

Deutschland 4,90 € Österreich 5,60 €,
Schweiz 9,20 sfr, BeNeLux 5,80 €



pro mobil

Europas größtes Reisemobil-Magazin

CAMPINGBUS-EXTRA

MERCEDES · FORD · VW: Kann der neue Transit Custom den Platzhirschen T5 und Viano Paroli bieten?



ZUBEHÖR: Leichte
Faltstühle im Test

VERGLEICH: Adria, Karmann, Pössl und Rapido
– wer baut den besten Bus mit Längsbett?

ALLES ALLRAD: Was es gibt,
was es bringt – Übersicht

RATGEBER: Günstig zum
Bus mit Möbelmodulen



Sensation!

KOMPAKTE VON HYMER

Exklusiv-Test: Allrounder auf T5 und Ducato – Konkurrenz für VW California und Co.

KATALOG: DATEN UND FAKTEN ZU ALLEN MODELLEN AUF 22 SEITEN



Zur Leistungssteigerung am soliden 2.0 Bi-Turbodiesel im California muss das Motorsteuergerät ausgebaut und neu programmiert werden.



Bei Wendland werden auf dem hauseigenen Rollenprüfstand alle Fahrzeuge abgestimmt, am Ende wird ein Leistungsdiagramm erstellt.

Kompakte Außenmaße, top Fahrwerk, leistungsfähige Motoren. Volkswagens Transporter ist im Laufe der Jahre erwachsen und dynamisch geworden. Mit gut 180 PS als Bi-Turbodiesel oder strammen 204 PS als direkt einspritzender Turbo-Benziner erreicht er Fahrleistungen, die schon gut gehenden Pkw zur Ehre gereichen würden. Der Diesel, in unserem Vergleich mit 4motion-Allrad und DSG-Automatik, sprintet so motorisiert in rund 14,7 Sekunden auf Tempo 100 und rennt bis zu 188 km/h schnell, der Benzi-

SCHNELLER CAMPEN

SCHNELL, GUT, GÜNSTIG. Wer mit der Leistung seines Campers nicht zufrieden ist, kann per Tuning nachhelfen. Was möglich ist, zeigt der Vergleich einer Diesel- und einer auf Gasantrieb umgerüsteten Variante.

ner, ebenso ein Allrad mit Automatik, reißt die Hundert gar in 11,4 Sekunden und kommt auf 197 km/h Spitze. Nicht schlecht, aber geht da nicht etwas mehr?

Doch. Tuning heißt das Zauberwort. Vergleichsweise unkompliziert gelingt es, den Diesel auf höhere Leistung zu trimmen. Allein durch Veränderung der Kennfelder im Mo-

torsteuergerät lassen sich dem Zweiliter-Bi-Turbo mehr Leistung sowie ein signifikantes Drehmoment-Plus entlocken. Doch Vorsicht: Nicht jede Leistungs-offerte ist wirklich seriös.





Kraft der zwei Herzen. Das Bi-Turbosystem im VW T5 schafft mit gleich zwei Turboladern frühen Drehmomenteinsatz bei guter Drehfreude.

Vor dubiosen Hinterhof-Angeboten sei hier gewarnt, denn ohne abschließende Prüfung der Leistungskenndaten kann eine mögliche Überlastung des Triebwerks nicht sicher ausgeschlossen werden.

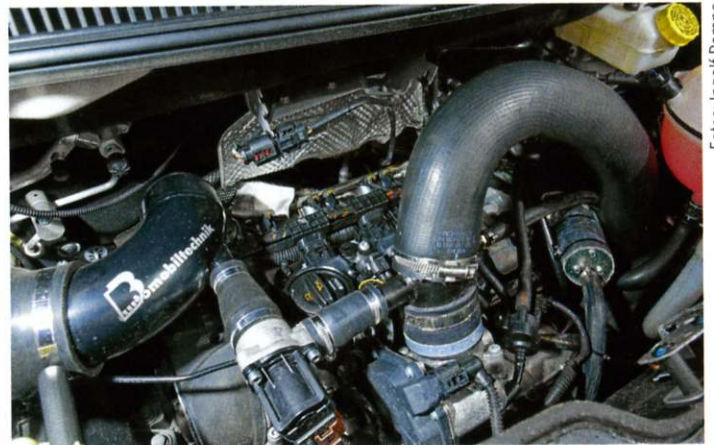
Auch die Rahmenbedingungen müssen stimmen: So ist etwa die Eintragung mit TÜV-Gutachten unbedingt erforderlich. Wer darauf verzichtet, riskiert Zulassung und Versicherungsschutz. Darüber hinaus sollte seitens des leistungssteigernden Betriebes eine Garantie auf alle am Antrieb beteiligten Komponenten wie Getriebe und Antriebsstrang übernommen werden.

Als seriös mit nachweislich viel Erfahrung bei VW-Dieselmotoren ist etwa Wendland-Motorentechnik im schwäbischen Rangendingen bekannt. Hier wagen wir mit einem California Beach 2.0 TDI 4motion die Probe aufs Exempel. Das Verfahren ist im Grunde simpel: In das ausgebaute Motorsteuergerät werden optimierte Kennfelder einprogrammiert. Diese Kennfelder steuern den Verlauf der Einspritzmenge abhängig von Gaspedalstellung und Drehzahl. Auch der Ladedruck kann so um 0,2 Bar angehoben werden. Die Kur bleibt nicht ohne Effekt: Statt den rund 180 PS und 400 Nm der Serie zerren nun satte 205 PS und 460 Nm an den Rollen des Leistungsprüfstands. Preis inklusive TÜV-Eintrag: 1130 Euro.

Was geht bei Benzinern? Auch bei diesen Exoten unter den Campingbussen lassen sich durch Eingriff ins Steuergerät, etwa durch den nicht minder renommierten VW-Tuner B&B in Siegen, rund 40 Mehr-PS plus 60 Newtonmeter Drehmoment freisetzen. Diese kleine Umrüstung ist schon ab 1198 Euro zu haben. Dass weit mehr machbar ist, demonstriert B&B mit einer aufwendigen Motorumrüstung auf beeindruckende 302 PS inklusive Flüssiggasumrüstung. Der Anspruch: trotz deutlicher Mehrleistung günstiger zu tanken als das Serienmodell.

Mit der Modifikation des Steuergeräts ist dies jedoch nicht getan: Für rund 100 PS mehr Leistung müssen schon ein vergrößerter Turbolader, ein geändertes Ansaugsystem zuzüglich Anpassung von Motor- und Getriebeelektronik her.

Geht das Konzept auf? Und wie! Schub bietet der ehemals brave Bulli so in jeder Lebenslage. Kein Wunder bei einem Drehmoment von bis zu 500 Newtonmeter ab 2800 Touren. Ein Kick-down am Gaspedal genügt, und der Zweiliter-Turbo jagt durch die Oktaven, in 7,3 Sekunden sind die Hundert erreicht. In kurzen Abständen, begleitet von heiserem Laderöheln, lädt das DSG die nächsten Gänge nach, zieht die Tachonadel flott über die 200er-Schallmauer. Dort regiert der



Aufgeblasener Allesfresser. Der Zweiliter-TSI des B&B-Multivans setzt sowohl Flüssiggas als auch Super plus in pure Leistung um.



Gas und Super. Unter der Tankklappe des B&B-Multivans finden sich Kraftstoffstutzen und der Anschluss für den 65-Liter-Flüssiggastank.



Um die beiden Leistungssteigerungen zu vergleichen, wurde in beiden Fällen mit gleichem Fahrzeuggewicht und breiten 275er Pneu gemessen.

Luftwiderstand. Die Tempozunahme wird träger, trotz der 305 PS nomineller Leistung. Mit den breiten 275er-Sportwalzen ist bei 222 km/h Schicht.

Mit solchen Traumwerten kann der Diesel nicht aufwarten. Seine Leistungssteigerung arbeitet stiller, subversiver, aber nicht minder effizient. Der Wendland-Diesel reagiert gegenüber der Serie spürbar

spontaner auf Gasbefehle, zieht aus dem Drehzahlkeller souverän durch und zeigt mit seinen Messwerten eindrucksvoll, wie eine seriennahe und vernünftig-zurückhaltende Abstimmung der Kennfelder nicht nur für Harmonie zwischen Motor und DSG-Getriebe, sondern mit Sprintwerten um 12,8 Sekunden auf 100 sowie einer Top-Speed von 198 km/h >>



Taste mit Spareffekt. Wer will, kann beim B&B-Multivan auch während der Fahrt auf den ökonomischeren Gasantrieb umschalten.

injiziert werden. Bleibt die Umschalttaste zwischen Gas- und Benzinbetrieb dauerhaft in der Gasstellung arretiert, ergab sich bei frühlinghaft kühlen Testbedingungen ein Praxischnitt von 14,2 Litern Autogas plus 4,4 Liter Super plus pro 100 Kilometer. In Euro ausgedrückt, bedeutet das bei aktuellen Spritpreisen einen Vorteil zum reinen Benzinbetrieb von 8,25 Euro pro 100 Kilometer. Wer etwa im reinen Gasbetrieb günstiger fahren wollte als ein Diesel, müsste weniger als rund 17 Liter Autogas pro 100 Kilometer brauchen. Das sollte mit

einer Standard-Gasumrüstung oder auch mit einer zahmeren Tuningstufe, die ebenso von B&B angeboten wird, gut zu machen sein.

Mehr Souveränität? Sicher, dafür sind beide Konzepte gut. Mehr sparen? Wohl kaum. Denn auch eine Gasumrüstung zu fast 5000 Euro muss sich erst mal rechnen. Mehr Spaß? Dafür braucht man im Campingbus weder 300 PS noch Breitreifen und auch keine laute Sportauspuffanlage. Reichlich Drehmoment allein steigert den Spaß schon...

..... **Thiemo Fleck**

für respektable Resultate sorgen kann.

Und der Verbrauch? Sicher, wer Leistung fordert, muss auch den notwendigen Sprit nachschütten. Wer sich beim Diesel zurückhält und das Power-Plus nur gelegentlich abrufen wird kaum Unterschiede zum Serienverbrauch feststellen. Praxiswerte um oder unter 9,7 Liter pro 100 km sind selbst bei flotter Fahrweise machbar. Bei Benzinern sind Leistungssteigerungen in der Regel weniger verbrauchsneutral. So schluckt auch der aufwendige B&B-Zweiliter-Turbo pro 100 km rund zwei Liter mehr.

Bringt die bei B&B sorgfältig adaptierte Flüssiggas-Einspritzanlage wirklich Einsparpotenzial? Die große *promobil*-Fahrzeugdatenbank bescheinigt einem erst unlängst getesteten T5 California mit 2.0 TSI, 4motion und DSG Praxisverbrauchswerte von 14,0 Litern Super E10. Davon kann der über 300 PS starke T5 4motion nicht wirklich leben. Nach der *promobil*-Praxisrunde muss hier mit 16,3 Litern Super plus gerechnet werden.

Günstiger wird's, wenn überwiegend Flüssiggas als Brennstoff herangezogen wird. Ein reiner Gasverbrauchswert ist in der Praxis nicht erreichbar, weil für Start und Warmlaufphase des Motors automatisch Benzin eingespritzt wird. Auch bei Vollast-Bedingungen muss zusätzlich zu Gas etwas Kraftstoff

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Modell	Wendland 2.0 TDI 205 PS	B&B 2.0 TSI 302 PS	
		Gasbetrieb	Benzinbetrieb
Motor/Hubraum	2.0 TDI; 1968 cm ³	2.0 TSI; 1984 cm ³	
Serienleistung/Drehmom.	132 kW/180 PS; 400 Nm	150 kW/204 PS; 350 Nm	
Leistungssteigerung	Modifikation des Motorsteuergeräts (Chip-Tuning)	Flüssiggasanlage nachgerüstet, zus. Adaption eines geänderten Turboladers, geändertes Hosenrohr, doppeflutige Sportabgasanlage, angepasste Steuerger.	
Nennleistung	150 kW/205 PS bei 4100/min	222 kW/302 PS bei 6400/min	
Neindrehmoment	460 Nm bei 2000/min	500 Nm ab 2800/min	
Getriebe	Siebengang-DSG	Siebengang-DSG mit Launch Control	
Fahrleistungen (gemessen mit identischer Bereifung und Gewicht)			
0-50/80/100 km/h	4,5/8,6/12,8 s	2,8/5,2/7,5 s	2,7/5,0/7,3 s
Elastizität			
5. Gang: 60-80/100 km/h	4,5/9,9 s	5,5/10,0 s	5,4/9,8 s
6. Gang: 60-80/100 km/h	11,0/33,7 s	12,2/19,9 s	12,0/19,2 s
80-120 km/h	-	5,3 s	5,1 s
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h*	220 km/h	220 km/h
Verbrauch			
Testverbrauch	9,4 L/100 km Diesel	14,2 L/100 km Gas + 4,4 L/100 km Sup. plus	16,3 L/100 km Sup. plus
Kraftstoffkosten/100 km	13,16 Euro**	17,83 Euro**	26,08 Euro**
Preise			
Preis Basisfahrzeug	California Beach 4motion 2.0 TDI DSG 52497 Euro	Multivan „Edition 25“ 4motion 2.0 TSI DSG 58608 Euro	
Umrüstkosten	Leistungssteigerung inkl. Einbau u. TÜV: 1130 Euro	Gasanlage inklusive Einbau und Eintragung 4990 Euro; Leistungssteigerung komplett 13046 Euro	
Weitere Ausstattungen	Individuelle Abstimmung auf dem Rollenprüfstand sowie Leistungsprotokoll inklusive.	Bilstein-Gewindefahrwerk in B&B-Abstimmung: 2296 Euro; 6-Kolben-Bremsanlage vorn: 5995 Euro; Karosserieanbauteile lackiert und montiert: 2794 Euro; B&B-B 10-Komplettradsatz 20 Zoll: 3798 Euro.	
Kontakt	Wendland Motorentechnik, Tel.: 074 71/87 11 50, www.wendland-tuning.de	B&B Automobiltechnik, Telefon: 02 71/30 32 30, www.bb-automobiltechnik.de	

* auf Serienrädern; ** bezogen auf Kraftstoffpreise vom 12.03.2013.