
Eiskalter VW Camper – California Ocean auf den Lofoten

Von Gerhard Prien, cen

Publikumsliebling, das kann er. Ganz eindeutig. Mehr als 12 000 im vergangenen Jahr verkaufte California belegen die Beliebtheit des Campingbusses von Volkswagen Nutzfahrzeuge mehr als deutlich. Rund 16 000 Exemplare werden in diesem Jahr verkauft werden. Aber kann der „Cali“ eigentlich auch Wintercamping?

Reden wir nicht drum herum. Das wohl größte Manko des VW California ist sein Preis. Punkt. Ende der Durchsage. Für das von den Hannoveranern oder ihren Handelspartnern verlangte Geld kann man im bayerischen Hinterland, in Schwäbisch-Sibirien oder der Eifel schon einen Bauernhof erwerben. Der ist dann allerdings, im Gegensatz zum California, immobil. Bei VW gibt es hingegen bis zu über 200 Pferdchen unter der kurzen Stummel-Motorhaube. Als Diesel oder auch als Benziner.

Volkswagen ist der einzige deutsche Automobilhersteller, der die Kombination aus Basisfahrzeug und Ausbau fix und fertig aus einer Hand und aus eigener Produktion anbietet. Zwar kann man auch bei Ford und Mercedes-Benz Reisemobile ordern (Nugget und Marco Polo), bei beiden Modellen fertigt allerdings ein Ausbauer den wohnlichen Innenraum. VW erledigt das selbst. Der erste offizielle Camper von VW kam im Jahr 1988 in Deutschland auf den Markt. Basis war seinerzeit noch der kastig-kantig-kultige VW T3 mit Heckmotor. Rund 22 000 Exemplare wurden von diesem ersten California verkauft. Die nachfolgende Version auf der Basis des frontgetriebenen T4 bringt es auf immerhin 39 000 Einheiten, über 50 000 Einheiten setzte VW vom T5 California ab. Seit Sommer 2015 geht der T6 als „Cali“ ins Rennen um die Käufergunst.

Wir sind mit dem luxuriösen Topmodell Ocean – es gibt noch die Einsteigervariante Beach und die mittlere Ausstattung Coast – unterwegs, angetrieben vom 150 kW / 204 PS starken 2,0-Liter-TDI, gekoppelt an das Sieben-Gang-Direktschaltgetriebe. Außerdem hat der Ocean den traktionsfördernden 4Motion-Antrieb an Bord – schließlich geht es im Winter auf die Lofoten. Gut ausgerüstet dafür ist der ohne Extras 73 126 Euro teure Testwagen ja. Etwa mit Sitzheizung für beide Sitze im Fahrerhaus, Doppelverglasung des Heckfensters, frostgeschützt eingebautem Frisch- und Abwassertank (Fassungsvermögen je 30 Liter), zwei Zusatzbatterien und einer programmierbaren Luft-Standheizung mit Funkfernbedienung und zusätzlichem Zuheizter. Mit Brennstoff wird die Heizung aus dem Dieseltank versorgt, den es optional auch mit 80 Litern Inhalt gibt.

Die Standheizung schlägt sich hervorragend, selbst bei Temperaturen um und unter dem Gefrierpunkt. Der Kraftstoffverbrauch ist gering, und offenbar verhält es sich beim Stromverbrauch ebenso. Jedenfalls läuft die Standheizung während unserer mehrtägigen Reise auf den Lofoten problemlos und ohne jegliche Störungen durch. Unauffällig sorgt sie, gesteuert per Fernbedienung oder Control-Panel über dem Rückspiegel, für Temperaturen im Inneren des Fahrzeugs, die ein Kollege als „muckelig warm“ - auch während der Nacht – beschreibt.

Wir proben Schnee statt Strand, Glühwein statt Cocktail, Nordlichter statt City-Lights. All das meistert der „Cali“ ohne Probleme und mit Bravour. Das elektrohydraulisch per Knopfdruck hochfahrende Aufstelldach sorgt nicht nur für Stehhöhe, sondern bietet auch eine 200 x 120 Zentimeter große Liegefläche im Oberstübchen. Unten lässt sich die Sitz-/Liegebank verschieben und umklappen, das Bett unten ist 114 x 200 cm groß. Schade ist, dass es den California (noch?) nicht mit dem langen Radstand gibt. Das würde unten für ein wenig mehr Platz bei gebautem Bett sorgen. Aber möglicherweise legt VW da ja

irgendwann noch nach.

Pfiffig ist die Unterbringung des Outdoor-Mobiliars gelöst: Der Campingtisch ist in der Schiebetür untergebracht, zwei Klappstühle lassen sich in der Heckklappe verstauen. Ein Segen für die Nachtruhe der Nachbarn auf dem Campingplatz sind die elektrischen Zuziehhilfen für die Schiebetür und Heckklappe.

Klassenüblich ist die Ausstattung der Küche mit zweiflammigem Gaskocher, den Brennstoff liefert eine 2,8 kg Camping-Gas-Flasche. Zur Küchenausstattung gehören weiterhin eine Edelstahlspüle mit Abdeckung, eine Waeco-Kompressor-Kühlbox mit 42 Litern Inhalt sowie eine Schublade mit Besteckkasten. Dazu gibt es Stauraum für Geschirr und Vorräte, einen Kleiderschrank links im Heck und eine Schublade unter der Sitzbank. Die Zentralelektronik, angeordnet über dem Rückspiegel, dient zur Steuerung von Aufstelldach, Heizung und Kühlbox und erlaubt die Abfrage von Füllstands- oder Akkukapazitäten.

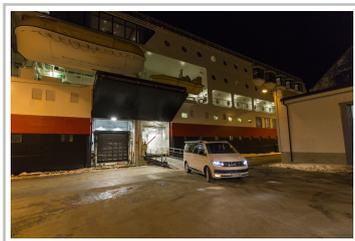
Der California wäre kein echter Volkswagen, ließe sich nicht der Grundpreis mit einigen aufpreispflichtigen Optionen weiter in die Höhe treiben. Mit einigen Posten wie etwa der Markise in Schwarz, Navigationssystem Discover Media Plus, Spurwechselassistent oder Adaptiver Fahrwerksregelung DCC addieren sich die Extras des Testwagens auf eine Summe von über 10 000 Euro. Das macht dann für den California in Top-Version mit dem stärksten Dieselaggregat unter der Motorhaube einen stolzen Gesamtpreis von über 80 000 Euro. Da ist es dann doch gut zu wissen, dass man mit dem Camper auch problemlos im Winter verreisen kann. (ampnet/gp)

Bilder zum Artikel



Volkswagen California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Achim Hartmann



Volkswagen California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Achim Hartmann



Volkswagen California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Achim Hartmann



Volkswagen California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Achim Hartmann



Volkswagen California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Achim Hartmann



VW California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW California Ocean.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
