

ERGÄNZENDES KAPITEL ZUM BUCH VON OLIVER WOZNY: T6 CAMPER KAUFBERATUNG-MARKTÜBERSICHT-ENTSTEHUNGSGESCHICHTE- ERFAHRUNGSBERICHT

Was wollen wir eigentlich?: Die Auswahl der Fahrzeugklasse

Wir entschieden uns, übrigens zum ersten Male, einen neuen Camper zu konfigurieren und zu bestellen, der weitestgehend alle unsere Wünsche abdeckt. Ich gebe zu, dies ist ein neues, tolles Gefühl, mal selbst entscheiden zu können, beispielsweise welcher Möbelbau und –schnitt am besten zu uns passt und welche Farben und Stoffe verwendet werden sollen. Wir erhoffen uns also im Grunde, durch die ausführliche Auswahl über einen längeren Zeitraum sämtliche Campingwünsche für die nächsten Jahre abdecken zu können. Mal schauen, ob dies gelingt, denn unsere Erfahrung ist andererseits auch, dass alle Jahre wieder sich die eigenen Vorstellungen verändern☺.

Zuerst stellten wir uns die Frage, wie groß darf denn der Camper sein. Zwei Größen kamen ursprünglich in Betracht:

- a) Camper in der 6-Meter Klasse als Kasten (also originales Blech) und
- b) kompakte, alltagstaugliche Fahrzeuge mit rund fünf Metern.

Darüber hinaus gehende Camper (Teilintegrierte, Alkoven, Vollintegrierte = „weiße Ware“) kamen für uns nicht in Frage, denn, ehrlich gesagt, fühlen wir uns gleich zehn Jahre älter, wenn wir in so einen herkömmlichen Camper sitzen und fahren. Auch wenn der Wohnkomfort deutlich höher erscheint (Platz, Bett, Dusche, Stauraum), ist dies für uns keine geeignete Wahl. Wir müssen auch zugeben, dass ein aktives Fahren, und das Suchen von abgelegenen kleinen Plätzen, für uns zum Urlaub dazugehören. Denn bereits zu Hause vor der Fahrt beginnt für uns der Urlaub und zwar mit dem Drehen des Zündschlüssels. Die Fahrt gehört einfach dazu. Und dies erreichen wir mit der „weißen Ware“ eher nicht, auch wenn Einsteigermodelle bereits bei rund sechs Metern starten.

Doch nicht nur die Länge ist wichtig, auch die Breite und Höhe! Diese Klassen sind mindestens zwei Meter breit, eher 2,10m oder 2,20m. Sogar 2,30m sind möglich. Und eine Höhe von 3 Metern gehört oftmals dazu. Versucht damit mal auf Korsika die Küstenstraße zu fahren. Das machst Du genau ein einziges Mal und zwar bis zur nächsten engen Kurve mit einem Felsüberhang... Na, dann schauen wir mal auf die 6-Meter Kasten-Klasse...

Die 6-Meter-Klasse (Kastenwagen):

In der 6-Meter Klasse gibt es insbesondere drei große Anbieter: VW mit dem neuen Crafter, Mercedes mit dem zum Teil neu aufgelegten Sprinter und Fiat mit dem Ducato.

Der Fiat Ducato:

Wie Sitzproben in den letzten Jahren zeigten, bin ich mit meinen 1,84 Metern Größe zu groß für den Ducato. Wenn ich auf dem Fahrersitz Platz nehme, schaue ich auf gerader Linie zu der Oberkante der Windschutzscheibe. Ein zusätzlicher Anbau einer Windschutzscheibenverdunklung, also eine Leiste, verschlimmert das Problem zusätzlich. Dann müsste ich fast wie in einem VW T1 nach unten und gleichzeitig vorne schauen, um etwas zu sehen. Ein weiteres Absenken des Sitzes im Ducato kommt zudem nicht in Betracht, weil dann für die Beine zu wenig (Langstreckenkomfort-)Platz vorhanden ist.



Für diejenigen, die dieses Größenproblem nicht haben, bietet sich mit dem Ducato die größtmögliche Camperauswahl an: Im Grunde nehmen geschätzt 90% aller Ausbauer diese Basis (oder die recht baugleichen Citroen- und Peugeot-Varianten). Dazu gehören u. a. Pössl, Globecar, Roadcar, VanTourer, Hymer, Karmann, Chausson, Weinsberg, La Strada, Bürstner, Adria, Bresler, Hobby, Carthago, Westfalia, Challenger, Roller Team. Was außerdem für den Ducato spricht, ist die Zuverlässigkeit des Basisfahrzeuges. Gebrauchtwagentests zeigen immer wieder, dass dies eine ordentliche Basis darstellt.

Der Mercedes Sprinter:



Der neue Sprinter hat ein umfassendes Facelift, aber es ist kein gänzlich neues Fahrzeug. Es gibt Menschen, die fanden ihn vor dem Facelift optisch gelungener, auch das Armaturenbrett. Man muss schon die teuerste (MBUX-)Variante bestellen, um ein halbwegs gut aussehenden Armaturenräger betrachten zu können.

Der Preis eines ausgebauten Sprinters (z. B. von HRZ, La Strada, HymerCar, Bresler, CS Reisemobile, Wanner, Urban, Dopfer, Behl, Domo, Joko) ist zudem sehr hoch, da der Sprinter an sich als Basisfahrzeug recht teuer

ist. Dafür weist der Sprinter in der klassischen Variante den traktionsstarken Heckantrieb mit Automatikgetriebe auf und bietet mit dem werksmäßig erhältlichen Hochdach, beispielsweise für meine Größe, noch eine bequeme Stehhöhe, trotz Campingausbau. Ein großer Vorteil!

Der VW Crafter:

Diese große Stehhöhe bietet der VW Crafter mit werksmäßigem Hochdach nicht. Nimmt man die Heckantriebs- oder Allradvariante, fehlen rund zehn Zentimeter Stehhöhe im Innenraum gegenüber der Frontantriebsvariante. Es verbleiben nur noch maximal 1,80 Meter. Da nämlich das Werks-Hochdach weniger hoch als im Sprinter aufbaut, kann beispielsweise ich hier nicht mehr stehen. Hier muss man somit zwingend zur Frontantriebsvariante greifen, was bei einer campingtypischen stärkeren Heckkofferraumbeladung durchaus Traktionsnachteile mit sich bringen kann, vor allem am Hang oder bei feuchtem Untergrund.



Dafür gibt es beim Crafter spannende Ausbauvarianten, u. a. von VW (Grand California 600), Westfalia (Sven Hedin, unten) und Schwabenmobil (Florida Tango bzw. nur Tango / gehört mit HRZ zum selben Firmenverbund) oder Schirner. Der VW Grand California 600 (= 6m-Länge) ist preislich



attraktiv (ab rund 55.000 Euro inkl. großem Motor und Automatik!) und ermöglicht durch ein serienmäßiges, zusätzliches Hochdach deutlich mehr Raumhöhe, was den Hinterrad- bzw. Allradantrieb hier dann doch wieder ermöglicht. Ein großer Vorteil! Dafür ist die Bettlänge im Querbett-California (ca. 6m Fahrzeug-Länge) mit rund 1,92m sehr knapp. Für viele fällt dadurch der Camper aus dem Suchraster.

Der Grand California verfügt über eine coole Beleuchtung der Innenschränke. Er bietet jedoch eine Menge Plastik beim Möbelbau und eine eigenwillige Optik, die man mögen muss. Hier ist es vielleicht sinnvoll, mindestens das erste Produktionsjahr 2019 abzuwarten, um produktionsbedingte Anfangsherstellungsmängel minimieren zu können.

Unsere erste Wahl würde hier, trotz des Frontantriebes, auf den Sven Hedin von Westfalia fallen: Ein guter, freundlicher und gemütlicher sowie hochwertiger Möbelbau mit klasse Detaillösungen (z. B. Kühlschrankauszüge, verschiebbare bequeme Rücksitzbank, tolles Lichtkonzept, riesiger Kofferraum) sprechen für diese Variante. Unten zu sehen das Pop-Out, welches eine echte Bettlänge von rund 2 Metern (!) ermöglicht. Von außen ist das Pop-Out abgedichtet, wobei Westfalia noch an einer gänzlich optimalen Lösung arbeitet. Durch die Diesel-Standheizung und eine kluge Raumaufteilung ist der Heckkofferraum (siehe Foto rechts) gänzlich leer. So ist es beispielsweise möglich, ein Fahrrad quer einzuladen. Oder ausladende Campingstühle wie die von Isabella. Superbequem.



Rechts das PopOut von außen und innen. Es ermöglicht 2 satte Meter Schlaflänge. Unten links der Grand California 600 und unten rechts der 680, entsprechend rund 80 cm länger.



Preise:

Wenn man die Preise vergleicht, liegt man bei einem neuen Crafter oder Sprinter in einer Campingversion zwischen 70.000 Euro und 100.000 Euro, wobei nach oben natürlich kaum Grenzen gesetzt sind. Beim VW Grand California 600 geht es hingegen ab rund 55.000 Euro los. Mit ein paar Extras, wie den Abstandstempomaten, Rückfahrkamera, Klimaanlage usw. liegt man aber auch hier schnell bei rund 65.000 Euro. Einen Fiat Ducato Camper gibt es deutlich günstiger. Aufgrund des niedrigeren Preises des Basisfahrzeuges Ducato fangen Campingbusse bei rund 33.000 Euro an (z. B. die Marke RoadCar von Pössl). Für rund 40.000 Euro kann man hier durchaus bequem und hochwertig campen. Hochwertige Varianten, wie die von La Strada kosten hingegen auch beim Ducato ab die 60.000 Euro aufwärts.

Kommt ein 6-Meter-Camper in Frage oder bleiben wir kompakt? Die Entscheidung.

Da wir beide berufstätig sind und der Camper somit nur einige Wochen im Jahr als Camper genutzt werden kann, taten wir uns schwer mit dem Gedanken, so viel Geld ausgeben zu müssen, wenn der Camper dann doch nur so selten genutzt werden kann und parallel ein Alltagsauto bereitstehen und unterhalten werden muss. Das kostet ja auch noch extra. Als Alltagsfahrzeug kommt für uns ein Camper in dieser Größe nicht in Betracht. Wir wohnen in einer Großstadt (Dortmund), wo das tägliche Fahren und auch Parken mit einem solch großen Fahrzeug keinen Spaß macht (wenn es überhaupt mal möglich ist) und nur Stress erzeugt.

Zu den Vorzügen eines kompakten 5 Meter-Campers gehören: Übersichtliches Fahrzeug mit kompakten Abmessungen, gut nutzbar im Alltag (auch in der Stadt), individuell konfigurierbares Basisfahrzeug und (oftmals) moderne Assistenzsysteme und aktuellere Abgasnormen. **Somit hatten wir uns entschieden, doch in der kompakteren 5-Meter Klasse zu bleiben.**

Hier ergab sich somit die Frage, welches 5-Meter-Basisfahrzeug denn in Frage kommt. Und die Stauraumfrage war auch noch offen. Wie schaffen wir es, genügend Stauraum zu generieren, genügend Bewegungsfreiraum zu ermöglichen UND gleichzeitig kompakt unter fünf Metern zu bleiben? An der Frage bissen wir uns fast die Zähne aus, bis wir eine Lösung fanden. Doch der Reihe nach. Welches Basisfahrzeug kam denn in Frage?

Für eine bessere Übersichtlichkeit gibt es ab hier ein farbliches Bewertungsschema:

Sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	nicht ausreichend
++	+	o	-	--

Grundsätzlich kamen folgende Basisfahrzeuge in Betracht: Ford Transit Custom, Mercedes Viano/V-Klasse, Renault Trafic, Citroen Spacetourer und der VW T6. Daneben gibt es sich sicherlich noch weitere Basisfahrzeuge, doch diese spielen am Markt eine zu geringe (Camperausbau-)Rolle.

Zum Ford Transit (Tourneo) Custom:



Im Jahre 2013 kam der neue Transit (Tourneo = PKW-Variante) Custom auf den Markt. Er wurde gerade frisch gefaceliftet und sieht jetzt von innen und außen deutlich besser aus. Der günstige Ford war (bis vor kurzem) nicht mit einer Automatik bestellbar. Eine Allradoption kombiniert mit einer Automatik ergab sich ebenfalls nicht. Ein winterfestes Hochdach mit Stehhöhe gab es zudem nur beim Westfalia Nugget mit einem Grundriss, der für uns nicht in Frage kam (Schwerpunkt liegt dort auf eine komfortable große Heckküche, es fehlt hingegen Stau- und Bewegungsfreiraum). Der jetzt erhältliche lange Radstand sprengt mit rund 5,34m deutlich die 5-Meter-Marke. Auf dem Bild ist der neue gefaceliftete Transit, Modell

Westfalia Nugget mit Aufstell-/Klappdach, zu sehen. Schick geworden!

Bewertung Ford Transit Custom	
Qualität	+
Mittlerweile gut. Der Transit hat sich entwickelt. Er fährt sich auch ordentlich. Direkte Lenkung. Hohe Sitzposition. Mäßige Traktion.	
Preis-Leistungsverhältnis / Finanzielle und zeitliche Erreichbarkeit	++
Sehr gut. Viel Bus für das Geld.	
Innendesign	+
Nach dem aktuellen Facelift (2018) optisch gelungenes, ganz neues Armaturenbrett.	
Außendesign	+
Nach dem aktuellen Facelift (2018) optisch deutlich aufgewertet. Sieht jetzt den Ford-PKW ähnlicher.	
Variantenvielfalt	o
Automatik endlich erhältlich, jedoch kein Allrad.	
Image und Öffentlichkeitsarbeit	+
Nicht die Stärke von Ford, aber Ford holt mit dem neuen Transit Custom mächtig auf. Der Bus verkauft sich gut. Die bei Modellwechsel vor ein paar Jahren durchgeführte Splitting in einen großen Transit (als Konkurrent zum Mercedes Sprinter und VW Crafter) und dem hier beschriebenen Transit Custom (als Konkurrent zu Mercedes V-Klasse/Vito und VW T6) war erfolgreich. Homepage: Gut gemacht, viele Optionen, übersichtlich.	

Zum Mercedes Vito/V-Klasse:



Die erste Version kam 1996, die zweite 2003 auf dem Markt, damals noch als Vito und Viano. Die Qualität ließ damals ziemlich zu wünschen übrig. Heute ist das anders: Der Mercedes V-Klasse/Vito fährt sich sehr PKW-mäßig und ist mit Automatik und Allrad kombinier- und lieferbar. Er ist jedoch in der mit den anderen hier beschriebenen vergleichbaren Bussen in der mittleren Größe über fünf Meter lang (5,14m) und innen im Vergleich durch größere, seitliche Anbauteile recht schmal, so dass sich ein angemessen breites Bett (z. B. 1,30m breit) mit einer seitlichen Schrankwand kaum verwirklichen lässt und entsprechend auch kein Ausbauer anbietet. Meistens ist das Bett zwischen 1,10m und 1,20m breit. Ein festes Hochdach wird leider von keinem Ausbauer angeboten. Hier gibt es nur das (qualitativ gute) Aufstell-/Klappdach

bei Mercedes (Modelle Activity, Horizon und Marco Polo –Konkurrenz zum California Beach bzw. California von VW-) und SCA-Aufstell-/Klappdächer bei den Ausbauern. Nur beim Horizon und Marco Polo, die man direkt bei Mercedes bestellen kann, kommt man in den Genuss des schönen, qualitativ hochwertigen Armaturenbrettes (wenn auch mit zu wenigen Ablagen). Ist jedoch das Ziel, einen anderen Campingausbauer zu beauftragen, muss man meistens mit dem Vito, und somit dem einfachen Armaturenbrett, zurecht kommen. Oder man kauft den Horizon und fährt damit zu einem Ausbauer. Dies ist schon recht kompliziert...

Oben: Ein Mercedes Vito mit Terracamper-Ausbau Tecamp.

Bewertung Mercedes V-Klasse/Vito	
Qualität	++
Sehr gut. Benchmark. Sehr gutes Fahrverhalten + Fahrwerk wie im PKW. Komfortabel. In der Stadt schwierig, da 5,14m lang. 100.000 km-Dauertests in Fachzeitschriften waren sehr erfolgreich.	
Preis-Leistungsverhältnis / Finanzielle und zeitliche Erreichbarkeit	o
Recht teuer und nicht so leicht finanziell erreichbar. Man erhält aber einen tollen Gegenwert.	
Innendesign	+
V-Klasse: Optisch gelungen, sehr edel und schick. Zu wenige Ablagen. 2019 folgt ein Facelift. Vito: Starker Nutzfahrzeugcharme, völlig anders, recht triste Optik. muss man so wollen. Dafür mehr Ablagen.	
Außendesign	+
Sehr schicker Bus, jedoch bei recht gleicher Innenraumgröße im Vergleich zum T6 24 cm mehr Außenlänge (5,14m). Entsteht auch durch den längs eingebauten Motor. Gibt ggf. Platzprobleme beim Parken in der Stadt.	
Variantenvielfalt	++
Automatik und Allrad sowie mehrere Motoren und Sonderausstattungen und (jetzt nach dem 2019er Facelift) noch mehr Assistenzsysteme erhältlich.	
Image und Öffentlichkeitsarbeit	++
Sehr gut. Mercedes und auch dieses Modell haben ein gutes Image. Die Homepage ist gut gemacht und bietet alles, was man sich wünscht.	

Zum Renault Traffic:



Die kastige Form verspricht viel Innenraum. Optisch ist er auch recht ansprechend, das Fahrverhalten liegt aber im rustikalerem Nutzfahrzeugsbereich. Das Armaturenbrett ist nicht so attraktiv, eher pures Nutzfahrzeug. Gut: Es gibt nur geringe Fahrgeräusche und einen ordentlichen Motor. Den Renault Traffic gibt es zukünftig auch in einer Automatikversion. Allrad ist keine Option. Ein festes Hochdach gibt es auch nicht.

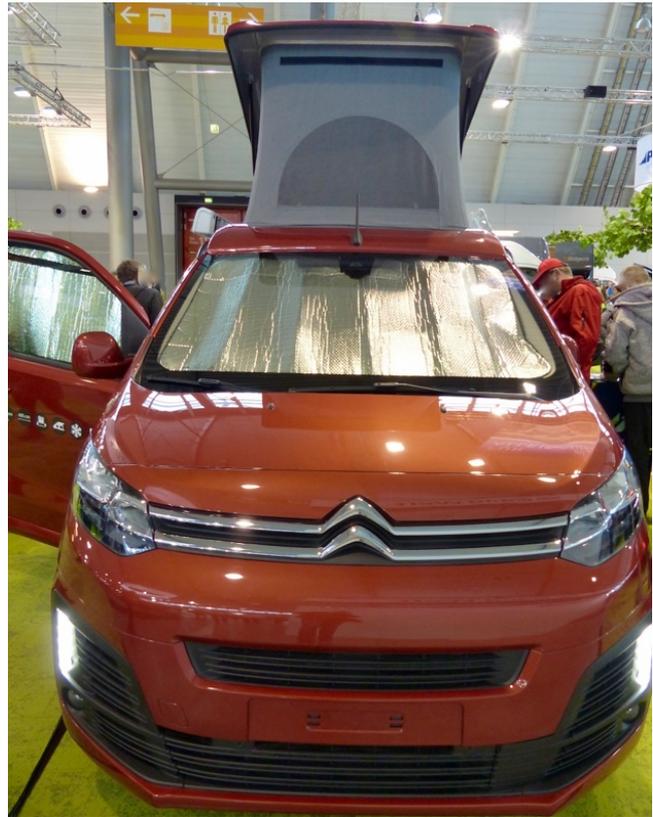
Wer sich mit dem Traffic arrangieren kann, dem empfehlen wir den Ausbauer Kompanja. Dieser noch junge Campinganbieter baut einen tollen Grundriss mit vielen überzeugenden Detaillösungen. Ein anderer Anbieter ist Westfalia, die den baugleichen Nissan zum Camper mit dem Namen Michelangelo ausbauen.

Bild oben: Kompanja arbeitet gerne mit Beamer, um (auch innen) Filme an das Zeltdach zu projizieren.

Bewertung Renault Traffic	
Qualität	o
Durchschnittlich. Einfach mal Probe fahren und schauen, ob das ok ist. Das Fahrwerk ist mäßig. Wenig Fahrkomfort. Geringe Fahrgeräusche.	
Preis-Leistungsverhältnis / Finanzielle und zeitliche Erreichbarkeit	++
Gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Ein paar Tausend Euro günstiger als beispielsweise der T6. Wiederverkauf nicht so gut wie VW oder Mercedes.	
Innendesign	o
Durchschnittlich. Recht viel Nutzfahrzeugcharme. In der Nobel-Variante SpaceClass wird der Innenraum durch höherwertige Materialien aufgewertet.	
Außendesign	+
Gelungene kastige Optik, hierdurch viel Platz im Innenraum.	
Variantenvielfalt	-
Automatik ja, Allrad nein. Nur eine interessante Option, wenn man mit Frontantrieb klar kommt.	
Image und Öffentlichkeitsarbeit	o
Durchschnittlich. Die Homepage hat recht wenige Informationen. Die Broschüre ist nicht downloadbar, nur die Preisliste ist aufrufbar.	

Zum Citroen Spacetourer:

Der gefällt optisch sehr gut. Ihn gibt es insgesamt mittlerweile baugleich von vier (!) Marken: Neben Citroen gibt es ganz neu ab 2019 den Opel Zafira Life (ja, der hat den Namen übernommen), den Toyota Proace und den Peugeot Traveller. Die optischen Unterschiede sind nicht so groß. Hier liegt man immer richtig, egal, welchen Anbieter man bevorzugt. Der Spacetourer hat zudem ein schönes Armaturenbrett und optimale Außenmaße (Länge unter 5 Meter). Es gibt ihn sogar mit Automatik (Allrad wird in Aussicht gestellt).



Rechts: Beispiel Citroen Spacetourer. Hier das Modell Campster von Pössl.

Übrigens: Die jeweiligen PKW- und Nutzfahrzeugvarianten haben unterschiedliche Namen:

PKW-Variante	Nutzfahrzeug-Variante
Citroen Spacetourer	Citroen Jumpy
Peugeot Traveller	Peugeot Expert
Toyota Proace Verso	Toyota Proace
Opel Zafira Life	Opel Vivaro (nicht mehr auf der Renault-Plattform!)

Bewertung Citroen Spacetourer	
Qualität	+
Gut. Der Bus ist eine echte positive Überraschung. Komfortables Fahrwerk. Direkte Lenkung. Gute Fahrdynamik.	
Preis-Leistungsverhältnis / Finanzielle und zeitliche Erreichbarkeit	+
Gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Sortiert sich zwischen dem Renault Trafic + VW sowie Mercedes ein.	
Innendesign	+
Gelungenes Design, schick. Innen jedoch im Vergleich recht klein.	
Außendesign	+
Gelungene Optik, schick.	
Variantenvielfalt	o
Automatik möglich, Allrad nicht. Mehrere Motoren und Varianten erhältlich.	
Image und Öffentlichkeitsarbeit	o
Citroen holt auf. Die neue Designlinie kommt gut an. Die Homepage bietet einige Informationen und Videos. Ein Katalog ist nicht downloadbar und muss bestellt werden.	

Anmerkung zum Camper: Die angebotene Ausbauvariante von Pössl ist preiswert, hatte jedoch wegen Dachzulieferproblemen 2016/2017 Startschwierigkeiten. Für 2019 sind mehrere Campingverbesserungen geplant, doch das Bett ist mit 1,14m sehr schmal und auf Dauer für zwei Personen untauglich (ohne Küche bis zu 1,50m, wenn man sie entfernt). Ein festes Hochdach gibt es für den Citroen nicht.

Zum VW T6(.1):

Zu guter Letzt kommt der T6(.1) in Betracht. Durch den kastigen Aufbau und der kurzen Front bringt er einen verhältnismäßig großen Innenraum mit.

Rechts ist abgebildet ein seltener T6 Pan Americana.



Im Vergleich zu den oben beschriebenen Mitbewerbern in der

Relation „Innengröße zu Außengröße“ ist er am effizientesten. Hier macht sich die weit zurückliegende Entwicklung bezahlt: Das Grundlayout kam als T5 bereits im Jahre 2003 auf dem Markt. Seinerzeit galten u. a. noch andere Fußgänger-crashnormen. Heutzutage muss der Abstand zwischen Motorblock und Motorhaube größer als früher sein. Deswegen ist beispielsweise die 2015 erschienene Mercedes V-Klasse/Vito im vorderen „nicht nutzbaren“ Motorhaubenbereich länger als ein T5/T6. Das der Mercedes zusätzlich noch einen längs statt quer eingebauten Motor aufweist, kommt noch verlängernd hinzu. Wenn wir uns mal Funktionalität, Ablagemanagement, Haptik, Sitzergonomie, Lenkpräzision, Fahrwerk, Straßenlage und Fahrverhalten ansehen, begeistert der T6 einfach. Nur der Vito/die V-Klasse ist in manchen Eigenschaften noch etwas PKW-mäßiger unterwegs. Der T6 jedoch bietet eine gute Mischung aus Bulligefühl, Camper und PKW-Fahrgefühl. Das zeichnet ihn einfach aus.

Zur Motorisierung:

84 bzw. 102 Diesel-PS bzw. 90 PS und 110 PS ab Herbst 2019 im T6.1 reichen, wenn man es sehr gemütlich mag. Außerdem muss man (5 Gang) schalten und den Frontantrieb fahren wollen, denn das Automatik-DSG-Getriebe und den Allrad gibt es hier nicht. Beide Basis-Motoren sind äußerst

robust und langlebig. Sie bieten sich gut für einen Transporter oder Beach an, den man modulhaft ausstatten will.

Der 150 PS-Diesel-Motor ist ein guter Kompromiss aus Kraft, Verbrauch und Langlebigkeit und erlaubt DSG und Allrad. Die größte Motorisierung stellt der 204 PS-Diesel bzw. 199 PS im T6.1 dar. Auch ihn gibt es auf Wunsch mit DSG und Allrad. Um „Frontkratzer“-Traktionsprobleme zu vermeiden, würde ich bei diesem Motor immer zu dem Allrad tendieren. Die höheren Kosten gegenüber dem 150 PS-Diesel sollten jedoch gut überlegt sein. Etwas mehr Kraft liegt zwar an, der Verbrauch steigt jedoch und die Ausnutzung des vollen PS-Motor-Potenzials lassen einen schon mit der Frage zurück, wie es denn mit der Langlebigkeit bestellt ist.

TSI-Benziner werden für den Transporter mit 150 PS und 204 PS noch angeboten. Für den California nicht mehr. Die Benziner sind nicht zu empfehlen. Sie sind nicht lauffruhiger und auch nicht dynamischer oder spritziger. Der Mehrverbrauch ist enorm: Statt 7-9,5l. bei den Dieseln (bei recht schonender Fahrt) sind durchaus 11-14l. drin.

16 Zoll-Felgen und Bremsanlage sind nicht zu empfehlen. Zu klein, zu unterdimensioniert. 17 Zoll sind ein toller Kompromiss aus Sicherheit, Optik und Straßenlage (Federung und Komfort). 18 Zöller sehen toll aus, sind jedoch recht unkomfortabel. Muss man ausprobieren. Die 17 Zöller sind recht teuer. Der Zubehörbereich bietet viele preiswerte Alternativen.

Unten: Der neue T6.1 (Bildquelle VW Nutzfahrzeuge).



Bewertung Volkswagen T6	
Qualität	o
Innenraum gut. Langzeitqualität beim T 5.1 (Vorfacelift) war schlecht. Beim T 5.2 (Facelift) besser. Beim T6, der im Grunde ein T 5.3 darstellt, wurden einige Schwächen ausgemerzt. Es lohnt sich, die 5-Jahres-Garantie mit abzuschließen. Es gibt keinen 100.000km-Dauertest in Fachzeitschriften. Sehr guter (im Vergleich zu anderen ähnlichen Nutzfahrzeugen) Fahrkomfort und ein gut funktionierender Abstandstempomat (ACC). Gute Bremsen und geringer Verbrauch im Vergleich zu anderen Basisfahrzeugen.	
Preis-Leistungsverhältnis / Finanzielle und zeitliche Erreichbarkeit	o
Teuer und nicht so leicht finanziell erreichbar, wobei die Sonderausstattungsliste sehr viele Positionen aufführt. Beschränkt man sich auf das Wesentliche oder wählt einen EU-Import, bleiben die Anschaffungskosten im Rahmen. 15% Rabatt sind je nach Variante drin. Bis 20% sind möglich, je nach Händler und der Prüfung eines EU-Importes (dazu im Buch mehr). Allerdings ein sehr hoher Werterhalt.	
Innendesign	++
Beim T6 und beim T6.1 gilt: Gelungenes neues T6-Armaturenbrett in zwei Varianten: normal und Komfortschalttafel. Die Fächer sind zahlreich und gut erreichbar. Ergonomisch gesehen Benchmark. Im T6.1 ist die Schalttafel nochmal PKWmäßiger geworden. Klasse Optik!	
Außendesign	++
Schicker Bus, als T6 hat die Optik nochmal gewonnen. Der T6.1 gefällt mir an der Front nicht so gut. VW Busse sind einfach Kult. Durch das kastige Design und dem kurzen vorderen Überhang ein gutes Ausnutzen des Platzes. Nur 4,90m lang und damit Parkplatz und Stadt kompatibel.	
Varietenvielfalt	++
Automatik + Allrad kombinierbar. Mehrere Motoren + Varianten erhältlich. Schier endlose Kombinationsmöglichkeiten. Benchmark.	
Image und Öffentlichkeitsarbeit	+
Gut, trotz wechselnder Qualitäten in den letzten Jahren und des Dieselskandals. Homepage: Gut gemacht, viele Optionen schnell ersichtlich. Broschüre und Preisliste downloadbar.	

Die Entscheidung für den richtigen Bus:

Unterm Strich haben wir uns für den VW T6 aus folgenden Gründen entschieden:

- Mit dem T6 gibt es die größte Wahlmöglichkeit bei den Camping-Varianten.
- Es gibt das beste Größenverhältnis Innen/Außen. Die Ergonomie passt.
- Beim T6 können wir Automatik und Allrad kombinieren. Und das Fahren macht Spaß☺.
- Wir bevorzugen ein festes Hochdach und dies wird fast nur für den T6 angeboten. Tiefgaragentauglichkeit ist für uns weniger wichtig als eine gute Isolation, Allwettertauglichkeit, permanente Stehhöhe und Stauraum.

Mehr im Buch, auch über die Alternative gebrauchte T5 bzw. T6.