

Magnum vs. Max:

Zwei Mercedes 4x4 im Konzeptduell



Der kompakte Werz Magnum auf Mercedes Vito 4x4 trifft auf den geräumigen Sprinter 4x4 Max von Flowcamper. Beide versprechen Allradkompetenz, Reisetauglichkeit und Autarkie. Doch ihre Konzepte könnten unterschiedlicher kaum sein. Wer punktet wo? Ein Vergleich auf und abseits der Straße.

Von Karsten Kaufmann

Zwei Hersteller, zwei Konzepte – aber jeweils eine klare Handschrift: Flowcamper und Werz Wohnmobile setzen auf durchdachte Lösungen und pfiffige Funktionalität statt auf leeres Chichi und überkandidelte Ausstattung. Eine mutige Entscheidung gegen den Hype der Zeit – und ein deutliches Bekenntnis zur Kernfunktion eines Reisefahrzeugs: unterwegs ohne unnötigen Ballast. Am Ende zeigen beide Hersteller mit ihren Ausbaukonzepten nicht mehr und nicht weniger, wie sich die Potenziale und Grenzen der jeweiligen Basisfahrzeuge intelligent nutzen lassen – und geben klare Aussichten, für wen welche Fahrzeugkategorie infrage



kommt. Welche cleveren Ideen und überzeugenden Details die Hersteller dabei umgesetzt haben – das lest ihr hier.

ZWEIMAL MERCEDES

Die Gemeinsamkeiten: Beide Hersteller setzen auf Mercedes und somit auf deren Allradsysteme. Beide müssen ohne Untersetzungsgetriebe und mechanische Differenzialsperren auskommen, beide verteilen über eine Lamellenkupplung das Antriebsmoment zwischen Vorder- und Hinterachse, beide fangen durchdrehende Räder mit Bremsengriff ein. Die Unterschiede sind, zumindest in der technischen Umsetzung, dennoch gravierend.

Beim Sprinter arbeitet das vollautomatische Torque-on-Demand-System mit der elektronisch geregelten Lamellenkupplung im Verteilergetriebe. Hier verteilt das System das Drehmoment bedarfsgerecht zwischen Vorder- und Hinterachse, auch rückwärts Anfahren am Berg gelingt nun durch mehr „Schub“ von der Vorderachse (früher maximal 35 Prozent, heute 50) deutlich besser. Im Normalbetrieb ist man mit dem Sprinter „nur“ mit Hinterradantrieb unterwegs. Mit dem Allrad wählt man grundsätzlich immer auch 190 PS und die Wandlerautomatik – eine grundsätzliche Kombi für den Sprinter, die auch Onroad das Reisen versüßt und Offroad viel Fahrspaß und

Fahrsicherheit generiert. Stichwort: Assistenzsysteme. Wer einmal eine kurvige, abschüssige und zudem fies rutschige Piste hinunterfahren musste, weiß, wie schwierig die Balance aus optimalem Einsatz des Bremspedals und dem Erhalt der Lenkfähigkeit ist, wenn die Fuhre anfängt zu rutschen. In solchen Situationen unterstützt der Bergabfahrassistent hervorragend – sowohl im Sprinter wie auch im Vito. Auch als Allradler stehen im Vito drei Motoren sowie ein Schaltgetriebe zur Auswahl (im Sprinter nur 190 PS/Automatik). Bei allen kontrolliert der 4Matic-Allradantrieb die Traktion. Die Lamellenkupplung werkelt hier im Zentralfederblock und verteilt das ➔

FLOWCAMPER MAX

Ausziehbar: Doppelkochfeld und darunter die Kompressorkühlbox. Erstaunlich große Arbeitsfläche, die Spüle ist zugleich Waschbecken des Bads. Clever.



Unten: Zwei Klapp-Schiebetüren erweitern das Bad mit der Trenntoilette. Vor der Küche bleibt erstaunlich viel Platz zum Stehen, Kochen und Bewegen.



Ökologisch unbedenklich: Holz aus zertifiziertem Anbau, sogar die Polster sind ökologisch unbedenklich. Ein Wohlfühl-Bonus.

Zwei Wassertanks, zwei Gasflaschen: Flowcamper setzt auf Redundanz und hohe Ausfallsicherheit. Aufwendige Isolierung, keine nackten Metallflächen zu sehen.



Antriebsmoment bedarfsgerecht. Wichtig: Hier arbeitet der Allradantrieb permanent. Punktgewinn? Onroad hat der etwas komfortablere Vito die Nase vorn, Offroad fährt sich der höhere Sprinter eine Spur souveräner. Der Vito muss noch etwas strammer ans Gaspedal genommen werden, damit man den Vortrieb bei spürbarem Bremsengriff aufrechterhält. Im Gegenzug sichert sich der Vito durch seine kompakten Maße ein paar Vorteile, sowohl im Alltag wie auch in engen Offroad-Passagen. Was uns zu einem wesentlichen Punkt bringt: dem entscheidenden Meter.

MAX: MIT EINEM METER PLUS

Parkplätze in Europa sind in der Regel auf eine Fahrzeuglänge von etwa fünf Metern ausgelegt. Der Werz Magnum passt da gerade noch so hinein – ein Sprinter hingegen nicht mehr. In puncto Alltagstauglichkeit also ein klarer Vorteil für den Magnum. Allerdings: Mit einem Meter mehr Länge bietet der Flowcamper deutlich mehr Stauraum – und ein Bad mit Komposttoilette und Dusche. Zudem gilt: Wer im Flowcamper nach einem alltagstauglichen Fahrzeug sucht, ist ohnehin auf dem Holzweg. Martin Hemp, Chef der Vanufaktur (Flowcamper), erklärt: „Mit dem Max planen die meisten unserer Kunden, mehrere Monate oder sogar noch länger unterwegs zu sein. Viele sind Umsteiger und bringen bereits Erfahrung mit anderen Campern mit – sie wissen genau, warum sie das Konzept des Max schätzen.“ Das Konzept ruht auf mehreren überzeugenden Säulen: Möbel aus geölter Fichte oder Zirbe (FSC-zertifiziert), eine vierfache Isolierung, Öko-Tex-zertifizierte Stoffe – und ein technischer Ausbau, der gezielt auf Redundanz bei allen wichtigen Systemen setzt. Mit an Bord: zwei Frischwassertanks, zwei Standheizungen, zwei LiFePO₄-Batterien, zwei Gasflaschen und – auf Wunsch – auch



zwei Druckwasserpumpen. Fällt ein Bauteil aus oder geht eine Gasflasche leer, springt einfach das zweite System ein. So bleibt man autark, bis Ersatz organisiert oder die Reparatur erledigt ist. Alles kein Beinbruch: Der Max-Ausbau ist reparaturfreundlich konzipiert – selbst eine defekte Druckwasserpumpe lässt sich wieselflink tauschen. Das Raumbad mit ausziehbaren Wänden (offen 70 mal 70 Zentimeter) und Magnetverschlüssen funktioniert hervorragend. Die Küchenspüle wird zum Waschbecken – danke für diese clevere Idee, denn niemand muss im Kastenwagen zwei Waschbecken spazieren fahren. Die ebenerdig versenkte Alu-

Duschwanne wird durch einen Luftstrom der Dieselstandheizung angenehm temperiert. Warmwasser steht jederzeit zur Verfügung – entweder, wenn überschüssiger Solarstrom anliegt, oder ganz klassisch auf Knopfdruck. Drei exklusive Makrolon-Dachluken von Hünorkopf mit Dreifach-Verglasung sind serienmäßig verbaut. Sie entfallen beim optionalen Aufstelldach – was den geringen Aufpreis von 4.000 Euro für das Dach erklärt. Gaskocher und Kühlbox? Sind platzsparend in der Küchenwand verstaut und lassen sich bei Bedarf herausziehen.

Möchte man am Max etwas bemängeln, dann das nur 1,28 Meter schmale Heckbett. ➔

WERZ MAGNUM

Permanente Stehhöhe, vollwertige Küche mit Spüle und zwei Gaskochern, der Tisch wird zur Arbeitsplatte, tolles Monitoring – hier fehlt nichts.



Stauraum findet sich im Magnum erstaunlich viel in den Schränken des Hochdachs. Ein gewaltiges und schnell geschätztes Plus im Vergleich zu Aufstelldächern.



Mit dem variablen Drehtisch, der Heck- und Seitensitzbank sowie der großen Freifläche im Magnum entsteht für ein Fahrzeug dieser Klasse ein einzigartig schöner Wohnraum.



Auch der Magnum bietet zwei Wasserkarister und einen praxisgerechten Vollauszug. Das Bett: für einen Kompaktcamper luxuriös und ungewöhnlich breit.





Aber dafür gibt's ja das Aufstelldach. Die meisten Kunden reisen ohnehin zu zweit – der Schnarcher muss (oder darf, je nach Perspektive) ins Dach-Exil. Neben dem fest verbauten Aufstelldach bietet Flowcamper eine Max-Version mit Dachzelt von Alu-Cab inklusive Durchstieg. Dies könnte jederzeit wieder abgebaut werden.

DER KOMPAKTE WERZ MAGNUM

Hochdach ist bei Werz Wohnmobile Programm. Der Ausbauer von der Schwäbi-

schen Alb kennt seit jeher die Vorzüge des erweiterten Wohnraums – und nimmt dafür in Kauf, dass Tiefgaragen künftig keine Option mehr sind. Unterm Strich sprechen viele Argumente für diese Dachform – das bestätigen auch zahlreiche begeisterte Testberichte über Werz-Bullis mit Hochdach im Schwestermagazin CamperVans. Auch der 2,6 Meter hohe und 5,14 Meter lange Vito-Magnum bringt diese Vorteile in Reinkultur mit. Dank festem Hochdach bietet er im Vergleich zum Aufstelldach deutlich mehr

Komfort und Alltagstauglichkeit: durchgehende Stehhöhe, zusätzlichen Stauraum, bessere Isolierung für Sommer wie Winter – und eine robuste, wetterfeste Konstruktion ganz ohne Auf- und Abbau. Ideal für längere Touren oder alle, die unterwegs einfach mehr Raum und Komfort schätzen. Auch wenn Werz-Kunden nicht unbedingt auf Weltreisen aufbrechen. Ernst Thielicke, Geschäftsführer von Werz Wohnmobile erklärt: „Unsere Kunden fokussieren meist mehrwöchige Touren durch Europa, häufig auch mit kernigen Offroad-Etappen. Wenige gehen damit auf Weltreise. Ausnahmen bestätigen die Regel.“ Mit dem Max und jedem anderen Kastenwagen teilt der Magnum eine oft unterschätzte, aber entscheidende Gemeinsamkeit: die Schiebetür. Viele, die vom Kastenwagen oder Bulli auf eine Wohnkabine umsteigen, vermischen plötzlich den direkten Zugang zum Außenbereich. Werz greift genau diesen Wunsch auf – und kultiviert ihn: Die hintere Sitzbank wird bis auf Höhe der C-Säule oder sogar darüber hinaus nach hinten versetzt. So bleibt der Durchgang zur Schiebetür weitgehend frei, und der großzügige, luftige Innenraum verbindet sich harmonisch mit dem Platz vor dem Fahrzeug. Das Ergebnis: ein spürbar offeneres Raumgefühl. Egal ob Werz-Bulli, Ford oder Vito – so entsteht ein kompaktes Fahr- ➔



MAX VS. MAGNUM

Beide Camper sind keine Verschränkungskünstler, retten sich via Bremsengriff aber aus solchen Passagen, wo das frei drehende Rad die Traktion raubt.

zeug mit überraschend viel freier Bewegungsfläche. Kritiker bemängeln den dadurch verringerten Stauraum im Heck. Doch zurück zum Hochdach: Hier findet sich extrem viel wertvoller Stauraum. Die geräumige Hecksitzbank, die tagsüber zum Lümmeln einlädt, wandelt sich übrigens in wenigen Sekunden

zu einem über 1,6 Meter breiten Bett. Wer hätte das in dem kleinen Fahrzeug erwartet? Möbel und Polster werden in der hauseigenen Näherei und Schreinerei gefertigt – letztere natürlich mit hochpräziser CNC-Technik. Exklusive Klappenverschlüsse, robuste Auszüge sowie der flexibel positionier- und

drehbare Tisch vor der Sitzbank, ergänzt durch den drehbaren Beifahrersitz, runden das durchdachte Wohnkonzept perfekt ab. An Bord sind unter anderem zwei 20-Liter-Frischwassertanks auf dem Heckauszug, ein 18-Liter-Abwassertank in der Küchenzeile, ein 62-Liter-Kompressor-Kühlschrank und ein

	FLOWCAMPER MAX	WERZ MAGNUM A 5.1
Basisfahrzeug	Mercedes-Benz Sprinter L2H2, 419 CDI PRO, 190 PS, 4,1 t, 9G-Tronic, 93 l Diesel, LED-Scheinwerfer, MBUX Multimedia/Navigation, Park Paket 360°, Distronic Plus, Spurhalte-/Fernlicht-/Totwinkel-Ass., Thermotronic etc.	Mercedes-Benz Vito Pro 119 CDI lang, 190 PS, 3,5 t, 9G-Tronic, Park-Paket 360°, Sitzheizung, Lederlenkrad, Thermotronic, Zuheizung, MBUX Multimedia/Navigation, LED-Scheinwerfer, Spurhalte-/Fernlicht-/Totwinkel-Ass., AHK abnehmbar etc.
Maße (L x B x H):	5,92 x 2,02 x 2,93 m	5,14 x 1,93 x 2,6 m
Sitz-/Schlafplätze	4 / 4	4 / 2
Frisch-/Abwasser	2x 50 l / 60 l (unterflur isoliert/beheizt)	2x 20 l / 18 l
Energie	2x 5 kg Gas / 2x 180 LiFePO4	1x 2,8 kg Gas / 90 Ah LiFePO4
Kühlschrank	Kompressor 65 l	Kompressor 62 l
Bett	Querbett: 1,28 x 1,96 m	Längsbett: 1,62 x 1,95/2,05 m
Toilette	Komposttoilette OGO	Trenntoilette Trobolo WandaGo
Zuladung	400 bis 450 kg	bis 700 kg
Zul. Gesamtgewicht	4,1 t / 4,5 t (wenn Option Iglhaut)	3,0 / 3,2 / 3,5 t
Dachluken (Serie, wenn kein Aufstelldach)	3x Hünorkopf Makrolon	1x Outbound Echtglas (Option)
Heizung	2x 2,0 kW Luftheizung	2 kW Luftheizung
Serienausstattung Wohnausbau	Vollisoliert, 3x Hünorkopf Dachluke, Echtglas Isolierfenster, 3 kW Wechselrichter, Fußbodenheizung	Vollisoliert, Kaltschaummatratze, Wassertanks entnehmbar, Rückfahrkamera
Sonderausstattung Wohnausbau	Delta4x4-Alufelgen, Lazer Lights, 250-W-Solar, Audiosystem, 2x 180 Ah LiFePO4-Batt., Systemträger Heck, Schlafdach beheizt, Unterfahrschutz etc.	3 Ausstellfenster, 185 Ah LiFePO4, Outbound Dachluke, Trägersystem Heckklappe, Offroadfahrwerk, Unterfahrschutz, Markise, 125-W-Solar, Heckauszug
Preis: Basis/Testwagen	182.900 Euro / 226.200 Euro	92.478 Euro / 133.322 Euro
Kontakt	www.maxautark.flowcamper.de	www.werz-wohnmobile.de



Was schmutzig wird, bleibt draußen. Werz bietet viel Offroad-Zubehör optional an.

Zweiflamm-Gaskocher. Für die Energieversorgung sorgen LiFePO₄-Batterien mit einer Kapazität von 90 bis 270 Wh (je nach Kundenwunsch) sowie ein 125-Wp-Solarpanel. Zudem ist eine kleine Trenntoilette geschickt in der seitlichen Sitzbank integriert. Kurzum: Auch im Werz Magnum lässt es sich vortrefflich einige Tage komplett autark reisen.

RESÜMEE DES KONZEPTVERGLEICHS

Max oder Magnum? Beide Fahrzeuge sind sympathische Klassen-Primusse und zeigen eindrucksvoll, wie viel Potenzial in ihrer jeweiligen Fahrzeugkategorie steckt. Zwei clevere, überzeugende Konzepte, die zudem handwerklich hervorragend umgesetzt sind. Wer einen fernreisetauglichen, funktionalen Sprinter sucht, sollte den Flowcamper Max unbedingt in die engere Auswahl nehmen – ob solo, mit Aufstelldach oder Dachzelt, ganz nach Gusto. Sei-

ne cleveren Detaillösungen sprechen für sich. Einen besseren Hochdach-Camper als den Werz Magnum 5.1 4x4 findet man derzeit in der Klasse der Campingbusse kaum. Sein großer Pluspunkt ist das offene, ansprechende Wohnraumkonzept mit viel Bewegungsfreiheit. Ob MB Vito, VW Bulli oder Ford Custom – das Konzept mit optimierter Kompaktheit passt immer. Es ist erstaunlich, wie viel Wohnqualität Werz auf so kleinem Raum realisiert.

Offroad mit Campingbus und Kastenwagen: Potenzial und Grenzen eures Fahrzeugs kennenlernen, Tipps für sinnvolle Optimierung. Holt euch das kostenlose E-Paper von 4x4 Camper und den Fahrtechnik-Profis der experience Gmbh.

