

Test Volkswagen T6.1 California Ocean

Das Original unter den Campingbussen

Eines ist sicher: Den California muss man eigentlich niemandem mehr vorstellen. Er ist quasi der Urvater der Campervans, verkauft sich seit Jahrzehnten hervorragend und die meisten kennen jemanden, der einen hat oder mal hatte. Im Test haben wir den California Ocean, der schon serienmäßig ein paar Annehmlichkeiten mitbringt, die beim California Coast noch extra kosten: So öffnet sich das Aufstelldach per Knopfdruck elektrohydraulisch und auch die Luftstandheizung ist dabei. Das gut abgestimmte Fahrwerk, die passend-präzise Lenkung



Der klassische Camping-Bulli der aktuellen Generation.
(Foto:ADAC/Uwe Rattay)

und die erhöhte Sitzposition haben eh alle T6.1 dabei. Wenn dann noch wie im Testwagen die Topmotorisierung mit knapp 200 PS unter der kurzen Haube anpackt, fühlt man sich fast wie im Luxuscamper. Fast, denn bei der Materialauswahl und teilweise auch bei der Verarbeitung fragt man sich dann schon, warum der Testwagen (noch mit 16% Mehrwertsteuer) bei über 90.000 Euro liegt. Beim Durchblättern der Preislisten wird klar: Zwar kostet der Ocean ohne Extras schon stramm über 76.000 Euro, aber es ist dennoch vieles Essentielle nicht dabei: Regen- und Lichtsensor, Notbremsassistent, Einparkhilfen und einige Dinge mehr sollten bei einem solch teuren Auto selbstverständlich sein.

Campingtechnisch hat der California über viele Jahre aufgebaute Kompetenz. Das spürt man am leichten, aber noch soliden Möbelbau, wenn auch der Testwagen vernehmlich geklappert hat auf schlechten Wegstrecken. Auf dem wenigen Platz im unter fünf Meter langen VW ist – bis auf eine Nasszelle – alles untergebracht, was man braucht. Auch die variable Aufteilung der Heckschränke ist schön, so bekommt fast jeder alles unter.

Insgesamt muss man sagen, dass sich der California technisch gesehen zwar keine groben Schnitzer erlaubt, aber es kommt stets das Gefühl auf, dass die Hannoveraner über Einsparmaßnahmen bei gleichzeitig saftigen Preisen versuchen, die Marge noch bis zum letzten zu erhöhen. Immerhin ist seit dem 2003 eingeführten T5 bis auf ein paar notwendige Modernisierungen nicht mehr viel passiert am Bus. Der Erfolg gibt Ihnen bisher Recht, aber allzu lange darf sich VW nicht mehr ausruhen – die Konkurrenz ist viel zahlreicher und attraktiver als früher.

- + sichere und recht agile Fahreigenschaften, gute Schlafkomfort, kurze Bremswege
- dreiste Aufpreispolitik, teils einfache Materialien im Innenraum

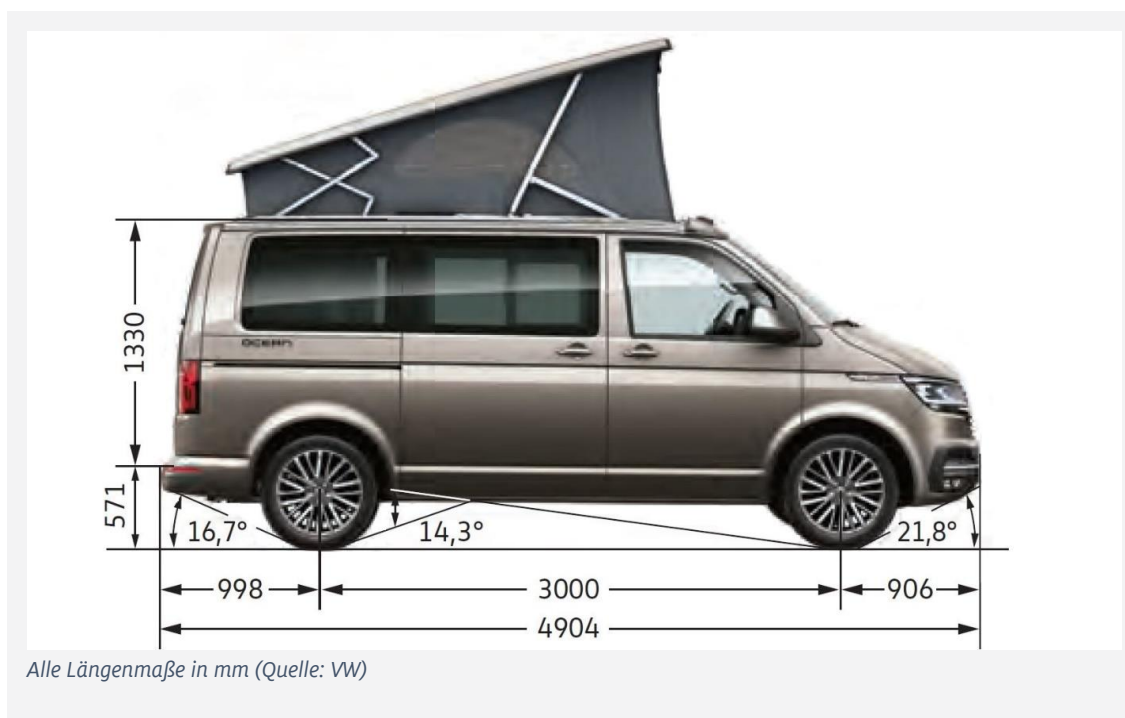
Technische Daten

Grundpreis	76.519 Euro
Testwagenpreis	90.190 Euro
Länge	4,90 m
Breite	1,90 m
Breite mit Spiegeln	2,30 m
Höhe	1,99 m
Leistung	199 PS
Drehmoment	450 Nm
Getriebe	DSG
Gänge	7
Antrieb	Front (4WD opt.)
Leergewicht fahrbereit	2.540 kg*
max. Gesamtgewicht	3 t (4WD: 3,08t)
Verbrauch bei 80 km/h	5,8 l/100km*
Verbrauch bei 100 km/h	8,6 l/100km*
Verbrauch bei 130 km/h	11,2 l/100km*
Durchschnittsverbrauch	8,3 l/100km*
Schlafplätze	4
Sitzplätze	4 (5 opt.)
Küche	Gas, 2 Flammen
Bad	keines
Heizung	Luft
Aufbaubatterie	2x75 Ah, AGM
Frischwassertank	25 Liter
Abwassertank	30 Liter
Preise und Technik 12/2020	*Messwerte

ADAC-Bewertung

Gesamtnote	2,1
Teilnote Fahrzeug	2,0
Karosserie/Kofferraum	1,9
Innenraum	2,1
Komfort	2,4
Motor/Antrieb	1,4
Fahreigenschaften	2,0
Sicherheit	1,9
Verbrauch/Emissionen	2,7
Teilnote Aufbau	2,1
Schlafbereich oben	1,9
Schlafbereich unten	2,2
Bad	-
Küche	2,4
Aufbau und Stauraum	2,6
Dinette	2,5
Gas/Heizung	2,2
Wasser	2,7
Elektrik/Konnektivität	2,1
Die Noten sind unterschiedlich gewichtet.	

Karosserie/Kofferraum



Verarbeitung

VW lässt es hier merklich schleifen und verbaut im teuren Multivan das gleiche Armaturenbrett wie in der Transporter-Version. Einige Chrom- und Zierleisten verbessern den optischen Eindruck, zudem sind die durchgängig harten Kunststoffblenden immerhin mit hochwertig wirkenden Oberflächen versehen.

Nichtsdestotrotz passt der aufgerufene Fahrzeugpreis nicht zur Materialauswahl – und auch nicht zur Verarbeitung: Sicht- und teils auch spürbare Grate an den Verkleidungen passen auch im Campingbereich einfach nicht zum Anspruch, den man an ein Auto für gut 90.000 Euro legt. Ärgerlich auch die Gasdruckfedern an der Heckklappe des Testwagens. Die im Vergleich zum Basis-T6.1 schwerere Klappe mit den integrierten Campingstühlen überforderte die Federn: Die Klappe ging nur mit Nachdruck ganz auf und hielt auch nicht immer in der obersten Position. Zwar ist das bei den winterlichen Temperaturen beim Test technisch gesehen nachvollziehbar, aber VW könnte schon mehr Entwicklungszeit in dieses Detail stecken.

Alltagstauglichkeit

Mit unter fünf Metern Länge geht der VW im Camperbereich glatt als Kompaktwagen durch, zudem bleibt man, wenn auch knapp, unter dem magischen Maß von zwei Metern Höhe. So kommt man in fast alle Tiefgaragen.

Den 70 Liter großen Dieseltank gegen Aufpreis gibt es noch 10 Liter extra) füllt man über den Stutzen neben der Fahrertür, auch der nur 13 Liter fassende AdBlue-Tank wird dort befüllt.

Dachlasten sind trotz des Hubdachs erlaubt, aber nur bei geschlossenem Dach: Ein Zentner darfs sein. Auf die Anhängerkupplung darf man 100 Kilogramm stützen und (gebremst) 2,5 Tonnen anhängen. Interessant dazu noch folgender Hinweis des Herstellers: „Mit zunehmender Höhe verringert sich zwangsläufig die Motorleistung. Ab 1.000 m über Meereshöhe und je weitere 1.000 m sind daher jeweils 10% vom Gespanngewicht (zul. Anhängelast + zul. Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges) abzuziehen.“

Die Kupplung ist optional, es gibt eine starre und eine abnehmbare Variante. Mit der starren überschreitet der Bus die Fünfmeter-Marke in der Länge.

Die T6.1-Varianten mit Vorderradantrieb dürfen maximal drei Tonnen wiegen, beim Allradler sind es 80 Kilogramm mehr. Insgesamt darf der vollgetankte Testwagen 460 Kilogramm zuladen. Das reicht im Alltag meist aus, die ADAC Familienzuladung packt der Testwagen 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 und ähnliches. Das wären 90 Kilogramm mehr, als der Testwagen erlaubt.

Serienmäßig sind vier Sitzplätze im California, gegen Aufpreis bekommt ihn aber auch als Fünfsitzer.

Licht, Sicht und Rangieren

Rangieren ist durch die über fünf Meter Länge natürlich erschwert, auch für den niedersächsischen Camper bietet VW aber Hilfsmittel an. Zwar gibt es keine Rundumsicht-Kameras, aber Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera und ein Parkassistent (auch für Anhängerbetrieb) stehen in der Aufpreisliste. Serienmäßig spendiert VW nichts.

Serienmäßig sind beim California Ocean LED-Scheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion per Nebelscheinwerfer. Optional kommt noch ein Fernlichtassistent hinzu, der abhängig von der Verkehrssituation auf- und abblendet. Die Scheinwerfer werfen ein helles, aber nicht durchgehend homogenes Licht auf die Straße, zudem vermisst man Zusatzfunktionen, wie sie die Konkurrenz teilweise anbietet: Kurvenlicht etwa oder einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel ausschneiden kann. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage geht dem VW ab.

Ein- und Ausstieg

Hinein und hinaus kommt man sehr bequem, der Zustieg ist nicht allzu hoch, Haltegriffe vorhanden und die Türöffnungen breit. Eine Umfeldbeleuchtung gibt es nach dem Aussteigen und vor dem Einsteigen über das Tagfahrlicht. Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es für den T6.1 nicht.

Volumen Alltagskofferraum

Im Kofferraum bietet der California unter dem Multiflexboard einen Meter Breite bei einer Tiefe von 74 Zentimetern, wenn die Sitzbank ganz hinten ist. Darüber wird das Ladeabteil etwas breiter. Von Kofferraumboden bis an die Decke sind es rund 1,10 Meter. Das entspricht insgesamt fast 1.000 Litern Volumen hinter der Rücksitzbank, wohlgemerkt wenn diese ganz nach hinten geschoben ist.

Schiebt man die Bank ganz nach vorn, hat man 1,30 Meter Ladefläche zur Verfügung. Mit ausgebaute Sitzbank sind es gar etwa 2,30 Meter Ladelänge. Für flache, lange Gegenstände kann man auch einen Teil der Verkleidung unter der Rückbank entfernen und hat eine etwa 18 Zentimeter breite und 25 Zentimeter hohe Durchreiche.

Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Heckklappe muss man immer per Hand öffnen, eine elektrische Betätigung bietet VW nicht an. Hat man genügend Platz hinter dem Wagen, geht dies recht leicht von der Hand. Die bereits angesprochenen, zu schwachen Gasdruckfedern sind aber ein Ärgernis. Beim Schließen muss man dennoch ordentlich an der dafür vorgesehenen Schlaufe ziehen und gleichzeitig aufpassen, sich die Klappe nicht auf den Kopf zu hauen.

Die Ladekante liegt nur 56 Zentimeter über dem Boden, da lässt sich auch schwereres Gepäck vernünftig einladen. Unter der geöffneten Heckklappe kann man bis zu einer Körpergröße von über 1,90 Meter stehen. Steht der Kofferraum offen, müssen Personen in diesen Größenregionen aufpassen, dass sie sich den Kopf nicht schmerzhaft an den spitzen Ecken der Klappe stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist verschiebbar, die Lehne umlegbar und die gesamte Bank auch demontierbar. Der Ausbau der schweren Bank braucht einiges Geschick und ist aufgrund des hohen Gewichts für die meisten Menschen alleine nicht zu bewerkstelligen.

Kleinkram bekommt man im Kofferraum seitlich in den Schwänken unter. Ösen oder Schienen zur Ladungssicherung per Netz oder Spanngurt findet man nicht.

Innenraum

Bedienung

Während sich beim T6.1 im Vergleich zum Vorgänger außen nur wenig geändert hat, blickt man im Innenraum auf ein vollkommen neu gestaltetes Cockpit. Grundsätzlich überzeugt auch die neue Instrumententafel mit guter Bedienbarkeit, besser geworden ist sie allerdings nicht. Verantwortlich dafür sind beispielsweise die beim Top-Infotainmentsystem (Discover Pro, im Testwagen verbaut) fehlenden Drehregler für die Lautstärke sowie zum Scrollen und Zoomen. Wer darauf nicht verzichten möchte, greift besser zum günstigeren Discover Media. Das kleinere Infotainmentsystem ist zudem mit praktischen Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen (u. a. Navi, Radio und Telefon) ausgerüstet, die die Bedienung spürbar flüssiger und angenehmer machen. Angesichts des Fahrzeugpreises ein Witz: Regen- und Lichtsensor kosten Aufpreis.



Viel Touch, viel Display: Nicht immer zum Guten. (ADAC/Uwe Rattay)

Positiv ist hingegen, dass der Touchscreen mit acht (Discover Media) bzw. 9,2 Zoll (Discover Pro) nicht nur größer ist, sondern auch eine bessere Grafik bietet.

Der Testwagen hat das optionale digitale Kombiinstrument verbaut, serienmäßig sind klassische Rundinstrumente. Zwar bietet das analoge Kombiinstrument nicht die vielfältigen Darstellungsmöglichkeiten des digitalen Cockpits, die Ablesbarkeit der konventionellen Zeigerinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl ist aber merklich besser.

Das serienmäßige Multifunktionslenkrad ist mit seinen 18 Tasten recht unübersichtlich, die Bedienung erfordert vom Fahrer dementsprechend viel Aufmerksamkeit.

Multimedia/Konnektivität

Auf dem Gebiet der Konnektivität hat der T6.1 im Vergleich zum Vorgänger mächtig aufgeholt und ist auf dem aktuellen Stand der Technik. Auch der Ocean bringt aber noch nicht alles serienmäßig mit. Zur Serienausstattung zählen ein Radio mit analogem und digitalem Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die kabelgebundene Möglichkeit, Android Auto, Apple CarPlay und MirrorLink zu nutzen. Zwei USB-C-Schnittstellen stehen im Cockpit zur Verfügung.

Serienmäßig sind auch schon einige Online-Dienste, die VW unter dem Begriff We Connect zusammenfasst. Über das Smartphone kann man aus der Ferne diverse Statusmeldungen oder auch die Parkposition abfragen oder die Wasser-Standheizung steuern. Die Luft-Standheizung ist nicht per We Connect steuerbar.

Ein Festplattennavigationssystem (Discover Media oder Discover Pro mit größerem Bildschirm), kabelloses Apple CarPlay und eine induktive Ladeschale für das Smartphone kosten extra. Ebenfalls aufpreispflichtig sind weitergehende Online-Dienste namens We Connect Plus. Deren Nutzung ist in Verbindung mit Discover Media das erste Jahr kostenfrei (bei Discover Pro drei Jahre), im Anschluss schlagen die Online-Services mit 75 Euro (mit Online Navigation 145 Euro) für ein Jahr zu Buche. Verlängert man gleich um zwei Jahre, sinkt der Preis pro Jahr. We Connect Plus bietet zudem u. a. Online-Verkehrsinformationen und -Kartenaktualisierung, Webradio und WLAN-Hotspot. VW informiert auf seinen Internetseiten über die aktuell verfügbaren Dienste.

Komfort

Fahrwerk

Neben dem Standardfahrwerk sind für den California optional elektronisch geregelte Dämpfer (DCC) erhältlich, diese mit oder ohne Tieferlegung des Fahrzeugs um zwei Zentimeter. Die Dämpferregelung lässt sich von Comfort über Normal bis Sport einstellen - beim T6.1 geht das über einen Schieberegler in 15 Stufen. Zudem gibt es das Standardfahrwerk gegen Aufpreis auch mit verstärkten Stabilisatoren, um die Seitenneigung des hohen Autos zu reduzieren. Unser Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgerüstet.

Der VW ist grundsätzlich tendenziell agil ausgelegt. Dennoch ist er nicht übertrieben hart, sondern pariert die Unebenheiten gekonnt. Lange Bodenwellen bringen ihn nicht aus der Ruhe, er verkneift sich ein Nachschwingen der Karosserie weitestgehend. Eine gelungene Abstimmung, wie auch die Messergebnisse der ADAC Komfortmessung zeigen.

Sitze

Bei den Sitzen bietet VW serienmäßig einfache Kost. Man hat die kostenfreie Wahl zwischen Drehsitzen und in der Höhe einstellbaren Sitzen. Beides zusammen geht aber nicht. Bei den Drehsitzen lässt sich nur die Sitzlehnenneigung einstellen sowie die Lordosenstütze in der Intensität verändern – letzteres aber über ein schwergängiges Rad und ohne großen Verstellbereich. Zudem ärgerlich: Hat man die Handbremse gezogen, kann man den Fahrersitz nicht drehen.

Dem Kaufpreis nach standesgemäße, elektrisch einstellbare Sitze gibt es auf beiden Seiten der ersten Reihe nur gegen Aufpreis. Dann ist auch die Sitzflächenneigung einstellbar und um die Lordosenstütze kümmert sich per Knopfdruck eine Vierwege-Verstellung. Der Fahrersitz kommt zudem mit einer Memory-Funktion. Drehbar sind aber auch diese Sitze nicht.

Wer also in bester Campingmanier Drehsitze haben möchte, muss also auf fast alle Einstellmöglichkeiten verzichten – so auch im Testwagen. Schlecht sitzt man nicht auf dem Standardgestühl, so wirklich können die mäßig konturierten Sitze ihre Nutzfahrzeug-Gene aber nicht überwinden.

Innengeräusch

68,8 dB(A) herrschen bei konstant 130 km/h im Innenraum. Belässt man es bei 100 km/h, liegen 64,2 dB(A) an. Damit liegt der California voll auf Pkw-Niveau, akustisch wird man trotz des Aufsteldachs nicht behelligt. Die sorgfältige Integration des geschlossenen Hubdachs in die Silhouette und das innere Rollo zum Schließen des Dachbereichs zeigen also Wirkung. Der Motor ist bei normaler Lastanforderung präsent, stört aber nicht. Beim Ausdrehen unter hoher Last meldet er sich dann merklich zu Wort.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen

Für den T6.1 hat VW die Benziner aus dem Programm genommen. Damit beschränkt sich das Motorenangebot auf den Zweiliter-Turbodiesel, den es in Leistungsstufen von 110 bis 204 PS (dann mit zweistufiger Aufladung) gibt. Der Testwagen hatte die stärkste Ausbaustufe an Bord, die bis Ende 2020 noch 199 PS hatte und jetzt 204 PS stark ist. Der Testwagen aus dem Jahr 2020 hatte noch 199 PS. Trotz des sehr hohen Leergewichts von über 2,5 Tonnen ist der Multivan damit sehr ordentlich motorisiert. Vor allem die stämmigen und von 1.400 bis 2.400 vollständig versammelten 450 Nm sorgen für entspannten Vortrieb.



Die Rückbank ist zweckmäßig, aber nicht besonders komfortabel. Während der Fahrt muss der Tisch natürlich eingeklappt werden. (ADAC/Uwe Rattay)

Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Multivan in sieben Sekunden. VW gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h keinen Wert an – ein identisch motorisierter, aber etwas leichter T6.1 Multivan soll laut VW 10,3 Sekunden brauchen. Der Vortrieb beim California endet bei 197 km/h.

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Man merkt dem Diesel zwar sein hartes Arbeitsprinzip an, Vibrationen wie auch Brummen oder Dröhnen hat VW jedoch ordentlich gedämmt. Nur unterhalb von etwa 1.300 1/min ist ein Brummen zu vernehmen, das Automatikgetriebe wählt unter Last aber meist dann einen höheren Gang.

Dank des früh anliegenden Drehmoments von kräftigen 450 Nm packt der Selbstzünder bereits bei unter 1.500 Umdrehungen pro Minute ordentlich an, hohe Drehzahlen sind naturgemäß nicht das Ding des Selbstzünders. Der Turbomotor spricht recht zügig an, hier gibt es keine Klagen.

Schaltung/Getriebe

Den stärksten TDI bietet VW im T6.1 California ausschließlich mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Wer selbst schalten möchte, muss mit 150 PS Vorlieb nehmen. Das Getriebe wechselt die Fahrstufen recht schnell, aber nur wenn klar ist, welcher Gang als nächstes eingelegt werden soll. Ändert sich der Fahrzustand, beispielsweise von Verzögerung hin zum Beschleunigen, dann dauert es etwas, bis das Getriebe den richtigen Gang gefunden und eingelegt hat. Die Schaltvorgänge an sich sind meist komfortabel, kräftiges Rucken tritt nur selten auf. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion leicht verzögert ein und lässt sich auch nicht gut dosieren - oftmals fährt man mit unnötig hoher Drehzahl an. Schaltwippen am Lenkrad gibt es beim T6.1 nicht mehr.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Der Bus zeigt sich - wie man es von einem solchen Fahrzeug aber auch nicht anders erwarten würde – absolut gesehen nicht besonders fahraktiv. Unter Campingbussen allerdings gibt der VW mit seiner selbst ohne optionale, dickere Stabilisatoren nicht übermäßigen Wankneigung den Dynamiker. Spurrinnen und seitlich hängende Fahrbahnen beeinflussen die Richtungsstabilität des VW merklich, insgesamt aber ist entspanntes Dahinrollen möglich. Ein Seitenwindassistent ist serienmäßig. Die Traktion des frontgetriebenen Testwagens leidet beim Anfahren teilweise unter dem hohen Drehmoment und dem mitunter unsensiblen Getriebe, geht aber noch in Ordnung. Optional gibt es einen Allradantrieb.



Der California im Ausweichtest: Sicher und sogar verhältnismäßig dynamisch. (ADAC/Uwe Rattay)

Beim ADAC Ausweichtest gefällt das recht agile Fahrverhalten, im Grenzbereich untersteuert der VW dann sicher. Er kommt insgesamt zügig und auf Pkw-Niveau durch den Ausweichtest.

Lenkung

VW hat im Zuge des Modellwechsels auf T6.1 von einer hydraulischen auf eine elektromechanische Lenkung umgestellt. Damit lassen sich nicht nur neue Funktionen wie etwa der Parkassistent oder der Trailer Assist realisieren, bei denen das Fahrzeug die Lenkarbeit übernimmt, auch die Fahreigenschaften profitieren davon. Die Lenkung ist zudem direkter übersetzt, wodurch die Präzision zu- und die Lenkarbeit abgenommen haben. Von Anschlag zu Anschlag genügen nur etwa über drei Lenkradumdrehungen. Die Servolenkung zentriert sauber und spricht aus der Mittellage heraus gut an. Die Lenkkräfte fallen nicht zu hoch aus, der passende Lenkkraftanstieg sorgt für ein gutes Lenkgefühl. Im Campingumfeld ist die Lenkung definitiv eine der besten.

Bremse

Der starke Diesel hat die größere 17-Zoll-Bremse serienmäßig verbaut. Die Dosierbarkeit der Bremse ist im Pkw-Vergleich nur durchschnittlich, im Campervergleich passt es. Aus Tempo 100 steht der VW T6.1 bei einer Vollbremsung nach 37,6 m - ein ordentliche Leistung für einen Bus, der bei den Bremsmessungen immerhin über 2,6 Tonnen auf die Waage bringt. Trotz des hohen Gewichts zeigt die Bremsanlage dabei keinerlei Ermüdungserscheinungen (Fading).

Sicherheit

Aktive Sicherheit – Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit hat der California mit der neuen Generation einen großen Schritt nach vorn gemacht und ist nun wieder auf dem aktuellen Stand der Technik. Selbst beim California Ocean ist außer einer Müdigkeitserkennung aber keinerlei Assistenzfunktion serienmäßig - natürlich abgesehen vom obligatorischen ESP. Selbst der Tempomat samt manuellem Limiter ist aufpreispflichtig.

Optional gibt es dann aber noch einige Dinge, die die Sicherheit erhöhen. Dazu zählen ein Spurhalte- sowie ein Totwinkelassistent samt Querverkehrerkennung beim Rückwärtsausparken. Zudem sind eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (bis 210 km/h) sowie ein Notbremssystem inklusive Abstands- und Kollisionswarner erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich der VW zudem mit einer Verkehrszeichenerkennung sowie einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem aufrüsten.

Passive Sicherheit – Insassenschutz

Mit der Rechtslenkervariante des Vorvorgängermodells T5 wurde 2013 ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm durchgeführt. Da bei den Modellwechseln an der Karosserie nichts Grundlegendes verändert wurde, ist das Resultat auch für das aktuelle Modell gültig und wird für diesen Test des California übernommen. Im Crashtest erzielte der VW beim Insassenschutz 79 Prozent der maximalen Punkte (Stand 11/2013).

Nur für den Fahrer- und den Beifahrersitz gibt es einen Gurtwarner, über den Anschnallstatus aller anderen Insassen bleibt der Fahrer im Ungewissen. Kopfairbags im Fond gibt es im California nicht.

Kindersicherheit

Man bekommt Kindersitze auf Beifahrersitz (per Gurt) und Rückbank (Gurt oder Isofix) problemlos und sicher befestigt. Möchte man auf dem Beifahrerplatz einen rückwärts gerichteten Kindersitz befestigen, kann und muss man dazu den Beifahrerairbag abschalten. Nur für den California Beach gibt es für die optionalen Sitzplätze in der zweiten Reihe integrierte Kindersitzerhöhungen.

Fußgängerschutz

Das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City-Notbremssystem beinhaltet eine Personenerkennung. Leider kostet es Aufpreis. Die Noten im Crashtest für den VW Bus sind schlecht, der große VW birgt eine besonders hohe Verletzungsgefahr bei Personunfällen. Der Notbremsassistent ist nicht nur deshalb empfehlenswert.

Verbrauch/Schadstoffe

Bei moderaterer Fahrt kann man den California mit der Spitzenmotorisierung sparsam bewegen – unter höherer Last steigt der Verbrauch dann auch im Vergleichsumfeld recht deutlich an. In der Welt der Campingfahrzeuge ist der VW aber eines der sparsameren. Auf unserer Normrunde über knapp 100 Kilometer wurde der Verbrauch und die Schadstoffemissionen mit Hilfe einer portablen Abgasmessanlage ermittelt – wie immer im Reisemobiltest bei voller Beladung, also mit drei Tonnen Gesamtgewicht. Dabei verbrauchte der VW mit 8,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer – bei winterlichen Temperaturen während des Tests.

Für Reisende sind insbesondere auch die Verbräuche bei konstanter Fahrt interessant, deshalb werden auch diese im ADAC Reisemobiltest ermittelt. Bei 80 km/h verbraucht der 199 PS starke Testwagen 5,8 Liter, bei 100 km/h 8,6 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 11,2 Liter auf 100 Kilometer.

Auch die Schadstoffe wurden während der Fahrt im realen Straßenverkehr betrachtet – hier gab es durchweg niedrige Werte. Zum Jahreswechsel 2021 hielt die neueste Motorengeneration mit nochmal verbesserter Abgasnachbehandlung Einzug in den T6.1, diese stand zum Testzeitpunkt aber noch nicht zur Verfügung.

Schlafbereich Dachbett

Das Bett im Aufstelldach ist durch Tellerfedern gut unterlüftet und mit einer Grundfläche von – angesichts der Fahrzeugbreite beachtlichen – rund 120 Zentimetern Breite und zwei Metern Länge auch für zwei Personen locker groß genug. Komfortabel ist es darüber hinaus. Dank der ausgeklügelten Dachmechanik ist am Fußende auch für große Füße genug Platz, im vorderen Bettbereich ist ohnehin nach oben sehr viel Raum. Der Zustieg erfolgt mangels Platzes für eine Leiter über die Vordersitze und erfordert deshalb Kletterfähigkeiten



Über die Fenster kann man viel Licht und Luft in das obere Schlafgemach lassen. (ADAC/Uwe Rattay)

Unterer Schlafbereich

Das untere Bett, bestehend aus umgelegter Sitzbank und Kofferraumteiler ist etwas über 1,90 Meter lang und circa 115 Zentimeter breit. Die Polsterung ist gelungen, vor allem die aufpreispflichtige Komfortschlafauflage verbessert die Schlafqualität. Das Kopfteil ist in der Neigung verstellbar, was das Lesen im Bett und bei manch einem auch das Schlafen verbessert.

Leseleuchten über dem Kopfende am Fahrzeugheck sind praktisch, gezielte Ablagemöglichkeiten für ein Buch oder die Armbanduhr fehlen aber. Man muss sich mit den Schränken oder der Küchenzeile behelfen.

Weniger gefallen hat uns, dass eine Notentriegelung der Heckklappe von innen fehlt. Auch ist ungeschickt, dass die nachts heruntergezogenen Rollos den Zugang zur Schiebetür blockieren. So vergeht im Notfall unnötig viel Zeit, bis man aus dem Auto herauskommt.



Mit Komfortschlafauflage ist der Komfort tatsächlich gut. (ADAC/Uwe Rattay)

Bad

Ein Bad bietet der California Ocean nicht, aber optional einen Anschluss für eine Außendusche. Für die California-Möbel passgenau zugeschnittene Mobiltoiletten sind auf dem Zubehörmarkt erhältlich.

Küche

Die zwei Kochstellen mit Piezozündung und Flammwächter sind 26 und 24 Zentimeter groß. Das neun Zentimeter tiefe Spülbecken ist mit einer passenden Kunststoffwanne ausgerüstet: Damit kann man arbeiten. Ablagen sind allerdings wenige vorhanden, immerhin lässt sich Tisch noch als Ablage nutzen,

wenn man ihn über einen Gurt an der Kopfstütze der Rückbank einhängt. Die zwei Unterschränke mit Schiebetüren haben Zwischenböden und eine Besteckschublade zu bieten.

Hell genug ist es aber, die drei LED-Leuchten über dem Küchenblock sorgen auch nachts für guten Überblick. Links von der Kochstelle ist ein von oben zugänglicher Kompressor-Kühlschrank eingelassen, der 42 Liter fasst und angenehm leise arbeitet. Etwas Ordnung bekommt man durch den herausnehmbaren Hängekorb hinein.



Die Küche ist praktikabel, im Bus ist allerdings schlichtweg wenig Platz zum Kochen. (ADAC/Uwe Rattay)

Aufbau und Stauraum

Der California hat die in der Busklasse übliche Aufteilung mit deckenhohen Schränken links hinten und einem Klappfach an der Decke im hinteren Bereich, gern Overhead Compartment genannt. Die Schränke sind durch variable Einlegeböden flexibel anpassbar. Scharniere und Materialien sind leicht, aber robust. Leider ist etwa die Anbindung der Wände an die Karosserie teils sehr hemdsärmelig mit offen liegenden Winkeln und im Test klapperte es mitunter vernehmlich aus dem Möbelbau.

Die beim Ocean serienmäßige Zuziehhilfe der Schiebetür ist ein Segen, kann man doch so nachts auf dem Weg zur Toilette auf dem Campingplatz die Tür sehr leise schließen und stört so nicht den verdienten Schlaf der Nachbarn.

Ebenfalls serienmäßig ist beim California Ocean die Bedienung des Aufstelldaches per Knopfdruck. Der Stoff faltet sich meistens von selbst in die richtige Richtung, aufwändiges Zurechtzupfen entfällt daher. Wie bei jedem Hubdach gilt aber natürlich: Beim Öffnen und vor allem beim Schließen sollte mindestens eine Tür geöffnet sein, um die durch die Dachbewegung entstehende Druck- und Sogwirkung auszugleichen. Per Reiß-



Der Möbelbau ist zweckmäßig und bietet schöne Oberflächen. (ADAC/Uwe Rattay)

verschluss kann man seitlich netzbewehrte Fenster öffnen und seit dieser Generation des California auch nach vorn den Stoff des Dachs großzügig öffnen. So hat man einen prima Ausblick – aber auch die Fliegen, denn ein Netz gibt es an der großen Öffnung in der Front nicht.

Hat man das Dach geschlossen, verschließt ein manuelles Rollo den Aufstieg im Dachhimmel. Dieses ist aber nur mit viel Sorgfalt und tatsächlich sauber zusammengefaltetem Stoff zu schließen – öfters endet dies in nerviger Fummelei. Man kann das Rollo auch offenlassen, erntet dann aber eine weniger saubere Optik und erhöhte Windgeräusche.

Dinette

Um die Vordersitze zu drehen, muss man sich etwas Zeit nehmen, dann mit angezogener Handbremse kann man den Fahrersitz nicht drehen, auch sollte man die Türen öffnen, damit die Dreherei einigermaßen flüssig läuft. Dann sitzt man immerhin in passender Höhe zum Klapptisch – zum Glück, denn höhenverstellbar sind die Sitze ja nicht. Der etwas wackelige Tisch selbst ist für vier Personen mit 48 auf 67 Zentimetern meist zu klein und man kommt nicht so wirklich nah genug ran, um kommod zu essen.

Verstaut bekommt man den Tisch aber einfach, sicher und klapperfrei, auch ist die Beleuchtung passend. Genauso gefällt die Höhe, bei aufgestelltem Dach steht man locker im Bereich um den Tisch.



Der Tisch ist nicht allzu groß und nicht für alle gut erreichbar. (ADAC/Uwe Rattay)

Gas/Heizung

Zwar hat die Diesel-Standheizung nur einen Luftauslass (an der rechten B-Säule), aber sie bekommt den Innenraum des VW locker angenehm temperiert. Bedient wird die Heizung über das Bedienpanel mit vollfarbigem Bildschirm über den Vordersitzen, das funktioniert mustergültig und im Test absolut problemlos.

Die 2,5-Kilogramm-Gasflasche, die sich im Heckschrank versteckt, braucht man also nur zum Kochen – eine Ersatzflasche im Gepäck kann auf Reisen dennoch nicht schaden. Das Gasabsperrentil ist etwas unglücklich unter dem Kocher im Unterschrank versteckt, lässt sich aber gut bedienen. Auch ist das Wechseln der Gasflasche kein größeres Problem, es braucht aber etwas Eingewöhnung, bis man den Schrankboden und die anderen Deckel darunter versiert herausnimmt.

Wasser

Im Bus der Fünf-Meter-Klasse findet man keine riesigen Tanks, die 25 Liter Frischwasser reichen aber für normale Anforderungen. Der Abwasserbehälter fasst 30 Liter. Füllen lässt sich der Frischwassertank über den üblichen Tankstutzen an der Fahrzeugaußenseite. Das Bedienpanel zeigt die Füllstände detailliert an. Reinigen kann man den Frischwassertank mit einigen Verrenkungen, der Ablasshahn ist von innen unter einem Regalboden gut zugänglich. Das Ventil des Abwasserhahns ist unten im Küchenblock: Man kommt vernünftig ran.



Die Füllstände werden übersichtlich ablesbar im Display angezeigt. (ADAC/Uwe Rattay)

Elektrik/Konnektivität

Im California Coast und Ocean sind zwei AGM-Aufbaubatterien mit je 75 kWh serienmäßig. Eine ist unter dem Fahrersitz, die andere im Heck untergebracht. Über das Bedienpanel kann man den Batteriezustand überwachen, zudem hat sich VW eine nette Zusatzinfo einfallen lassen: Auf dem Bildschirm wird angezeigt, wie lange man mit der aktuellen Stromnutzung noch stehen kann, bis die Aufbaubatterien leer sind.

Mit dem bereits erwähnten We Connect Plus-Paket kann man auch die Standheizung aus der Ferne steuern – aber eben nur die Warmwasserheizung.

Steckdosen gibt es einige, von der 230-Volt-Dose über mehrere 12-Volt-Dosen hin zu USB-A- und USB-C-Anschlüssen. Ein oder zwei zusätzliche USB-Buchsen, gerade im Schlafbereich, würden aber nicht schaden. Das Lichtkonzept überzeugt mit einer ausreichenden Zahl an Lampen, die dimmbar sind. Zudem kann man verschiedene Lichtszenarien anwählen und so schnell von der Brotzeit zum entspannten Abend wechseln.

Die Sicherungen sind im Fahrzeug verteilt und nicht klar zuzuordnen – dafür braucht man das Handbuch. Die Stromkabel sind teils sichtbar, aber vorbildlich verlegt. Ein FI-Schutzschalter ist im Heckschrank vorhanden.



Auch über die aktuelle Stromversorgung kann man sich am Touchscreen schlau machen. (ADAC/Uwe Rattay)

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de