
Praxistest La Strada Nova M: Nicht nur optisch ein Genuss

Von Michael Kirchberger, cen

La Strada gilt unter den Reisemobilherstellern als Premiummarke. Die jüngste Neuerung im Portfolio ist die Nova-Baureihe, die mit gelungenem Design und funktionalen Grundrissen einmal mehr Zeichen in der Kompaktklasse setzt. Zwar übertrifft der Nova M, der kleinere von zwei auf dem Mercedes-Benz Sprinter aufgesetzten Grundrissen, mit einer Länge von knapp 6,50 Metern die gängigen Lesarten des Fiat Ducato als Kastenwagen kaum, aber bei 2,15 Meter Breite bietet der Teilintegrierte mit seinem Monocoque-Aufbau aus Kunststoff angemessene Wohnraum-Maße und jede Menge Stauraum.

Schwächen erlaubt sich der La Strada kaum, nur beim Preis zieht er an vielen Wettbewerbern vorbei. Samt Zubehör werden für den vollausgestatteten Nova M 161.401 Euro fällig, die begehrten Extras bei der individuellen Gestaltung und komfortspendenden Extras wie TV-Sat-Anlage, Solarzellen oder Lederausstattung, vor allem mit dem stärksten Diesel und Allradantrieb für den Sprinter steigt der Grundpreis des Modells um etwa die Hälfte. 4,1 Tonnen darf der Nova M wiegen, damit betrifft ihn das Tempolimit für Reisemobile mit mehr als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse, er darf maximal mit 100 km/h unterwegs sein und nicht überholen, wenn das für Lastwagen verboten ist.

Die Aufbauform zieht Blicke auf sich. Die Scharniere von Türen und Klappen liegen auf der Innenseite, ebenso wie die Ausstellfenster schließen sie so bündig mit den Wandflächen ab. Auch die Markise ist integriert, die Schlösser der Serviceluken für die Entleerung der Toiletten-Kassette und für den Gasflaschen-Kasten werden von Druckknöpfen und Bowdenzüge im Inneren entriegelt. Über eine elektrisch ausfahrende Trittstufe und eine weitere Treppe gelangt man durch eine überaus solide Tür hoch hinauf in den Innenraum.

Der Nova wächst aufgrund des Allradfahrwerks, verglichen mit dem frontgetriebenen Grundmodell, nochmals um acht Zentimeter in die Höhe. Der Grundriss wirkt zunächst wie der Standardschnitt eines Kastenwagens, birgt jedoch viele angenehme Überraschungen. Im Heck findet sich ein Querbett mit den Maßen 205 mal 97 Zentimeter, hier schläft ein Camper höchst komfortabel oder auch zwei, die sich sehr lieb haben. Mehr Platz gibt es im Hubbett über der L-förmigen Sitzgruppe vorn, hier misst die Liegefläche 205 mal 140 Zentimeter. Das Herunterklappen der auf Tellerfedern gelagerten Qualitäts-Matratze ist denkbar einfach, LED-Leselampen mit integriertem USB-Anschluss sorgen über allen Betten für angemessene Beleuchtung.

Gefrierfach mit Schwächen

In Wagenmitte ist die Bordküche platziert. Auf ihrem zweiflammigen Gasherd kommen auch große Pfannen und Töpfe unter, die rechteckige Edelstahlspüle daneben ist ebenfalls großzügig bemessen, lässt sich jedoch nicht so einfach reinigen wie die üblichen Rundbecken. Wenig Freude bereitet der Kühlschrank. Wer das 100-Liter-Kompressorgerät (450 Euro Aufpreis) statt den ähnlich großen Absorber wählt, erlebt wegen der nicht vernünftig eingebauten Klappe vor dem Frosterfach im oberen Bereich ständige Vereisung. La Strada verspricht einen Wechsel auf ein anderes Modell. Stauraum gibt es in der Pantry reichlich, in den Dachschränken und der Schubladeneinheit rechts neben der Pantry finden Kochgeschirr und Vorräte Platz. Eine der Schubladen ist mit einer Abdeckung versehen, so taugt sie nach dem Herausziehen als zusätzliche Anrichtfläche.

Darüber baut La Strada einen kombinierten Kleider- und Wäscheschrank ein. Das Rollo, das ihn platzsparend verschließt, ist eine Spur zu schwergängig. Anders dagegen die Schiebetür des Waschrums, die penibel arretiert werden muss. Wer diese Aufgabe nachlässig erledigt, wird bei der ersten kräftigeren Bremsung von einem heftigen Knall erschreckt, wenn die Tür sich selbstständig schließt. Die Nasszelle dahinter ist jedoch ein Sahnestückchen. Das Klappwaschbecken wird solide und passgenau eingebaut, beim Duschen schützen klappbare Plexiglas-Elemente die Wände vor Nässe. Die Dachluke mit Lüfter und ein zusätzliches Ausstellfenster sorgen für ein angenehmes Raumklima. Auf die in dieser Klasse üblichen eine Druckpumpe verzichtet La Strada, die Tauchpumpe reicht jedoch völlig aus, um einen kräftigen Wasserstrahl aus dem Brausekopf zu erzeugen. Der fungiert gleichzeitig als Wasserhahn über dem Waschbecken. 100 Liter Frischwasservorrat reichen für ausgiebige Körperpflege.

Die Dinette mit L-Sitzbank und drehbare Komfortsitze für Fahrer und Beifahrer mit Heizung und Belüftung komplettieren die Einrichtung des Nova M. Alle Polster sind mit dunklem Leder bezogen, das prächtig mit den Dekoren der Möbel harmoniert. Deren Korpus ist Mattweiß gehalten, die Klappen und Türen schaffen mit ihren grauen Fronten einen kräftigen Kontrast. Die umfangreiche Auswahl an Farben und Dekors ist ohnehin eine Spezialität von La Strada, 23 Holzmaserungen oder verschiedene Tönungen für das Mobiliar, 13 unterschiedliche Polsterbezüge und zwei Varianten für den Himmel stehen zur Wahl. Selbst exotische Muster wie „Beton“ oder die graublau Vollledervariante „Hai“ finden sich im Angebot. Ungewöhnlich auch die Verdunklung des Fahrerhauses. Statt der gängigen und häufig klappernden Kassetten-Jalousien wird das Fahrerhaus mit einem weichen Vorhang verschattet.

920 Kilo Zuladung sind möglich

Auf dem Sprinter-Fahrgestell ist der Nova M gut gefedert und akustisch unauffällig unterwegs. Leichte Wankbewegungen der Karosserie kann auch die serienmäßig verstärkte Vorderachse wegen des hochliegenden Schwerpunkt und des Gewichts nicht völlig verhindern, aber unsicher wird die Fahrt deswegen nicht.

La Strada bietet den M auch als 3,5-Tonnen-Version, das aber würde die Zuladung auf klägliche 320 Kilogramm schmälern, was keine praktikable Option wäre. Denn in der großen, von beiden Seiten aus zugängigen Heckgarage wartet jede Menge Platz für Ausrüstung und Fahrräder ist. Bei 920 Kilogramm Zuladung müssen auch schwerere E-Bikes nicht zuhause bleiben. Eingelassene Fächer an der Vorderwand der Heckgarage eignen sich zum Verstauen von Kabeltrommel oder Auffahrkeilen, einzig das mittige Podest, unter dem sich der beheizte Abwassertank verbirgt, stört beim Beladen. Die aufpreispflichtige Fahrradhalterung für die innere Rückwand ist daher sehr empfehlenswert. Gratis hingegen gibt es die Beleuchtung der Remise, die sich über Bewegungssensoren gesteuert automatisch einschaltet.

Der Gasvorrat des Nova M ist in zwei Elf-Kilogramm-Flaschen an Bord. Da der Innenraum aber mit einer Truma-Combi-D-Dieselheizung erwärmt und der Kühlschrank mit Strom betrieben werden, reicht der Gasvorrat eine gefühlte Ewigkeit, da er nur zum Kochen genutzt wird. Da kann eine Flasche getrost daheimbleiben, trotz exzessiver Kochgelage war der Vorrat von Flasche eins selbst nach drei Wochen auf Tour immer noch reichlich.

Nur ausreichend dagegen ist das Volumen des Treibstofftanks. 90 Liter passen hinein, angesichts des kräftigen Durstes, den der Sprinter auf unserer Reise entwickelte, ist das nicht viel. 13,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer genehmigte sich der Mercedes, geschuldet ist das dem Gewicht und der überdurchschnittlichen Höhe. Dafür geht der Vierzylinder fast spielerisch mit dem Gewicht um, beweist über die serienmäßige Automatik mit neun Stufen Geschmeidigkeit und Durchzugskraft. Sowohl auf der Autobahn als auch auf Landstraßen wird die Reise so zum Vergnügen.

So überzeugt der Nova M nicht nur auf dem Stellplatz mit hohem Komfort und

durchdachter Einrichtung, sondern macht immer wieder den Weg zum Ziel. Dank der Vielzahl der Fahrerassistenzsystemen (unter anderem Abstandstempomat, Spurhaltewarnung, Totwinkel-Überwachung) wird der obendrein auf sehr sichere Weise zurückgelegt. (Michael Kirchberger, cen)

Daten La Strada Nova M

Länge x Breite x Höhe (m): 6,46 x 2,15 x 3,08
Radstand (m): 3,66
Motor: 4-Zyl.-Diesel, 1950 ccm, Turbolader, neunstufige Automatik; Allradantrieb
Leistung: 140 kW / 190 PS bei 3800 U/min
Max. Drehmoment: 440 Nm bei 1350 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Testverbrauch: 13,8 Liter
Tankinhalt: 90 Liter
Gasvorrat: 2 x 11 kg
Leergewicht: 3180 kg
Zuladung: 920 kg
Max. Anhängelast: 2500 kg
Stehhöhe: 2,05 Meter
Schlaf-/Sitzplätze: 3/4
Frisch-/Abwasser: 100/95 Liter
Basispreis: 108.910 Euro
Testwagenpreis: 161.401 Euro

Bilder zum Artikel



La Strada Nova M.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



La Strada Nova M.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



La Strada Nova M: das Hubbett.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



La Strada Nova M.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



La Strada Nova M.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



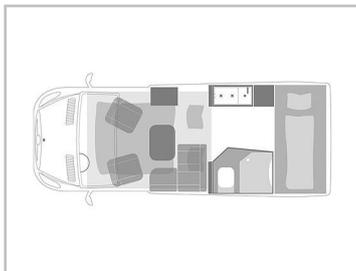
La Strada Nova M.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



La Strada Nova M.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



La Strada Nova M: der Grundriss.

Foto: Autoren-Union Mobilität/La Strada
