

# Test VW Grand California

## Die Hannoveraner Nutzfahrzeugsparte des VW-Konzerns mit der großen Variante des California auf Crafter-Basis

Der Markt der Bus- und Kastenwagenklasse boomt im Campingbereich. VW hat sich des Themas angenommen und bietet nun zusätzlich zum California auf Basis des VW Bus noch den **Grand California auf Basis des Crafter** an. Vorteil des Kastenwagens direkt vom Hersteller: Man kann das dichte Netz an VW-Werkstätten nutzen. Zudem ist der Grand California ein großer Wurf: Ernsthafte Schwächen hat er nicht und die Fahreigenschaften sind für die Klasse bestechend gut. Die Zuladung des Testwagens ist mit 420 Kilogramm für einen Urlaub schmal, mit der ADAC Standard-Familienbeladung ist der VW überladen. Wer den entsprechenden Führerschein hat und die Rahmenbedingungen (Maut etc.) beachtet, kann den Wagen auch auf 3,88 Tonnen auflasten.



Der VW Grand California beim Ausweichtest

Die Verarbeitung von Fahrzeug und Aufbau ist insgesamt hervorragend, die vielen, leider fast durchgehend aufpreispflichtigen aktiven Assistenzsysteme sorgen für eine hohe Sicherheit. Die lange Aufpreisliste (sogar ein einfaches Radio kostet extra) sorgt für einen noch überschaubaren Grundpreis von 57.775 Euro – dann ist aber schon der kultivierte Zweiliter-Diesel mit 177 PS samt stimmiger Achtgang-Automatik an Bord. Der gut, aber nicht voll ausgestattete Testwagen liegt allerdings schon bei über 80.000 Euro.

+ sicheres und sogar recht agiles Fahrverhalten, prima Verarbeitung, umfangreiche Sicherheitssysteme, kraftvoller und angemessen sparsamer Motor, Isofix auf der Rückbank

- vieles nur gegen Aufpreis erhältlich, hintere Sitzbank sehr schmal

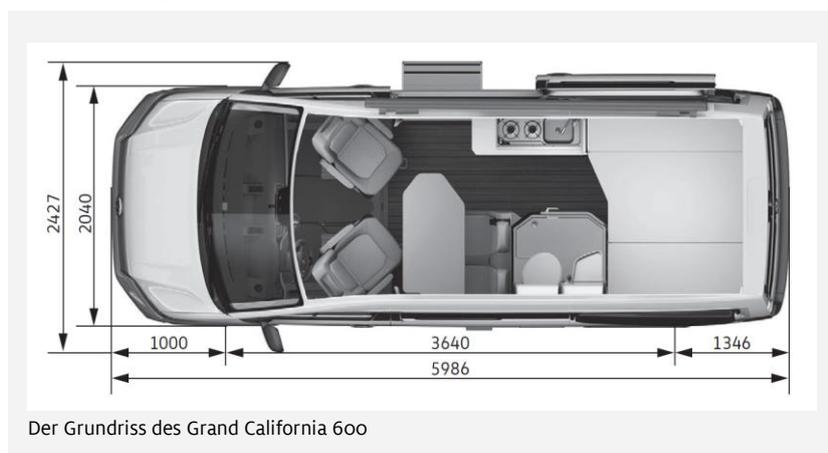
### Technische Daten

<b>Grundpreis</b>	57.775 Euro
<b>Testwagenpreis</b>	82.520 Euro
<b>Länge</b>	6 m
<b>Breite</b>	2,2 m
<b>Breite mit Spiegeln</b>	2,4 m
<b>Höhe</b>	2,9 m
<b>Leistung</b>	177 PS
<b>Drehmoment</b>	410 Nm
<b>Getriebe</b>	8-Gang-Wandlerautomatik
<b>Antrieb</b>	Front
<b>Leergewicht fahrbereit</b>	3.080 kg (Messwert)
<b>max. Gesamtgewicht</b>	3,5 t (opt. 3,88 t)
<b>Verbrauch bei 80 km/h</b>	6,8 l/100km (Messwert)
<b>Verbrauch bei 100 km/h</b>	10,6 l/100km (Messwert)
<b>Verbrauch bei 130 km/h</b>	14,0 l/100km (Messwert)

<b>Durchschnittsverbrauch</b>	9,6 l/100km (Messwert)
<b>Schlafplätze</b>	4
<b>Sitzplätze</b>	4
<b>Küche</b>	Gas, 2 Flammen
<b>Bad</b>	Dusche integriert
<b>Heizung</b>	Luft, 4kW
<b>Aufbaubatterie</b>	1x95 Ah, AGM
<b>Frischwassertank</b>	110 Liter
<b>Abwassertank</b>	90 Liter

## Karosserie/Kofferraum

### Verarbeitung



Der Grundriss des Grand California 600

Die Karosserie gefällt innen wie außen mit guter Verarbeitung. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, Scheinwerfer und Rückleuchten sind sorgfältig eingepasst. Innen könnte zwar manche Kunststoffkante besser abschließen, insgesamt aber entsteht ein wertiger Eindruck. Auf geschäumte Materialien hat VW im Cockpit und an den Türen verzichtet, die verwendeten Kunststoffflächen sehen aber auch durch haptisch angenehme Narbungen und ver-

schiedene Farbtöne nicht nach Verzicht aus.

### Alltagstauglichkeit

Auch die kurze Variante des Grand California ist mit sechs Metern Länge kein kleines Auto, was man gerade im urbanen Alltag merkt. Auch die Breite von inklusive Spiegeln 2,4 Metern und der Wendekreis von 14,5 Metern sorgen dafür, dass umsichtig rangiert werden muss. Vor allem an Brücken sollte man die Höhe von drei Metern im Blick haben.

Den 75 Liter großen Dieseltank füllt man über den Stutzen neben der Fahrtür, auch der 18 Liter fassende AdBlue-Tank wird dort befüllt.

Dachlasten sind nicht erlaubt, auf die Anhängerkupplung darf man aber 80 Kilogramm stützen und (gebremst) zwei Tonnen anhängen. Die Kupplung ist optional, es gibt eine starre oder eine abnehmbare zur Wahl.

Insgesamt darf der vollgetankte Testwagen 420 Kilogramm zuladen. Das reicht im Alltag meist aus, die ADAC Familienzuladung packt der große VW aber nicht: Hier kommen rechnerisch zwei Erwachsene mit je 75 Kilogramm und zwei Kinder mit je 50 Kilogramm ins Auto. Jeder hat zudem 25 Kilogramm persönliches Gepäck dabei, dazu werden 200 Kilogramm Grundgepäck angenommen: Fahrräder, Geschirr, Sportgeräte und ähnliches. Macht im Falle des Testwagen 3.630 Kilogramm bei 3,5 Tonnen erlaubter Gesamtmasse. Wer den entsprechenden Führerschein hat und die Rahmenbedingungen (Maut, erlaubte Geschwindigkeiten, ...) im Blick hat, kann den Grand California 600 auch mit 3,88 Tonnen erlaubter Gesamtmasse bestellen.

## Licht, Sicht und Rangieren

Rangieren ist mit einem so großen Fahrzeug nicht leicht. Der Grand California sorgt mit einer ganzen Reihe an Hilfsmitteln aber dafür, dass es einfacher wird – insofern man fleißig Aufpreise zahlt. Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera und sogar einen Parklenkassistenten gibt es optional. Zudem helfen zusätzliche Weitwinkelbereiche in den Außenspiegeln, den toten Winkel und die Bordsteinkante im Auge zu behalten. Tut man sich mit dem Rangieren samt Anhänger schwer, lohnt sich das Kreuzchen beim „Trailer Assist“. Dieses System ermöglicht, den gewünschten Einschlagwinkel des Anhängers beim Rückwärtsfahren per Drehrädchen zu wählen. Die notwendigen Lenkbewegungen des führt der Grand California dann selbst aus, man muss nur noch Gas und Bremse bedienen. Für unsichere und ungeübte Gespannfahrer kein schlechtes System, wer regelmäßig Anhänger bewegt, wird darauf verzichten können.

Serienmäßig kommt der Grand California mit Halogenscheinwerfern daher, gegen Aufpreis gibt es die empfehlenswerten LED-Scheinwerfer. Leider muss man die unbedingt ebenfalls empfehlenswerte Scheinwerferreinigungsanlage extra bezahlen, wie auch den Fernlichtassistenten, der die Scheinwerfer abhängig von durch die Frontkamera erkannten Verkehrsteilnehmern auf- und abblendet. Gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlicht ausschattieren kann das System aber nicht. Weiterhin findet man in der Aufpreisliste auch ein Abbiegelicht, das durch die Nebelscheinwerfer realisiert wird.

Die Außenspiegel sind gegen Aufpreis beheizbar, wie auch die Frontscheibe. Deren Heizdrähte sorgen bei Nachtfahrten aber für Reflektionen – ob man sich davon gestört fühlt, sollte man unbedingt bei einer Testfahrt klären.

## Ein- und Ausstieg

Vorn will zwar der hohe Aufbau erklommen werden, die beiden Stufen dorthin sind aber nicht zu hoch und an der A-Säule hilft ein praktischer Griff. Zudem geben die Türen eine angemessen große Türöffnung frei. Die hintere Schiebetür ist freilich noch größer, ein nicht zu großer Teil des Durchgangs wird aber von der Küche versperrt. Über die automatisch ausfahrende Trittstufe kommt man dennoch bequem zu den Rücksitzen.

## Volumen Alltagskofferraum

Zwischen den Schränken im Heck bietet der Grand California 70 Zentimeter Platz bei einer Tiefe von 1,30 Metern. Bis unter das heruntergeklappte Bett in einer Höhe von 74 Zentimetern ergeben sich so 670 Liter Stauraum.

## Kofferraum-Nutzbarkeit

Die beiden Flügeltüren am Heck gehen einfach auf und sind bei 90° Öffnungswinkel arretierbar. Ganz geöffnet – wie beim VW Crafter – kann man die Türen aber nicht arretieren. Die Ladekante liegt nur 57 Zentimeter über dem Boden, da lässt sich auch schwereres Gepäck vernünftig einladen.

## Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze sind nicht im Kofferraum-Bereich, deshalb kann die Variabilität bezüglich verschiebbarer und klappbarer Rückbank nicht bewertet werden. Sehr wohl bewertbar ist aber, ob man auch Kleinkram oder einen normalen Wocheneinkauf vernünftig unterbringt. Hier sieht es eher bescheiden aus, außer den hinter dem Auto stehend schwierig erreichbaren Schränken gibt es hier keine Vorkehrungen. Sehr positiv fällt aber das Schienensystem im Kofferraum auf, über das man kleineres oder schwereres verzuren kann.

## Innenraum

### Bedienung

Hier spielt VW seine Erfahrung aus. Anders als bei den neuesten Pkw-Modellen des Konzerns ist im Grand California zudem noch ein konventionelles Bedienkonzept verbaut. Mit äußerst klar gezeichnetem Kombiinstrument, verständlichen Tasten im klar gegliederten Klimabedienteil und einem von Drehreglern und



Im wertig anmutenden Cockpit findet man sich schnell zurecht

Schnellzugriffstasten eingerahmten Touchscreen gefällt der Grand California im Alltag und stellt niemanden vor größere Probleme. Verbesserungswürdig ist aber der Drehschalter für die Lichteinstellung, dieser ist stark geneigt und schlecht einzusehen. Auch kann man seine Hand schwerlich ablegen, um den Touchscreen sicher zu bedienen. Immerhin sind die Schaltflächen in den Menüs groß genug dimensioniert.

## Multimedia/Konnektivität

Der VW hinterlässt hier einen zwiegespaltenen Eindruck. Einerseits kann man im Grand California analoges und digitales Radio hören, per Bluetooth telefonieren und Musik hören, eine Sprachsteuerung nutzen und sich vom Navigationssystem auf dem acht Zoll großen Touchscreen leiten lassen. Auch an die Smartphones hat VW natürlich gedacht: Es gibt eine induktive Ladestation genauso wie die Kompatibilität mit Apple Carplay, Android Auto und Mirror Link. Zusätzlich kann man eine induktive Ladeschale ordern, die man dann neben der Rücksitzbank findet.

Andererseits ist all das gerade Aufgezählte nur gegen Aufpreis zu haben – serienmäßig klaffen statt eines Radios zwei Höhlen im Armaturenbrett.

## Komfort

### Fahrwerk

Hier hat VW einen großen Wurf gelandet. Nicht nur für ein Fahrzeug auf Kastenwagenbasis rollt man mit dem Grand California komfortabel durch die Lande. Besonders auf der Autobahn liegt der Hannoveraner solide und lässt sich nicht zum Aufschaukeln oder Stuckern hinreißen. Aber auch Kanaldeckel oder Querfugen werden gekonnt pariert. Die ADAC Komfortmessung bestätigt den guten Eindruck, die standardisierten Hindernisse werden gut weggefedert.

### Sitze

Die Drehsitze in der ersten Reihe mit Armauflagen sind serienmäßig und zudem in Höhe und Sitzneigung verstellbar. Auch eine einstellbare Lordosenstütze ist an Bord. So findet man schnell eine bequeme Sitzposition, der auch die angenehm konturierten und gepolsterten Sitzflächen und -lehnen zuträglich sind.

Hinten sitzt man dagegen eben wie auf einer Bank auf einer kaum ausgeformten Fläche und an einer straffen Lehne, zudem recht steil. Nutzt man die Bank zum Essen, ist das natürlich passend, während der Fahrt aber kommen keine Hochgefühle auf. Zudem müssen zwei Erwachsene schon ein gutes Verhältnis miteinander haben, wenn sie sich nebeneinander auf die Bank zwängen sollen.

### Innengeräusch

Mit dem hohen Dach hat es der Grand California nicht leicht in Sachen Windgeräusche, er schlägt sich aber zufriedenstellend. Es gibt zwar ein hörbares Grundrauschen, spezielle Pfeifgeräusche oder ähnliches bleiben aber aus. 74,0 dB(A) herrschen bei konstant 130 km/h im Innenraum, belässt man es bei 100 km/h, liegen 68,7 dB(A) an.

Der Motor hält sich akustisch weitgehend zurück, selbst unter Last und bei hoher Drehzahl stört er nicht durch übermäßiges Dröhnen.

## Klimaanlage

Auch hier gilt: Es gibt vieles, aber nur gegen Aufpreis. Serienmäßig findet man im Grand California nur eine Heizlüftung. Zahl man mehr, kann man den großen VW mit einer manuellen Klimaanlage oder einer Zweizonen-Klimaautomatik ausrüsten. Diese bietet eine Restwärmenutzung. Auch die vorderen Sitze und sogar das Lenkrad sind optional beheizbar. Die Klimaautomatik im Testwagen ist tadellos bedienbar – nur die Luftdüsen im Armaturenbrett gefallen nicht: Die Austrittsrichtung der Luft und die Luftströmung lassen sich nicht unabhängig voneinander regeln.

## **Motor/Antrieb**

### **Fahrleistungen**

Mit 177 PS bei 3.600 Touren und 410 Nm, die von 1.500 bis 2.000 Umdrehungen bereits stehen, ist der Grand California prima motorisiert. Der Wunsch nach mehr Leistung kommt im alltäglichen Verkehr nie auf, auch nicht am Berg oder auf der Autobahn. Mit voller Beladung auf 3,5 Tonnen zieht der Turbodiesel den Camper in 10,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt laut VW bei 162 km/h.

### **Laufkultur/Leistungsentfaltung**

Zwar ist stets zu vernehmen, dass der Motor unter der Haube ein Diesel ist – der akustische Eindruck vom Fahrerplatz aus muss den Vergleich zum kleinen Konzernbruder T6.1 aber nicht scheuen, im Gegenteil. Auch beim Ausdrehen nervt der Motor nicht mit übermäßigem Dröhnen oder Vibrationen. Die Leistungsentfaltung ist turbomotortypisch leicht verzögert, aber das fällt im Alltag kaum auf.

### **Schaltung/Getriebe**

Die Achtgang-Wandlerautomatik überzeugt. Der Getriebewählhebel ist selbsterklärend, die Gänge werden angemessen zügig und komfortabel gewechselt. Bei Bedarf lassen sich die Schaltstufen auch manuell wechseln oder ein Sportprogramm wählen, das tendenziell höhere Drehzahlen hält. Durch die acht Gänge ist eigentlich immer eine passende Welle verfügbar, außerdem rollt der Grand California auf der Autobahn mit recht niedrigen Drehzahlen dahin. Bei 100 km/h liegen 2.000 Umdrehungen an, bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit 2.600 Touren. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig.

## **Fahreigenschaften**

### **Fahrstabilität**

Hier ist wohl viel Abstimmungsarbeit hineingeflossen: Der große VW fährt sich bemerkenswert sicher, es ist sogar (im Rahmen eines sechs Meter langen und drei Meter hohen Fahrzeugs) von einer gewissen Agilität zu sprechen. Den ADAC Ausweichtest bewältigt er mit Bravour und lässt sich sicher und mit Geschwindigkeiten durch den Parcours zirkeln, die absolut auf Pkw-Niveau liegen. Im Grenzbereich untersteuert der Wagen gutmütig, begleitet vom konsequent, aber gezielt eingreifenden elektronischen Stabilitätsprogramm.

Wegen des Frontantriebs und des starken Motors ist die Traktion ein Thema, das von der auch hier passend regelnden Elektronik aber entschärft wird. Man kommt auch bei Nässe zügig vom Fleck.

### **Lenkung**

Auch die Lenkung ist – vor allem angesichts der Kastenwagen-Basis des Grand California – verblüffend nah an guten Pkw-Lenkungen. Die Mittellage ist sauber definiert und erfüllbar, bei Kurvenfahrt passt die mit dem Winkel steigende Lenkkraft gut zum Wagen und lässt ihn gut in der Hand liegen. Auch in Wechselkurven trifft man die gewünschte Linie leicht, so lässt sich entspannt auch auf kurvigen Küstenstraßen dahinrollen.

## **Bremse**

Der Grand California rollt auf Transporter-/Campingreifen daher, was sich auf die Bremswege negativ auswirkt. 44,8 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind zwar respektabel angesichts des hohen Gewichts und der nicht optimalen Bereifung, absolut gesehen aber nur als ausreichend zu bewerten.

## **Sicherheit**

### **Aktive Sicherheit – Assistenzsysteme**

Der Grand California bietet viel – gegen Aufpreis. ESP und Seitenwindassistent sind serienmäßig, ansonsten zahlt man extra. Nimmt man das Geld in die Hand (was zu empfehlen ist), bekommt man aber ein für die Klasse sehr gut ausgestattetes Fahrzeug. Ein City-Notbremssystem gibt es genauso wie einen aktiven Spurhalteassistenten und eine Totwinkel-Überwachung. Die Verkehrszeichenerkennung hilft, den Punkttestand in Flensburg im Griff zu haben, zur Geschwindigkeitsassistent stehen zudem ein Begrenzer, ein Tempomat und auch ein Abstandregeltempomat zur Auswahl. Eine Müdigkeitserkennung kann auf langen Fahrten hilfreich sein, sie baut VW auf Wunsch ebenfalls ein.

Insgesamt eine recht vorbildliche Ausstattung – zumindest einen Teil davon könnte VW aber serienmäßig anbieten.

### **Passive Sicherheit – Insassenschutz**

Auch hier verhindert die Aufpreispolitik eine bessere Bewertung: Frontairbags sind serienmäßig, die kombinierten Kopf-/Seitenairbags kosten aber Aufpreis.

Zudem fehlt eine Anzeige für den Fahrer, ob auf den hinteren Sitzplätzen die Gurte angelegt wurden. Auch Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer bieten die beiden Rücksitzplätze nicht.

Prima ist dagegen die Multikollisionsbremse, die das Fahrzeug nach einem Unfall festbremst, um weitere Kollisionen zu vermeiden. Ein automatisches Notrufsystem, wie es im Pkw-Bereich gerade Vorschrift wird, hat der Grand California (noch) nicht.

### **Kindersicherheit**

Der Grand California 600 bietet ein unter Wohnmobilen dieser Größe nicht selbstverständliches, aber sehr wichtiges Feature: Auf beiden Rücksitzen sind Isofix-Anbindungen samt Top-Tether-Haken vorhanden. Leider ist die Bank zu schmal, um zwei Kindersitze sicher aufzunehmen. Auch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze befestigen, hier fallen aber die zu nah beieinander liegenden Gurtankelpunkte auf: Es fehlt schlicht der Platz. Muss man zwei Kindersitze anbringen, empfiehlt es sich eher, einen der beiden auf dem Beifahrersitz anzubringen. Dort fehlt zwar Isofix, aber mit dem Gurt kriegt man den Kindersitz gut befestigt. Soll es dort ein rückwärts gerichteter Sitz sein, kann man den Beifahrerairbag deaktivieren.

### **Fußgängerschutz**

Ein Crashtest wurde mit dem Grand California nicht durchgeführt, die glatt gestaltete Front stellt aber tendenziell keine erhöhte Gefahr dar. Das Notbremssystem erkennt Fußgänger nicht.

## **Verbrauch/Schadstoffe**

Zwar geht der Grand California für seine Größe und angesichts des Gewichts wirklich effizient mit dem Treibstoff um, dennoch ist ein Testverbrauch von 9,6 Liter Diesel alle 100 Kilometer absolut gesehen nicht niedrig. Gerade für Reisende ist aber auch der Verbrauch bei Konstantfahrt interessant. Dieser liegt für 80 km/h bei 6,8 Litern, für 100 km/h bei 10,6 Litern und für 130 km/h bei 14 Litern pro 100 Kilometer. Wie immer im ADAC Campingtest wird der Verbrauch auf einer Normrunde mittels eines portablen Emissionsmessgeräts ermittelt. Das Fahrzeug ist dabei mit dem ADAC Reisegepäck beladen: Zwei Erwachsene mit je 75 Kilogramm, zwei Kinder mit 50 Kilogramm, jeweils 25 Kilogramm persönliches Gepäck und darüber hinaus 200 Kilogramm Grundgepäck fürs Camping. Der Testwagen mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht wäre da überladen, deshalb wurde der Test mit 3,5 Tonnen gefahren. Die Emissionen hat der mit AdBlue-Einspritzung ausgestattete Abgastrakt gut im Griff, hier war kein Wert auffällig.

## Schlafbereich Hub-Bett



Das vordere Bett ist optional, für Familien aber unabdingbar

Das optionale Hubbett über der Dinette ist durch Lattenroste gut unterlüftet und mit einer Grundfläche von 120 Zentimetern Breite und 160 – 190 Zentimetern Länge grundsätzlich groß genug. Es bleibt zwischen Liegefläche und Dach mit 50 Zentimetern aber wenig Raum, sodass man dort am besten die Kinder schlafen lässt. Für Erwachsene ist es kaum möglich, sich dort vernünftig zu bewegen. Ein ausreichend dimensioniertes Netz zur Absturzsicherung ist vorhanden, die Befestigungsösen könnten aber etwas

vertrauenserweckender sein. Der Mechanismus zum Ausklappen des Betts ist durchdacht und leicht bedienbar. Der Aufstieg erfolgt über eine leichte und robuste Klappleiter, die während der Fahrt praktisch auf dem Bett eingehängt werden kann. Zwei Ablagen für Kleinkram und ein dimmbares Licht sind vorhanden, auch an das Handy wurde mit zwei USB-Ladebuchsen gedacht.

## Schlafbereich Heck



Durch die Karosserieverbreiterungen konnte VW ein Querbett realisieren

Hinten schläft man im Grand California 600 quer auf einem Doppelbett, das 155 bis 137 Zentimeter breit ist und 192 Zentimeter Länge bietet. Dafür hat VW in diesem Bereich Karosserieverbreiterungen angebracht. Der Mittelteil des Betts kann hochgeklappt werden, um höhere Ladung im Kofferraum unterzubringen, auch zwei Räder passen dort hinein. Durchgängig sorgen Tellerfedern für eine gute Unterlüftung, der Zustieg auf das 92 Zentimeter hohe Bett erfolgt ohne Treppe. Drei dimmbare LEDs sorgen für passende Beleuchtung, Kleinigkeiten kann man in zwei Ablagen

unterbringen. Die Notentriegelung der Hecktür ist bei aufgebautem Bett nicht erreichbar.

## Bad

Die Einraumnasszelle bringt auf einer Grundfläche von 82 auf 82 Zentimetern Dusche, Klappwaschbecken und Toilette unter. Erst ab zwei Metern Körpergröße wird es über dem Scheitel eng. Ein Dachfenster und eine Luftdüse im unteren Bereich sorgen für Luftzirkulation, über zwei Bodenabläufe verschwindet das gebrauchte Wasser zuverlässig. Regal, Oberschrank, vier Handtuchhalter und ein Waschbeckenunterschrank nehmen alle notwendigen Utensilien auf, der große und verstellbare Spiegel reicht für alle Staturen aus. Darüber hinaus gefällt der Bewegungsmelder für das Licht genauso wie die sinnige Gestaltung: Das Bad ist gut zu reinigen. Ein weiteres Gimmick fällt erst beim zweiten Blick auf: Bei geöffneter Tür ragt

die Falle nicht aus dem Tüschloss – so kann man beim Vorbeigehen nicht schmerzhaft daran hängenbleiben. Erst, wenn man die Tür schließt, wird die Falle per Magnet in das Schloss gezogen. An warmen Tagen kann man auch die serienmäßige Außendusche am Heck nutzen.

## Küche



Die Küche ist kein Raumwunder, genügt aber den meisten Ansprüchen

Der Küchenblock bietet eine Kochstelle mit zwei Flammen unterschiedlicher Größe (16 & 22 cm) mit Piezozünder und ein Rechteckspülbecken mit 27 mal 22 Zentimetern, das 13 Zentimeter tief ist. Über einen Auszug und ein Ausklappteil rechts und links kann man die Arbeitsfläche vergrößern. In zwei kleinen Auszugskästen und einer Besteckschublade bekommt man das meiste unter, besonders opulent ist das Platzangebot aber nicht. Wohl auch wegen der Schiebetür vor der Küche fehlen dort auch Oberschränke. Die Beleuchtung über zwei dimmbare LED-Bänder reicht

für alle Arbeiten aus. Der 70 Liter große und angenehm leise Kompressorkühlschrank samt kleinem Eisfach ist in einem Apothekerauszug untergebracht.

## Aufbau und Stauraum

Auch im Aufbau ist die Verarbeitung gut, Klappern und Scheppern finden kaum statt. Die Oberschränke sind jeweils in zwei Teile getrennt und nutzen den verfügbaren Raum gut aus. Sie verfügen über Rüttelkanten und öffnen über Scherenscharniere leicht und gut bedienbar. Der WC-Schacht ist sauber abgedichtet, eine Sogentlüftung ist optional. Die unauffällige Integration des Toilettenschachts in die Karosserie gefällt besonders, zudem verriegelt die Klappe per Zentralverriegelung. Auch die Rahmenfenster hinterlassen einen wertigen Eindruck – ebenso, dass jedes Fenster und auch die Schiebetür über ein Fliegengitter und eine Verdunklung verfügen. Weniger campingtauglich sind die bereits erwähnten Hecktüren, die nur in einem Winkel von 90 Grad arretieren. Wenn man sie weiter öffnet, schlägt sie der Wind eventuell kraftvoll zu. Hier ist Vorsicht angesagt.

## Dinette

Sowohl auf der Sitzbank als auch auf den drehbaren Frontsitzen kommt man nah genug an den Tisch heran. Dennoch ist die Bank nicht der Lieblingsplatz erwachsener Personen, denn sie ist schlichtweg sehr schmal. Die Polster sind zwar nur per Klettband befestigt, halten aber gut. Der Tisch wird in die Seitenwand eingehängt und ist für vier Personen ausreichend groß: 54 mal 114 Zentimeter. Die Ecken sind abgerundet, der ganze Tisch steht stabil. Während der Fahrt wird der Tisch am Heckbett sicher verzurrt. Solange das



Zu viert kann man gut speisen

Hubbett nicht abgelassen ist, reicht die Kopffreiheit in der Dinette für die meisten Menschen aus: 2,15 Meter muss man schon messen, um anzustoßen. Die Beleuchtung über der Dinette könnte etwas kräftiger sein.

## Gas/Heizung

Über eine Truma Combi 6E (Gas/Strom) mit einem 10 Liter großen Boiler stehen genügend Heizleistung und Warmwasser zur Verfügung. Der Gaskasten im Heck ist gut erreichbar, fasst bemerkenswerterweise zwei 11 kg-Flaschen und überzeugt zudem durch eine DuoControl, die serienmäßige Schlauchbruchsicherung und einen Crashsensor. Die Abluftführung ist zwar eher unter dem Dinettenfenster, dort ist aber ein Fensterschalter verbaut.

## Wasser

110 Liter Frischwasser und 90 Liter Abwasser passen in die Tanks, damit kommt man gut zurecht. Beide Tanks können einfach gereinigt und abgelassen werden, für den Frischwassertank gibt es auch eine Stellung des Ablasshebels, der eine Fahrbefüllung von 20 Litern ermöglicht. Die Tauchpumpe ist gut zugänglich und kann deshalb gut gewartet werden. Der Frischwassertank ist frostsicher unter dem Bett untergebracht, der Abwassertank hängt unter dem Fahrzeug und ist der Kälte ausgesetzt.

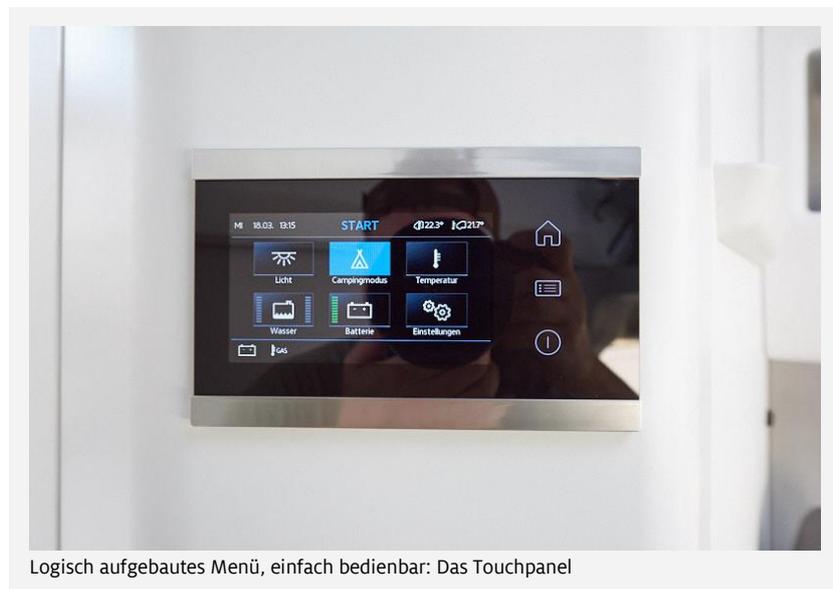
## Elektrik/Konnektivität

Die AGM-Aufbaubatterie mit einer Kapazität von 95 Ah ist wartungsfreundlich unter der Motorhaube untergebracht, ein Ladebooster ist serienmäßig. Dieser wird über eine Taste am Armaturenbrett aktiviert und lädt die Batterie mit maximaler Last. Verbraucht wird der Strom dann zum Beispiel von der Innenbeleuchtung, die komplett in LED-Technik ausgeführt ist zudem dimmbar ist. Zusätzlich gibt es optional ein Lichtband, das in der Farbe veränderlich ist. Die Schalter sind sinnig verteilt, nicht nur für das Licht: Vom Heckbett aus ist die Zentralverriegelung bedienbar. Der Sicherungskasten ist im Heck untergebracht und bei hochgeklapptem Bett gut erreichbar. FI-Schutzschalter (Serie) und Trennschalter (Option) sind vorhanden, die komplette Elektroinstallation ordentlich und sicher in Kabelkanälen verlegt. Für zusätzliche Autarkie sorgt die optionale Solaranlage auf dem Dach, die eine maximale Leistung von 104 W beisteuert.

USB-, 12V- und 230V-Dosen sind in großer Zahl im ganzen Auto verteilt. Die 230 Volt-Steckdose am Fahrersitz funktioniert auch ohne Landstrom, solange die Fahrzeugbatterie genug Ladung hat. Wird es kritisch, schaltet der VW die Steckdose ab, um genug

Leistung zum Starten des Motors zurückzuhalten. Besonders praktisch: die USB-Anschlüsse außen am Küchenblock, die bei geöffneter Schiebetür zugänglich sind. Sie liegen hinter einer klappbaren Ablage, so kann man etwa sein Handy zum Laden anschließen, während man vor dem Fahrzeug sitzt.

Über das logisch aufgebaute Menü am Touchscreen des Bedienpanels steuert man alle Funktionen des Fahrzeugs, auch zum Beispiel das WLAN-Netz, das der Grand California optional zur Verfügung stellt. Einen Datenvertrag muss man aber noch gesondert abschließen. Remote Control-Funktionen sind vom Werk nicht vorgesehen, mit Einschränkungen sind Nachrüstlösungen möglich, wie etwa für die Truma-Heizung.



Logisch aufgebautes Menü, einfach bedienbar: Das Touchpanel

## ADAC-Bewertung

ADAC-Bewertung	
Gesamtnote	2,2
Teilnote Fahrzeug	2,4
Karosserie/Kofferraum	2,2
Innenraum	2,2
Komfort	2,4
Motor/Antrieb	1,6
Fahreigenschaften	2,6
Sicherheit	2,5
Verbrauch/Emissionen	3,3
Teilnote Aufbau	2,0
Schlafbereich Hubbett	2,6
Schlafbereich Heck	1,5
Bad	2,2
Küche	2,2
Aufbau und Stauraum	2,2
Dinette	1,8
Gas/Heizung	1,8
Wasser	1,9
Elektrik/Konnektivität	1,8

### Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
Test und Technik  
81360 München  
E-Mail [tet@adac.de](mailto:tet@adac.de)  
[www.adac.de](http://www.adac.de)