auch sinnvoll ist.

Herzstück ist die 160-Ah-LiFePO4-Batterie. Sie findet man, neben allen anderen wichtigen Bausteinen der Elektronik, blitzsauber montiert im Sitzkasten im Fußbereich des rechten Längsbettes. FI-Schutzschalter, Booster, Sicherungsleiste und 1.700-Watt-Wechselrichter sind hier gut zugänglich und übersichtlich montiert. Wer bei Fahrzeugübergabe der Einweisung vom Woelcke-Team aufmerksam lauscht, wird sich auch später bei Servicearbeiten jederzeit gut zurechtfinden. Wer eine zweite Batterie nachrüsten möchte, findet übrigens ausreichend Platz dafür. Doch

Oben links: Gute Verschränkung zählt nicht zu den Stärken des Sprinters. Das Cockpit ist top – eine Wandlerautomatik würde den Reisekomfort zusätzlich optimieren.

die nahezu voll verfügbaren 160 Ah des Lithium-Akkus garantieren einige Tage absolute Autarkie abseits vom Landstrom, selbst wenn der Kompressorkühlschrank Eiswürfel zaubern soll.

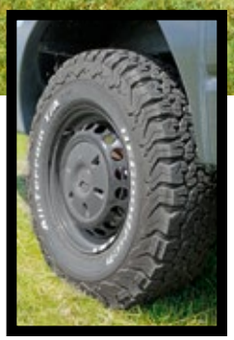
In Zeiten, in denen weniger Kaltgetränke als warme Füße auf der Wunschliste stehen, heizt Trumas Combi 6DE im Aufbau ein. Die 30 Millimeter starken Sandwichwände isolieren gut, die Dometic-Fenster eher mäßig. Doch maximal sechs kW-Heizleistung der Truma garantieren jederzeit ausreichend Wärmenachschub. Der optionale Höhen-Kit empfiehlt sich für alle, die gerne häufiger in den Alpen oder in Südamerika unterwegs sind. Die Dieselheizung verbaut Woelcke, optimal platziert, im Sitzkasten links der Küche. →



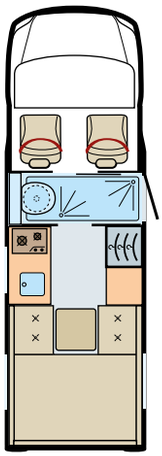
▲ Dometic-Ventilator: sinnvoller Luftaustausch – saugt oder bläst – macht aber ordentlich Lärm.

▲ Platz für Upgrades: Neben der LiFePO4-Batterie hält Woelcke Platz für weitere Batterien bereit.

▶ Wasser ablassen leicht gemacht: Der elektrische Kugelhahn öffnet auf Knopfdruck.



◀ Der neueste BF Goodrich sichert ordentliche Traktion auf Pisten und gewährt gute Pannensicherheit. Der leiseste AT-Reifen ist er nicht.



So garantieren kurze Heizrohre zu Sitzgruppe und Bad schnelle Wohlfühltemperaturen.

Unterwegs präsentiert sich der R9 als äußerst angenehmer Reisegefährte. Die optionalen Komfortsitze von Mercedes sind bei der Wahl der Sonderausstattung Pflicht, ebenso der Abstandstempomat Distronic – er gestaltet lange Autobahnetappen deutlich entspannter.

In puncto Fahrgeräusche stellt sich der Woelcke als Klassenprimus vor. Die Windgeräusche sind völlig im Rahmen, vom Aufbau stört, selbst bei offener Trenntüre, kein Knarzen oder Klappern, die AT-Reifen laufen erstaunlich ruhig. Fahrkomfort Überland und Autobahn? Tipptopp.

Selbst durch engen Stadtverkehr gelingt es, den gerade einmal zwei Meter breiten Sprinter manierlich zu steuern, hier überzeugen die kompakten Maße des R9. Die Sechsgangschaltung ist präzise, die optionale Siebengang-Wandlerautomatik einen Tipp wert. Der Wendekreis bei 3,66 Metern Radstand geht in Ordnung, Bestnoten erhält der Sprinter dafür nicht.

Wer den Werksallrad von Mercedes wählt, erhält ein solides Gesamtpaket geliefert. Die Höherlegung (Bodylift) von Mercedes ist exzellent umgesetzt, der Allradantrieb reicht für die meisten Pisten dieser Welt aus. Wer sich in Schlamm und Sand wagt, wird lernen müssen, das 4ETS perfekt einzusetzen – muss aber auch dessen Limits akzeptieren. Dem elektronischen System zur Schlupfkontrolle fehlen echte, mechanische Differenzialsperren, ein klares Manko in wirklich kniffligen Fahrsituationen. Wer diese nicht sucht, oder unbeabsichtigt hineinrutscht, ist fein raus. Wer weitere Sicherheitsstufen wünscht, denkt über Seilwinde und/oder die Nachrüstung einer mechanischen Differenzial-Sperre für die Hinterachse nach.

Wie auch immer: Wer den Allradantrieb wählt, greift, für geringe Mehrkosten, unbedingt auch zum Untersetzungsgetriebe. Es kann in Sand oder Schlamm schnell zum geschätzten Rettungsanker werden, auch wenn die Reduzierung um 42 Prozent für steiles Terrain, insbesondere kernige Steilabfahrten, nicht ausreicht. Hierfür ist die mögliche Minimalgeschwindigkeit zu hoch, die nötige Motorbremswirkung zu gering. Für die alltäglichen Herausforderungen bei den üblichen Einsätzen reicht die Reduktion hingegen völlig aus.

▲ 2 mal 100 Watt Solar verklebte Panels. Kleines Manko: Die nicht unterlüfteten Panels erreichen nicht die Leistung und Lebensdauer von Glasmodulen.

▲ Gewichtsoptimiert: Die Alugasflasche reduziert das Gewicht – wäre auch als Tankflasche im Zubehör erhältlich.

Kurzum: Das Allradkonzept des Sprinters bietet viel – und gemessen am R9 in unserem Test auch ausreichend Potenzial. Denn der R9 wurde von Woelcke auf eine harte Diät gesetzt, die, vernünftig betrachtet, den Pisteneinsatz zumindest stark einschränkt.

Bei der Fahrt auf die Fahrzeugwaage zeigen die Ziffern der Digitalwaage 3.100 Kilogramm an. Ein grundsolider Wert. Zumal mit vollem Wasser- und Dieseltank und einem 80 Kilogramm schweren Fahrer an Bord gemessen. Bleiben 400 Kilogramm für eine zweite Person und Reiseutensilien aller Art. Wer clever reduziert und packt, kommt mit diesen Reserven tatsächlich aus und kann in Europa mit gutem Gewissen auf Reisen gehen.

Durch die konsequente Diät mussten Unterfahrschutz für Motor, Tank und Differenzial ebenso weichen wie einige Schubladen mit Auszügen in der Küche, die die Nutzung des Stauraums komfortabler gestalten würden. Wer Offroad denkt, wird nicht allein auf den Pannen-Kit zählen wollen. Er muss ein Ersatzrad unterflur in den Träger stecken und dessen Gewicht vom Reisegepäck subtrahieren. Realistisch betrachtet wird auch ein Regalsystem zur besseren Nutzung der Heckgarage die Zuladungsreserven etwas reduzieren.

Perspektivenwechsel: Wer das Potenzial des Woelcke R9 in vollem Umfang nutzen möchte, benötigt Unterfahrschutz, einen Satz Berge-Equipment und sicherlich auch etwas üppigere Vorräte. Spätestens jetzt verhagelt es die Kalkulation mit unter 3,5-Tonnen auf Tour gehen zu können – eine Auflastung auf 4.100 Kilogramm für 2.600 Euro erscheint sinnvoll – dennoch kein Grund missmutig zu sein. Für lange Gesichter sorgt hingegen: Interessenten des R9 brauchen einen langen Atem. Die Auftragsbücher bei Woelcke sind aktuell randvoll, rund drei Jahre beträgt die Wartezeit. Da bleibt viel Zeit über Gewicht, gewünschte Zuladung und Führerscheinvarianten nachzudenken.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 2,2 Liter 416 CDI, Euro 6, 120 kW (163 PS), 2 zugelassene Sitzplätze
Allradkonzept: zuschaltbarer 4ETS-Mercedes Allradantrieb mit Untersetzungsgetriebe, keine mechanischen Diff.-Sperren, Achsübersetzung: i=4,182
Maße und Massen (LxBxH): 645 x 200 x 303 cm (Dachfenster Oberkante), Radstand: 3.665 mm, zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg
Füllmengen: Diesel (Haupttank): 93 Liter, Frischwasser: 120 Liter, Abwasser: 80 Liter (frostsicher im Heizbetrieb), Gas: 1 x 11 kg Alugas
Aufbau: 30-mm-GfK mit 1,5-mm-Deckschichten, Polyurethan-Isolierschaumkern (PU), GfK-Innenwinkel und GfK-Formteile aus Wirrfaserlaminat vollverklebt, Dach begehbar, Boden zusätzlich mit Sperrholzeinlage AW 100/selbstragend, Aufbau rahmenfest montiert
Möbelbau: 12 und 16 mm starkes, laminatbeschichtetes Leichtbaumöbelholz, Push-Locks, Besteckschublade mit kugelgelagertem Vollauszug
Heizung: Truma Combi 6DE mit integriertem Warmwassserboiler, inkl. Elektro- und Höhenkit
Bordelektronik: Victron: 160 Ah LiFePO4, Votronic: 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
Serienausstattung in Auszügen: 93 Liter Diesel, Armlehnen (Bei-)Fahrersitz, Fensterheber elektr., Seitenwind-Assistent, Keyless-Start, Radiovorrüstung, Außenspiegel elektr. verstell- und beheizbar
Sonderausstattung in Auszügen: 163 PS, Allradantrieb zuschaltbar mit Untersetzungsgetriebe, Bereifung 245/75x16, Komfortsitze, Beifahrerairbag, Klima, MBUX-Multimediasystem, Multifunktionslenkrad, Sitzheizung, LiFePO4-Batterie, Solar, Wechselrichter, Lackierung Aufbau, Moskitoschutztüre, Truma Combi DE, Außendusche, Dachluke Vent, Astabweiser mit Zusatzscheinwerfer, Trockentrenntoilette, Frischwassertank 120 Liter
Testverbrauch: 12,4 Liter
Grundpreis: 79.200 Euro
Testwagenpreis: 129.583 Euro
www.woelcke.de