

# 4x4 action

DAS MAGAZIN FÜR ECHE OFFROADER



**MONSTER-LANDY**  
Extremer Defender 130 mit  
Volvo-Portalachsen



Trip-Tec Leviter

# ALLRAD-TOURER

Superleichtes Expeditionsmobil auf Toyota-Basis



**POWER-MOG**  
Unimog mit Sechszylinder-Motor



**SANDBLECHE**  
8 neue Boards im Vergleichstest



**GRAND CHEROKEE**  
Facelift für den großen Indianer

» Wenn man aus einem Pickup ein Reisemobil machen will, hat man grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Entweder man setzt eine Wohnkabine auf die Ladefläche, oder man ersetzt den hinteren Aufbau komplett durch eine neue Kabine. Die erste Lösung hat den Charme, dass man die Hütte auch wieder abnehmen kann, wenn man sie nicht braucht. Die zweite Version bietet dagegen zwei Vorteile: Man kann einen Durchgang zum Fahrerhaus schaffen, und man spart viel Gewicht.

Für Frank Hempel, Inhaber der Firma Trip-Tec, ist der Durchstieg zwischen Wohnkabine und Fahrerhaus wichtig, vor allem in gefährlichen Situationen: „Wenn es brenzlig wird, kannst du einfach nach vorne steigen, den Motor starten und abhauen“, sagt er. Frank ist ein erfahrener Globetrotter und weiß, wovon er spricht. Außerdem verbessert sich durch den Durchstieg das Raumgefühl und die Ellenbogenfreiheit in der Sitzgruppe.

Genauso wichtig war es für Frank, beim Aufbau seines „Leviter“ (Lateinisch für „leicht“) Gewicht zu sparen, wo es ging. Zu viele Pfunde verschlechtern die Fahreigenschaften, und man kommt auch sehr schnell an die Grenze des zulässigen Gesamtgewichts. Das gilt vor allem für den Toyota

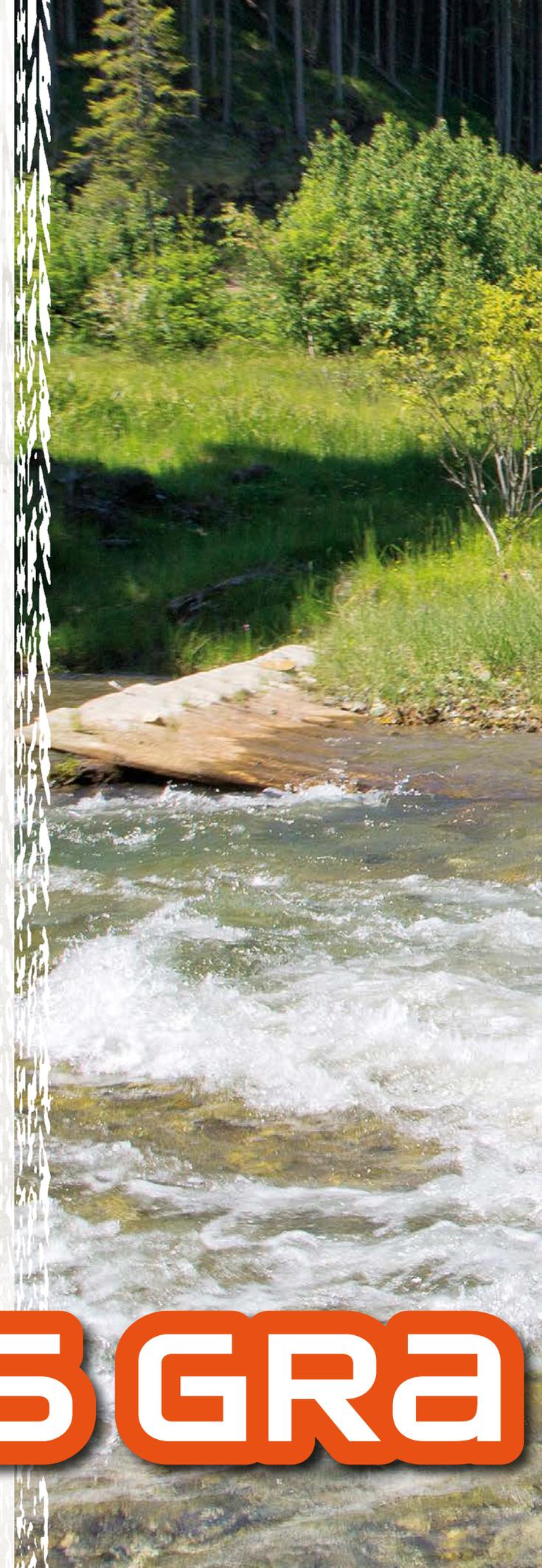
Hilux, den Frank als Basis auserkoren hat. Der Hilux ist ein grundsolides Fahrzeug, aber Toyota gibt ihm ab Werk nur eine relativ knappe Zuladung von maximal 720 Kilo mit.

Da heißt es, mit spitzem Bleistift zu rechnen. Frank machte ihn sehr spitz und stellte damit eine Tabelle auf. Sie enthält alle Teile, die er vom Serienfahrzeug abmontierte und alle, die er wieder dranbaute – mit ihrem exakten Gewicht. In der langen Liste ist buchstäblich jede einzelne Schraube verzeichnet. Auf diese Weise konnte Frank genau nachvollziehen, wie sich das Gewicht des Fahrzeugs veränderte. „Das Teil, das wir aus der Kabinenrückwand ausgeschnitten haben, wiegt zum Beispiel acht Kilo“, weiß Frank zu berichten. Insgesamt wurde das Auto durch den Wegfall der Ladefläche samt Seitenteilen und Rücksitzbank um 165 Kilo leichter. Das schafft wertvollen Spielraum für den Aufbau.

Mit Leerkabine wiegt das Fahrzeug tatsächlich nur 70 Kilo mehr als der Serien-Hilux. Mit komplett ausgebaute Wohnkabine zeigt die Waage nur 240 Kilo mehr als beim Serienfahrzeug – ein sensationeller Wert, wenn man bedenkt, dass schon ein GFK-Hardtop eineinhalb Zentner wiegen kann.

Die Firma Trip-Tec hat ein Fernreisefahrzeug auf Toyota-Basis aufgebaut, bei dem man auf eines ganz besonders geachtet hat: das Gewicht. Der „Leviter“ **setzt hier Maßstäbe.**

# JEDDES GRA





# MM ZÄHLT



▲ Familien-Dampfer: Franks Leviter ist für bis zu vier Personen ausgelegt. Die Jungfernfahrt mit Frau und Kind führte nach Rumänien.

Ein Teil des Geheimnisses ist das ultraleichte GFK-Sandwichmaterial, aus dem der Aufbau besteht. Die 33 Millimeter starken Wände besitzen einen Schaumkern, der beidseitig von 1,5 Millimeter starken GFK-Schichten eingefasst ist. Als Verbindung der Sandwichplatten dienen große Alukantenprofile, in die die Platten eingesteckt werden. Das sorgt für eine stabile Konstruktion, außerdem sehen die weich

gerundeten Profile auch von außen gut aus. Innen ist alles mit Filz ausgekleidet, was eine zusätzliche Isolierung bringt.

Alle Möbel zusammen wiegen weniger als 50 Kilo. Sie bestehen aus einem Sandwichmaterial, zu dessen Zusammensetzung Frank Hempel genüsslich schweigt – Betriebsgeheimnis. Die Einrichtung ist durchdacht und an den Bedürfnissen von Frank und seiner Familie ausgerichtet. So gibt es zum

Beispiel im Innenraum keinen Kocher, denn Frank sagt: „Wir kochen immer draußen.“ Für Kunden wird die Ausstattung individuell angepasst.

Der Klapptisch für draußen findet samt Stühlen in einem schmalen Hochschrank gleich links neben dem Eingang Platz. Dessen Tür ist rechts angeschlagen, damit man sie bequem von außen öffnen kann. An solchen Details merkt man Franks Reiseerfahrung.

Er hat sich gegen einen Zugang über das Heck entschieden, denn „man kann auf der Fähre eine Hecktür nicht mehr öffnen, weil alles dicht an dicht geparkt ist“. Außerdem konnte er so das Reserverad unter dem Fahrzeug herausholen und am Heck befestigen. Das wiederum schafft Platz für ein 20 Zentimeter tiefes Bodenstufach in der Kabine.

Geschlafen wird im „Obergeschoss“ der Hütte auf einer



▲ Einfach: Frank braucht nur eine Spüle, aber keinen Kocher.

◀ Integriert: Unter der Abdeckung in der Ecke sitzt die große Kühlbox.



▲ Info-Zentrale: Elektronik-Panel mit Schaltern und Steckdosen.



▲ Erfahrener Reise-profi: Frank Hempel weiß, auf welche Details es ankommt.



▲ **Variable Nutzung:** Die Sitzgruppe mit Tisch lässt sich mit wenigen Handgriffen zu einem dritten Bett umbauen.

200 mal 170 Zentimeter großen Viscoschaum-Matratze. Sie erstreckt sich über der Fahrerkabine bis weit nach vorn. Bei hochgeklapptem Bettteil finden vier Reisende in einer Sitzgruppe mit Tisch Platz. Sie kann zu einem zweiten Bett umfunktioniert werden, denn der Leviter ist für vier Personen ausgelegt. Unter den Bänken sind Installationen wie der hochwertige Seagull-Wasserfilter untergebracht, und eine von insgesamt drei Batterien (eine Starterbatterie, zwei Verbraucherbatterien).

Das Controlpanel in der hinteren linken Ecke gibt Auskunft über alles Wichtige: Batterie-Ladezustand, Batterie-Inverter (12V-220V), Wassertank, Warmwasser-Boiler. Es enthält zudem einen Lichtschalter, eine USB-Steckdose, eine 230-Volt-Steckdose, den Hauptschalter für die Wassertank-Pumpe und einen nicht belegten Reserveschalter, falls später noch etwas dazukommt. Der Warmwasser-Boiler ist aus Sicherheits- und Werksgarantie-Gründen nicht an den Motor-kühlkreislauf angeschlossen,

## **DIE KOMPONENTEN**

### Die wichtigsten Umbauten am Toyota Hilux Double Cab

Einzelpreise (ausgewählte Positionen, jeweils zzgl. Montage):

Leerkabine (inkl. Montage)	EUR 24.800,00
Innenausbau in Leichtbauweise (inkl. Montage)	EUR 7.500,00
Liegefläche und Kopfkissen aus Viscoschaum im Alkoven für 2 Erwachsene	EUR 459,00
Polster 2 x Sitzbox, 2 x Lehne, 1 x Liegefläche auf Tisch	EUR 435,00
Bodenstufach 70 x 38 x 21 cm	EUR 690,00
Edelstahlspüle mit Sicherheitsglasdeckel	EUR 149,00
LED-Innenbeleuchtung	EUR 252,00
Wassertank 85 Liter	EUR 499,00
Seagull Wasserfilter	EUR 619,00
Shurflo-Druckwasserpumpe	EUR 115,00
Edelstahl-Warmwasserboiler 10 Liter	EUR 349,00
Wassersteckdose außen	EUR 105,00
140 Ah Bordbatterie-Kapazität (2 x 70 Ah Banner AGM)	EUR 390,00
IBS-Doppelbatterie-System	EUR 294,00
Solarmodul 42 Hochleistungszellen 50 Wp	EUR 699,00
Solarregler	EUR 85,00
Votronic Inverter 600 Watt Sinus	EUR 449,00
Votronic Batteriecomputer	EUR 209,00
Kompressorkühlbox Waeco Coolmatic CB 40	EUR 799,00
Standheizung Webasto Airtop	EUR 1.350,00
3. Bremsleuchte mit integrierter Rückfahrkamera	EUR 439,00
Heck-Ersatzradträger aus Edelstahl	EUR 485,00
Fahrwerksfedern Old Man Emu	EUR 816,00
Stoßdämpfer Koni Heavy Track Raid	EUR 1.136,00
Seilwinde Warn XDC inkl. Funkfernbedienung	EUR 1.649,00
Seilwindenträger	EUR 769,00
Kunststoffseil 30 m für Winde	EUR 246,00
Aluräder 7,5 x 16 ET 30 (5 Stück)	EUR 1.045,00
Reifen Cooper Discoverer STT (5 Stück)	EUR 979,00
Unterfahrschutz Asfir Vorderachse + Getriebe	EUR 598,00
Komplettes Fahrzeug reisefertig inkl. Neufahrzeug	ab EUR 75.000,00
<b>Testfahrzeug komplett</b>	<b>EUR 99.849,00</b>

**DATEN**

**MOTOR**

Bauart **Vierzylinder-Reihen-Diesel**  
 Hubraum **2.494 cm<sup>3</sup>**  
 Leistung **167 PS @ 3.400 U/min**  
 (Serie 144 PS @ 3.400 U/min)  
 Drehmoment **410 Nm @ 1.600 U/min**  
 (Serie 343 Nm @ 1.600 U/min)

▶ zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Commonrail-Direkteinspritzung, Turbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühler

**ANTRIEBSSYSTEM**

Getriebe **5-Gang-Schaltgetriebe**  
 Antrieb **Zuschalt-Allrad**

▶ Heckantrieb, starr zuschaltbarer Allradantrieb, Gelände-Untersetzung, Differentialsperre Hinterachse

**KAROSSERIE**

LxBxH **5.900 (mit Reserverad)**  
 / **1.835 / 2.770 mm**

Radstand **3.085 mm**  
 Leergewicht (voll ausgebaut) **2.265 kg**

▶ Leiterrahmen, aufgeschraubte Stahl-Karosserie (Fahrerhaus), integrierte Wohnkabine aus GFK-Sandwich mit Aluprofilen (verklebt), Unterfahrschutz

**FAHRWERK**

Stoßdämpfer **Koni Heavy Track Raid**  
 Federn **Old Man Emu**  
 Reifen **265/75 R16**

▶ vom Einzelradaufhängung an Doppelquerlenker-Achse, hinten Starrachse an Blattfedern, Höherlegung 50 mm, vorn Scheibenbremsen, hinten Trommeln

**BASISFAHRZEUG**

Toyota Hilux 2.5 D-4D Double Cab, Grundausstattung

**Kontakt:**

Trip-Tec, Frank Hempel  
 Tel. 0366 22-83739  
 www.trip-tec.de



◀ **Not-Aus:** Links unten im Armaturenbrett findet sich der Hauptschalter, der den Strom für die Seilwinde kappen kann.



▶ **Edler Innenraum:** Sitze, Lenkrad, Handbremse, Armauflage und Schalthebel sind mit feinem Leder bezogen.



sondern wird elektrisch betrieben.

Alle Fenster erlauben eine Spaltöffnung und sind mit Moskitonetzen und Verdunkelungsrollos ausgestattet. Die sindhaft teure Dachluke aus dem Yachtbau dient auch als Notausstieg. Auch die Edelstahlscharniere des Innenausbaus stammen aus dem Yachtbereich.

In der zweiten Sitzreihe des Fahrerhauses findet sich ein Einzelsitz – es handelt sich um den ehemaligen Beifahrersitz – und daneben eine gewaltige Staubbox, die von innen und außen zugänglich ist und auch einen Doppelkompressor beherbergt. Die erste Reihe präsentiert sich mehr als edel: Frank ließ die Scheel-Mann-Sitze mit einer exklusiven Le-

derpolsterung im abgesteppten Rautenmuster beziehen. Die selbst entwickelten Sitzkonsolen erlauben eine Neigungsverstellung – etwas, das der Hilux ab Werk nicht kennt.

Passend zu den Sitzen gibt es ein dicker gepolstertes Lederlenkrad und Schaltknäufe mit roter Kontrastnaht. Auch der Handbremshebel und die Armauflage der Mittelbox wurden



▲ **Geräumiges „Schlafzimmer“:** 1,70 mal 2,0 Meter im Obergeschoss.



▲ **Abseits der Zivilisation autark:** Unter der Bank steckt die Wasseraufbereitungsanlage.



▲ **Von außen und innen zugänglich:** Gewaltige Staubbox hinter dem Fahrersitz. Sie enthält auch einen Kompressor.



▲ Saubere Linie: Die gerundeten Aluprofile sehen elegant aus, das Reserverad wanderte vom Unterboden ans Heck zwischen die LED-Leuchten.

den mit Leder bezogen, sogar die Bälge um die Schalthebel wurden aus Leder angefertigt.

Der 2,5-Liter-Motor (Frank entschied sich für die Basisausführung des Hilux und gegen den 3,0-Liter) wurde per Chip-Tuning auf muntere 167 PS und 410 Newtonmeter Drehmoment gebracht. Die Steuerelektronik gibt die Mehrleistung aber nur frei, wenn der Motor warm und die Untersetzung nicht aktiviert ist. So wird eine Überlastung des Antriebsstrangs im Gelände vermieden. Im ersten Gang wird der Kraftzuwachs ebenfalls auf die Hälfte reduziert.

Der Trip-Tec-Tempomat hält auf Knopfdruck die gewählte Geschwindigkeit. So kann man mit dem Leviter entspannt über die Autobahn den fernen Zielen entgegen gleiten.

Im Gelände angekommen, überzeugt das Mobil durch ein voll offroadtaugliches Fahrwerk und einen kompletten Unterfahrschutz. Sollte der Leviter hängen bleiben, hilft die Seilwinde an der Front. Die Warn XDC wurde mit einem Kunststoffseil bestückt, was im Vergleich zu einem Stahlseil 13 Kilo spart. Zudem wurde sie

mit einem Hauptschalter im Armaturenbrett verkabelt, um die Stromzufuhr kappen zu können, sollte die Winde Mas-seschluss bekommen (zum Beispiel nach einem Aufprall).

Der Heckaufbau ist minimal länger als der serienmäßige Aufbau des Hilux, doch der Unterfahrschutz-Querträger blieb in Werksposition. Durch die Höherlegung des Fahrzeugs (durch die Federn und die MT-Bereifung in 265/75 R16) sind die Böschungswinkel, die Bauchfreiheit und die Bodenfreiheit deutlich besser als beim Serienfahrzeug.

Durch das relativ niedrige Gewicht, das straffere Fahrwerk und den drehmomentstarken Motor fährt sich der Leviter erstaunlich agil und geradezu leichtfüßig. Das Wanken in Kurven bleibt minimal, die Beschleunigung spritzig. Man könnte glatt vergessen, dass man eine große Wohnkabine spazieren fährt. Und durch das niedrige Leergewicht bleibt auch noch genügend Luft für all das, was man auf die große Reise mitnehmen will. <<

**Text:** Hans J. Wieland

**Fotos:** F. Hempel, H.J. Wieland