

SONDERHEFT

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

www.reisemobil-international.de



BEST OF TEST



8,90 €

Österreich € 9,80
Schweiz sfr 14,20
BeNeLux € 10,20
Ital./ Span./ Port.
(cont.) € 12,00



Die 33 Top-Wohnmobile und Vans

- ➔ Exklusive Profitests
- ➔ Praxis-Checks
- ➔ EXTRA: Campingbusse



Die besten Tests in einem Heft

Ob kompakter Campingbus mit Aufstelldach, Kastenwagen mit ungewöhnlichem Raumkonzept, komfortabler Teilintegrierter, familienfreundlicher Alkoven oder luxuriöser Integrierter: Für dieses Heft hat die Redaktion von Reisemobil International 33 spannende, aktuelle Tests ausgewählt und neu aufbereitet. Die Lektüre leistet damit nicht nur eine wichtige Entscheidungshilfe beim Wohnmobilkauf, sondern bietet auch einen hervorragenden Überblick über die aktuellen Trends und Entwicklungen am Markt.

Wie schlägt sich etwa der neue Malibu Kastenwagen First Class - Two Rooms mit abteilbarem Ankleidezimmer? Was kann der durchgestylte 3,5-Tonnen-Integrierte iSmove aus dem Hause Niesmann+Bischoff? Auf den folgenden Seiten erfahren Sie es. Alle Fahrzeuge haben das strenge Testprozedere der Redaktion von Reisemobil International durchlaufen – ob als exklusiver Profitest, intensiver Praxistest oder bei einer Probefahrt. Umfangreiche technische Daten und Messwerte ergänzen die Testberichte.

Auf den ersten Seiten geben wir zudem einen Überblick über die wichtigsten Wohnmobiltypen und ihre spezifischen Vor- und Nachteile.

Viel Spaß beim Lesen!



*Simon Ribnitzky,
Leitender Redakteur*

Editorial	3
Impressum	146

RATGEBER

Typenkunde Welches Wohnmobil passt zu wem? Überblick	4
Neukauf So gelingt der Kauf	7

TESTS

Weinsberg Cara Compact Pepper	8
Profitest	
Hymer Free S 600	14
Praxistest	
Niesmann+Bischoff iSmove 6.9 E	18
Probefahrt	
Carthago C-Tourer T 143 LE MB	20
Profitest	
Eura Mobil Activa One 650 HS	26
Praxistest	
Rapido C56	30
Probefahrt	
VW Grand California 600	32
Profitest	
La Strada Nova EB	38
Praxistest	
Frankia Neo GDK	42
Probefahrt	
Chausson X550	44
Profitest	
Carado A 132	50
Praxistest	
Karmann Dexter 570 4x4	54
Probefahrt	
Knaus Van TI Plus 650 MEG	56
Profitest	
Laika Kosmo 2009	62
Praxistest	
Sun Living A 70 DK	66
Probefahrt	
Pössl Roadcruiser Evolution	68
Profitest	

Auf Herz und Nieren: Umfangreiche Fahrttests – hier mit dem Knaus Live I 700 MEG – gehören bei jedem Wohnmobilttest dazu.

Dethleffs Trend I 6557 DBM	74
Praxistest	
Dopfer 421 AK	78
Probefahrt	
Hymer Tramp S 680	80
Profitest	
Etrusco V 6600 SB	86
Praxistest	
Concorde Cruiser 791 RL SUV 4x4	90
Probefahrt	
LMC Cruiser T 662 G	92
Profitest	
Carthago Chic C-Line I 4.9 LE MB	98
Praxistest	
Ahorn Camp T 640	102
Probefahrt	
Malibu Van Charming 640 LE RB	104
Profitest	
Sunlight T 69 LC	110
Praxistest	
Ford Nugget AD	114
Probefahrt	
Adria Coral All-In 670 SL	116
Profitest	
Itineo PF 600	122
Praxistest	
Knaus Live I 700 MEG	126
Profitest	
Hobby Optima Ontour T 70 F	132
Praxistest	
Dethleffs Pulse GT T 7051 EBL	136
Profitest	
Weinsberg CaraBus Outlaw	142
Praxistest	



Der richtige Typ

Wohnmobil ist nicht gleich Wohnmobil. Je nach Fahrzeuggattung eignet sich ein Mobil für die eigenen Bedürfnisse besser oder schlechter.

Überblick und Typberatung.

Wer ein neues Wohnmobil kaufen möchte, steht zunächst vor der Frage: Welcher Fahrzeugtyp darf es sein? Die Auswahl ist groß: Sie reicht vom kompakten, meist knapp fünf Meter langen Campingbus mit Aufstell- oder Hochdach über den ausgebauten Kastenwagen (z. B. Fiat Ducato, Mercedes-Benz Sprinter) bis zu aufgebauten Wohnmobilen. Hier wird wiederum zwischen familienfreundlichen Alkoven-

mobilen, schicken Teilintegrierten und meist luxuriösen Integrierten unterschieden. Details zu den spezifischen Vor- und Nachteilen der einzelnen Fahrzeugklassen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Bei der Wahl des richtigen Fahrzeugtyps geht es vor allem um die Frage, wie viele Personen üblicherweise mit auf Reisen gehen, wie alltagstauglich das Mobil noch sein soll und wie viel Komfort an Bord unverzichtbar ist.

Klar ist: ein aufgebautes Reisemobil, bei dem der Hersteller auf das Chassis eine Kabine aus Sandwich-Wänden setzt, ist meist deutlich besser isoliert als die Blechhülle von Campingbussen und Kastenwagen. Steht Wintercamping auf der Prioritätenliste des Käufers ganz weit oben, ist das ein nicht zu unterschätzender Faktor. Es gibt aber auch einige Hersteller, die ihre Kastenwagen aufwendig wintertauglich machen.



DER CAMPINGBUS

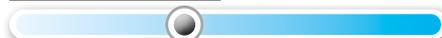
Seit Jahren sind sie aus unserem täglichen Straßenbild nicht mehr wegdenken: Die Fahrzeuge, die eine ganze Generation und den Begriff Campervans geprägt haben. Allen voran natürlich der VW California. Aber auch ganz viele andere Hersteller haben sich auf die speziellen Bedürfnisse ihrer Kunden eingestellt

und bauen praktische, kompakte Camper mit extrem hohem Nutzwert. Oft sind es die kleinen Individual-Ausbauer, die das richtige Gefühl haben. Wo Schränke und Schublade einfach so gebaut sind, dass auch ein Topf oder ein Messer hineinpassen, oder der Stauraum unter dem Bett hoch genug für eine Kiste Sprudel ist.

FAMILIENTAUGLICHKEIT



PLATZANGEBOT



WOHNKOMFORT



ALLTAGSNUTZEN



HANDLING



DESIGN



Schlafen: 2-4 | Sitze: 2-8 | Preis: ab 41.000 €

Flexibilität, Mehrfachnutzen und Alltagstauglichkeit haben ihren Preis. Verglichen mit großen Mobilen sind sie teuer, aber praktisch.



Evolution

Text: Mathias Piontek; Fotos: Hardy Mutschler

Weinsberg und sein Sondermodell Pepper – das ist eine nun schon Jahre andauernde Erfolgsgeschichte. Viele Verbesserungen flossen bereits in die Serie ein und mittlerweile basiert der Pepper auf dem Fiat Ducato.

Es hat sich unter Campern schon längst herumgesprochen: Wer ein einfaches, gut gebautes Wohnmobil sucht, ist bei Weinsberg richtig. Beim Sondermodell Cara Compact Edition Pepper kommt dann noch eine Ausstattung hinzu, die weitere Extras häufig erübrigt. Kaufen, einsteigen, losfahren.

Und so ist der getestete Cara Compact Edition Pepper 600 MF mit einem Grundpreis von 54.999 Euro gerade mal mit zwei Optionen ausgestattet: mit einer elektrischen Trittstufe unter der Aufbau-tür sowie mit einem Badfenster. Alles andere ist Serie. Kein Wunder, dass der Pepper in der Van-Klasse äußerst erfolgreich ist.

Der Grundriss 600 MF bietet vier Sitzplätze mit Dreipunkt-Sicherheitsgurt, ist mit seinem französischen Bett neben dem Heckbad aber auf zwei Urlauber ausgelegt. Statt einer Garage bietet der mit 6,75 Metern Außenlänge kompakte Teilintegrierte einen von innen und außen zugänglichen Heckstauraum unterm Bett.

Im letzten Jahr erfolgte der Wechsel vom Peugeot Boxer als Basisfahrzeug zum weitgehend baugleichen Fiat Ducato. Hier profitiert der Kunde von der europaweit präsenten Fiat Camper Assistance und davon, dass die Italiener im Gegensatz zu Peugeot und Citroën als Option eine moderne Neungang-Automatik anbieten.

Karosserie

Der Aufbau des Weinsberg ist seit jeher von einfacher Machart, das ändert sich auch bei der aktuellen Version nicht. Dafür ist der Aufbau aber auch unverändert gut und routiniert verarbeitet.

Seitenwände und Heckwand fertigt der Hersteller aus 31 Millimeter dickem Alu-Sandwich, das Dach gleicher Stärke aus gegen Hagel unempfindlichem GfK-Sandwich. Für den 40 Millimeter dicken Boden verwendet Weinsberg eine Sperrholz-Sandwichplatte, die – ein Mindestmaß an Pflege vorausgesetzt – ähnlich haltbar sein kann wie ein modernes Pendant aus GfK-Sandwich. Zwischen



Das französische Bett besitzt eine längsgeteilte Matratze, denn der Holzplattenrost darunter lässt sich hälftig, per Gasdruckdämpfer unterstützt, aufstellen. Dann blickt der Camper in einen großen Bettstaukasten, der in den Heckstauraum übergeht. Sehr gut: Das schmalere Fußende lässt sich mit einem Klapppolster erweitern.



Der Grundriss des kompakten Weinsberg Cara Compact Edition Pepper 600 MF ist auf zwei Camper zugeschnitten. Die Gliedertür fürs Bad im Heck spart Raum. Der Fernseher samt Satellitenanlage ist eines der vielen serienmäßigen Details des Sondermodells.

Praktische Küche mit Erweiterung der Arbeitsplatte, die an der Ecke zur Aufbau-tür hin auch abgerundet sein sollte.

Sehr gut: das üppige Angebot an Kleiderschränken. Die Einlegeböden sind herausnehmbar.



dem Tiefrahmenchassis des Fiat und der Bodenplatte setzt Weinsberg zum Nivellieren Brettchen aus Siebdruckplatte ein. Das sieht komisch aus, ist technisch gesehen aber unbedenklich. Als Isolierung für den Aufbau kommt EPS-Schaum zum Einsatz, der im Falle einer Undichtigkeit am Aufbau Wasser aufnehmen könnte.

Die Fenster des Aufbaus sind vorgehängte Modelle. Die Tür verriegelt einfach und kommt ohne Fenster aus. Dafür ist das Insektenschutzplissee Serie. Ob man die optionale elektrische Trittstufe für 503 Euro tatsächlich benötigt, hängt in erster Linie vom Nutzer ab. Erfreulich auch, dass sowohl das Aufstellfenster in

der Dachhute als auch das Panorama-Dachfenster über der Sitzgruppe Serienbestandteile der Edition Pepper sind. Ein sehr sinnvolles Extra ist das Heckfenster im Bad für 251 Euro, das diesen Raum hell und luftig macht.

Die Fender vom Fahrerhaus zum Aufbau und die Dachhute montiert Weinsberg mit einer eingelegten, harten Kunststoffdichtung. Hier wären Dichtnähte aus elastischem Material besser, weil dann so schnell keine Scheuerstellen entstehen können. Die soliden Aufbauschränke, die teilweise in Kabelkanälen geführte Elektrik am Unterboden und den Heckstoßfänger montiert Weinsberg gewissenhaft.

Innenausbau

Innen erwartet der Weinsberg Cara Compact Edition Pepper 600 MF Besucher mit einem handwerklich gut gemachten, stabilen und ansprechenden Mobiliar. Die Schubladen und Auszüge schließen ebenso per Selbstzug wie die Oberschränke. Die Scharniere sind von guter



Camper mit Stern

Designer-Stück: Schwarz-Metallic und Chrom-Kühler wirken elegant, das Innere heizt sich aber schnell auf.

Text und Fotos: Simon Ribnitzky

Schon ab rund 50.000 Euro einen ausgebauten Sprinter Kastenwagen fahren? Mit dem Hymer Free S 600 scheint das möglich, der Aufpreis zu Ducato-Modellen aus gleichem Hause überschaubar. Ob er auch besser ist, klärt der Praxistest.

Der Mercedes-Benz Sprinter mit Frontantrieb ist bei den Kastenwagen angekommen. Beim Free S 600 setzt Hymer als erster Serienhersteller auf diese Basis, die den Markt der Teilintegrierten und Integrierten schon etwas länger aufmischt. Im Vergleich zum Grand Canyon S, ebenfalls ein Sechs-Meter-Sprinter-Ausbau, nur eben mit Heckantrieb, gewinnt der Innenraum des Free S acht Zentimeter Stehhöhe (jetzt exakt 200 Zentimeter). Bei gleichem Grundriss ist der ab 49.990 Euro erhältliche Free S 600 zudem ganze 11.000 Euro günstiger

als sein Bruder mit Heckantrieb. Stimmen auch die übrigen Qualitäten? Das muss der Free S 600 bei einem Praxistest nach Slowenien beweisen.

Der erste Eindruck: schick. Der Testwagen glänzt in Schwarz-Metallic, der verchromte Kühlergrill mit Stern, Leichtmetallfelgen und die dunkel getönten Rahmenfenster ergänzen den eleganten Auftritt. Was von außen ebenfalls auffällt: Die ausladenden Karosserieverbreiterungen im Heckbereich, nötig um ein ausreichend langes Querbett zu schaffen, und der lange Radstand (3,92

Meter), 26 Zentimeter mehr als beim Grand Canyon S.

Ein Umstand, der sich unterwegs bemerkbar macht. Zwar bewältigte der schmale Kastenwagen auch slowenische Bergstraßen ohne Probleme, in engen Kurven ist wegen des großen Wendekreises aber Vorsicht geboten. Auch Wenden auf engem Raum geht nicht mal eben so.

Auf der Anreise über die Autobahn spielte der Sprinter dafür seine Stärken aus: komfortabel gefedert, leises Motorengeräusch und Assistenzsysteme wie der Abstandsregeltempomat, die dem Fahrer

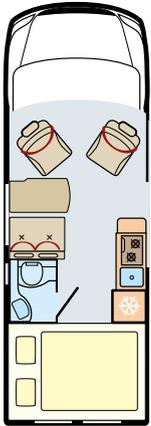


Gemütlich: Das 135 Zentimeter breite Heckbett ist durch die Karosserieverbreiterungen bis zu 195 Zentimeter lang – ein guter Wert für einen Kastenwagen. Die beiden praktischen LED-Leselampen rechts und links lassen sich in Schienen verschieben.



Hoch oben: Das Bett im Aufstelldach misst 200 mal 122 Zentimeter und bietet dank Tellerfedern unter der Matratze guten Liegekomfort. Nach oben geht's per Einhängelleiter (links). Zum Verstauen lässt sich die Leiter teilen.

TECHNISCHE DATEN & LADETIPPS



Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI, 2,2-l-Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue, Leistung: 105 kW (143 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe und Frontantrieb, Abgasnorm Euro VI-D
Maße: (L x B x H) 593 x 206 x 278 cm; Radstand: 392 cm; Innenhöhe: 200 cm
Masse in fahrbereitem Zustand: 2.715 kg
Zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg
Aufbau: Stahlblechkarosserie mit Werks-hochdach (Option: Aufstelldach), Isolierung: Wände 16 mm PE, Dach 23 mm XPS; Aluminium-Rahmenfenster
Betten: Doppelbett im Heck 195 x 135 cm; Doppelbett im Aufstelldach 200 x 122 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser 110/85 l; Gas 1 x 11 u. 1 x 5 kg; Kühlschrank 90 l; Diesel 65 l; AdBlue 22 l
Serienausstattung (Auszug): Fahrer- und Beifahrerairbag, ABS, ESP, Seitenwindassistent, elektr. Fensterheber, Zentralverriegelung, Heizung Truma Combi 4

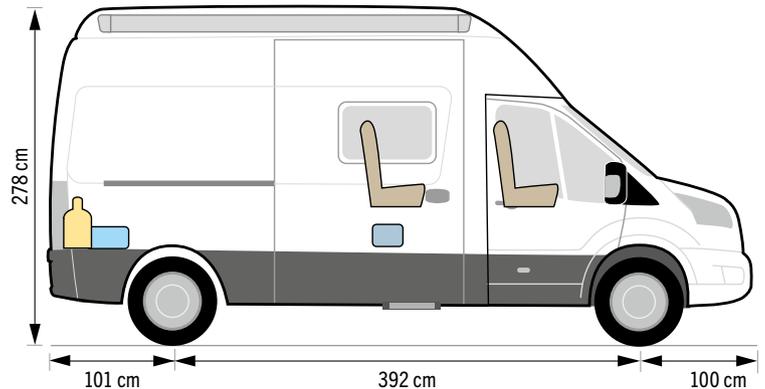
Sonderausstattung (Auszug): Chassis-Paket u. a. mit Klimaanlage Fahrerhaus, Radiovorbereitung (2.790 €); Ready-to-Camp-Paket u. a. mit faltverdunkelung, USB-Steckdosen, Leichtmetallfelgen (1.690 €); Style-Paket u. a. mit Metallic-Lackierung (2.350 €); Aufstelldach (4.490 €)

Testverbrauch: 9,4 l / 100 km

Grundpreis: 49.990 €

Testwagenpreis: 72.236 €

www.hymer.com



LADETIPPS

Der Testwagen war mit Extras ausgestattet, die zusammen rund 258 Kilogramm wiegen – 120 Kilogramm davon allein das Aufstelldach. Mit vollem Diesel-, Frischwasser- und Gasvorrat sowie zwei Urlaubern und deren Gepäck bleiben dann noch 161 Kilogramm Restzuladung. Zu viert wird es knapp: Hier wäre der Testwagen bei vollen Tanks um neun Kilogramm überladen.

	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
zulässige Gesamtmasse	3.500 kg	1.850 kg	2.100 kg
Grundmasse (gewogen)*	2.964 kg	1.545 kg	1.419 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.339 kg	1.662 kg	1.677 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.509 kg	1.735 kg	1.774 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	161 kg	188 kg	423 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	-9 kg	115 kg	326 kg



Wunsch-Kombi

Ein Traum für Carthago-Freunde: Mit dem C-Tourer T 143 LE MB hat der Hersteller aus Aulendorf einen Teilintegrierten auf Mercedes-Benz Sprinter im Angebot.

Text: Matthias Piontek, Simon Ribnitzky; Fotos: Hardy Mutschler

Vor einigen Monaten wuchs bei Carthago aus dem oberschwäbischen Aulendorf die Zahl an Grundrissen in seiner beliebten Baureihe C-Tourer spürbar an. Denn die Teilintegrierten und Integrierten dieser Serie sind nicht mehr ausschließlich auf Fiat Ducato, sondern auch auf Mercedes-Benz Sprinter erhältlich. Damit profitiert der Kunde unter anderem von den Sicherheitsassistenten-Systemen des Basisfahrzeugs mit dem Stern. Aber auch sonst hat Carthago den C-Tourer überarbeitet. So zielt Integrierte wie Teilintegrierte etwa ein neu gestaltetes Heck.

Dem Profitest stellt sich ein beliebter Grundriss: der Carthago C-Tourer T 143 LE MB mit einem Preis ab 80.400 Euro.

Das Kürzel MB im Namen verweist auf das neue Basisfahrzeug.

Außen 7,06 Meter lang, birgt der Teilintegrierte über der Heckgarage zwei Einzelbetten. Davor stehen sich das Bad und die Küche gegenüber. Im vorderen Fahrzeugteil lassen sich an der L-Sitzgruppe mit Seitensitz bis zu fünf Personen nieder. Serienmäßig bietet der C-Tourer T 143 LE MB zwei Schlafplätze. Für 425 Euro Aufpreis lässt sich jedoch aus der Sitzgruppe ein dritter Schlafplatz bauen.

Karosserie

Carthago ist für seinen hochwertigen Kabinenbau bekannt – da macht der Hersteller beim Testmobil keine Ausnahme. An das Basisfahrzeug, den Mercedes-Benz

Sprinter 414 CDI mit Frontantrieb und 143-PS-Turbodiesel, flanscht Carthago das bewährte Tiefrahmenchassis von Al-Ko mit Drehstab-Hinterachse an und befestigt hierauf die Bodenplatte aus 33 Millimeter starkem GfK-Sandwich. Sie bildet den unteren Part des isolierten und beheizten, bis zu 55 Zentimeter hohen Doppelbodens. Der Fußboden darüber besteht aus einer 29 Millimeter starken Sperrholzplatte. Die Seitenwände reichen über eine Rundung bis ins Dach. Sie bestehen, wie auch die Heckwand, aus 38 Millimeter dickem Alu-Sandwich. Das Dach wiederum fertigt der Hersteller aus einer Sandwichplatte, deren Oberseite aus hagelunempfindlichem GfK, deren Unterseite jedoch aus Aluminium be-

WAS UNS AUFFIEL



Elegant und praktisch: Das Schuhfach schwenkt unter der Sitzbank hervor.



Trockener Einstieg: Die Regenrinne über der Tür leitet Wasser gut ab.



Mehr Platz: Die Abdeckung der Spüle lässt sich als Abstellfläche einhängen.



Guter Zugang: Die Klappe zum Doppelboden öffnet an soliden Scharnieren.



Raffiniert: Eine ausgeklügelte Mechanik gibt den TV hinter der Sitzbank frei.



Geht besser: Der Schacht der Kassettoilette ist nicht abgedichtet.



Nicht schön: die gestückelte Verkleidung der Küchenarbeitsplatte.



Sehr schwungvoll: Wegen zu starker Federn donnern manche Schrankklappen an die Decke.

TESTFAZIT

Sprinter statt Ducato: Die neue Basis tut Carthagos C-Tourer gut und harmonisiert mit dem hochwertigen Auf- und Ausbau des Teilintegrierten. Mercedes-Antrieb und Al-Ko-Chassis machen aus dem T 143 LE MB ein Fahrzeug, das bei Fahrdynamik und -komfort das derzeit Bestmögliche im Reisemobilbau aufzeigt. Der Käufer bezahlt hierfür aber 5.500 Euro mehr als für die Ducato-Version. Der Ausbau überzeugt mit guter Verarbeitung, bleibt von der Anmutung her jedoch recht konservativ. Dabei sind viele Details wie der Schuhschrank unter der Sitzbank und die Mechanik des TV-Auszugs clever gemacht und voll auf der Höhe der Zeit. Damit es auch mit der Zuladung passt, ist eine Auflastung des Mobils zu empfehlen.

BEWERTUNG

FAHRKOMFORT Punkte

Sitze: Höhenverstell- u. drehbare Vordersitze mit je zwei Armlehnen, Drehen etwas eng; bequeme Sitzbank.	7
Bedienung Basisfahrzeug: Modernes Bedienkonzept des Sprinters, nach Eingewöhnung recht gut bedienbar.	8
Fahren: Moderates Fahrgeräusch, kaum ein Klappern und Knarzen der Möbel; Fahrzeug wendig und gut motorisiert.	8

WOHNAUFBAU Punkte

Karosserie: Aufwendiger, holzfreier, sorgsam verarbeiteter Aufbau mit Doppelboden; Faradayscher Käfig.	9
Türen, Klappen, Fenster: Rahmenfenster; Aufbau-tür mit Fenster, ohne Zentralv.; Panorama-Dachfenster Option.	8
Stauraum: Große Heckgarage; viel Stauraum im gut zugänglichen Doppelboden; auch innen genug Stauraum.	8

INNENAUSBAU Punkte

Möbelbau: Überwiegend aufwendiges, gut verarbeitetes, stabiles Mobiliar mit guten Detaillösungen.	8
Betten: Längsbetten mit bequemen Matratzen auf Lattenrost; Treppe auch bei Doppelbetterweiterung nutzbar.	8
Küche: Sinnvoll ausgestattete Küche, aber relativ wenig Arbeitsfläche. Großer, gut nutzbarer Kühlschrank.	7
Bad: Gut nutzbares Bad mit integrierter Dusche; Platz bei geschlossenen Duschtüren ausreichend, nicht üppig.	7
Sitzgruppe: Bequeme Sitzgruppe; Tisch mit selbsttätiger Arretierung; praktischer Schuhschrank in Sitzbanktruhe.	8

GERÄTE/INSTALLATION Punkte

Gas: Flaschenkasten mit schmaler Tür; Tausch der hinteren Flasche umständlich; Crashesenor optional.	6
Wasser: Frisch- und Abwassertank frostsicher und gut zugänglich im isolierten u. beheizten Doppelboden.	8
Elektrik: Elektrozentrale in Garage gut zugänglich; Fahrzeug gut ausgeleuchtet; USB-Buchsen im Aufbau Option.	8
Heizung: Heizung Truma Combi 6 unter Kühlschrank gut zugänglich; Frost Control im Doppelboden erreichbar.	8

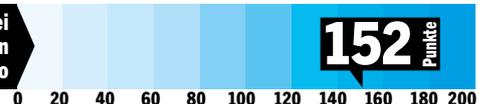
FAHRZEUGTECHNIK Punkte

Sicherheitsausstattung: Fahrer- und Beifahrerairbag, ABS, ESP, Spurhalte- und Seitenwindassistent Serie.	8
Zuladung: Als 3,5-Tonner Zuladung ausgeschöpft; günstige Auflastung, dann gute bis üppige Zuladung.	6
Chassis: Tiefrahmenchassis von Al-Ko mit komfortabler Federung; isolierter Garagenboden; solide Gurtböcke.	8

BETRIEBSKOSTEN/WARTUNG Punkte

Pflege/Wartung: Vergleichsweise guter Zugang zum Motorraum; dichtes Servicenetz.	7
Preis/Leistung: Gemessen an Konstruktion, Basisfahrzeug und Serienausstattung angemessener Preis.	7

Gesamtergebnis bei den Teilintegrierten über 60.000 Euro





Reisebus

Text: Mathias Piontek; Fotos: Hardy Mutschler

Seit 32 Jahren ist der VW California der Traum zahlloser Campingbus-Fans. Ihm stellt Volkswagen einen großen Bruder, den Grand California, zur Seite.

Das Jahr 1989 war ein Jahr des Umbruchs. Die Mauer zwischen Ost und West verlor ihren Schrecken. Menschen erfüllten sich teils lang gehegte Träume und reisten zu bis dato unerreichbaren Zielen.

Just in dieser Zeit stellte VW auf Basis des T3, dem letzten Heckmotor-Transporter, seinen ersten California vor – der Beginn einer nun schon 32 Jahre währenden Erfolgsgeschichte. Auch wenn die Fahrzeuge bis 2004 von Westfalia ausgebaut wurden, konnte der Kunde seinen Campingbus direkt im VW-Autohaus kaufen.

Wem der California zu klein war, für den hatte Volkswagen den Florida auf

Basis des Kastenwagens LT 28 im Programm. Der kantige LT 28 ist längst Geschichte. Sein Erbe trat 2006 der VW Crafter an. Auf dem aktuellen Modell hat VW nun wieder einen ausgebauten Kastenwagen im Angebot: den Grand California. Der 6,84 Meter lange Grand California 680 bietet Längs-Einzelbetten im Heck, der 5,99 Meter lange Grand California 600 ein Doppel-Querbett.

Der hier getestete 600er basiert auf dem VW Crafter mit 2,0-Liter-Turbodiesel. Das Aggregat gibt seine 177 PS und sein maximales Drehmoment von 410 Newtonmetern über das ebenfalls stets eingesetzte Achtgang-Automatikgetriebe an die

Vorderräder ab. Der VW Grand California 600 kostet ab 59.887 Euro und ist mit vier Sitzplätzen mit Dreipunktgurt sowie mit einem Doppel-Querbett für zwei Urlauber ausgestattet. Optional bietet VW ein Dachbett für zwei weitere Personen an, das auch im Testfahrzeug eingebaut ist. Vorne installiert der Hersteller eine Halbdinette. Zwischen Sitzgruppe und Querbett befindet sich ein kompaktes Bad und gegenüber an der Schiebetür der Küchenblock.

Karosserie

Der Grand California 600 basiert auf dem von VW so bezeichneten „Crafter 35 Rad-