

Test Hymer Grand Canyon S

Campervan der Sechsmeter-Klasse auf Sprinterbasis aus der erfahrenen Hymer-Schmiede

Zwei Piloten-Drehsitze vorn, links dahinter Zweier-Sitzbank mit anschließender Nasszelle, gegenüber eine Küche und im Heck ein Querbett samt Schränken darunter: Diese Aufteilung hat sich in der Klasse der sechs Meter langen Campervans durchgesetzt. Auch Hymer setzt beim Grand Canyon S auf diesen bewährten Grundriss und nimmt als Basis den teuren Sprinter her – im Gegensatz zum Bestseller der Klasse, den Ducato – hat der Sprinter aber einen entscheidenden Nachteil: Das Auto ist nicht breit genug, um darin quer zu schlafen. Also bauen die Campingexperten aus Bad Waldsee noch Verbreiterungen links und rechts ans Heck, was das Auto zwar nicht schöner macht, aber nun mal notwendig ist und dennoch nur etwa 1,90 Meter Matratzenlänge realisierbar macht. Da lohnt sich das aufpreispflichtige Aufstelldach samt großzügiger Liegefläche von zwei Metern Länge, dort schlafen auch lange Mädels und Kerle gut. Das Aufstelldach erhöht das Fahrzeuggewicht aber gleich mal um 100 Kilogramm, was das ewige Thema Zuladung wieder verstärkt in den Fokus rückt: Der vollgetankte und reisebereite Testwagen hatte noch 400 Kilogramm Zuladung, mithin für einen Familienurlaub zu wenig.



Imposant, aber: Aufstelldach und Markise kosten extra. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Was den Innenausbau angeht, merkt man schnell: Hymer hat das schon öfter gemacht. Wirkliche Schwächen erlauben sich die Oberschwaben nicht, natürlich gibt es aber auch hier Potential: Der wenig stabile Klapptisch hat uns beim Essen genauso wenig gefallen wie die für Kindersitze kaum geeignete Rücksitzbank.

Der Sprinter ist eine gute Basis mit prima Motor-Getriebe-Kombinationen, beim Grundpreis von immerhin 57.000 Euro könnte Hymer aber schon ein paar Assistenzsysteme serienmäßig reinpacken – der Sprinter bietet ja einige. Insgesamt ist der Grand Canyon S kein günstiger Campervan, aber überzeugt im Test fast durchgehend.

Der Sprinter ist eine gute Basis mit prima Motor-Getriebe-Kombinationen, beim Grundpreis von immerhin 57.000 Euro könnte Hymer aber schon ein paar Assistenzsysteme serienmäßig reinpacken – der Sprinter bietet ja einige. Insgesamt ist der Grand Canyon S kein günstiger Campervan, aber überzeugt im Test fast durchgehend.

- + viele Fahrassistenzsysteme verfügbar, gut durchdachte Nasszelle
- Beifahrerairbag nicht deaktivierbar, vieles nur gegen Aufpreis, recht kurzes Querbett

Technische Daten

Grundpreis	60.990 Euro
Testwagenpreis	90.498,20 Euro
Länge	5,93 m
Breite	2,03 m
Breite mit Spiegeln	2,43 m
Höhe	2,74 m
Leistung	163 PS
Drehmoment	360 Nm
Getriebe	manuell, opt. Wandlerautomatik
Gänge	6 (Automatik: 7)
Antrieb	Front, 4WD optional
Leergewicht fahrbereit	3,1 t
max. Gesamtgewicht	3,5 t, bis 4,1 t optional
Verbrauch bei 80 km/h	7,5 l/100 km
Verbrauch bei 100 km/h	9,2 l/100 km
Verbrauch bei 130 km/h	14,2 l/100 km
Durchschnittsverbrauch	8,3 l/ 100 km
Schlafplätze	2 (4 optional)
Sitzplätze	4
Küche	Gas, 2 Flammen
Bad	Dusche integriert
Heizung	Luft, 4kW (6kW optional)
Aufbaubatterie	90 Ah (190/230 Ah optional)
Frischwassertank	100 l
Abwassertank	85 l (optional beheizt)
Preise und Technik Stand 03/2021	*Messwerte

ADAC-Bewertung

Gesamtnote	2,4
Teilnote Fahrzeug	2,6
Karosserie/Kofferraum	2,4
Innenraum	2,3
Komfort	2,8
Motor/Antrieb	2,0
Fahreigenschaften	2,5
Sicherheit	2,8
Verbrauch/Emissionen	3,5
Teilnote Aufbau	2,1
Schlafbereich oben	2,0
Schlafbereich unten	2,2
Bad	2,3
Küche	1,9
Aufbau und Stauraum	1,8
Dinette	2,6
Gas/Heizung	2,0
Wasser	1,4
Elektrik/Konnektivität	1,7
Die Noten sind unterschiedlich gewichtet.	

Teilbereich Fahrzeug

Karosserie/Kofferraum



Der Grundriss der Grand Canyon S (Quelle: Hymer)

Verarbeitung

Innen merkt man auch einem Mercedes-Cockpit an, wenn das Fahrzeug ursprünglich als Transporter gedacht ist. Es dominieren einfache Kunststoffe, die aber sauber verarbeitet sind und nicht übermäßig billig wirken. Schwarz glänzende Dekorelemente werten den Innenraum optisch auf. Der knarrende und wenig stabile Rahmen um den Touchscreen passt aber nicht zur Mercedes-Wertigkeit.

Auch außen passt die Verarbeitung der Mercedes-spezifischen Teile, der Sprinter ist sorgfältig zusammengebaut. Manche von Hymer veränderten Details wie die Serviceklappen fallen teilweise durch nicht sehr sorgfältig verarbeitete Fugendichtmasse auf.



Nicht immer ist die Verarbeitung liebevoll bis ins Detail. (Quelle: Hymer)

Alltagstauglichkeit

Der Hymer Grand Canyon S ist mit sechs Metern Länge kein kleines Auto, was man gerade im urbanen Alltag merkt. Auch die Breite von inklusive Spiegeln über 2,4 Metern und der Wendekreis von 14,3 Metern sorgen dafür, dass umsichtig rangiert werden muss. Vor allem an Brücken sollte man die Höhe von drei Metern im Blick haben.

Den serienmäßig 71 und gegen Aufpreis 93 Liter großen Dieseltank befüllt man über den Stutzen neben der Fahrertür. Der 22 Liter fassende AdBlue-Tank hat seinen Stutzen unter der Motorhaube, aber gut zugänglich.

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. Gegen Aufpreis kann man auch bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast bekommen, die Stützlast erhöht sich dann entsprechend.

Insgesamt darf der vollgetankte Testwagen 400 Kilogramm zuladen. Das reicht im Alltag meist aus, die ADAC Familienzuladung packt der Hymer 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 3.650 Kilogramm bei 3,5 Tonnen erlaubter Gesamtmasse. Wer den entsprechenden Führerschein hat und die Rahmenbedingungen (Maut, erlaubte Geschwindigkeiten, ...) im Blick hat, kann den Grand Canyon S auch mit 3,88 oder gar 4,1 Tonnen erlaubter Gesamtmasse bestellen.

Licht, Sicht und Rangieren

Rangieren ist mit einem so großen Fahrzeug nicht leicht. Der Hymer sorgt mit einer ganzen Reihe an Hilfsmitteln aber dafür, dass es einfacher wird – insofern man fleißig Aufpreise zahlt. Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera oder gar ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es optional. Zudem helfen zusätzliche Weitwinkelbereiche in den Außenspiegeln, den toten Winkel und die Bordsteinkante im Auge zu behalten.

Serienmäßig kommt der Grand Canyon mit Halogenscheinwerfern daher, gegen Aufpreis gibt es die empfehlenswerten LED-Scheinwerfer. Leider gibt es keine Scheinwerferreinigungsanlage und den Fernlichtassistenten, der die Scheinwerfer abhängig von durch die Frontkamera erkannten Verkehrsteilnehmern auf- und abblendet, nur gegen Aufpreis. 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.

Was gerade etwas größere Tester sehr störte: Durch den Rahmen der Frontscheibenverdunklung kann man die Sonnenblenden nicht mehr besonders weit nach vorn klappen – was in Verbindung mit der hohen Sitzposition richtig zum Problem wird: Entweder versperrt die Sonnenblende die Sicht auf die Straße nahezu komplett oder man wird eben durch die Sonne geblendet.



Die Ausbuchtung links schränkt den Rückblick ein. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Ein- und Ausstieg

Vorn will zwar der hohe Aufbau erklommen werden, die beiden Stufen dorthin sind aber nicht zu hoch. Ein hilfreicher Griff an der A-Säule fehlt leider. Immerhin 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 Canyon etwa 70 Zentimeter Platz bei einer Tiefe von 1,20 Metern. Bis unter das heruntergeklappte Bett in einer Höhe von 82 Zentimetern ergeben sich so 679 Liter Stauraum.

Kofferraum-Nutzbarkeit

Die beiden Flügeltüren am Heck gehen einfach auf und sind geöffnet arretierbar. Die Ladekante liegt nur 63 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 schwierig erreichbaren Schränken gibt es hier keine Vorkehrungen. Sehr positiv fällt aber das Schienensystem im Kofferraum auf, über das man kleineres oder schwereres verzurren kann. Eine Abtrennung des Kofferraums nach vorn hin ist gegen Aufpreis erhältlich und unbedingt empfehlenswert.



Die typische Aufteilung des Hecks ermöglicht einen ordentlich großen und gut nutzbaren Stauraum. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Innenraum

Bedienung

Der Sprinter gefällt mit einer grundsätzlich guten Ergonomie, die aber hauptsächlich von einem Detail negativ beeinflusst wird: Die Touchflächen links und rechts am Lenkrad, mit denen man durch die Menüs des Bordcomputers (linke Touchfläche) und des Infotainmentsystems (rechte Touchfläche) navigieren soll. Problematisch ist vor allem, die Wischrichtung nach oben/unten oder zur Seite präzise zu treffen und

dabei auch nicht aus Versehen zu weit durchs Menü zu wischen. Nach einiger Eingewöhnung geht es zwar einigermaßen flüssig voran, aber der Slogan „Das Beste oder nichts“ trifft auf die fummelige Bedienung sicher nicht zu.

Anstelle der rechten Touchfläche kann man aber auch gleich über den Touchscreen des Infotainmentsystems auf Navigation, Radio, Telefonie und Weiteres zugreifen – zwar aufgrund der Ablenkung vom Straßenverkehr auch nicht der Weisheit letzter Schluss, aber das sauber aufgeräumte Menü mit den



Bis auf die quadratischen Touchflächen am Lenkrad gefällt der Sprinter mit einer guten Bedienbarkeit. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

ordentlich dimensionierten Symbolflächen stellt einem nach kurzer Eingewöhnung vor keine Fragen. Die Grundfunktionen eines Kfz wie Lenkradeinstellung, Fensterheberbedienung oder die Ablesbarkeit der Instrumente sind tadellos.

Multimedia/Konnektivität

Das MBUX-System, wie Mercedes seine Multimedia-Navigations-Kombination nennt, funktioniert gut. Die nagelneue, campingspezifische Erweiterung des Mercedes-Infotainments namens MBAC hat der Grand Canyon S aber nicht verfügbar.

Der MBUX-Touchscreen ist sieben oder gegen Mehrpreis 10,25 Zoll groß und bietet von Navigation mit Online-Routenführung über Apple Carplay und Android Auto bis hin zum digitalen Radioempfang so ziemlich alle Annehmlichkeiten. Eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone wäre noch interessant, dann würde man einen der heutzutage heiß begehrten USB-Anschlüsse nicht schon mit dem Handy belegen.

Schade: Hymer verbaut serienmäßig nur vier Lautsprecher im Grand Canyon, für das MBUX-System muss man Aufpreis zahlen und hat ansonsten nicht einmal ein einfaches Radio im Cockpit.

Komfort

Fahrwerk

Der Fahrkomfort geht in Ordnung, wenn auch das etwas hölzerne Ansprechen auf kurze Anregungen wie Kanaldeckel nicht so ganz zur eher wogenden Abstimmung auf langen Bodenwellen passen mag. Insgesamt aber passt der Komfort, gerade angesichts der Transportertechnik unterm Hymer-Kleid. Die ADAC Fahrkomfortmessungen bestätigen diesen Eindruck.

Sitze

Im Grand Canyon erwarten gute Sitze von Aguti die Reisenden. Höhenverstellbar und drehbar, bieten sie neben einer angenehmen Polsterung alle wichtigen Einstellmöglichkeiten. Eine einstellbare Lordosenstütze gibt es aber nur gegen Aufpreis. Dem Kaufpreis nach standesgemäße, elektrisch einstellbare Sitze gibt es auf beiden Seiten der ersten Reihe nur gegen Aufpreis.

Innengeräusch

Der Wagen hat zwar die optionalen „Geräuschmaßnahmen Mercedes“, die unter anderem eine Motorraumdämmung umfassen, so ganz wegdiskutieren kann man den Diesel unter Haube aber natürlich nicht. Wirklich störend wird der Motor nie. Windgeräusche sind auch mit dem optionalen Aufstelldach nicht explizit auffallend, es ergibt sich eher ein gleichmäßiges Rauschen des Windes, das sich zum Brummen des Motors gesellt und bei 100 km/h für einen klassentypischen Innengeräuschpegel von 69,3 dB[A] sorgt.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen

Den Grand Canyon gibt es mit verschiedenen Motorisierungen, allesamt Vierzylinder-Diesel. Serienmäßig ist eine 115 PS starke Version, optional gibt es auch 143, 163 oder 190 PS. Der Testwagen kommt mit 163 PS daher. Damit ist man angemessen kraftvoll unterwegs, in gemessenen 10,7 Sekunden geht es von 60 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 160 km/h angegeben.

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor ist vernehmbar, Mercedes-typisch sind die Vibrationen aber ordentlich gedämmt. Unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen erhebt der Selbstzünder die Stimme, auch dann aber wird es nicht über Gebühr laut im Innenraum..

Schaltung/Getriebe

Das optionale Automatikgetriebe des Testwagens schaltet seine sieben Gänge meistens komfortabel, nur ab und zu etwas ruppiger – vor allem wenn der Antriebsstrang nach dem Start noch kalt ist. Bedient wird das Getriebe wie bei Mercedes üblich über einen Lenkstockschalte, was zunächst gewöhnungsbedürftig, nach kurzer Zeit aber äußerst praktisch anmutet. Eine Autohold-Funktion ist in der Verbindung mit der

Automatik Serie, diese aktiviert man im Stand über einen kurz verstärkten Bremspedaldruck: Eine prima Lösung.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Im Ausweichtest verhält sich der Grand Canyon problemlos, auch wenn er den Parcours aufgrund des unmissverständlich eingreifenden ESP nicht besonders schnell durchheilt. Im Grenzbereich untersteuert der Hymer deutlich, was am Lenkrad vor keine großen Herausforderungen stellt. Safety first ist das Motto, und so soll es auch sein beim Camper.



Sieht spektakulär aus, ist aber sicher: der Grand Canyon im ADAC Ausweichtest. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Lenkung

Die Lenkung ist Mercedes-typisch etwas entkoppelt, aber hinreichend präzise. Kurven lassen sich hinreichend genau anlenken, um die Mittellage ist der Hymer nicht zu nervös und damit ein angenehmer Begleiter auf Reisen und im Alltag.

Bremse

Die im Segment üblichen, robusten Reifen mit C-Kennung sind mal wieder nicht hilfreich, der Bremsweg von 41,4 m aus 100 km/h ist aber noch okay für die Umstände. Die Bremsanlage ist potent genug, um mit dem schweren Grand Canyon umzugehen.

Sicherheit

Aktive Sicherheit – Assistenzsysteme

Der Grand Canyon bietet viel – gegen Aufpreis. ESP, Tempomat 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 Notbremsystem gibt es genauso wie einen aktiven Spurhalteassistenten und eine Totwinkel-Überwachung samt Querverkehrs-Warnung beim Rückwärtsfahren. Die Verkehrszeichenerkennung hilft, den Punktstand in Flensburg im Griff zu haben, zur Geschwindigkeitsassistent steht zudem auch ein Abstandregeltempomat zur Auswahl. Eine Müdigkeitserkennung kann auf langen Fahrten hilfreich sein, sie kommt auf Wunsch ebenfalls rein.

Insgesamt eine recht vorbildliche Ausstattung – zumindest einen Teil davon könnte Hymer aber serienmäßig anbieten. Bemerkenswert: Der Sprinter schneidet im Euro NCAP-Sondertest von Transportern gut ab und erhält die Bewertung „Silber“.

Passive Sicherheit – Insassenschutz

Der Mercedes Sprinter bietet eigentlich Front-, Seiten- und Kopfairbags, in den Camperumbau des Grand Canyon schaffen es aber nur die Frontairbags.

Kindersicherheit

Mit dem Gurt befestigte Kindersitze sind auf der Rücksitzbank nur auf dem Fensterplatz zulässig, dort lassen sie sich aufgrund des Tisches aber nur leicht schräg befestigen. Gegen Aufpreis bekommt man für den inneren Rücksitzplatz eine Isofix-Befestigung (nicht im Testwagen).

Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze mit dem Gurt gut anbringen, allerdings ist der Beifahrerairbag nicht deaktivierbar. Daher ist es nicht erlaubt, Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung auf dem Beifahrersitz zu befestigen.

Fußgängerschutz

Ein Crashtest wurde mit dem Sprinter nicht durchgeführt, die glatt gestaltete Front stellt aber tendenziell keine erhöhte Gefahr dar. Das optionale Notbremssystem kann auch Fußgänger erkennen, was die Unfallgefahr beziehungsweise dessen Folgen reduziert. Umso wichtiger wäre es, dass der Grand Canyon serienmäßig damit ausgerüstet ist.

Verbrauch/Schadstoffe

Die Schadstoffe waren während unserer Testfahrt mittels portablen Emissionsmessgerät unauffällig niedrig. Der Testverbrauch pendelte sich bei 8,3 Liter Diesel alle 100 Kilometer ein.

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 Testwagen 7,4 Liter, bei 100 km/h 9,7 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 14,2 Liter auf 100 Kilometer.



Die mobile Abgasmessanlage am Hymer. (Foto: ADAC)

Teilbereich Aufbau

Schlafbereich Dachbett

Das aufpreispflichtige, mechanische Hubdach ist sicher zu bedienen, das Gestänge außen angebracht. An allen drei Fenstern vorhandene Moskitonetze halten ungebetene Besucher fern. Vorteil der Sprinter-Basis gegenüber kleineren Campervans: Über die Leiter ist ein sicherer und komfortabler Aufstieg ins Obergeschoss durch die großzügige Luke möglich. Für besonders kalte Nächte kann man noch eine passgenaue Dämmung innen am Stoff anbringen. Die Matratze selbst ist gut zwei Meter lang und 1,20 Meter breit und ruht auf Tellerfedern, ist bequem und gut unterlüftet.



Guter Liegekomfort, etwas zu viel Lichtdurchlässigkeit (auch bei geschlossenem Fenster): das Bett im Aufstelldach. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Insgesamt aber herrscht eine echt ungemütliche Atmosphäre wegen des einlagigen, lichtdurchlässigen Zeltstoffs. Um das Dach zu öffnen oder zu schließen, ist ein hoher Kraftaufwand nötig. Die Verriegelung

ist immerhin einfach zu bedienen und verschließt das Dach sicher. Hat man es versehentlich nicht ganz geschlossen und startet den Motor, ertönt ein Warnton.

Unterer Schlafbereich

Trotz der Karosserieverbreiterungen ist das Querschläfer-Heckbett noch recht kurz: 1,91 m, mehr wird es nicht. Die Breite variiert von 1,34 m bis 1,22 m. Da die Bettkante fast einen Meter hoch liegt, gelingt der entspannte Aufstieg ohne Hocker oder Ähnlichem nur größeren Personen – die dann aber wieder mit der recht kurzen Liegefläche ins Gehege geraten.

Gemütlich machen kann man es sich aber. Die dreiteilige Kaltschaummatratze ist 12 cm stark und auch dank der Tellerfedern sehr komfortabel. Ablagen oder punktgenaue Leseleuchten wären allerdings noch eine nette Dreingabe, beides vermisst man.



Querbett dank Karosserieverbreiterungen, das aber immer noch recht kurz ausfällt (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Bad

Zwar ist das Bad eher beengt, aber geschickt gestaltet. Die Handbrause lässt sich für das klappbare Handwaschbecken und die Dusche nutzen. Zudem kann man die Brause auch durch das Seitenfenster nach draußen ziehen und mittels Saugnapf außen am Auto befestigen. Bei schönem Wetter kann man also auch draußen duschen. Gut gefallen haben uns darüber hinaus die Banktoilette und die gute Belüftung des Duschbereichs, der sich so recht zügig abtrocknen lässt.



Angenehmes Licht und Dekor, komfortable Banktoilette (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Küche

In der Küche fällt die mit 95 Zentimetern angenehme Arbeitshöhe positiv auf. Die in guter Qualität gefertigten Küchenmöbel bieten viel Stauraum. Die beiden Gaskochfelder sind mit Piezo-Zündung und automatischer Gasabschaltung gut ausgestattet. Es ist zwar wenig Arbeitsfläche vorhanden, immerhin hat sich Hymer dazu aber Gedanken gemacht und legt eine flexibel nutzbare Ablage bei, die in mehreren Positionen eingehängt werden kann.

Der Kühlschrank ist zwar mit 85 Litern Volumen und weiteren 6,6 Litern Tiefkühlfach schön groß, kann aber nur über Strom und nicht über Gas betrieben werden.



Stauraum ist vorhanden, dank der flexiblen Ablage auch etwas Arbeitsfläche (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Aufbau und Stauraum

Hymer baut schon seit über einem halben Jahrhundert Mobilheime. Das merkt man am durchdachten Möbelbau, der im Test zudem weitgehend klapperfrei war. Auch die Rahmenfenster von Dometic passen zum Premium-Anspruch des Herstellers. Zwei kurze Kleiderstangen stehen für die Garderobe zur Verfügung, einzig die fehlende Hinterlüftung der Schränke fällt uns ernsthaft negativ auf. Eher ein optisches Thema ist die Abdeckung der Luke zum Dachbett: Eine Stoffstück wird mit Druckknöpfen an der Decke befestigt, hängt dann immer noch durch und wirkt einfach billig. Das Aufstelldach kostet 4.000 Euro extra, für die Lackierung in Wagenfarbe möchte man bei Hymer nochmal 500 Euro mehr: Da sollte eine hochwertigere Abdeckung des Durchstiegs drin sein.



Oberschränke fast rundum, plus Schränke unten im Heck: Man kommt zurecht. (ADAC/Uwe Rattay)

Dinette

Die Dinette ist vernünftig gestaltet, man kommt von allen Sitzen aus gut an den nicht allzu großen Tisch (40x85cm). Die Stehhöhe um den Tisch ist großzügig, auch die Beleuchtung passt. Der Tisch wird von der Wand aus hochgeklappt und verzichtet auf eine separate Fußstütze, was im Campingalltag die Bewegungsfreiheit erhöht. Leider neigt er sich unter der Belastung durch eine zünftige bayerische Brotzeit deutlich nach unten, weswegen man eine zusätzliche Stütze bisweilen vermisst. Gegen Aufpreis gibt es noch Klappstühle samt Tisch – dann kann man auch draußen brotzeiten.



Eher kleiner Tisch, aber insgesamt vernünftige Platzsituation (ADAC/Uwe Rattay)



Das Temperaturempfinden ist bekanntlich subjektiv, aber jedenfalls lassen sich Markise samt Außenbestuhlung auch im Winter in Position bringen. (Foto: ADAC)



Dank ausreichend starker Heizung, optional beheiztem Abwassertank und den verfügbaren Dämmmatten für Aufstelldach und Heck scheut der Grand Canyon auch vor Wintertouren nicht zurück. (Foto: ADAC)



Abgeschlossener Gaskasten mit Entlüftung, Warnhinweisen, Crashesensor, Eisex und DuoControl: vorbildlich, aber nicht alles seriennmäßig. (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Gas/Heizung

Die beiden Gasflaschen (5kg & 11kg) lassen sich im Testwagen dank Duocontrol und EisEx komfortabel handhaben – beides kostet zwar Aufpreis, ist allerdings empfehlenswert. Die Sicherungsgurte der Flaschen könnten aber besser verzurren, man muss sie schon sehr sorgfältig bedienen und bekommt die Flaschen dennoch nicht so bombenfest, wie man das gerne hätte.

Fünf Auslässe im Wohnraum verteilen die Warmluft passend, die 4kW-Gasheizung mit Warmwasserboiler ist unter der Sitzbank untergebracht und über eine Wartungsluke zugänglich. Optional gibt es eine Gasheizung mit 6kW oder eine Dieselheizung mit ebenfalls 6kW. Die Abluftführung der Gasheizung liegt unter dem Dinettenfenster, welches aber vorbildlich mit einem Fensterschalter ausgerüstet ist.

Wasser

100 Liter Frischwasser und 85 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. Der Abwassertank unter dem Fahrzeugheck ist gegen Aufpreis beheizt und beugt so Frostschäden vor. Die Tauchpumpe ist gut zugänglich und kann deshalb gut gewartet werden.



Gut erreichbarer Frischwasser-Tank (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Elektrik/Konnektivität

Die AGM-Aufbaubatterie mit einer Kapazität von 95 Ah ist im Heckstauraum und damit nicht perfekt zugänglich untergebracht. Optional lässt sich die elektrische Unabhängigkeit noch verbessern: Es gibt in der Preisliste entweder eine zweite Bordbatterie mit ebenfalls 95 Ah oder gar eine Lithium-Batterie mit 135 Ah. Über ein klassisches Schaudt-Panel lassen sich die Füllstände und die Bordspannung abfragen.

Der Sicherungskasten ist gut beschriftet und zugänglich, die Kabel im Fahrzeug sind ordentlich verlegt. Remote Control-Funktionen sind vom Werk nicht vorgesehen, mit Einschränkungen sind aber Nachrüstlösungen möglich, wie etwa für die Truma-Dieselheizung, die iNet ready ist, also über die digitale Truma-Schnittstelle per App steuerbar ist.

Die Anzahl an USB-Buchsen hat uns nicht zufriedengestellt, vor allem in den Schlafbereichen benötigt man heutzutage die kleinen Buchsen.



Herausgeber/Impressum

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