

 FACEBOOK

 INSTAGRAM

 PINTEREST

 YOUTUBE

 SUCHE

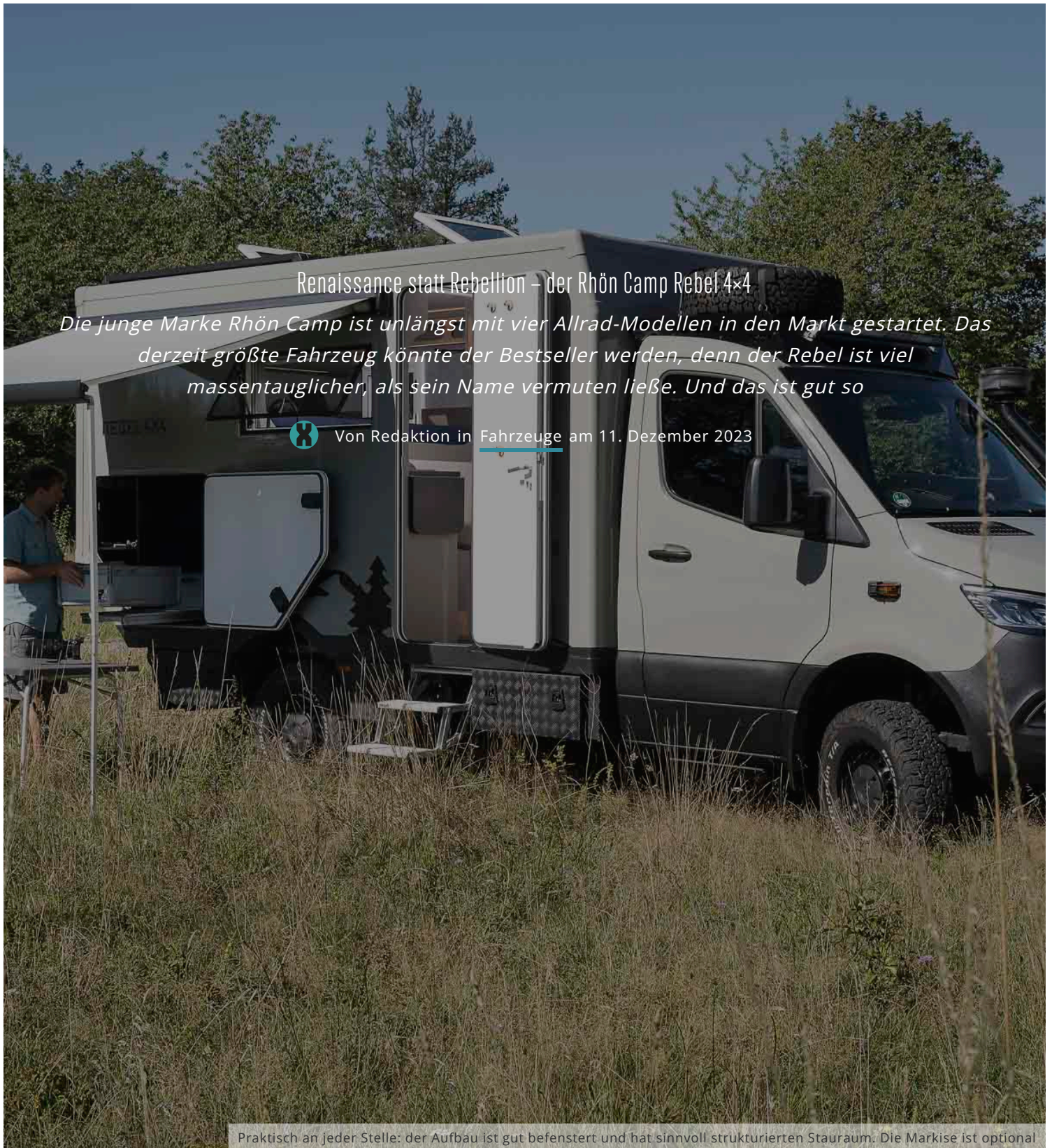
explorer

AKTUELLE AUSGABE
explorer 02-2024
JETZT PORTOFREI* BESTELLEN!
(*innerhalb Deutschlands)



MEIN

KONTO



Es ist derzeit en vogue, im 4x4-Reisemobilsegment ordentlich auf den Putz zu hauen. Es krachen zu lassen. Auf dicke Hose zu machen. Zu flexen. Alles erstrahlt in mattschwarzen Raptor-Lackierungen, steht auf den dicksten verfügbaren Rädern, ist bis an die Zähne mit Sonderausstattung bewaffnet und mit dem Preisschild ähnlich weit von der Realität entfernt wie der Praxisnutzen von der Reisewirklichkeit. Wenn da also eine neue Marke um die Ecke kommt, deren Modelle *Ultimate*, *Pace*,

Force oder *Rebel* heißen, ist das erst einmal nichts Besonderes. Langweilig und un kreativ, sicher nur wieder Showstopper ohne nennenswerte Besonderheiten. Vermutlich ein Unternehmen, das sich in ein paar Monaten wieder anderen Dingen zuwenden wird. Mit anderen Worten: Die *explorer*-Redaktion war schon einmal gespannter, euphorischer im Vorweg eines Fahrzeugtests. Und wurde überraschenderweise einmal umgehauen.



Neue Marke, erfahrener Betrieb

Das Klotzen und Protzen, eingangs erwähnt, trifft hier, wenn überhaupt, allenfalls auf die imposante neue Produktionshalle zu, die die Volklandt GmbH an den Ortsrand gestellt hat. Im Auftrag für verschiedene Reisemobilhersteller produziert Volklandt schon seit einigen Jahren mit derzeit 60 Mitarbeitern über 500 Fahrzeuge pro Jahr – und will sich nun erstmals mit einer eigenen Marke eine eigene Zielgruppe schaffen, unter anderem 25 *Rebellen* sollen pro Jahr vom Band laufen. Während im Testwagen noch durchgesaugt wird, bleiben fünf Minuten Zeit, um einen Blick ins Werk zu werfen: Ganz offensichtlich weiß man in der Rhön, wie mit solider Handarbeit, unterstützt von hocheffizienter CNC-Fertigung, wertige Reisemobile mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis herstellen kann. Es verspricht also, unerwartet spannend zu werden.

Vor der Werkshalle parkt mittlerweile der *Rebel 4x4*. Beige lackiert. Auf Stahlfelgen. Ein Fahrradträger von der Stange am Heck. 6,5 Meter lang, 2,98 Meter hoch. Auch nach der dritten Umrundung des Wagens findet sich, mit Ausnahme der aufgepeppten Front (Bullfänger, Schnorchel, Fernscheinwerfer), beim besten Willen nichts Rebellisches. Das Gegenteil ist der Fall: Der ganze Wagen erscheint so über die Maßen vernünftig, maß- und sinnvoll, dass es ... eine Freude ist.



Der Sprinter gefällt mit seinen Proportionen als wendiger Grand Tourer und flinkes Langstreckenmobil



Fenster und Klappen überall. Der Frischwassertank findet im beheizten Außenstaufach Platz, der große Bereich unter dem Bett ist von zwei Seiten zugänglich, die Fenster kommen von Outbound. Fahrradträger und Zurrschienen allerdings sind Optionen



Es ist nicht zu übersehen, dass Volklandt sich zwar bei den Modellnamen etwas ausgetobt hat, bei der Auslegung des Fahrzeuges aber auf dem Pfad der Tugend wandelte. Der Sprinter mit vier Meter langem Kofferaufbau (GFK-Sandwich, 40 bis 60 Millimeter stark) ist nicht breiter, nicht höher als nötig, an Front und Heck dezent angeschrägt und sitzt dank Radkastenausschnitt tief auf dem Rahmen. Klappen und Tür haben Aluminium-Rahmen, die Fenster sind aus Echtglas (Outbound). Vergleichsweise tugendlich ist in Anbetracht der Ausstattung das Preisschild: 186.000 Euro sind für die Basisversion fällig, der Testwagen kommt mit einigem Zubehör auf 215.000 Euro. Damit ist er billiger als der vergleichbar große *Venture S* von Großserienhersteller Hymer.

Keine Überraschung auf der Straße

Bei einem Testwagen-Leergewicht von 3,62 Tonnen, davon 2,045 Tonnen auf der Hinterachse, die von 190 PS vorangetrieben werden, gibt sich der Sprinter stoisch, aber nicht übermäßig munter. Da macht es auch keinen großen Unterschied, dass hier noch einer der letzten Dreiliter-V6 verbaut ist. Der mittlerweile ausschließlich verfügbare Vierzylinder steht bei Drehmoment und Lastentfaltung nicht viel anders da. Ohnehin ist bei Tempo 100 Ende, schließlich wird der *Rebel* nur mit 4,1 Tonnen Gesamtgewicht ausgeliefert. So bleiben 480 Kilogramm Zuladung, ein vernünftiger, klassenüblicher Wert. Nervig: das Gefauche und Geschnodder der hochgelegten Luftansaugung. Diese Option zu bestellen, sollte sich jeder genau überlegen, der gern mit offenem Fenster fährt.

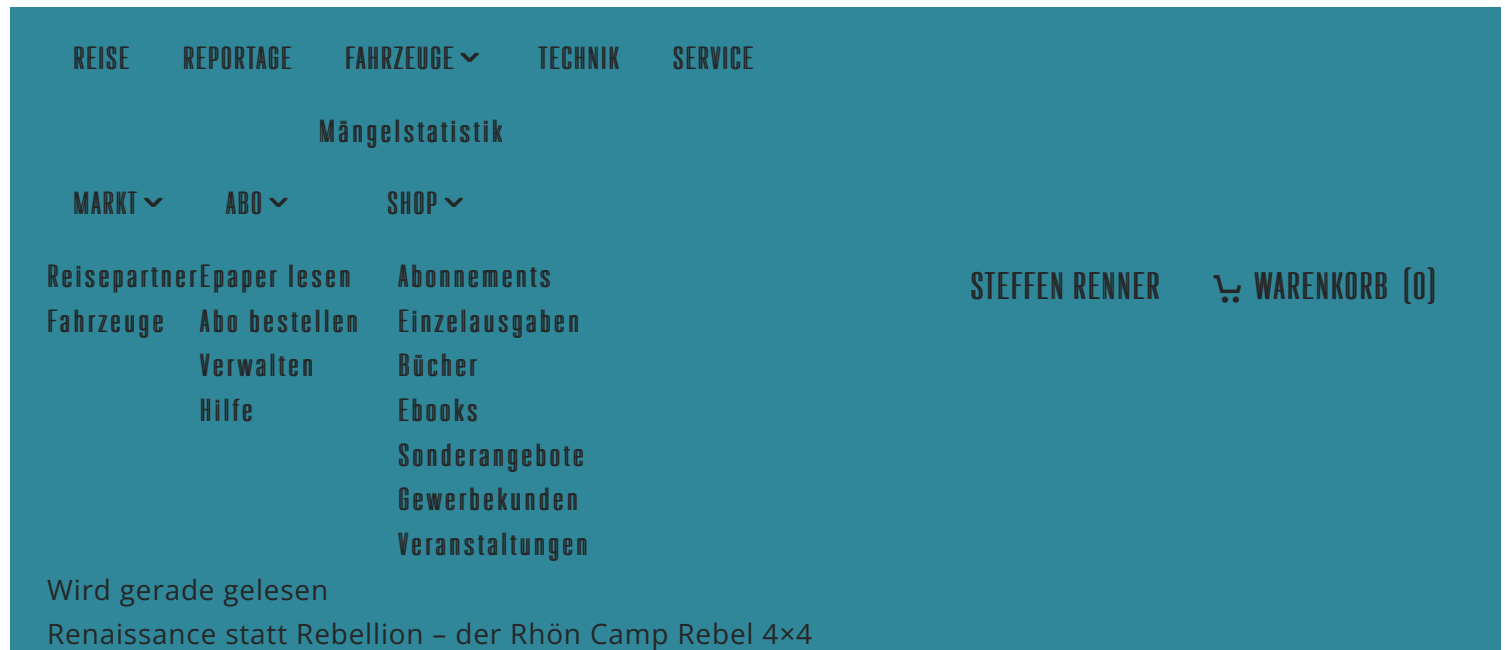
Angenehm praxistauglich dagegen ist die Bereifung, wengleich auch diese in der Form

aufpreispflichtig ist: Für 1.500 Euro gibt es BF Goodrich All-Terrain in 245/75 R16 auf Stahlfelgen. Eine bessere Wahl gibt es kaum, so bereift macht der Wagen auf Straße und Schotter eine gute Figur. Das Ersatzrad findet auf dem Dachträger des Fahrerhauses Platz. Ohne Hülle und nur mit Gurten gesichert ist hier noch Luft nach oben.

Da im Gegenzug sowohl der Frisch- als auch der Grauwassertank unterhalb der Kabine ihren Platz fanden, also auf Rahmenhöhe, verhält sich der Wagen angenehm neutral und wenig kopflastig. Auch alle weiteren technischen Komponenten sammeln sich schwerpunktgünstig im Bereich der Hinterachse, mal über die Sitzbank zugänglich, mal über den großen Außenstauraum. Der ist so verlockend üppig groß, dass es ein Leichtes wäre, den Sprinter über die erlaubten Grenzen der Zuladung vollzuräumen, ohne dass es im Fahrzeug eng werden würde. Gewicht – es ist und bleibt die Schwachstelle von Fahrzeugen der Sprinterklasse. Auch der Testwagen schafft mit seinen zahlreichen Befestigungslösungen am Heck die besten Voraussetzungen dafür, diese Grenze über kurz oder lang auszuloten. Da ist es immerhin beruhigend zu wissen, dass beinahe die vollständige Zuladereserve auf der Hinterachse zur Verfügung steht.

Konstruktionell geht Volklandt herkömmliche Wege und verbolzt die Kabine starr auf dem Leiterraum des Sprinters. Auch zum Fahrerhaus ist die Kabine separiert und nur mit einer flexiblen Dichtung angesetzt. Eine Tür, komfortable 1,15 Meter hoch und 45 Zentimeter breit, schafft die nötige Verbindung. Um dem Ganzen eine stimmige Silhouette zu geben, hängen rundherum unter der Kabine Staukästen aus Aluminium, sie rahmen gleichzeitig auch die elektrische Trittstufe ein. Alles hängt angenehm weit oben am Chassis, nur der Abwassertank mitsamt seinem Ablauf ist am Rahmenende etwas zu sehr exponiert, hier hat Volklandt bereits Änderung zu kommenden Baunummern in Aussicht gestellt.





Gut gemacht, nur Details nicht bedacht

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch im Innenraum. Wie schon bei den äußeren Maßen ist auch hier eher die Renaissance Programm als die Rebellion. Statt auf Krawall gebürstet zu sein, offenbart sich ein Grundriss, der sich in zahlreichen leichten Variationen seit Jahrzehnten in dieser Größenklasse bewährt hat. Das Querbett im Heck ist hier als feste Konstruktion ausgeführt, 1,35 Meter breit. Davor liegen fahrerseitig eine Dinette für zwei Personen und beifahrerseitig die Küchenzeile. Die vordere Stirnseite wird von Nasszelle, Kühl- und Stauraum aufgefüllt. All das ist für sich genommen funktional und nicht weiter aufsehenerregend. Entscheidend ist, wie sehr dieser Zwei-Personen-Entwurf im Detail ausgearbeitet wurde. Hier könnte sich Volkandt beweisen, mit der Erfahrung aus vielen in Serie gebauten Reisemobilen und dem dahintersteckenden Fachwissen bei Entwicklung und Konstruktion.

Und tatsächlich besinnt man sich auf kluge, einfache Ideen und Details, kombiniert mit einer eigenständigen Gestaltung. Ohne Echtholzoberflächen erscheint der *Rebel* zwar etwas steril und bieder, das ist aber auch schon die einzige Schwäche, die man dem Hersteller vorwerfen könnte.



Viel Stauraum in Oberschränken – das feste Querbett im Heck macht es möglich

Nun ist es leichter, das hier gewählte Grundrisskonzept auf 3,9 Meter Innenlänge unterzubekommen, als auf 3,3 Metern wie bei anderen Fahrzeugen auf dem Markt mitunter der Fall. Beim *Rebel* verschwinden diese 60 Zentimeter Extralänge allerdings vollständig im Bett. Populär ist an dieser Stelle bei anderen Anbietern meist eine halbierte ausziehbare Variante, im *Rebel* steht die volle Breite jederzeit zur Verfügung. Das schafft oben herum Platz für Oberschränke und unter der Matratze einen großen, von außen zugänglichen Stauraum. Was fehlt, ist ein Bereich, um sich aufrecht an eine Wand anzulehnen – es steht eine Sitzhöhe von 73 Zentimetern zur Verfügung – auch das Fenster ist (noch) nicht optimal positioniert. Praktisch: die kleinen, offenen Ablagefächer mit integrierter USB-Steckdose. Auch zwei Stufen ins Bett wären gut, so muss man immer auf das Sitzpolster steigen. Eine gestalterische Lücke, die sich in fast allen Heckbett-Grundrissen wiederfindet.

Will man dem Rebel eine Sache ankreiden, dann die eher lieblose Auswahl an Oberflächen und Materialien

Mit einer asymmetrischen Sitzgruppe, die vordere Bank ist mit 70 Zentimeter Breite 20 Zentimeter

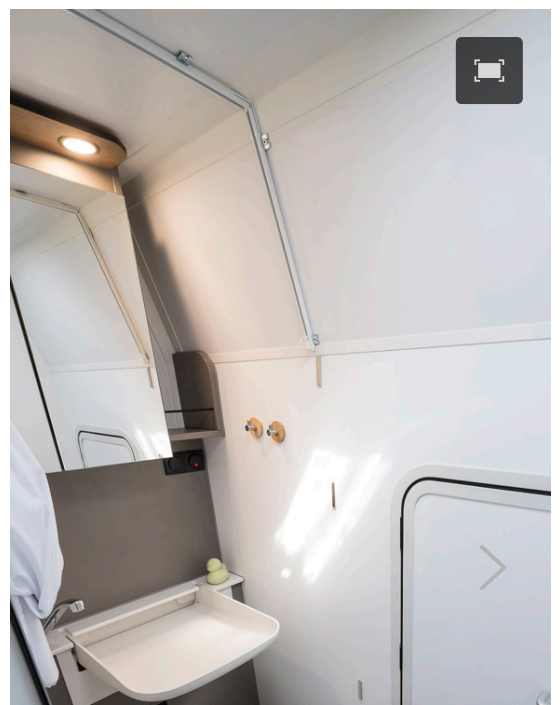
schmäler, wurde im Eingangsbereich mehr Bewegungsfläche geschaffen, auch die Badezimmertür kann so größer ausfallen und gleichzeitig weiter zur Fahrerseite versetzt liegen. Das erlaubt es auch, direkt neben der Eingangstür noch ein Regal mit drei offenen Fächern unterzubekommen, in denen leichte Alltags-Kleinigkeiten vom Regenschirm bis zur Einkaufstasche ihren Platz finden können.

Erst auf den zweiten Blick sichtbar sind Versatzstücke innerhalb der Möbelfronten. Sowohl vom Bad zum daneben liegenden Schrank als auch vom Podest der Sitzgruppe zu den Truhen verspringen die Möbelemente ohne weiteren Grund für einige Zentimeter. Es ist also noch Potential zum Optimieren vorhanden.

Technik in Langfahrt-Ausstattung

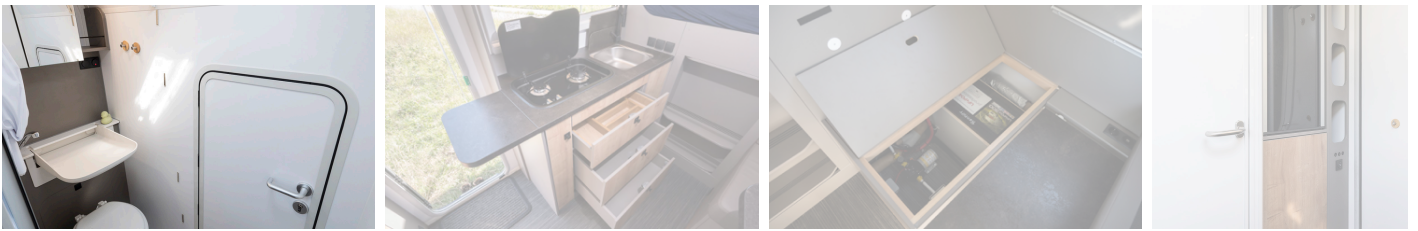
Zu wenig Bauraum schadet oft der Qualität technischer Einbauten, beim *Rebel* ist es ausnahmsweise einmal anders herum: Die Druckwasserpumpe beansprucht beinahe die halbe Sitztruhe für sich, wurde sie doch mittig auf deren Boden geschraubt. Für die Erreichbarkeit gibt es so eine Eins mit Stern, für Stauraumökonomie dagegen nur eine Vier minus. Gut, dass dies die Ausnahme bleibt, der gesamte Rest zeigt sich wohl durchdacht, gut zugänglich und langfahrtauglich zusammengestellt. Warme Luft und warmes Wasser produziert eine Diesel-Thermenheizung, 144 Liter Frisch- und 84 Liter Grauwasser lagern in beheizten Tanks, die Elektrik ist mit 100 Amperestunden Lithium und zwei 30 Ampere starken Ladegeräten (Landstrom/Lichtmaschine) ebenfalls gut aufgestellt, Photovoltaik muss allerdings gegen Aufpreis dazugebucht werden.

Mit einem Gas-Kochfeld, das über eine Fünf-Kilogramm-Flasche versorgt wird, stehen zwei Brennstoffe im Fahrzeug zur Verfügung, bei einer Mahlzeit pro Tag sind mehrmonatige Reisen mit einer Flaschenfüllung problemlos planbar. Dem Zeitgeist folgend bietet Volklandt allerdings auch ein angepasstes Stromkonzept an, das mit großem Inverter und 400 Amperestunden Batteriekapazität elektrisches Kochen ermöglichen soll. Selbst in der Küche ist also von Rebellion nichts zu spüren.





Das Bad in der Front ist sehr funktional, aber schmuck- und fensterlos. Die Dusche wird mit einem Vorhang abgetrennt, die Schräge an der Stirnseite stört nicht



Alles, nur kein Rebell

Aber ist das ein Problem? Nein. Der Markt ist derzeit voll von Fahrzeugen, die mit ihrem pseudorebellischen Aussehen punkten wollen, aber im Kern wenig zu bieten haben. Der Rhön-Camper ist in dieser Hinsicht das erfreuliche Gegenteil, überzeugt mit bewährten Lösungen, sauberer Herstellung und solider, souveräner Bauqualität, ohne in die Manufaktur-Premiumliga abzudriften. Er mag möglicherweise nicht so hip und durchgestylt aussehen, wird aber jeden Nutzwert-Reisetest im Vergleich zum Wettbewerb mit Bravour bestehen. Es hat doch mitunter etwas für sich, auf Bewährtes zurückzugreifen. Vive la Renaissance.

WOHNEN

AUSSTATTUNG

Fenster	3 x Echtglas (Outbound)
Heizung	Truma Combi D4E (Diesel)
Warmwasser	10 Liter über Heizung
Kochsystem	zweiflamm., Gas (1 x 11 + 5 kg)
Kühlsystem	Kompressorkühlschrank, 90 l
Bordmonitoring	Votronic
Frischwassertank	144 l, PE
Grauwassertank	84 l, PE
Schwarzwassertank	-
Stromversorgung	100-Ah-LiFePo, 30-A-Ladegerät

ABMESSUNGEN

Grundmaße, L x B Boden	3.900 x 2.100 mm
Bett	2.070 x 1.350 mm
Sitzgruppe	900/700 x 1.770 mm
Stehhöhe	1.990 mm
Stehhöhe Bad	1.920 mm
Sitzhöhe über Bett	730 mm

MODULABMESSUNGEN + STAUHAUM

Küchenzeile	1.110 x 570 mm
Nasszelle	650 x 1.350 mm
Stauvolumen (innen)	942 l
Stauvolumen (außen)	3.220 l

BAUWEISE

Ausbau	Pappelsperholz, HPL-beschichtet
Wandaufbau	1,3-mm-GFK, 3,5-mm-PP-Wabe, 37-mm-PUR-Schaum

BASIS

Wattiefe
600 mm

Bodenfreiheit: 225 mm

Höhe 2.980 mm



20°
Böschungswinkel hinten

30°
Böschungswinkel vorn

FAHRGESTELLTECHNIK

Typ	Mercedes Benz Sprinter 907 4x4
Motor/Leistung	4-Zylinder-Turbodiesel/190 PS
Hubraum	1,95 l
Drehmoment	450 Nm
Schadstoffnorm	Euro 6D
Chassis	Leiterrahmen (Kastenpr.), Kabine festmontiert
Fahrwerk	Einzelradaufhängung vorn, Starrachse hi.
Räder Testwagen	245/75 R 16

Getriebe/Unters.	9-Gang-Automatik
Allradsystem	permanent ü. Viscokupplung
Wattiefe	600 mm
Bodenfreiheit	225 mm
Tankkapazität Diesel/AdBlue	93/18 l
Wendekreis	13,9 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Bremse	Scheibenbremsen vo. + hi.

ABMESSUNGEN + GEWICHTE (TESTWAGEN)

Länge	6.500 mm
Höhe	2.980 mm
Breite	2.200 mm
Radstand	3.665 mm
Überhang vorn	900 mm
Überhang hinten	1.935 mm
Leergewicht	3.627 kg
Gesamtgewicht Testwagen	4.100 kg
Achslast vo. zulässig/gemessen	2.000/1.582 kg
Achslast hi. zulässig/gemessen	2.430/2.045 kg
Restzuladung (Testfahrzeug, % GG)	473 kg (11,5 %)

SOFTTRAD

EXPLORER

EXPEDITION

KOSTEN

Basispreis	185.990 €
Preis gesamter Testwagen	215.000 €

Sonderausstattung, Auszug

Solaranlage 190 Wp (1.000 €), Reifen BF Goodrich AT 245/75 R16 (1.500 €), großes Elektropaket (4.500 €), Markise (1.950 €), Schnorchel (800 €), UV-Filter (750 €)

HERSTELLER/VERTRIEB

Volklandt GmbH, 97795 Schildeck
Tel. 09747-930090; rhoen-camp.de

Praxisgerecht ausgestattet. Die technischen
+ Komponenten und Tankvolumina sind mit Augenmaß gewählt

Stauraum überall. Ob in Unterflurkästen, der
+ Heckgarage, offenen Fächern oder Schränken: Das Angebot ist gut und praxisgerecht

Solider Anbieter. Nur selten erweitern neue
+ Anbieter das Segment wie in diesem Fall. Das Volklandt-Rückgrat ist für Kunden nur wertvoll

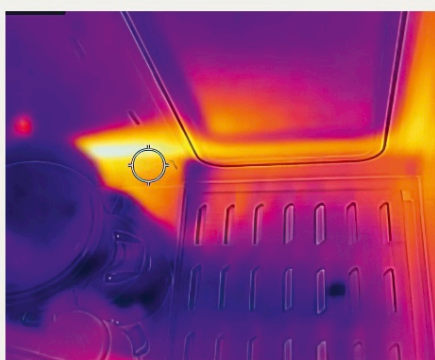
Solar nur optional. Eine zweite Energiequelle
- ist in dieser Fahrzeugklasse Standard und sollte auch hier zum Lieferumfang gehören

Hohes Gewicht. 3.620 Kilogramm wiegt der
- Testwagen, das ginge leichter. Dank 4,1 Tonnen Gesamtgewicht genügt die Zuladung

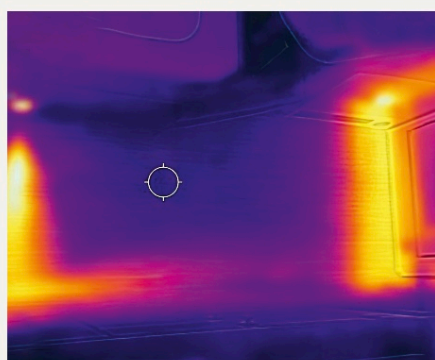
Aufstieg zum Bett. Auf die Polster treten, um
- ins Bett zu gelangen – warum finden Hersteller hier nicht endlich einmal bessere Lösungen?

FAZIT

Mit dem Rebel 4x4 gelingt Volklandt ein attraktives Mobil, das den Wünschen vieler Fernreisender gerecht wird. Durch die Serienfertigung mag zwar die Selbstverwirklichung einzelner Kunden nicht in dem Maße möglich sein wie bisher in der Branche üblich – aber das ist auch nicht nötig. Der Wagen ist technisch und konzeptionell für zwei Personen bereit für die große Tour. Das Festbett im Heck ist das große Plus des Rebel, gleichzeitig aber auch seine größte Schwäche, denn so wird der Wagen deutlich länger, als für den Sprinter als Offroad-Mobil gut wäre. Auch der große Stauraum im Heck sollte deshalb nur mit Vorsicht befüllt werden. Wer das bedenkt, findet im Rebel einen Camper, der vernünftiger ist, als sein Name vermuten ließe. Und das ist gut so.

WÄRME-CHECK

In der Nasszelle transportiert ein Ausströmer Warmluft in den Raum, das allerdings recht ungleichmäßig



Im Wohnraum gibt es zwei Ausströmer der Heizung: einen in der rückseitigen Sitzbank, einen in der vorderen Bank



Der nach hinten führende Warmluftkanal liegt neben der Lithium-Batterie. So wird sie im Winter zügig aufgewärmt

Volklandt stellt seine Kabinen aus GFK-Sandwich in unterschiedlichen Materialstärken her: Die Wände sind vier Zentimeter stark, die Decke 5,5 Zentimeter, der Boden 6 Zentimeter. Als Kernmaterial wurde PU-Schaum verwendet, die Außenlagen bestehen aus GFK. Bei Klappen und Tür kommen Aluminium-Profile mit doppelter Dichtung und thermischer Trennung zum Einsatz (Mekuwa). Während die Kochstelle mit Gas aus einer Ein-Flaschen-Anlage versorgt wird, setzt Volklandt beim Kraftstoff der Heizung auf Diesel: Es wird eine Truma D4E-Thermenheizung eingesetzt, die in der vorderen Sitzruhe ihren Platz hat. Die Warmluftverteilung ist im Wohnbereich klassenüblich, gut gelöst ist die Umspülung des Frischwassertanks mit warmer Luft, so ist der Tank trotz Unterflurmontage frostgeschützt. Der Abwassertank kann gegen Aufpreis beheizbar ausgeführt werden (980 €). Der Heckstauraum wird aktiv mit Warmluft versorgt, Echtglasfenster von Outbound gehören zum Standard.

Teilen



Teilen



SCHLAGWÖRTER

#FAHRZEUGTEST

#MERCEDES SPRINTER

ÄHNLICH





Der Familien-Sprinter



Ziemlich Wilde Sache: Fuso Expeditions mobil



Weniger ist leer: ein Alltagscamper auf Vito Basis





Krug Rhino XL – Ein Nashorn für die ganze Familie

BESUCHEN SIE UNS AUF



EXPLORER NEWSLETTER

Spannende Infos aus der Allrad-Globetrotter-Szene, monatlich bequem im Postfach: [jetzt anmelden.](#)

VERKAUFSTELLEN

Den explorer finden Sie in jedem gut sortierten Zeitschriftenladen und bei unseren Partnern vor Ort: [Partner anzeigen.](#)

INHALTSVERZEICHNIS

Übersicht aller Artikel aus den vergangenen Ausgaben: [Inhaltsverzeichnis durchsuchen.](#)

KONTAKT

Bevor Sie eine Anfrage absenden, schauen Sie sich die am [häufigsten gestellten Fragen](#) an. Oftmals finden Sie dort schon eine Antwort auf Ihre Frage.

Leserservice

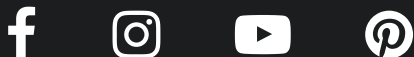
Catharina Jahnke
09:00-14:00 Uhr
01525 9880735

Nachricht schreiben.

BANKVERBINDUNG

Kontoinhaber: Ganghaus Verlag UG
(haftungsbeschränkt) + Co. KG
Bank: Deutsche Bank Lübeck
IBAN: DE66230707000888698800
BIC: DEUTDEDB237

BESUCHEN SIE UNS AUF



EXPLORER NEWSLETTER

Spannende Infos aus der Allrad-Globetrotter-Szene, monatlich bequem im Postfach: **jetzt anmelden.**

VERKAUFSTELLEN

Den explorer finden Sie in jedem gut sortierten Zeitschriftenladen und bei unseren Partnern vor Ort: **Partner anzeigen.**

INHALTSVERZEICHNIS

Übersicht aller Artikel aus den vergangenen Ausgaben: **Inhaltsverzeichnis durchsuchen.**

MEDIADATEN 2023/2024

Ganz egal, wie Sie Ihre Werbebotschaft kommunizieren möchten, der explorer hat das richtige Medium dafür. Alles auf einen Blick finden Sie hier: **Download Mediadaten**

PARTNER WERDEN

Sie möchten ein Partner vor Ort werden und den explorer zum Verkauf anbieten? **Kontakt aufnehmen**

KONTAKT

Bevor Sie eine Anfrage absenden, schauen Sie sich die am **häufigsten gestellten Fragen** an. Oftmals finden Sie dort schon eine Antwort auf Ihre Frage.

Leserservice

Catharina Jahnke

Tel.: 01525 9880735

09:00-14:00 Uhr

[Email schreiben](#)

HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN

Bevor Sie eine Anfrage absenden, schauen Sie sich die am **häufigsten gestellten Fragen** an. Oftmals finden Sie dort schon eine Antwort auf Ihre Frage.

Alternativ können Sie hier dem explorer-Team eine Nachricht hinterlassen. Wir versuchen diese so schnell als möglich zu beantworten:

[Nachricht schreiben.](#)

BANKVERBINDUNG

Kontoinhaber: Ganghaus Verlag UG (haftungsbeschränkt) + Co. KG

Bank: Deutsche Bank Lübeck

IBAN: DE66230707000888698800

BIC: DEUTDEDB237

explorer

[DATENSCHUTZERKLÄRUNG](#)

[AGB](#)

[IMPRESSUM](#)

[WIDERRUFSBELEHRUNG](#)

[KÜNDIGUNG](#)

TOR SELBSTAUSBAUER

