Drei California-Generationen – alle mit geöffnetem Aufstelldach – von links nach rechts: T5, T4 und T3.

„RUNDER" GEBURTSTAG: 20 JAHRE VOLKSWAGEN CALIFORNIA

Der California von Volkswagen Nutzfahrzeuge ist das erfolgreichste Reisemobil seiner Klasse und feierte jetzt auf dem Caravan Salon in Düsseldorf einen „runden" Geburtstag. Seit 1998 begeisterte „das erste Freizeitmobil aus Volkswagen-Hand" schon über 80 000 Kunden: Zuerst auf der Basis des Heckmotor-Transporters T3 und inzwischen als T5 mit Front- oder Allradantrieb. Im Rahmen des Jubiläums „20 Jahre California" wurden aber am Rhein auch zwei Innenraum-Konzepte für den California Beach präsentiert.

Dank guter Verkaufszahlen, verbesserter Produktivität und fortgesetzter Produktverbesserungen hat Volkswagen Nutzfahrzeuge im ersten Halbjahr 2008 das operative Ergebnis um 78 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert: Mit 215 Millionen Euro wurde ein neues Halbjahres-Rekordergebnis erzielt. Nach 4,4 Milliarden Euro im ersten Halbjahr 2007 erreichten heuer im gleichen Zeitraum die Umsatzerlöse 5,2 Milliarden Euro. Stephan Schaller, Sprecher des Vorstands Volkswagen Nutzfahrzeuge sagte dazu auf dem Caravan Salon in Düsseldorf: „Gute Nachfrage, weiter verbesserte Produktivität und die überdurchschnittliche Marktentwicklung bei schweren Nutzfahrzeugen in Brasilien waren für die positiven Ergebnisse entscheidend." So habe das Unternehmen die finanziell gesunde Entwicklung der vergangenen drei Jahre fortgesetzt und die Basis für das geplante Wachstum der nächsten drei Jahre weiter gestärkt.

Camping-Box war der Anfang

Der erste Volkswagen Typ 2 rollte 1950 vom Band und wurde schnell zum „Transporter des Wirtschaftswunders". Wenig später begann er schon eine parallele Karriere als Freizeitfahrzeug: Für einen Transporter Kombi bekam 1951 ein britischer Offizier vom Ausbauer Westfalia eine so genannte Camping-Box: Eine Sitzbank im Fond, einen Schrank über dem Heckmotor, ein Sideboard quer hinter dem Fahrerhaus, ein Fach für den Benzinkocher und viele Polster, die zusammen mit der Heckbank eine Schlafgelegenheit ergaben. Überliefert ist die Preisliste der Camping-Box von 1953: Das Sideboard kostete 595 Mark, der Kleiderschrank kam mit 125 Mark hinzu. Für den Wasch- und Rasierschrank mit Spiegel und Emailleschüssel an der Doppelflügeltür waren 62,50 Mark zu bezahlen. Über zehn Jahre produziert, wurde die Camping-Box immer vielseitiger und komfortabler. Erst 1957 nahm Volkswagen den „VW-Campingwagen" ins eigene Programm. Der Ausbau stammte weiterhin von Westfalia. Ein seitlich öffnendes Aufstelldach bot ab 1962 auf Wunsch Platz für zwei zusätzliche Liegeflächen. Bereits 1963 gab es vier Modelle: zwei Grundrisse und eine Innenausstattung in Birnbaum oder „Getalit", also Schichtstoff. Aus den 25 PS des Boxermotors waren inzwischen 34 PS geworden und optional sorgte bei nur 1,2 Tonnen Leergewicht der 1500er Motor mit 42 PS für 105 km/h

Westfalia-Hochdach, Lamellen-Fenster und Reserverad-Vorbau kennzeichnen diesen VW-Campingwagen auf Basis des T2.

Der originalsten T1 mit seitlichem Aufstelldach kam zum Event „60 Jahre Bulli" (miit passendem Anhänger!) aus Dänemark.

Mit Hochdach gesellte sich 1989 zum California der wesentlich umfangreicher ausgestattete Atlantic hinzu.

Die beiden Taschen lassen sich mit Tragegurten bequem transportieren und im Beach an den Seitenschienen sicher befestigen.

„Höchst- und Dauergeschwindigkeit". Die optionale seitliche Schiebetür wurde allerdings bei den Campingwagen nicht verwendet - wohin sonst mit dem praktischen Waschschrank? Mit Klappsitzbank, Küche mit Kocher und Isolierbox, mit Wasserkanistern und elektrischem Licht im Wohnraum war alles an Bord, was Urlauber im Campingbus benötigen.

Unübertroffene Raumaufteilung

Im Sommer 1967 rollte bei VW die zweite Transporter-Generation mit größeren Fensterflächen und serienmäßiger Schiebetür an der Seite vor. Mit seiner aufwändigen Technik und großen Sicherheitsvorsorge war der Transporter T2 eine ideale Basis für Reisemobile. Im Januar 1968 belief sich der Grundpreis für die Wohneinrichtung auf 1.790 Mark und durchschnittlich wuchsen 100 Campingbusse am Tag heran. Bald überschlugen sich die Jubiläen: 1969 lief der 50 000ste Campingbus vom Band, zwei Jahre später bereits der 100 000ste. Der Ausbauer Westfalia beschäftigte mehr als 1000 Mitarbeiter. Ab 1976 verschwanden die halbhohen Trennwände zum Fond und machten Platz für drehbare Vordersitze. Das war der Startschuss für den „Berlin", der bereits den Grundriss des California Coach vorwegnahm: Klappsitzbank im Heck und linker Hand eine Schrank-/Küchenzeile ist die bis heute unübertroffene Raumaufteilung. Erstmals gab es im Wohnbereich eine Doppelverglasung zur besseren Isolierung.

Joker mit legendärem Ruf

Bei der dritten Transporter-Generation (T3) setzte Volkswagen 1979 zunächst weiter auf den luftgekühlten Boxermotor mit 37 kW/50 PS oder 51 kW/70 PS. Alle Außenmaße nahmen zu und zusammen mit dem flacheren Motor vergrößerte dies den Nutzraum erheblich. Das Fahrwerk mit Schraubenfedern rundum war eine Klasse für sich. Optional arbeitete erstmals 1981 ein wassergekühlter 1,6-Liter-Dieselmotor mit 37 kW/50 PS im Heck. Nur ein Jahr später starteten wassergekühlte Boxermotoren, deren Leistung bis 82 kW/112 PS reichte. Ab 1985 bereicherten Benziner mit Katalysator, der legendäre Turbodiesel mit 51 kW/70 PS und der allradgetriebene Transporter syncro das Programm um attraktive Varianten. Ausbauer Nummer eins blieb Westfalia. Dank Komplettausstattung mit Wasser- und Gasanlage, kraftstoffbetriebener Heizung und hervorragender Verarbeitung errang der Joker einen legendären Ruf. Es gab ihn mit Aufstelldach oder einem markanten Hochdach und der Basispreis mit dem Zweilitermotor lag 1979 bei 27.466 Mark.

California zum Top-Preis

Volkswagen erweiterte dann 1988 den Markt durch ein eigenes Reisemobil, den Volkswagen California - „die mobile Ferienwohnung für vier Personen". Im Grunde genommen war der California ein Westfalia Joker mit abgemilderter Ausstattung zu einem Preis von 39.900 Mark - rund 10.000 Mark unterhalb des Joker. Dabei blieben dessen Konzept und Grundriss voll erhalten. Wer auf Doppelverglasung, eine serienmäßige Heizung und anderen Luxus verzichten konnte, war mit dem California bestens bedient. Die Fertigungszahlen bei Ausbauer Westfalia verdoppelten sich binnen Jahresfrist. Volkswagen beließ es daraufhin nicht bei einem Modell. Ein Jahr nach dem California startete der Atlantic, eine verfeinerte Ausgabe des California mit aufwändiger Ausstattung. Auch hier lag das Preis-Leistungs-Verhältnis besonders günstig. California und Atlantic verliehen dem Transporter T3 zum Ende seiner Laufbahn noch einmal kräftigen Schwung.

Revolution mit Frontmotor

Im Sommer 1990 brach Volkswagen mit allen Transporter-Traditionen: Motor und Antrieb rückten beim T4 nach vorn! Nun gab es Benzin- und Dieselmotoren mit jeweils vier und fünf Zylindern in Reihe und Motorleistungen zwischen 45 kW/61 PS und 81 kW/110 PS. Wichtig war ein aufwändiges Fahrwerk mit Schraubenfedern hinten und Drehstabfedern vorn. Alles zusammen garantierte einen vorbildlichen Mix aus Komfort und Fahrsicherheit. Hinzu gesellte sich der Allradantrieb syncro. Von dieser vielseitigen Konzeption profitierte auch das Reisemobil California mit einem Gepäckraum im Heck. Der Grundriss basierte ansonsten auf dem California der ersten Generation. Die geänderten Innenmaße rückten Fahrer und Passagiere näher zusammen. Volkswagen unterstützte dies durch eine in Längsrichtung verschiebbare Bank und einen ebenfalls verschiebbar montierten Tisch. Die niedrigere Karosserie und ein sehr flaches Aufstelldach senkten den California als erstes Reisemobil von Volkswagen unter die magische Grenze von zwei Meter Höhe. Wer

Alkoven-artig war das geräumige Hochdach der zweiten California-Generation (auf T4) nach vorne gezogen.

Unverändert blieb der Grundriss im T4 und T5, die Funktionalität des Ausbaus ist aber gegenüber dem T3 umfangreich verbessert.

Das isolierte und strömungsgünstige GfK-Hochdach des aktuellen California kommt vom Spezialisten Polyroof.

Eine herausnehmbare Heckküche statt des Gepäckraums ist die jüngste Idee für den California Beach.

mehr Platz benötigte, erhielt den California alternativ wieder mit einem Hochdach, das zugunsten des Platzangebots ein Stück weit nach vorn über die Frontscheibe reichte.

Weitere California-Varianten

Im Jahr 1993 betrat der California Coach die Bühne. Blech hinten links und der Verzicht auf die Doppelverglasung sowie weiterer Kleinigkeiten ermöglichten einen Preis von rund 48.000 Mark. Zudem gab es den California mit langem Radstand als „Tour" und „Club". Den Höhepunkt markierte 1994 der California Exclusive. Er bot für 59.890 Mark das autarke „Rund-um-Sorglospaket". Das neue Gesicht und diverse technische Neuerungen der Pkw-Varianten des T4 erhielt 1996 auch der California, der von nun an zur Produktpalette der neu gegründeten Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge gehörte. Ab 1998 konnte für den syncro der 75 kW/102 PS starke TDI geordert werden und als Topmotorisierung stand der bärenstarke TDI mit 110 kW/150 PS zur Verfügung. Fortan wurde auf jedem Caravan-Salon ein preislich attraktives Sondermodell präsentiert, das sich durch die Bündelung diverser, sonst aufpreispflichtiger Features vom Serienpendant abhob.

Möbel und Dach aus Aluminium

Die dritte California-Generation auf Basis des neuen Transporters T5 verbindet seit dem Caravan-Salon 2003 mehr denn je Alltagstauglichkeit und guten Reisekomfort: Links in Fahrtrichtung Möbelzeile mit Küchenblock und Kleiderschrank, rechtsseitig Doppelsitzbank mit Liegefunktion. Das Aufstelldach aus Aluminium ist deutlich leichter als vorher und wird elektrohydraulisch geöffnet und geschlossen. Die von Volkswagen selbst gefertigten Möbel bestehen aus Aluminiumplatten mit Wellenkern, sind äußerst stabil und wirken mit einer Holzdekorfolie wohnlich. Die Verdunklung erfolgt ohne Vorhänge - durch Jalousien und zwei Steckrahmen. Das mit einem Lattenrost versehene Hochbett unter dem Aufstelldach misst mit zwei Meter Länge und 1,20 Meter Breite in jeder Richtung zehn Zentimeter mehr als früher. Die zwei weiteren Schlafplätze auf der entfalteten Zweier-Sitzbank und der hinteren Kofferraumabdeckung sind gleich lang und nur sechs Zentimeter schmaler. Die Küchenunterschränke, die 42 Liter Kompressor-Kühlbox und der Kleider- und Wäscheschrank sind auch bei ausgeklapptem Bett zugänglich. Ein Mehrzwecktisch mit vier ausklappbaren Beinen findet sich in der Schiebetür und zwei Klappstühle sind serienmäßig in der Heckklappe untergebracht. Vier bekannte Dieselmotoren - Vierzylinder mit 62 kW/84 PS oder 75kW/102 PS und Fünfzylinder mit 96 kW/130 PS oder 128 kW/174 PS - kommen aktuell zum Einsatz. Damit ist der California so agil und sicher wie ein Personenwagen, denn auch ABS, ASR, ESP und Gespannstabilisierung (bei Bestellung einer Anhängerkupplung) sind Serie.

Angebot erfüllt alle Wünsche

Höchste Kundenwünsche erfüllte zum Modelljahr 2008 das Sondermodell California NoLimit - zwei Drittel der Fahrzeuge mit Automatik und ein paar wenige mit Allradantrieb 4MOTION. Außenfarbe Campanella Weiß, 18-Zoll-Alufelgen, stark abgetönte Fondscheiben und Sitze in Leder-Alcantara-Kombination sind die äußeren Merkmale. Climatronic, Radio-Navigationssystem, DVD-T-Fernsehempfang und Bi-Xenon-Scheinwerfer rundeten für 69.996 Euro die Ausstattung ab. Gleichzeitig bekam der California einen puristischen Bruder zur Seite gestellt: den „Beach". Rechts hinten steht die zum Bett aufklappbare Zweiersitzbank. Links daneben befindet sich zur Verbreiterung des Bettes ein Staukasten. Für die Länge der Liegefläche sorgt eine gepolsterte Kofferraumabdeckung. In der Modellversion mit Normaldach sind Seitentaschen und ein Gepäcknetz Serie. Diese entfallen beim Aufstelldach. Mit Studien auf Basis des California Beach wollte Volkswagen Nutzfahrzeuge schließlich beim diesjährigen Caravan Salon die Akzeptanz weiterer Einstiegs-Camper-Konzepte beim Publikum testen. So waren eine Beach-Variante mit seitlicher Küche und ein Fünfsitzer zu sehen, bei dem hinter der Multivan-Rückbank eine Heckküche platziert ist.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

NEUE RENAULT UND DACIA: KOLEOS, LAGUNA GT UND SANDERO