Aufgesattelt

Er schultert Lasten und zieht Hänger, der VW Amarok ist ein Arbeitstier. Er kann aber auch den echten Abenteurer im Urlaubsmodus mimen – es braucht nur eine Wohnkabine von Peter Tischer

Schon Anfang der 1970er Jahre entstanden in Kreuzwertheim Wohnkabinen. Und bereits die frühesten Exemplare wurden auf einen Volkswagen gesattelt, einen Bulli natürlich. Die Idee hatte schon damals Charme, denn einen Pritschenwagen gab es für kleines Geld an jeder Ecke. Und wendiger als ein Wohnwagen-Gespann war man ohnedies. Heute konstruiert und fertigt das Familienunternehmen Tischer Absetzkabinen für Pick-Ups. Mehr als 40 Mitarbeiter produzieren rund 200 Einheiten im Jahr, etwa die Hälfte ist für den Amarok geeignet.

Der wiederum hat in seinem performanten V6-Trimm mehr als genügend Reserven, um die schon in der Grundausstattung 653 Kilo wiegende Kabine vom Typ Trail 230S zu satteln. Die nutzt die Ladefläche des Amarok voll aus und ragt einen Dreiviertelmeter nach hinten hinaus. Befestigt wird die Rucksack-Wohnung an vier Zurrpunkten. Stabile Metallhaken übernehmen die Fixierung, wobei man die Spannschlösser nach den ersten paar Kilometern ein wenig nachjustieren sollte. Das ist auch für Neulinge kein Problem. Die Sitzflächen der Bänke im Wohnbereich sind als Klappen ausgebildet, unter denen die Seilspanner zu finden sind. Zudem kann man solcherart auch den leeren Raum zwischen Kabinenfundament und Ladebordwand erreichen, um beispielsweise Zeltplanen oder Klappstühle zu transportieren.

Zumindest, wenn sich diese eng zusammenfalten lassen.

Doch lassen wir das Drumherum und entern die Kabine selbst! Bei unserer 230S geschieht dies im Heck rechts, das „S“ steht klassisch für den „S“-eiteneinstieg. Alternativ gelangt man durch die Rückwand der Kabine ins Innere, wobei sich preislich kein Unterschied ergibt. Beide 230er sind ab 31.818** Euro erhältlich, unser komplett ausgestattetes Testexemplar lag bei derer 33.472. Und auch drinnen gibt es kaum Unterschiede, im Prinzip tauscht die Tür nur die Position mit dem Hochschrank. Die Raumaufteilung selbst bleibt nahezu unverändert – und schon wären wir mittendrin im Reich der Gemütlichkeit. Wobei es immer wieder überrascht, um wie viel größer die Kabine von innen betrachtet wirkt.

↑ So robust die Kabine auch wirkt, so gemütlich zeigt sich das Innere mit dem Bett im Alkoven
↙ Könner satteln die Kabine in 20 Minuten ab, mit dem Akkuschrauber geht's schneller. Am besten unter Ausschluss der Öffentlichkeit üben
↓ Sinnvoll: Zusatzluftfeder an der Hinterachse
↘ Der Absorber-Kühl-Gefrierschrank von Dometic fasst stolze 90 Liter
↘ Die BF Goodrich Allterrain rotieren auf 17-Zöllern von Delta: Schaut deftig aus, ist aber auch Bestandteil der Auflastung auf 3,5 Tonnen

U-Sitzgruppe und großes Bett

Das verdankt sich vor allem der großzügigen U-Sitzgruppe, an die sich der 90 Liter fassende Absorber-Kühlschrank und der Küchenblock mit Spüle und Gasherd anschließen. In Fahrtrichtung nach vorne gedacht thront schließlich im Alkoven, und damit über dem Fahrerhaus, das angenehm bemessene Doppelbett. Die 100 Millimeter dicke Kaltschaummatratze misst 150 auf 195 Zentimeter, und ruht auf den bekannten Froli-Elementen. Und auch die Sitzgruppe lässt sich zum Bett umbauen, hier misst die Schlafstatt 91 Zentimeter in der Breite. Es sei denn – aha, da wäre denn doch noch ein Unterschied zwischen der 230 und der 230S – man wählt den Heckeinstieg. Dann verbreitert sich das Bett der unteren Etage um 20 Zentimeter. Im Tiefgeschoss verbirgt sich hier übrigens die Bordtechnik mit Wassertank, Batterie oder Ladegerät.

VW Amarok & Tischer Trail 230S

Test kompakt

Mit einer Absetzkabine von Peter Tischer wird aus dem Amarok ein Reisemobil, das selbst auf dem Stellplatz mit Outback-Aura punkten kann. Robuste Schuhe und Khaki-Klamotten passen bestens zu diesem Offroad-Camper. Der mimt nach außen den harten Kerl, punktet innen aber mit erstaunlicher Behaglichkeit – die freilich ihren Preis hat.

Basisfahrzeug

VW Amarok DC Highline V6 3.0 TDI EU6 SCR BMT, Hubraum 2.967 ccm, Leistung 190 kW/258 PS bei 3.250/min, max. Drehmoment 580 Nm bei 1.400-3.000/min, 8-Gang-Automatik, Vmax 207 km/h, Radstand 3.097 mm, Länge 5.191/5.941 mm, Breite 1.954/2.100 mm, Höhe 1.834/3.100 mm, Gewicht 2.273/2.953 kg (jeweils o./m. Kabine), zul. Gesamtgew. 3.500 kg, zul. Gesamtzuggew. 6.000 kg, zul. Achslast v/h 1.450/2.200 kg, zul. Anhängelast gebr. bei 12 % 3.300 kg, Stützlast 140 kg

Serienausstattung

5 Sitz-/3 Schlafpl. (195 x 150/91 (o./u.) cm, Kabine aus Alu/Hartschaum/Sperrholz, Gesamtgewicht: 680 kg (o. Wasser/Gas), 100-mm-Kaltschaum auf Froli-Elementen/80-mm-Schaumstoff (o./u.), Möbel: Pappelsperrholz beschichtet, Küche: 3-Flamm-Gaskocher, Spüle, 96/45 l Frisch-/Abwasser, el. Tauchpumpe, Absorber-Kühl-Gefrierschrank (Dometic), 90 l, U-Sitzbank, 3 Seiten- und 1 Dachfenster mit Verdunklung/Moskitonetz, 1 Dachfenster im Bad, zus. Dachentlüfter, Bord-Elektrik: (AGM-Batterie, 95 Ah) 220-V-CEE-Außenanschluss links, Gasheizung Truma Combi 4, Warmwasseraufbereitung (10 l)

Kontakt

Tischer GmbH Freizeitfahrzeuge, Frankenstrasse 3, 97892 Kreuzwertheim, Tel.: 0049-9342-8159, info@tischer-pickup.com, www.tischer-pickup.com

Preise (in Euro)**

VW Amarok & Tischer Trail 230S **93.882***

Wohnkabine (in dieser Ausführung)	31.818
Außenfarbe Indiumgrau Metallic	638
Markise	766
Auflastung und Vorb. der Ladefläche	6.460
Ausstellfenster im Alkoven links	418
Radio/CD mit Antenne und 2 Stereo-Boxen	524
Rückfahrvideosystem	1.015
Rüstsatz Aufsteckspiegel	142

*Der Preis beinhaltet das für eine höhere Traglast modifizierte Fahrzeug plus Kabine in der gezeigten Ausstattung. Der VW Amarok derzeit leider nicht mehr bestellbar **alle Preise incl. 16% MwSt.

↑ Landstrom wird via CEE-Stecker bezogen, hinter den abschließbaren Verschluss des Frischwassertanks rauschen respektable 96 Liter

www.gute-fahrt.de eingeben und mehr erfahren unter **Webcode #17607**

gute Fahrt EXTRA-INHALTE

Serienmäßig an Bord ist die Gasheizung „Combi 4“ von Truma mit Warmwasseraufbereitung. Der Boiler fasst zehn Liter – allemal genug für eine warme Dusche nach der Wanderung im Sturm. Wintertauglich sind die mit 30 Millimeter dickem Hartschaum isolierten Kabinen ohnedies. Wer aber tatsächlich echten Winterurlaub machen möchte, der sollte auch den Abwassertank in isolierter und beheizter Ausführung zu 336 Euro ordern – nur so zur Sicherheit.

230„S“ meint „S“-eiteneinstieg

Sicher ist natürlich auch der Tritt des Amarok, der mit seinen 258 PS die ideale Basis für eine Wohnkabine darstellt, jedoch mittels Auflastung auf 3,5 Tonnen wichtige Reserven mit auf den Weg bekommt. Auch die in unserem Kandidaten verbaute Zusatzluftfederung an der Hinterachse macht Sinn. Das 1.289 Euro kostende Feature bringt nur fünf weitere Kilos ins Auto, ist aber auf schlechten Bergpassagen Gold wert – sorgt die Kabine doch für eine deutlich spürbare Hecklastigkeit.

Deshalb sollte man sich auch gut überlegen, was man auf dem optionalen Fahrradträger so transportiert: Schweres Gepäck sollte eher auf die Rückbank. Viele Camper, gerade wenn sie zu zweit unterwegs sind, ersetzen die zweite Sitzreihe gleich ganz durch einen Lagerraum. Und natürlich kann man auch auf dem begehbaren Dach Stauraum schaffen, was dann aber wieder die Gesamthöhe, sie misst ohnehin schon 310 Zentimeter, vergrößert.

Außen an der Kabine selbst sind lediglich zwei abschließbare Fächer vorhanden: Seitlich reisen die beiden Propanflaschen mit je fünf Kilo mit, im Heck findet sich die Toilettenkassette. Ach ja – und dann wären da noch die Öffnungen für die Kurbelstützen, mit de-

⇆ Das Bad im Heck lässt keine Wünsche offen: Waschbecken, Dusche und Kassettentoilette sind an Bord

← Der Küchenblock mit Spüle und Gaskocher wird seitlich rechts montiert, unten drin gibt's Stauraum für Töpfe und Pfannen

Weit in die Ferne schweift der Blick – dorthin möchte man auch mit einem Amarok mit Tischer-Kabine fahren. Wer braucht da schon Asphalt?

nen sich die Kabine in rund 20 Minuten separieren lässt. Die Kurbel lagert im Gasschrank, stabile Unterlegteller sind serienmäßig an Bord. Doch nur Anfänger leiern von Hand: Profis greifen zum Akkuschrauber, wobei das Procedere stets identisch ist. Man trennt die Kabel zwischen Kabine und Ladefläche und öffnet die Seilspanner, bevor die Kabine angehoben wird, damit der Amarok herausfahren kann. Ist besagte Luftfeder an der Hinterachse installiert, geht's auch per Knopfdruck.

Wer die separierte Kabine nun wieder etwas ablässt, kann sie auch solo nutzen, der Landstromanschluss sitzt seitlich an der Außenwand. Und das Aufsetzen? Nun, die meiste Mühe macht noch das saubere Rangieren unter die Kabine – und das auch nur beim ersten Mal. Wer also zunächst in einer stillen Ecke übt, der hat auf dem Campingplatz den großen Auftritt. Der passt im übrigen er zu einem Vollprofi wie dem Amarok, der die Tischer-Kabine schultert, als sei er nie für etwas anderes konstruiert worden. So lässig kann Urlaub sein.

↙ Ein Viererschalter steuert das Geleucht in der gesamten Bude
↓ Die Scherenstufe kommt von Thule, der optionale E-Antrieb kostet 350 Euro extra
↓↓ Auf einen preislich knapp sechsstelligen Camper darf man auch mal anstoßen
↘ Das Fach der beiden 5-Kilo-Gasflaschen ist von außen zugänglich
↓ Alles im Blick: Die Elektronik informiert über alle Füllstände
↓↓ Der Amarok hat beachtliche Offroad-Talente – auch mit gesattelter Kabine

Text H. P. Wacker Fotos J. Bürgermeister