



# CAMP IN DER BOX

Neuer Boom beim Outdoor-Camping: **Offroad-Zeltanhänger** werden auch bei uns immer beliebter. Wir haben einen gebaut.

» Der Trend kommt aus etwas wärmeren Gefilden: Vor allem in Australien und dem südlichen Afrika sind die „Trailer Tents“ seit langem eine gängige Behausung für den mehrtägigen Offroad-Trip in den Busch. Seit einiger Zeit greift die Begeisterung für diese Gefährte allerdings auch in Deutschland um sich. Ausgangsbasis für solche Zeltanhänger ist eines der verschiedenen Klappzelte, die speziell für den Anhängereinsatz angeboten werden. Und eben ein mehr oder weniger Offroad-tauglicher Nachläufer.

Wie so vieles aus dem Outdoor- und Reisebereich haben

die reisefertig angebotenen Anhängerzelte allerdings ein gewisses Manko: den Preis. Fertig ausgerüstete Offroad-Trailer sind selten unter 10.000 Euro zu bekommen, mit viel Spielraum nach oben. Eine Menge Geld für ein paar Wo-

**Klappzelt-Vorteil: Mehr Platz als in einem ausgewachsenen Wohnwagen**

chen Zeltvergnügen im Jahr. Das muss auch billiger gehen, waren wir uns sicher, und machten uns an die Arbeit.

Vor dem Projektstart gilt es zunächst, das für die eigenen Ansprüche passendste Zelt

auszusuchen. Viele verschiedene Konzepte sind auf dem Markt. Wir entschieden uns für das Klappzelt des australischen Anbieters Gordigear, der mit einer Niederlassung in Oberbayern per Direktvertrieb den deutschen Markt beliefert.

Mehrere Gründe gab es für diese Entscheidung: Zum einen natürlich der vergleichsweise günstige Preis, mit 2.050 Euro für das komplette Basiszelt unterbietet Gordigear andere Anbieter zum Teil deutlich.

Der zweite Grund lag in der Größe des Zelts: bei gleicher Grundfläche auf dem Anhänger ist das Basiszelt deutlich geräumiger als etliche Konkurrenzprodukte. Mit einer Wohnfläche von 5,30 x 2,30 Metern steht mehr umbauter Raum zur Verfügung als in manch ausgewachsenem Wohnwagen. Und per anclipbarem Zusatzzelt lässt sich dieser Platz verdoppeln.

Noch wichtiger war allerdings die Wahl des Untersatzes. Viele Anbieter von Komplettlösungen verwenden für ihre Klappzelt-Trailer herkömmliche Industrie-Anhänger von der Stange. Diese sind für normalen



▲ Günstiges Schnäppchen: Der Heavy-Duty-Anhänger aus Südafrika wurde aus einer Geschäftsauflösung übernommen.



▲ Schweißarbeit: Der Aufbaurahmen und die Befestigung des Klappzelts wurden speziell für das Projekt hergestellt.

Betrieb in Mitteleuropa sicherlich ausreichend, im Gelände allerdings schnell am Ende ihrer Fähigkeiten. Da sollte es für unser Projekt schon etwas robusteres sein.

Gleichzeitig muss die Frage „gebremst oder nicht“ geklärt werden. Sie ist wichtig: Ungebremste Anhänger lassen sich relativ problemlos mit größerer Bereifung umrüsten, bei gebremsten Hängern sagt der TÜV häufig „Nein“ zu dicken Gummis. Die Kehrseite: Für die 100-km/h-Zulassung muss ein ungebremster Anhänger tüchtig abgelastet werden. Er darf dann lediglich 0,3 mal so viel wiegen wie das Zugfahrzeug im Leerzustand.

Wir griffen zur ungebremsten Basis: ein Plattform-Anhänger aus südafrikanischer Fertigung, mit robuster Heavy-Duty-Achse, komplett verzinkt. Der verwendete Lochkreis entspricht dem gewählten Zugfahrzeug, einem Toyota Hilux. So

### Grundsatzentscheidung: **Welcher Anhänger** darf es denn sein?

können sich Trailer und Auto ein Ersatzrad „teilen“. Klarer Nachteil der ungebremsten Lösung: Beim Abstellen muss der Anhänger mit Keilen gesichert werden, um nicht davonzurollen. Deshalb kamen auch zusätzliche Halterungen für

robuste Stahlblech-Keile an den Camping-Trailer.

Die Klappzelt-Hersteller machen genaue Vorgaben, wie hoch, lang und breit der Anhänger-Aufbau sein soll, um das Zelt korrekt zu montieren. Die Bodenplatte, auf der die Schlaf-

Durch die bereits recht üppige Höhe des Anhängers mit der Geländebereifung durfte der Aufbau nicht mehr all zu hoch ausfallen. Das limitiert die Ausbauplanung.

Der Edelstahlrahmen des Anhängers wurde mit Aluminium-Platten verkleidet, die wir verklebten. An Vorder- und Hinterseite wurden Klappen installiert, um von außen Zugang zum Laderaum zu bekommen. Wegen der geringen Innenhöhe entschieden wir uns bei Küche und Equipment für eine Schubladelösung: Ein Case aus der Bühnentechnik, ausreichend lang, breit und niedrig, kann nach hinten aus dem Anhänger ausgezogen



▲ Abnehmbar: Für sicheren Stand sind die Stützen unerlässlich, im Gelände lassen sie sich schnell abmontieren.



▲ Steckdosen: Stromeinspeisung und Außendusche wurden mit Standard-Anschlüssen aus der Campingtechnik realisiert.



▲ **Probewohnen: Erster Praxiseinsatz auf einem Geländewagentreffen – und alles funktioniert, wie es soll. Verbesserungswünsche gibt es dennoch.**

werden und dient gleichzeitig als „Küchentisch“, auf dem Kocher und Kochutensilien Platz finden.

Nachdem der Einsatz des Anhängers vorrangig „autark“ und nicht auf Campingplätzen geplant war, musste auch die entsprechende Selbstversorger-Technik mit an Bord. Stromversorgung für Kühlbox und Beleuchtung sowie eine Außendusche wurden installiert. Für die Stromversorgung wählten wir sogenannte AGM-Batterien, die im Gegensatz zu normalen Blei-Starterbatterien eine ge-

wisse Tiefentlade-Sicherheit und geringere Selbstentladung aufweisen. Wer nicht auf bekannte Namen wie Optima setzt, findet im Industriebereich ähnliche, aber günstigere Angebote, beispielsweise für unabhängigen Stromversorgungen (USV) aus dem Computerbereich.

Bei der Ladeelektronik wählten wir statt einer kostenintensiven Lösung aus dem Wohnmobil-Sektor eine Eigenbau-Variante. Die Spannungskontrolle erfolgt über eine selbst gebaute LCD-Anzeige. Zur La-

dung benutzen wir ein CTEK-Ladegerät. Es hat den Vorteil, dass es automatisch auf das einmal eingestellte Ladeprogramm springt, sobald es mit Netzstrom versorgt wird.

Alle Einbauten wurden verschraubt, die Verkabelung in einem Kanal geführt. Batterienah wurden Hauptsicherungen angebracht, die Verbraucher-Anschlüsse laufen über einen selbst gefertigten Sicherungskasten mit Einzelabsicherung. Zur Verbindung mit dem Netzstrom zum Aufladen der Batterien haben wir außen eine

CEE-Einspeise-Steckdose aus dem Wohnmobillbereich montiert.

Wegen des limitierten Laderaums des Anhängers kam ein Unterflur-Wassertank zum Einsatz. Er wurde von unten an der Bodenplatte verschraubt. Dank der Montage in Hängermittle, direkt vor der Achse, bleibt die Bodenfreiheit weitgehend erhalten, und der Schwerpunkt bleibt auch bei vollem 80-Liter-Tank relativ ausgeglichen, wichtig auch für die Stützlast. Befüllt wird der Tank über einen Einfüllstutzen,



▲ **Platz da:** Der Zeltbereich vor der großen Liegefläche kann als Wohnraum oder mit Raumteiler als zweites Schlafzimmer genutzt werden.



▲ **Eigenbau-Lösung:** Die Ladeanzeige wurde aus Elektronik-Bauteilen selbst gefertigt und funktioniert prima.

der auf der Deichselplatte montiert ist.

Angeschlossen ist der Tank an eine Shurflo-Saugpumpe. Sie versorgt einen Außenanschluss, der an der Seitenwand angebracht wurde. Hier kann man mit einem praktischen Klickverschluss eine Handbrause anstecken. Wasser zum Kochen oder eine flotte Dusche nach dem Strandbad sind damit kein Thema mehr.

Seine ersten Einsätze hat der Klappzelt-Anhänger bereits erfolgreich hinter sich. Das

länger. Extrem praktisch sind die Schnellverschlüsse an den Zeltstangen, mit denen sich das Zelt schnell und einfach auf Spannung bringen lässt. So kann man je nach Wetter auf die Abspannung mit Außenleinen vollständig verzichten. Der sehr robuste Stoff und die gesamte Verarbeitung (Reißverschlüsse, Nähte) zeigen, dass die Australier beim Zeltbau wissen, worauf es ankommt.

Auf der Wunschliste stehen jetzt nur noch eine komfortable Lösung für die Küchenschub-

## Schneller schlafen: In fünf Minuten ist das Riesenzelt bewohnbar

Konzept erwies sich als voll praxistauglich, besonders die Außendusche und die Stromversorgung funktionieren perfekt.

Das Gordigear-Zelt hat unsere Erwartungen voll erfüllt. Der riesige Wohnraum und die üppige Schlaffläche auf dem Anhänger bieten gegenüber Dach- oder Bodenzelten herausragenden Komfort. Der Aufbau des Riesendings ist mit ein wenig Übung relativ flott erledigt – zu zweit steht die Falburg in fünf Minuten, allein dauert es ein paar Minuten

lade und eine fest installierte Zelt-Innenbeleuchtung. Aber wie es bei solchen Projekten üblich ist: Wirklich fertig werden sie selten, denn bei jeder Nutzung fallen einem neue Ideen zur Verbesserung ein.

Vor allem aber haben wir kräftig gespart. Gegenüber einem Klappzelt-Offroadhänger „von der Stange“ etliche tausend Euro, denn mit Materialkosten von unter 4.000 Euro ist unser Camping-Anhänger ein echtes Low-Budget-Projekt geworden. <<

**Text & Fotos: Torsten Seibt**



▲ Kellergeschoss: Um den Laderaum nicht zu beeinträchtigen, wurde der Wassertank als Unterflur-Lösung montiert.

# OFFROADREIFEN.COM

**Fahre ich diesen Winter auf meinem SUV einen Geländereifen mit M+S-Kennung? Oder doch besser einen 4x4-Winterreifen mit Schneeflockensymbol**

**M+S**

Wir bieten Ihnen über 1 Million Geländereifen mit M+S-Kennung, 4x4-Winterreifen mit Schneeflockensymbol sowie Felgen und Komplettträder für fast jeden SUV- und Geländewagen!

**NEUREIFEN**  
ab  
**65.-€!**

**EVENT**

**MI.698**

Der neue All-Terrain / Ganzjahresreifen mit M+S-Kennung zu einem unglaublich starken Preis / Leistungsverhältnis!

<b>Lieferbare Größen</b>	
<b>205/70R15</b>	<b>96H</b>
<b>205/80R16</b>	<b>104T</b>
<b>215/65R16</b>	<b>98H</b>
<b>215/70R16</b>	<b>100T</b>
<b>225/70R16</b>	<b>100H</b>
<b>235/70R16</b>	<b>106H</b>
<b>245/70R16</b>	<b>107H</b>
<b>265/70R15</b>	<b>112H</b>
<b>265/70R16</b>	<b>112H</b>
<b>31X10,5R15</b>	<b>109S</b>
<b>33X12,5R15</b>	<b>108S</b>
<b>7.50R16</b>	<b>112N</b>

**4x4-Reifen die durch nichts zu stoppen sind. Für Ihr Vergnügen abseits der Straße.**

Mayerosch Offroadreifen, 61231 Bad Nauheim, Hohe Straße 10,  
Tel. 06032/925500  
[www.offroadreifen.com](http://www.offroadreifen.com)