

Ahorn
Alaska TD
Länge: 7,48 m
Sitzplätze: 5
Schlafplätze: 4
ab 44 900 Euro
www.ahorn-camp.de



AHORN ALASKA TD

SCHÖNER ZAPFEN Zwischenstopp an Dänemarks berühmtester Tankstelle in Skovshoved bei Kopenhagen, ein Entwurf des Architekten und Designers Arne Jacobsen

Ärger mit den Schlössern, Freude auf der Autobahn

Nicht mehr mit Billigpreisen will Ahorn künftig punkten, sondern mit einem hohen Gegenwert. Das könnte klappen, denn auch auf den zweiten und dritten Blick entpuppt sich unser Alaska TD als solides Auto. Eines, das zwar keinen Designpreis gewinnt, im Fernreise-Modus aber richtig gut funktioniert. Ja, es gibt ein paar Mängel: Schon nach ein paar Wochen ist der Arretierungshaken der Aufbau- abgefallen und verloren gegangen – kleine Ursache, großes Generve, denn die Tür fällt ständig zu. Das Schloss der Schlafzimmertür hakt, und die Dichtfugen am Aufbau sind nach wenigen Wochen nicht mehr weiß, sondern schmutzig grau.

rauf- und runtersurrt und mit sich einem Rundumvorhang wirksam verdunkeln lässt. Oder der bestens zugängliche Gasflaschenkasten an der Fahrzeugseite. Auch der geräumige Küchenblock und das stimmige Lichtkonzept (mit superheller LED-Außenleuchte) gefallen den meisten Testern.

Ebenso wie der kräftige 170-PS-Motor, der auch bei Tempo 140 noch tiefentspannt vor sich hin murmelt. Ein Spargenie ist er jedoch nicht: 12,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer hat er bislang im Schnitt verbraucht, dazu 22 Liter AdBlue. Aber billig will Ahorn ja auch nicht sein.

Stärken & Schwächen

- Starker 170-PS-Biturbo-Motor
- Sehr geräumiger Schlafbereich, großes Heckbett
- Verstellbare Garagenhöhe, viel Stauraum
- Insgesamt niedriges Fahrgeräuschniveau
- Beifahrer-Airbag und ESP nur gegen Aufpreis
- Hubbett nur 125 cm breit
- Großer Wendekreis
- Zum Teil schwergängige Schlösser

Ist das schlimm? Nö. Denn sonst macht der italienische Hersteller Rimor, wo Ahorn den Alaska bauen lässt, vieles richtig. Der 7,48 Meter lange Teilintegrierte hat viel Platz, einen familien-tauglichen Grundriss und eine Reihe lebensnaher Details. Zu denen gehört das elektrische Hubbett, das ruck, zuck

Technische Daten

Motorisierung	Renault Energy dCi 170
Leistung	125 kW (170 PS) bei 3500/min
Hubraum	2299 cm³
Drehmoment	380 Nm bei 1500 bis 2750/min
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Getriebe/Antrieb	Sechsgang/Vorderrad
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	80 l/Diesel
Länge/Breite/Höhe	7480/2370/2950 mm
Radstand/Bereifung	4006 mm/225/65 R 16 CP
Leergew. fahrbereit/Zuladung (Testmobil)	3030/470 kg
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	2000/750 kg
Material Wand/Dach/Boden	GFK/GFK/GFK
Stärke Wand/Dach/Boden	30 mm/30 mm/41 mm
Isolierung Wand/Dach/Boden	alles Polystyrol
Liegefläche Hubbett L x B	2000 x 1250 mm
Liegefläche vorn unten L x B	2000 x 1060 mm
Liegefläche Heck L x B	2000 x 1550 mm
Kühlschrankvolumen/Froster	100/45 l
Herd	3 Flammen
Bordbatterie	80 Ah
Frisch-/Abwassertank	100/130 l
Gasvorrat/Heizung	2 x 11 kg/Webasto AirTop Evo 4000
Preis/Testwagenpreis	ab 44 900 Euro/58 689 Euro
Testverbrauch (auf 9250 km)	12,9 l D/100 km
Kilometerstand bei Testbeginn	25 km

Die Daten beziehen sich auf eigene Messungen und Werksangaben



VERLUST Die Türarretierung hielt's nur kurz an ihrem Platz



RÜCKBLICK Heckkamera mit gestochen scharfem Bild



BLOCKADE Das Hubbett ist der Dachluken-Kurbel im Weg

„Der Feinschliff im Detail bekommt dem Ahorn gut.“



Kein schlechtes Auto, der Ahorn: geräumig und solide, aber eher sachlich als stylish. Da haben sie bei Ahorn und Rimor jetzt nachgeschärft, die 2019er Modelle wirken innen ein gutes Stück eleganter. Wir werden's demnächst ausführlich vergleichen.
Christian Steiger, Chefredakteur



FLUCHTPUNKT Die erste große Dienstreise führt nach Norwegen

FOTOS: C. BRRIES (3), S. HABERLAND (2), S. BETZ, SZYCH