

WEITER MIT SPERRE





Oft fehlt nur ein kleines bisschen mehr Traktion, um den gewünschten Stellplatz zu erreichen – aber dafür ein paar Tausend Euro für einen Allrad ausgeben? Muss nicht sein!

Text und Fotos von Andreas Güldenfuß

Der Allrad-Hype ist ungebrochen. Wieso? Weil die mehrfach Turbo-aufgeladenen Downsizing-Motoren selbst auf Asphalt ihre knapp 200 PS nur noch mithilfe von Regelelektronik auf den Boden bekommen. Dass man mal auf eine Wiese fährt, kommt im Lastenheft der Entwickler nicht vor, dafür gibt es ja dann den Allrad-Antrieb.

Ford hat als erster Hersteller ein Herz. Für Camper? Nein, für Handwerker. Den Offroad-Look kann jeder kaufen, die mechanische Differenzial-Sperre gibt es aber nur für den Transporter, also die Basis vieler Camper-Umbauten. Dabei kommt die Sperre gar nicht aus dem Bereich der Nutzfahrzeuge, sondern aus dem Motorsport. Quaife heißt der Hersteller der mechanischen ►

Die Küche ist kompakt, aber funktionell. Das Schneidebrett in der Spüle verhindert, dass Geschirr durch die Gegend klappert.



Solaranzeige, Standheizung und Steckdosen liegen dicht beieinander. In die Arbeitsplatte ist ein herausnehmbarer Induktionskocher integriert.



Der Wechselrichter liefert 1.000 Watt Dauerstrom und 2.000 Watt maximal. Das reicht locker für das Induktionskochfeld. Die 130-Watt-Solaranlage lädt die 100-Ah-Batterie wieder auf.



Der Ford fährt sich ganz anständig, von der Sperre ist nichts zu spüren. Der Testwagen hat 170 PS, serienmäßig sind es 131.

Sperre, die im Trail sogar serienmäßig verbaut ist. Bei den anderen Modellen sind es rund 800 Euro Aufpreis.

Das mechanische Sperrdifferential mLSD (mechanical Limited-Slip Differential) hat die Aufgabe, die Antriebskraft jenem Vorderrad mit besserem Grip zuzuordnen. Was macht ein Differenzial eigentlich? Das Differenzial gleicht die unterschiedlichen Radumdrehungen bei Kurvenfahrten aus. Das Ganze funktioniert rein mechanisch, erfunden hat es ein Franzose vor knapp 200 Jahren. Das Problem am Differenzial: Wenn unterschiedliche Grip-Verhältnisse anliegen, dreht sich das Rad mit weniger Widerstand, also das Rad mit weniger Grip. Einfach gesagt: Fährt man auf eine Kuppe und ein Rad ist in der Luft, dreht sich dieses Rad, steht ein Rad auf Eis, das andere auf Asphalt, versucht das Rad auf Eis für Vortrieb zu sorgen. Mit den Problemen wird man aber heutzutage kaum noch konfrontiert, denn moderne Assistenzsysteme haben in die Technik Einzug gehalten. Dadurch, dass die ABS-Sensoren die Radrehzahlen ständig überwachen, kann durch gezielten Bremsengriff die Antriebskraft umgeleitet werden. Das heißt, wenn ein Rad durchdreht, wird es abgebremst, damit sich das andere dreht. Das System ist hilfreich, nur kommt es spätestens an seine Grenzen, wenn beide Räder auf rutschigem Untergrund stehen – dann bremst sich das Fahrzeug sozusagen selber aus. Da hilft dann wieder nur abschalten und mit viel Schlupf am Reifen aus der Matsche wühlen.

Der Southvan Trail marschiert da wacker vorwärts. Wenn ein Rad den Grip verliert, teilt das Differenzial

„Man spürt nichts, höchstens die Reifen dröhnen ein bisschen auf Asphalt. Im Gelände zieht der Trail aber tapfer vorwärts.“

die Antriebskraft automatisch jenem Vorderrad zu, das über die bessere Traktion verfügt. Auf diese Weise beugt es dem Durchdrehen des Rads vor und unterstützt im Zusammenspiel mit dem ESP die Fahrbarkeit auf rutschigem Untergrund. Ganz genau wird die Funktion nicht erklärt, wer sich allerdings auf der Internetseite von Quaife umschaute, findet schnell heraus, dass es sich um bewährte Torsion-Technologie handelt.

Einen Allrad ersetzt die selbstsperrende Vorderachse trotz der 215/65R16-BF-Goodrich All-Terrain-Reifen aber nicht, besonders wenn es schlammig ist. Auf trockenem Boden mit Geröll, wo andere Fahrzeuge ohne Sperrwirkung schon lange kapitulieren, gibt es aber fast kein Halten. Bei unseren „Versuchen“ hatten wir jedenfalls mächtig Spaß – zumal wir ja regelrecht vom Chef genötigt wurden, ins Geröll zu fahren. Wie bei einem echten Allrad ist es aber oft der Kopf, der nicht mehr mitspielt, wenn es richtig ins Gelände gehen soll – denn einmal festgefahren, müssen doch rund 2,5 Tonnen be- ➤

ZEITLOS AUF REISEN:
DER LMC INNOVAN.



NEUHEIT

DIE NEUE GENERATION CAMPER VAN - ENTDECKEN SIE DEN INNOVAN

Der Innovan ist für alle, die die Flexibilität lieben jederzeit losfahren zu können, auf einen Kurztrip oder in den ersehnten Urlaub. Das kompakteste Fahrzeug der LMC Produktpalette paart Dynamik mit sportlichem Design. Der Innovan ist in drei Grundrissvarianten erhältlich. Er bietet zwei bis fünf Schlafplätze im Doppelbett, Einzelbett oder Aufstelldach. Bis zu vier Personen können in ihrem Urlaubstraum mitfahren.

WWW.LMC-CARAVAN.DE

Mehr unter:



LMC

QUALITÄT. VERTRAUEN. ZUHAUSE.

Der in den Sitzschienen frei bewegbare Tisch ist ganz schön praktisch – und steht auch recht stabil. Die Größe kann man selbst aussuchen, verstaут wird er hinterm Fahrersitz.



Ist die Batterie leer oder kein Landstrom verfügbar, kocht man eben mit Gas. Der Kocher passt mit Adapter genau in den Ausschnitt, der Umbau dauert vielleicht zwei Minuten.



Praktische, platzsparende Details wie den versteckten Tischfuß findet man überall. Allerdings sind auch ein paar Geräuschquellen versteckt, denen man nicht so leicht auf die Schliche kommt. Offroad klappert es ein bisschen.



edle **CAMPING
EDITION**
Schlafsack für
zu Hause & unterwegs



Einfach und flexibel: 32 Liter Frisch- und 12 Liter Abwasser gut erreichbar im Heckstauraum. Das Porta Potti oder die Trocken-trenntoilette passt in den Schrank in der Küchenzeile.

„Einen Allrad ersetzt der Trail nicht, aber mit guten Reifen kommt man schon ein Stück weiter als mit nur einem angetriebenen Rad.“

freit werden. Außerdem fehlen natürlich Bodenfreiheit oder zumindest entsprechende Protektoren, um den Unterboden vor Beschädigungen zu schützen.

Ein Geländewagen wird der Transit trotz seiner kernigen Optik auch mit Sperre nicht. Aber dafür, dass sich das Fahrverhalten und der Verbrauch nicht verändern, ist das Extra, welches serienmäßig zur Teilleder-Ausstattung, der Klimaanlage und den 16-Zoll-Leichtmetallrädern verbaut ist, nicht zu verachten.

Und bei der Ausstattung des Southvans wurde auch nochmals Hand angelegt. Hatten wir bei unserem ersten Zusammentreffen noch ein paar Kleinigkeiten zu bemängeln, wurden diese im Eiltempo ausgemerzt und überarbeitet. In der aktuellen Version gibt es Licht im Überfluss und auf Wunsch sorgt ein Wechselrichter für noch mehr Unabhängigkeit vom Landstrom. In der Zwischenzeit ist auch das Southvan-Team gewachsen. Das neue Basislager und ein Großteil der Fertigung befinden sich nun auf dem Gelände einer fast ortsansässigen Schreinerei mit großem CNC-Maschinenpark und allem was dazugehört.

Dadurch bleibt unterm Strich wieder mehr Zeit für individuelle Kundenberatung und natürlich die Weiterentwicklung des bestehenden Produkts wie auch für Neuentwicklungen. Der zweite Southvan steht nämlich schon in den Startlöchern: Noch flexibler und alltags-tauglicher, multifunktional und doch ein Camper – spätestens zum Caravan Salon dazu mehr. Bis dahin werden die freigewordenen Ressourcen in der bisherigen Hauptwerkstatt sinnvoll genutzt. Unter anderem bietet man jetzt auch einen Aufbauservice für SCA-Dächer auf VW, Mercedes und Ford an. Den Jungs wird es also nicht langweilig – und mit der Philosophie und Leidenschaft wie sie arbeiten, bleibt das wohl noch lange so.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Ford Transit Custom Trail, 2,0l-EcoBlue Turbodiesel mit AdBlue und SCR-Katalysator. Hubraum 1.995 cm³, 6-Gang-Schaltgetriebe, Frontantrieb mit mechanischer Differenzialsperre

Maße und Massen: (L x B x H) 497 x 199 x 207 cm, Radstand: 293 cm. Masse im fahrbereiten Zustand: 2.560 kg, zulässige Gesamtmasse: 3.000 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie mit SCA-Aufstelldach, Karosserie isoliert mit Dämm-Matten, Boden isoliert mit Schienensystem

Betten: Heck 190 x 135 cm, Dach 190 x 125 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 32 l/12 l. Diesel 70 l, AdBlue 21 l

Serienausstattung: 40-l-Kompressorkühlschrank, Aufstell-dach mit Panorama-Funktion, Gas- und Elektro-Kocher, 100-Ah-Bordbatterie, 230-Volt-Steckdosen, drehbarer Beifahrersitz

Sonderausstattung: Anhängerkupplung, Marderschutz, All-Terrain-Reifen, Dach-Lackierung, Solaranlage, Dieselstandheizung

Grundpreis: ab 60.600 €

Testwagen: 68.704 €

www.southvan.de



WellhealthBlanket Deluxe

Die warme zweilagige & klimaausgleichende Schlafsackdecke mit

WOLL-ISOLATION

- Kuschlig-weicher & raschelfreier Innenstoff
- Klimaausgleichend dank Wollfüllung
- Trockene, angenehme Wärme
- Antibakteriell
- Edles Design
- Vom Schlafsack zur Decke umbaubar



mehr auf gz-bag.de

