
Praxistest Challenger Mageo 396: Neues Urlaubswohnkonzert

Von Michael Kirchberger, cen

Challenger ist ein ungewöhnlicher Markenname für ein Reisemobil. Zumindest, wenn es nicht aus Amerika, sondern aus Frankreich stammt. Challenger gehört – wie die beiden ebenfalls französischen Marken Mobilvetta und Roller Team – unter das Dach der Trigano Gruppe. In Deutschland zählen Eura Mobil, Forster und Karmann dazu. Gebaut werden die Challenger-Mobile in Tournon-sur-Rhône, genau dort, wo die wilde Ardèche in den vielbefahrenen Wasserweg im Süden Frankreichs mündet. 51 690 Euro kostet der 7,49 Meter lange, teilintegrierte Mageo 396, als Basisfahrzeug dient mal nicht ein Fiat sondern ein Ford.

Auf Wunsch rollt der Mageo auch auf Ducato-Basis, ist dann aber gleich 1500 Euro teurer als der rollende Untersatz aus Köln. Standard ist beim Ford der Zwei-Liter-Diesel mit 130 PS (96 kW). Für 1500 Euro Aufpreis kommt die auf 170 PS (125 kW) leistungsgesteigerte Variante an Bord. Die Premium-Version des Challenger kostet 3500 Euro mehr, bietet dann aber eine umfangreiche, fast vollständige Sicherheits- und Komfortausstattung.

Der starke Selbstzünder ist überaus empfehlenswert, er läuft deutlich ruhiger als der 2,3-Liter-Diesel im Fiat, verbrauchsgünstiger ist er jedoch nicht. Die Hubraumdifferenz verlangt höhere Drehzahl, wenn Leistung abgerufen wird. Auch die üppigen Abmessungen des Challenger mit gut 2,3 Meter Breite und knapp drei Meter Höhe fordern ihren Tribut. Trotz ökonomischer Fahrweise lag der Durchschnitt bei 10,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Ein Federgewicht ist der Mageo 396 außerdem nicht. 3,5 Tonnen darf er bei einer Eigenmasse von 3220 Kilogramm maximal wiegen. Viel zugeladen werden darf also nicht. Die Auflastung auf 4,1 Tonnen kostet 1000 Euro Aufpreis und ist dringend angeraten, denn der Mageo 396 taugt mit seiner Größe und einem vielversprechenden Grundriss für bis zu fünf Urlauber.

Die Schlafplätze sind auf Anhieb nicht zu entdecken, denn gleich vier von ihnen hängen direkt unter dem Dach. Ein Doppelbett vorn über der großzügigen Lounge, die mit zwei Sitzbänken hinter den nicht sonderlich bequemen, aber drehbaren Sitzen für Fahrer und Beifahrer anschließt. Zwei weitere als Einzeletagenbetten im Heck. Zwar sind Hubbetten nicht jedermanns Sache, für ein vorzügliches Raumangebot und viel Bewegungsfreiheit sorgen sie im großen Challenger allemal.

Wird es Zeit zum Schlafengehen, verschwindet der Tisch in Wagenmitte elektrisch nach unten und auf einen weiteren Tastendruck surrt die 1,5 mal zwei Meter große Liegestatt an stabilen Gurten von der Decke herab. Der Einstieg gelingt auch ohne Leiter, erst wenn der fünfte Schlafplatz auf der Sitzbank genutzt wird und das Schwebbett nicht in die niedrigste Position fahren kann, greift der Camper zum Treppchen. Dumm nur, dass Kissen und Decken tagsüber abgezogen und anderswo verstaut werden müssen, denn sonst können sich die Liegen nicht in ihre Ausgangsposition bewegen.

Tagsüber wird das Heck zum Kinderzimmer, eine solide Schiebetür teilt den Raum. Nur für den Klapp Tisch zwischen den beiden Sitzen an den Seitenwänden hat der Hersteller eine Arretierung vergessen. Nach jedem Bremsmanöver schwingt er in Fahrtrichtung nach vorn und poltert danach vernehmlich gegen die Rückwand zurück.

Zwischen den beiden Wohnbereichen ist das geräumige Badezimmer positioniert,

geduscht wird in einer separaten Kabine, Kassetten-Toilette und Waschbecken teilen sich den Raum auf der in Fahrtrichtung rechten Seite. Körperpflege wird im Challenger leicht gemacht, alle Objekte lassen sich einfach und komfortabel nutzen, nur die Schiebetüren des verspiegelten Schrankes über der soliden Armatur gaben sich bisweilen störrisch.

Weiter vorn ist die Küche mit Drei-Flammen-Gasherd, Spüle und dem 150-Liter-Kühlschrank angeordnet. Unglücklich ist hier jedoch die Einteilung der Fächer und Schränke. Rollauszüge und Schubladen hält der Franzose offenbar für überbewertet, so wird es zum Puzzle-Spiel, Geschirr und Vorräte in den großen und kaum unterteilten Staumöglichkeiten klapperfrei unterzubringen.

Dem Mangel an vernünftigen Ablagen bleibt der Mageo von vorn bis hinten treu. Im Fahrerhaus des Ford fehlen sie in ausreichender Zahl, Dachstaukästen gibt es im Wohnraum – außer über der Küche – wegen der Hubbetten nicht. So wandert alles in den riesigen, mit zwei verspiegelten Schiebetüren verschlossenen Kleiderschrank über der Heckgarage. Die öffnen jedoch naturgemäß nicht weit genug, um die Ecken der oberen eingeschraubten Böden ohne Hilfsmittel zu erreichen. Die Treppe für den Betteneinstieg hier zu nutzen ist nur eine zweitklassige Lösung.

Ungewöhnlich ist die Ausstattung des Teilintegrierten mit einer Dieselheizung. Für heißes Wasser sorgt leise und unauffällig die Truma-Therme, die ihren Energiebedarf durch zwei Elf-Kilogramm-Gasflaschen deckt, für mollige Wärme dagegen die nicht eben leise arbeitende und anfangs üble Dieseldünste verströmende Kraftstoffheizung. Auf Stellplätzen begeistert das den Nachbarn nicht.

Der Einrichtungsstil des Challenger ist wohltuend frisch und hell. Weiße Wände, dunkle Türen und Klappen sowie ein ebenfalls dunkler Fußbodenbelag sorgen gemeinsam mit den cremefarbenen Polsterbezügen für angenehme Kontraste. Die Beleuchtung basiert vollständig auf LED-Technik, Lese-Spots finden sich an den richtigen Stellen. Nur für die Verarbeitungsqualität sollte man sich an der Rhône bei den renommierten Winzern in der Nachbarschaft den einen oder anderen Rat holen. So drohte zwar nicht der Himmel, aber doch der Rahmen des Panoramafensters über dem Fahrersitz den Chauffeur durch Herabfallen zu ärgern. Auch die eigentlich solide wirkende Eingangstür, die serienmäßig mit einem Fenster und Fliegenschutznetz bewehrt ist, wollte sich nach zwei Wochen und 3000 Kilometer Fahrtstrecke nicht mehr ohne erhebliche Krafteinwirkung schließen lassen.

Der sonst überzeugende Transit gerät mit einem Aufbau dieses Formats an seine Grenzen. Der lange Überhang nach der Hinterachse wirkt wie ein Hebel, der die Vorderräder entlastet und die Fahreigenschaften nicht wirklich verbessert. Seitenwind ist ebenfalls kein Freund des Transits. Versöhnlicher stimmt da die Komplettausstattung der Premium-Version. Von der Klimaanlage im Fahrerhaus, über Beifahrer-Airbag, Remis-Verdunklungsjalousien und Rückfahrkamera, USB-Ladesteckdosen im Wohnraum bis zur Zentralverriegelung fehlt nichts. (ampnet/mk)

Technische Daten Challenger Mageo 396

Basisfahrzeug: Ford Transit 2.0d

Motor: Zweiliter-Vierzylinder-Turbodiesel

Leistung: 125 kW (170 PS)

Verbrauch: 10,6 Liter Diesel/100 km

Länge x Breite x Höhe (in m): 7,49 x 2,35 x 2,92

Radstand: 3,95 m

Leergewicht / Zuladung: mind. 3220 kg / max. 280 kg (Auflastung empfohlen)

Schlaf-/Sitzplätze: 5/5

Frisch-/Abwasser: 105/100 Liter

Preis: 56 690 Euro (Testwagen 59 750)

Bilder zum Artikel



Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



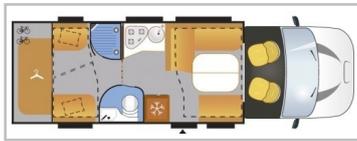
Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Challenger Mageo 396.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
