Happy Birthday: Drei Jahrzehnte VW California

Von Gerhard Prien, cen

Er ist wohl so etwas wie das Reisemobil schlechthin: Der California von VW Nutzfahrzeuge. In diesem Jahr feiert der kompakte, wendige Campingbus seinen 30-ten Geburtstag. Grund genug für einen Road-Trip mit dem Camper durch den namensgebenden, drittgrößten Bundesstaat der Vereinigten Staaten.

Für die Pkw-Fertigung von VW in Wolfsburg ist für das Jahr 2020 eine Auslastung von 820 000 Fahrzeugen durch das Unternehmen garantiert. Da nehmen sich die 15 155 Neuzulassungen der California-Baureihe von VW Nutzfahrzeuge (VWN) im vergangenen Jahr vergleichsweise eher bescheiden aus. Aber bei dem in Limmer gefertigten California ist eben manches anders.

Das beginnt damit, dass er alles andere als ein „Nutzfahrzeug“ ist. Zwar dient auch dem California der VW Bus – aktuell in der Version als T6 – als Basisfahrzeug. Aber mit einem Lieferwagen hat er im Innenraum nur noch wenig gemeinsam. Das macht schon ein Blick auf die Preisliste klar. Die startet bei 43 221 Euro, für einen California Beach mit dem 84 PS / 62 kW leistenden Motor, Frontantrieb und fünfgängigem Schaltgetriebe. Beim California Coast geht es bei 52 806 Euro los, der California Ocean ist ab 60 785 Euro zu haben. Grundpreis, versteht sich. Damit ist dann auch rasch klar, warum der California – trotz vergleichsweise „geringer“ Stückzahl – ein echtes Erfolgsmodell ist. Denn in Grundausstattung und mit der eher kargen Basismotorisierung rollt kaum ein Cali aus der Fertigung. Mehr als die Hälfte aller ausgelieferten Calis verfügen aktuell über den traktionsfördernden Allradantrieb und auch bei der mehr als reichhaltigen Aufpreisliste machen die Kunden gerne etliche Kreuzchen.

Seit der Vorstellung des ersten California vor drei Jahrzehnten sind bis heute rund 160 000 Camper an ihre Besitzer übergeben worden. Und mit mehr als 15 000 Neuzulassungen im Jahre 2017 dürfte VWN einer der größten, wenn nicht gar der größte Reisemobil-Hersteller in Deutschland sein. Und, anders als beim Ford Nugget oder dem Marco Polo von Mercedes, bei denen der Ausbau von Westfalia stammt, fertigt VWN den California komplett selbst.

Bei Westfalia begann eigentlich auch die Geschichte des California. Denn dort verpasste man dem ab 1950 gebauten T1, auch liebevoll von seinen Fans „Bulli“ genannt, zunächst eine mobile Campingbox. 1961 folgte dann ein „echter“ Campingbus mit zwei Schlafplätzen, Wassertank, Kocher und Kühlschrank. Im Jahre 1967 wurde die erste Bulli-Generation dann vom VW T2 abgelöst. Schon damals gab es wahlweise ein Klapp- oder Aufstelldach - und Westfalia schuf eine seinerzeit noch unbekannte Fahrzeugklasse: die der kompakten Reisemobile.

Die waren nicht nur in Deutschland schnell beliebt. Auch in den USA gewannen die Fahrzeuge, etwa in der Hippie-Szene, zahlreiche Fans. Die bemalten ihre Fahrzeuge bunt und phantasievoll, rollten damit durch die USA und machten den VW Bus zum fahrenden Symbol von Flower-Power, Peace und Happyness. Bis heute sind etliche der „alten“ Bullies noch in Kalifornien unterwegs, oft liebevoll restauriert oder mit ehrlicher Patina.

Im Jahre 1988 ging der Caravan Salon – damals noch in Essen beheimatet – über die Bühne. Und Volkswagen präsentierte vom 1. bis 9. Oktober einen echten Knaller: den California. Der war seinerzeit noch ein Sondermodell auf Basis des T3 Transporters mit Heckmotor. Das Reisemobil war eine Kopie des Joker von Westfalia, der schon damals in den USA als Volkswagen Vanagon Camper verkauft wurde. Volkswagen hatte den Kauf

der bei Westfalia ausgebauten Fahrzeuge eingestellt und beschlossen, nun selbst in das Ausbau-Geschäft einzusteigen.

Durch einen Großauftrag an Westfalia will VW Kosten sparen. Das klappt offenbar, denn der Preis des California ist zu seiner Markteinführung unbestreitbar ein Hammer: Er ist rund 10 000 D-Mark günstiger als das Modell aus Rheda-Wiedenbrück. Der relativ niedrige Preis ist auch für eine für den Kunden nur begrenzt machbare Individualisierung seines Fahrzeugs verantwortlich.

So stehen als Farben lediglich „pastellweiß“ und „marsalarot“ zur Auswahl, als Polsterstoff kommt immer Gitterpunktvelours in hellgrau zum Einsatz. Dennoch umfasst die Komplettausstattung des California wahlweise ein Hoch- oder Aufstelldach mit Doppelbett, die vom Joker bekannte Wohnausstattung mit einer zur Liege umwandelbaren Rücksitzbank, Schränke, einen Küchenblock mit 42 Liter Absorber-Kühlschrank, einen zweiflammigen Gasherd, Spüle und elektrische Wasserversorgung, eine Gasanlage, einen 55 Liter fassenden Frisch- und einen 20 Liter fassenden Abwassertank. Hinzu kommen drehbarer Fahrer- und Beifahrersitz, Velours-Teppichboden und ein strömungsgünstiger Dachaufsatz anstelle einer Dachgepäckwanne über dem Fahrerhaus.

Serienmäßig an Bord sind eine Servolenkung, 90 A Drehstromgenerator, Drehzahlmesser, Digital-Zeituhr, Stereo-Radiovorbereitung, „Carat“-Stoßfänger, eine grün getönte Wärmeschutzverglasung, zwei Schiebefenster mit Fliegengitter, Heck-Scheibenwischer und Heckscheiben-Heizung, Halogen-Doppelscheinwerfer sowie ein abschließbares Ablagefach. Das alltagstaugliche Freizeitmobil mit verschiedenen Antriebsaggregaten wird angeboten: Für Fans des Selbstzünders gibt es den 1,6 Liter Turbodiesel mit 51 kW / 70 PS zu Preisen ab 42.425 DM (Aufstelldach) bzw. 45.025 DM (Hochdach).
Der Ottomotor mit Vergaser leistet 78 PS / 57 kW. Mit Aufstelldach gibt es ihn ab 39 900 DM, das Modell mit Hochdach steht mit 42 500 DM in der Preisliste. Leistungsstärkstes Antriebsaggregat ist der 2,1 Liter Einspritzer. Ohne Kat bringt er es auf für damalige Zeiten satte 112 PS / 82 kW. Mindestens 41 735 DM sind für die Version mit Aufstelldach fällig, ab 44 335 DM ist das Hochdach-Modell zu haben. Wahlweise gab es den Einspritzer seinerzeit auch mit Kat, und weniger Leistung: 95 PS / 70 kW. Die Preise: ab 42 989 DM für das Aufstelldach-Modell und 45 589 DM für das Fahrzeug mit Hochdach. An Getrieben stehen das Vier- und Fünf-Gang-Schaltgetriebe sowie eine Drei-Gang-Automatik zur Wahl.

Mit Aufstelldach bleibt der Kompakt-Camper mit seinem volkstümlichen Preis noch unter zwei Metern Höhe. Damit passt er noch in Garagen und Waschanlagen. Mit seinen kompakten Abmessungen bleibt er voll alltagstauglich und erspart so den Zweitwagen. Damit hat der California beste Voraussetzungen für einen Verkaufsschlager.

Kein Wunder, dass VW bereits ein Jahr später mehr als 5000 Californias – so viel wie Westfalia im letzten Joker-Jahr – verkauft hat. Die Auftragsbücher sind voll und Volkswagen räubert im angestammten Terrain von Westfalia. Ein Jahr nach dem California kommt der reichhaltig ausgestattete Atlantic, dessen Aufpreis gegenüber dem California bei rund 7000 D-Mark liegt. Seinen höheren Kaufpreis rechtfertigt der Atlantic etwa mit Kunststoff-Isolierfenstern, Standheizung mit Zeitschaltuhr, elektrisch verstellbaren Außenspiegeln und Bordakku. Obendrein bekommt man ihn optional als Syncro mit Allradantrieb, eine Antriebsart, die dem California versagt blieb (Die in Graz gebaute 4WD-Version des T3 gibt es seit Ende 1984).
Doch der günstige(re) Preis sorgt für anhaltende Beliebtheit des California. Rund 22 000 Exemplare werden gebaut. Die Stückzahlen stimmen, der California bleibt im VW-Programm.

Im August 1990 kommt der T4, mit vorne angeordnetem Motor. Damit steht im Heck ein durchgehend tief liegender Boden zur Verfügung, das bringt zusätzlichen Stauraum. Obendrein ist der T4 das erste VW Transportermodell, das mit zwei unterschiedlich langen

Radständen zu bekommen ist. Auch bei ihm ist Westfalia – noch – für die Wohneinrichtung zuständig. Die Wolfsburger bewerben den California auf Basis des T4 als „das erste Doppelbett mit Frontantrieb".
Das Grundkonzept bleibt gleich, die Funktionalität des Ausbaus wird weiter gesteigert. Die Sitzbank kann verschoben und in unterschiedlichen Positionen arretiert werden, den Absorberkühlschrank ersetzt eine Kompressorkühlbox. Die Tischplatte verschwindet während der Fahrt in der Sitzkonsole der Heckbank. Beide Vordersitze sind nun drehbar und können so in den Wohnraum einbezogen werden. Produktionsstart für den frontgetriebenen California, der rund 50 000 D-Mark kostet, ist im Jahr 1991.

Auch für den Bus mit Frontmotor gibt es den California-Ausbau mit verschiedenen Dachformen. Am gängigsten sind das Hochdach mit der Stupsnase und das aufstellbare Klappdach. Diese beiden Versionen verfügen über insgesamt vier Schlafplätze: Je zwei im Dachbereich und je zwei im Wohnbereich. Dafür muss die Rücksitzbank umgeklappt werden. Darüber hinaus gibt es noch das sogenannte Compactdach. Das Compactdach bietet Stauraum und Stehhöhe im Fahrzeug, aber keine zusätzlichen Schlafplätze. Die Californias mit Compactdach haben eine Höhe von etwa 2,4 m, California mit Aufstelldach liegen bei rund zwei Meter Höhe.

Bei VW legt man Wert auf ein preiswertes Einstiegsmodell. Diese Rolle spielt der 1993 präsentierte California Coach. Sein besonderer Knüller ist der zum Serienstart bei 48 000 D-Mark liegende Einstandspreis. Der ist möglich durch den Verzicht auf ein Fenster hinten links (stattdessen gibt es Blech), Einfach-Verglasung und ein paar weitere Einsparungen.

Teurer wird der California mit langem Radstand. Es gibt ihn als Tour oder Club. Der Tour ist ein verlängerter Coach mit verlängertem Schrankraum, der Club bietet einen zweigeteilten Innenraum. Vorne befindet sich der Wohn- und Schlafraum mit Sitzbank und den drehbaren Vordersitzen, die Küche mit Sideboard und Hochschrank findet Platz im Heck.

Zur 1994-er Saison ergänzt der Highway das Angebot. Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber und Außenspiegel, dazu Breitreifen auf Alufelgen und lackierte Anbauteile sind seine Merkmale. Besonders augenfällig ist das halbhohe Compactdach, das später Eingang in die Serie findet. Interessant: Der für Aufstell- und Compactdach identische Preis.

Zum Topmodell avanciert 1994 der reichhaltig ausgestattete California Exclusive. Er löst den California Club ab und ist ab 59 890 D-Mark zu haben. Gegenwert ist ein Mobil, das – erstmalig in dieser Klasse bei VW – über einen Sanitärraum verfügt. Möglich ist dieser durch den langen Radstand und das feste Hochdach. Zentrum des Mobils ist eine Winkelküche mit Kocher, Kühlbox, Spüle sowie Hängeschränken mit Rolladentüren. Im Frontbereich befindet sich die Sitzgruppe mit Zweierbank und den drehbaren Fahrerhaussitzen. Den Heckbereich nimmt der Waschraum mit Klappwaschbecken, Cassetten-WC und Kleiderschrank ein. Eine Dusche gibt es nicht. Aus Platz- und Gewichtsgründen, sagt VW.

Zum Caravan Salon 1995 kommt das Sondermodell Biker, ausgerüstet mit Fahrradträger auf der Heckklappe. Ein Jahr darauf, 1996, gibt es bei VW dann schon wieder mehr zu sehen. Denn der T4 bekommt im Rahmen der „Großen Produktaufwertung" ein neues Gesicht spendiert, angelehnt an die Pkw-Modelle des Hauses. Das Armaturenbrett wird neu gestylt, serienmäßig gibt es jetzt Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und zwei Airbags.

Optisch fällt die Überarbeitung durch neue Stoßfänger auf, von hinten gut an den jetzt zwei verbauten Nebelschlussleuchten erkennbar. Top-Motorisierung ist der 2,8 Liter große VR6-Motor mit 140 PS / 103 kW. Ach ja, der California gehört jetzt zur Angebotspalette

der mittlerweile neu gegründeten Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Sitz in Hannover. Ein Jahr später erfolgt der Rückgriff auf die Vergangenheit mit dem California Joker. Seine Besonderheit: Eine herausnehmbare, optionale Doppelsitzbank. Auch Technik aus der Pkw-Entwicklung findet Eingang in den California. Ab 1998 kann für das Allradmodell Syncro der 102 PS starke TDI-Motor geordert werden. Topmotorisierung ist der 150 PS leistende TDI. Erkennbar ist er an der 16-Zoll-Bereifung, die wegen der größeren Bremsanlage erforderlich ist.

Mittlerweile ist es schon so etwas wie Tradition: Zu jedem Caravan Salon bringt Volkswagen ein preislich attraktives Sondermodell. Die Sonderserien unterscheiden sich durch Bündelung verschiedener, aufpreispflichtiger Extras von den Serienmodellen. In den kommenden vier Jahren rollen die Sondermodelle Advantage, Generation, Event und Freestyle vom Band und zu den Kunden. Ab dem Jahr 2000 ersetzt eine überarbeitete Version des VR6 Motors mit 204 PS / 150 kW das Vorgängertriebwerk, optisch durch den Schriftzug V6 mit roter „6“ gekennzeichnet. Rund 39 000 Californias auf VW T4-Basis werden verkauft, davon gehen rund 14 Prozent in den Export.

Seit 2004 baut Volkwagen mit dem Umstieg auf den neuen T5 den California in Hannover-Limmer komplett selbst – und ist damit (auch) Reisemobil-Hersteller. Der California T5 wird in den beiden Modellreihen Beach und Comfortline eingeführt, beide basieren auf dem kurzen Radstand der Baureihe. Der Beach ist einfacher ausgestattet und für einen geringeren Grundpreis erhältlich. Ein Aufstelldach, in dem ein Bett mit Lattenrost untergebracht ist, kostet beim Beach Aufpreis. Zwischenzeitlich werden auch die Sondermodelle Biker, Sonora und NoLimit angeboten.

Der Comfortline hat eine Einrichtung mit mehreren Schränken und Staufächern, einer Kühlbox, einer Kochstelle mit Zwei-Flammen-Herd, einer Spüle und einer Sitzgruppe. Die Zweier-Sitzbank kann zu einer weiteren Liegefläche umgeklappt werden. Ein Tisch kann herausgeklappt und mit den drehbaren Vordersitzen zu einer Sitzgruppe für vier Personen kombiniert werden. In der Schiebetür ist ein Campingtisch verstaut, der sich mit den zwei in der Heckklappe untergebrachten Campingstühlen außerhalb des Fahrzeugs nutzen lässt. Im Gegensatz zum Vorgänger sind die Möbel nicht mehr aus MDF gefertigt, sondern aus einem Aluminium-Sandwich-Material, das mit Holzfurnier abgeschlossen ist. Das Aufstelldach mit Bett gehört beim Comfortline zur Serienausstattung.

Auf Basis des VW T6 mit kurzem Radstand wird der California aktuell in drei Varianten angeboten: Als relativ einfache California Beach-Version mit bis zu fünf Schlafplätzen und einem aufstellbaren Schlafdach sowie als Coast und als Ocean, die beide über einen Küchenblock und eine Schrankzeile auf der Fahrerseite verfügen.

Seit im Jahre 2003 die Produktion des T5 begann, wird der VW Bus – übrigens als erster seiner Art – nicht mehr in die USA verkauft. Damit gibt es auch keinen (neuen) California mehr in Kalifornien. Dennoch – oder vielleicht gerade deswegen – stößt ein neuer California in blütenreinem Weiß in Nordamerikas bevölkerungsreichstem Bundesstaat auf großes Interesse. Man könnte es auch anders sagen: Die Leute lieben den Nachfolger der Hippie-Bullis. Auf den Straßen gehen die Daumen hoch, an den Ampel die Fenster runter. Etliche Fahrzeuglenker fragen, ob er denn in den USA angeboten würde. Viele, so ist rasch klar, würden ihn kaufen – wenn sie denn könnten. Am Preis dürfte es in Kalifornien, wo E- und Hybrid-Mobile der gehobenen Preisklasse zahlreich anzutreffen sind, nicht liegen.

Der California ist ein Mobil, wie sie es hier mögen. Der taugt zum an den Strand fahren, als rollende Behausung an einem Surf-Wochenende ebenso wie als Kutsche für die Kinder oder den Einkauf. Dass er obendrein auf der Verkehrsfläche einer Limousine vier Schlafplätze bietet, zwei Campingstühle und einen Tisch serienmäßig an Bord hat, nehmen die Kalifornier wohlwollend zur Kenntnis. Praktisch ist das, und durchdacht. Die Sitzbank lässt sich fix zum Doppelbett umklappen, ein weiteres steht im aufstellbaren

Schlafdach zur Verfügung. Das öffnet und schließt sich bei der Version Ocean sogar höchst bequem auf Knopfdruck.

Reist man zu viert, kommen die drehbaren Vordersitze zum Einsatz. Der Tisch kann ebenso verschoben werden wie die Rückbank, damit steht ausreichend Platz zur Einnahme der Mahlzeiten zur Verfügung. Die Küche bietet einen zweiflammigen Gaskocher, Spüle und eine Kompressor-Kühlbox mit 42 Litern Inhalt. Selbst in Kalifornien ist es hin und wieder frisch, wie Abend- und Morgenstunden mit Temperaturen unter 5 Grad Celsius belegen. Da freut man sich über die mit Kraftstoff betriebene, fernsteuerbare Standheizung.

Weniger schön ist das in den USA herrschende Tempolimit. Denn mit der Top-Motorisierung lässt der Benziner unter der Haube muntere 204 Pferdchen traben, gekoppelt an das siebengängige Doppelkupplungsgetriebe. Mit dem ebenfalls im Testfahrzeug verbauten 4Motion Allradantrieb verlieren auch nicht asphaltierte Straßen ihren Schrecken.

Wenig ängstlich darf man sein, wenn man alle Optionen aufaddiert, die im Testwagen verbaut sind. Unter dem Strich kommen rund 80 000 Euro zusammen. Für das (zugegeben, viele) Geld gibt es einen kompakten, alltagstauglichen Camper mit Kultstatus. Der nebenbei schnell unterwegs sein kann und damit dem Begriff vom Reisemobil alle Ehre macht. Wertstabil ist er obendrein, dem Kultfaktor „Bulli“ sei dank. Das beweist ein Blick auf die Preise, die für Californias der ersten Baureihe - damals noch auf Basis des T3 mit Heckmotor – aufgerufen werden. (ampnet/gp)

Bilder zum Artikel

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VWN/Stephan Lindloff

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien

Nach 30 Jahren Volkswagen California Jubiläumsfahrt durch Kalifornien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerhard Prien