

Wohnmobilttest



3,0 t
zul. Gesamtgewicht
4/5
Sitzplätze
4
Schlafplätze
5,0 m
Fahrzeuglänge

REIMO TrioStyle

Campingbus 3,0 t auf Ford Transit-Custom-Basis
(74 kW / 100 PS, ECOnetic, DPF)

Wohnen auf kleinstem Raum – Kastenwagenspezialist Reimo van-concept verspricht mit dem Ford Transit-Custom ein Fahrzeug mit hoher Alltagstauglichkeit und Wohnmobilität, einen Campingbus. Der TrioStyle wird ab 41.990 Euro angeboten und stellt dank seines variablen Innenraums ein für fast alle Gelegenheiten nutzbares Fahrzeug dar. Für ein Wohnmobil fährt der Ford leise, befördert seine Insassen in erster Reihe komfortabel und sicher. Typisch Ford ist die tolle Schaltung. Weniger überzeugen konnte der etwas schlappe Motor, der hohe Verbrauch und der zu lange Bremsweg von 42,9 Meter. Im Inneren gewinnt der Ford Pluspunkte bei der Ausgestaltung. Der Reimo überzeugt mit einer großen Variabilität. Denn die Variotec-Sitzbank ist stufenlos und vor allem leicht verschiebbar. Über eine Führungsschiene kann sie komplett aus dem Inneren rausgeschoben werden, sodass das Mobil auch als Transporter genutzt werden kann. Das Bett unten ist leicht zugänglich und mit 140 x 200 cm für diese Fahrzeugklasse wirklich breit. Der Ausbau wirkt insgesamt stabil, Scharniere und Verschlüsse sind massiv. Wer den Tisch im Inneren nicht nutzen möchte, kann ihn zwar etwas umständlich, aber platzsparend im Fahrzeugheck verstauen. Die beiden 5 Kilogramm-Gasflaschen machen das Fahrzeug auch für den Einsatz in der kälteren Jahreszeit attraktiv. Weniger gut fallen die Wertungen fürs Dachbett aus. Der Aufstieg ist beengt, eine Unterlüftung fehlt und man fragt sich, warum die Leiter nur optional erhältlich ist. Ebenso konnte die Verriegelung des Hubdaches nicht überzeugen, die zusätzliche Absicherung durch Spanngurte gab sogar bei längerer Fahrt nach. Wünschenswert: ein Fenster zum Öffnen über dem Küchenblock und eine serienmäßige Trittstufe.

- +** Schaltung, Wendigkeit, hohe Alltagstauglichkeit
- langer Bremsweg, hoher Verbrauch, schlapper Motor

Bewertung Basisfahrzeug

2,5

ADAC-URTEIL*

2,4

Bewertung Aufbau

2,2

* Die Gesamtnote ergibt sich aus Bewertung Aufbau und Bewertung Basisfahrzeug mit einer Gewichtung von 1 zu 1.

2,6

KAROSSERIE

2,7

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist noch gut, teilweise ungleichmäßige Spaltmaße trüben etwas den Eindruck. Seitliche Schutzleisten decken nicht das gesamte Fahrzeug ab, bieten aber im gefährdeten Bereich Schutz vor fremden Türkanten. Die Stoßfänger sind unlackiert und verzeihen kleine Parkrempler, ohne diese neu lackieren zu müssen. Der Innenraum bietet ein modernes Cockpit im typischen Ford Style. Die verwendeten Kunststoffe wirken nicht besonders hochwertig, sind aber kratzunempfindlich. Zudem finden sich im Innenraum teils ungleichmäßige Spalten und vereinzelt scharfe Kanten.

- +** Die Öffnung für den Tankzufüllstutzen ist links an die Fahrertür gekoppelt. Zum Aufklappen der Schutzklappe reicht das Öffnen der Türe. Das Ford EasyFuel Tankverschlusssystem mit Fehlbetankungsschutz kommt ohne Tankdeckel aus.
- Der Unterboden ist unverkleidet – das wirkt sich negativ auf Spritverbrauch und Geräuschpegel aus. Bei etwas schräg stehendem Fahrzeug kann beim Tanken kurz vor Füllstopp Diesel aus dem Tankstutzen spritzen. Die Motorhaube muss umständlich mit dem Zündschlüssel entriegelt werden. Zudem ist sie schwer und muss mit einem Haltestab befestigt werden.

2,9

Alltagstauglichkeit / Zuladung

Angaben Gesamtfahrzeug

Max. Gesamtgewicht:	3.000 kg
Fahrzeuggewicht im fahrbereiten Zustand*:	2.530 kg
Sonderausstattungen (SA) ca.:	30 kg
Max. Zuladung*:	470 kg
Testgewicht:	2.948 kg



Angabe Achse 2
1.550 kg

Zulässige Achslast:

Angabe Achse 1
1.600 kg

- SA ~ ca. 30 kg
- * Nach ADAC-Definition: Fahrer mit 75 kg, Kraftstofftank voll, Wassertank 12 Liter, Gasflaschen gefüllt, Kabeltrommel

Der Ford Transit-Custom bietet im Alltag nur geringe Einschränkungen. Das Fahrzeug ist zwar gegenüber einem PKW aufgrund seiner Breite (2,28 Meter inklusive Außenspiegel), Länge, Höhe, Treibstoffverbrauch und der eingeschränkten Sicht nach hinten benachteiligt. Dafür bietet er alle Vorteile eines Fahrzeuges mit viel Platz für allerlei Freizeitaktivitäten. Mit einer Fahrzeughöhe von knapp 2,10 Meter darf er sogar in dafür zugelassene Autowaschstraßen oder Tiefgaragen. Der Reimo bietet für fünf Personen Sitzplätze, zwei davon vorne. Für drei erwachsene Personen wird selbst auf Kurzstecken die hintere Sitzbank zu eng. Daher wird das Reisen mit Erwachsenen nur zu viert empfohlen und für das folgende Berechnungsbeispiel zu Grunde gelegt. Hat jeder Reisende mit 75 kg Körpergewicht noch 25 kg Gepäck dabei und sind im Fahrzeug weitere 100 kg Grundgepäck, ist der Ford nahe seiner maximalen zulässigen Gewichtsgrenze. Mit fünf Personen und Gepäck an Bord wäre der Ford bereits mit 15 Kg überladen. Gegen Aufpreis ist eine Fahrzeugvariante mit 3,3 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht erhältlich.

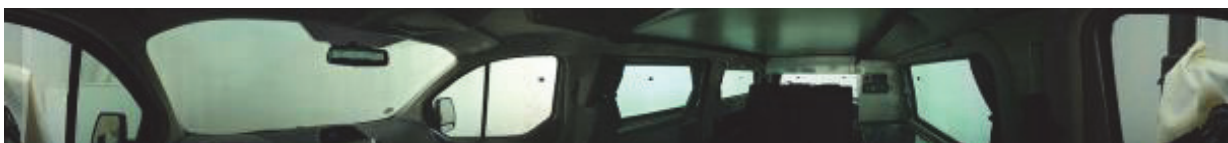
⊕ Interessant für längere Fahrten ist der Aktionsradius: mit einer Tankfüllung Diesel (80 Liter) können etwa 780 km zurückgelegt werden. Die Sitzreihe im Fond ist leicht in der Länge verschiebbar was den Innenraum variabler macht. Ein Dachträger ist aufgrund des Hubdaches nicht möglich. Der Ford wird mit einem vollwertigen Reserverad geliefert, das schlecht zugänglich, unter dem Fahrzeug befestigt ist.

2.9 Sicht

Die Sicht ist dank der hohen Sitzposition direkt nach vorne gut. Die Rückspiegel (zwei Felder je Seite asphärisch geformt, ein Feld je Seite elektrisch einstellbar) bieten eine gute Sicht auf den rückwertigen Verkehr. Störend ist die teilweise sehr breite A-Säule. Die Sicht auf unmittelbare Hindernisse vor dem Fahrzeug ist schlecht. Bei Nachtfahrten können sich die Scheinwerfer der entgegenkommenden Fahrzeuge in den Einbauschränken des Möbelbaus spiegeln und den Fahrer irritieren. Die Sicht nach hinten durch den Innenspiegel ist aufgrund der Möblierung reduziert. Hilfreich ist hier der für 300,- Euro erhältliche Parkpilot oder das „Sichtpaket Premium“ für 950,- Euro, das neben einer Rückfahrkamera u.a. auch Müdigkeitwarner, Fahrspur- und Fernlicht-Assistent bietet. Fahrgäste auf der Sitzreihe hinten haben eine gute Sicht nach vorne und seitlich nach außen.



Blick in Fahrtrichtung aus der Sitzreihe im Wohnbereich.



Die 360° Ansicht vom Fahrer aus verrät: Der Blick nach hinten ist durch den Möbelbau eingeschränkt.

⊕ Der gegenläufig arbeitende Scheibenwischer hält einen großen Teil der Frontscheibe wasserfrei. Das Fahrzeug ist mit Tagfahrlicht und einem automatischen Abbiegelicht ausgerüstet.

⊖ Eine akustische bzw. optische Einparkhilfe für Rückwärtsfahren fehlt im Testwagen. Bei der elektrisch beheizten Frontscheibe (Serie) scheiden sich die Meinungen der Fahrer. Einige empfinden die feinen Heizdrähte sowohl bei Tag- als auch bei Nachtfahrten als störend, andere bemerken diese gar nicht. Am besten vor dem Kauf ausprobieren.

2,1 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg über die Fahrer- und Beifahrertür ist dank Trittstufe bequem. Die Lenkradverkleidung kann beim Umschwingen etwas hinderlich sein.

⊕ Fahrer- und Beifahrertüre, Schiebetüre und Heckklappe können per Funk-Zentralverriegelung ent- und verriegelt werden. Ein versehentliches Aussperren ist fast ausgeschlossen. Das Fahrzeug hupt, wenn eine Türe nicht verschlossen ist. Das ist sehr laut, ob das auch das restliche unbeteiligte Umfeld erfreut? Haltegriffe für Fahrer und Beifahrer sind vorhanden. Die Türaufhalter der vorderen Türen sind kräftig dimensioniert und halten auch an einer Steigung zuverlässig. Die Schiebetüre ist im komplett geöffneten Zustand arretiert, so dass ein ungewolltes Zufallen verhindert wird. Die Sitzbank im WoMo Bereich ist verschiebbar und ohne Werkzeug ausbaubar. Allerdings sollte das aufgrund des Gewichtes und der Größe mit zwei Personen erfolgen.

⊖ Haltegriffe über der Sitzreihe im WoMo Bereich fehlen. Aufgrund der Hubdachkonstruktion wird das Wasser im Bereich der vorderen Türen abgeleitet. Das kann dazu führen, dass bei geöffneter Türe oder Fenster Wasser vom Dach in das Innere des Fahrzeuges tropft.

2,2 FAHRERBEREICH

2,1 Bedienung

Die Bedienung des Ford Transit Custrom gleicht der Bedienung anderer Ford-Modelle. Einige Schalter sind etwas ungünstig plaziert, so dass sie hinter dem Lenkradkranz verschwinden können. Andere Schalter, wie z.B. der Lichtschalter, sind günstig angeordnet. Die Position des Radios ist von der Höhe optimal, dennoch vom Fahrer zu weit entfernt. Zudem ist für die Bedienung des Radios eine gewisse Eingewöhnungszeit notwendig. Der Lautsprecherklang ist zufriedenstellend. Das unbeleuchtete Zündschloss ist gut positioniert, dennoch ist ein blindes Einfädeln des Schlüsselbartes selten möglich. Die Fensterheber (Fahrerseite mit Antippfunktion) funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Neben dem nicht besonders großem Handschuhfach gibt es noch eine Ablage überhalb der Armaturen (mit 12 V Steckdose) und Ablagen in den Türen. Für Flaschen und Becher gibt's je Seite zwei Halter. Das Handschuhfach ist beleuchtet, allerdings wird bei komplett geöffnetem Fach nicht ins Innere sondern hinter dem Fach ausgeleuchtet.

⊕ Der Schalthebel für das 6-Gang-Getriebe liegt optimal. Die Schalter für Licht, Fenster, Spiegel, Warnblinker sind logisch positioniert, leicht zu bedienen und alle (außer Spiegel) bei Nachtfahrten beleuchtet. Die Armaturen zeigen alle wichtigen Informationen wie Tankfüllstand, Geschwindigkeit, Drehzahl und Bordcomputer-Details. Die Ablesbarkeit ist gut. Die Heckscheibenheizung schaltet sich

nach ca. 10 min automatisch ab. Das Lenkrad ist längs und in der Höhe verstellbar. Der Handbremshebel ist rechts vom Fahrer positioniert. Der Gewöhnungsaufwand ist, mit Ausnahme der Radiobedienung, gering.

⊖ Die Drehregler für die Klimatisierung sind viel zu tief und zu weit weg vom Fahrer angebracht. Zudem bedarf es z.B. bei der Einstellung von Luftauslässen immer einem Blick auf die Regler. Zuviel des Guten ist das automatische Einschalten der Scheibenheizung (Front- und Heckscheibe) bei Reglerstellung im Endbereich warm. Zwar schalten sich die Scheibenheizungen nach spätestens 30 Minuten nach Fahrtbeginn wieder ab, jedoch bei jedem Motorstart erneut wieder zu. Manuell lassen sich die Scheibenheizungen abschalten, die Schalter liegen etwas ungünstig, da teilweise vom Lenkrad verdeckt, rechts neben der Armaturentafel. Sinnvoller wäre es, die Scheibenheizungen nur bei Bedarf manuell zuzuschalten. Das spart Treibstoff und schont die Fahrzeugbatterie. Das gleiche passiert bei der Wahl der Reglerstellung im Endbereich kalt. Hier schaltet sich die Klimaanlage immer mit hinzu. Die Fenster bei der Rücksitzreihe sind nicht zu öffnen. Bei der Sitzbank im Fond gibt es, abgesehen von den Wohnbereichsschränken, keine Ablagemöglichkeiten.

2,3 Raumangebot

Das Raumangebot ist großzügig. Auf den Sitzen hat man auch seitlich genügend Platz und fühlt sich nicht eingengt. Für Großgewachsene ist die Beinfreiheit nicht besonders üppig, das rechte Bein stößt an die Verkleidung des Gangschalthebels.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Der Federungskomfort des Ford ist durchschnittlich. Für Fahrer und Beifahrer ist der Reimo auf fast allen Straßenbelägen angenehm. Für die Fahrgäste auf der hinteren Sitzbank ist es weniger komfortabel. Einzelhindernisse und kurzweilige Fahrbahn werden noch befriedigend bis gut abgedefert. Mit zunehmender Beladung wird der Federkomfort besser. Auf wiederkehrenden Unebenheiten in der Fahrbahnstruktur (z.B. Betonplatten) neigt der Ford zum Stuckern. Auf Kopfsteinpflaster dröhnt es im Fahrzeug. Auf langwelligen Fahrbahnunebenheiten neigt das Fahrzeug zum Wippen.

⊖ Der Ford neigt sich in Kurven deutlich (Wanken).

2,6 Sitze

Reimo bietet den TrioStyle nur mit Stoffbezug an, der aber ist angenehm und atmungsaktiv. Die Sitze lassen sich passabel einstellen. Dennoch ist der Sitzkomfort nur befriedigend. Der Seitenhalt der Lehne wie der des Sitzposters könnten besser sein, ebenso könnte die Lehne rückenfreundlicher geformt sein.

⊖ Das Sitzen auf der Rückbank ist komfortabel. Vorausgesetzt, es sitzen nur zwei Erwachsene dort. Für drei Erwachsene ist es eindeutig zu eng.

1,8 Innengeräusch

+ Der Ford fährt sehr ruhig. Bei der üblichen Geräuschmessung mit 100 km/h bei Wohnmobilen weist der Reimo einen Geräuschpegel von sehr guten 65,7 dB(A) auf. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h (70,6 dB(A)) werden die Windgeräusche deutlicher. Das Motorgeräusch ist immer präsent, aber selten aufdringlich. Gespräche zwischen Fahrgästen im Führerhaus und in der zweiten Reihe werden ab 120 km/h zunehmend anstrengender.

3,0 Heizung / Lüftung

Eine Klimaanlage ist Serie. Die Temperatur ist nur sehr grob vorwählbar. Die Umluftfunktion schaltet sich automatisch wieder ab. Wird volle Heizleistung gewünscht, so schalten sich automatisch elektrische Heckscheibenheizung und Frontscheibe an. Siehe hierzu Kapitel Bedienung. Im Fond gibt es kein Fenster zum Öffnen. Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Die Fahrzeugheizung spricht bei kaltem Motor und niedrigen Außentemperaturen eher langsam an. Bei Minusgraden schafft es die Fahrzeugheizung nicht, Führerhaus und Fond auf angenehme Temperaturen zu bringen.

2,7 MOTOR / ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Der 2,2 TDCi Liter Motor im Ford mit 74 kW / 100 PS sorgt nicht gerade für berauschende Fahrleistungen. Vom Drehmoment, 310 Nm, das schon ab 1.300 U/min anliegt, spürt der Fahrer nicht viel. Der simulierte Überholvorgang im Test von 60 – 100 km/h im dritten Gang dauert 17,4 Sekunden, im vierten Gang 17,5 Sekunden. Der Motor fühlt sich besonders in den höheren Gängen überfordert an. Bei höheren Drehzahlen nimmt das Drehmoment spürbar ab.

- Das getestete Modell EConetic ist mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet, der die Geschwindigkeit beim Erreichen von 110 km/h begrenzt. Eine Übergasfunktion ist nicht vorhanden, das heißt, dass das Auto auch bei voll durchgedrücktem Gaspedal nicht schneller wird. Das kann z.B. beim Überholen auch schon mal gefährlich werden. Abschalten lässt sich diese Funktion mit der ECO-Taste. Leider ist dann die automatische Stop-Start Funktion ebenfalls deaktiviert.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des 4-Zylinder-Dieselmotors ist zufriedenstellend. Mit steigender Drehzahl wird der Motor lauter. Die Vibrationen fallen gering aus. Bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor zum starken Brummen.

1,5 Schaltung

+ Die Schaltung des Fords lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gänge des Sechsgang-Getriebes sind präzise geführt. Die Schaltwege sind angenehm kurz, schnelles Schalten ist ohne Verhaken möglich. Der Schalthebel ist günstig angeordnet. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich butterweich einlegen. Eine Schaltpunktanzeige erinnert den Fahrer ans Schalten in den nächsten geeigneten Gang.

2,4 Getriebeabstufung

+ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes sind lang übersetzt. Das spart Treibstoff und senkt den Geräuschpegel (Drehzahl bei 100 km/h liegt bei etwa 1.750 U/min) raubt aber im Zusammenhang mit dem schlappen Motor Temperament.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit ESP, Sicherheits-Bremsassistent und Berganfahrassistent ausgestattet. Damit ist der Ford Transit Custom sicher unterwegs, aber nicht besonders agil. Beim plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug nach, das ESP greift stabilisierend ein. Beim ADAC Ausweichtest untersteuert das Fahrzeug bereits beim ersten Einlenken. Beim Gegenlenken überschiebt das Fahrzeug vehement über die Vorderräder. Das ESP wird voll gefordert, um das Fahrzeug stabil zu halten, dabei baut es Geschwindigkeit ab. Das Fahrzeug neigt sich dabei stark (wanken), dennoch gibt es keine Kipp- oder Schleuderneigung. Ein Kurvenkünstler ist der Ford nicht, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Der Geradeauslauf ist gut, die Traktion ebenfalls.

+ Sollten dennoch mal die Antriebsräder durchdrehen, werden sie von der effektiven Traktionskontrolle eingebremst.



Beim ADAC Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit ab 60 km/h bei mindestens 2.000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,2 Lenkung

Die Lenkung bietet dem Fahrer nur geringe Rückmeldung von der Straße. Die Zielgenauigkeit ist befriedigend, um die Mittellage etwas indirekt. Der Geradeauslauf ist gut.

- + Der Ford hat einen für ein Wohnmobil kleinen Wendekreis von 11,40 Meter. Der Kraftaufwand beim Rangieren und Fahren ist gering. Antriebseinflüsse sind im normalen Fahrbetrieb nicht zu spüren.
- Lenkbefehle werden verzögert umgesetzt, besonders bei voller Beladung pendelt das Heck nach.

2,8 Bremse

- + Die Bremse ist gut dosierbar. Die Bremsanlage ist standfest und zeigt kein Fading. Das Fahrzeug bietet eine gute Spurtreue beim Bremsen.
- Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Reimo Tri-Style auf Ford Basis ganze 42,9 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen; Testreifen Continental Vanco 2 215/65R15 C 102/104T). Das ist zu viel.

3,5 Motorbremswirkung

Die Motorbremswirkung ist nicht besonders hoch, das heißt, bei Bergabfahrten muss noch zusätzlich gebremst werden.

1,0 Berganfahren 12-18 %

- + Das Anfahren am Berg funktioniert dank Berganfahrhilfe (laut Ford „Berganfahrassistent HSA“) bis zu einer Steigung von 18 % problemlos. Der Handbremsweg hat bis zu dieser Steigung noch ausreichend Restkapazität. Das Anfahren ist selbst bei 18 % Steigung mit einer Motordrehzahl von etwa 2.000 U/min kupplungsschonend möglich.

2,2 SICHERHEIT

1,8 Sicherheitssysteme

- + Das Testfahrzeug ist mit ABS, ESP, Fahrer- und Beifahrerairbags ausgestattet. Zudem bietet es einen „Überrollschutz“ über die ESP-Regelung, die gefährliche Fahrsituationen erkennt. Ein „Notbremslicht“ und ein Sicherheitsbremsassistent stehen bereit. Gegen Aufpreis bietet Ford beim Custom u.a. Seitenairbags, Kopf- und Schulterairbags und einen Fahrspurassistenten an. Der Ford Transit Custom Kleinbus ist im Dezember 2012 gecrasht worden. Er erreichte im ADAC Crashtest 84% der möglichen Punkte und erhält damit 5 von 5 Sternen.

3,0 Kindersicherheit

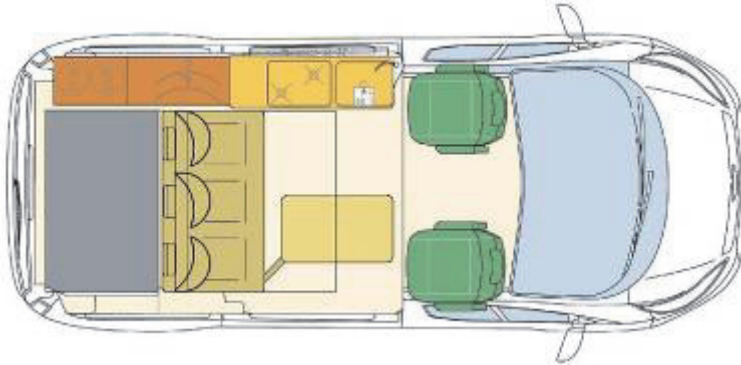
- + Der Beifahrer-Airbag kann über den Bordcomputer deaktiviert werden.
- Isofix für die Rückbank ist derzeit nicht lieferbar, soll laut Hersteller Reimo ab 2014 verfügbar sein. Der Beifahrer-Airbag ist zwar per Schlüsselschalter abschaltbar, dennoch verbietet der Hersteller laut Produktbeschreibung die Installation von Kindersitzen auf dem Beifahrersitz. Auf der Rückbank sind Dreipunktgurte installiert. Das ermöglicht die Befestigung von Kindersitzen – aber nicht optimal. Besonders bei großen Kindersitzen kann der Kindersitz vom äußeren auf den mittleren Sitz rutschen, da das Gurtschloss zu weit unten angebracht ist. Maximal zwei Kindersitze passen auf die Rücksitzbank.

2,3 UMWELT

2,3 Verbrauch / Schadstoffe

Der Reimo verbraucht im ADAC Test im Durchschnitt 9,5 Liter Dieselkraftstoff je 100 km. Das ist in Anbetracht der verbauten Sparmaßnahmen wie Stop-Start, Bremsenergierückgewinnung, optimierter Getriebeauslegung usw. nicht besonders gut. Der CO₂ Ausstoß liegt bei 239 g/km. Mit dem Tankvolumen von 80 Liter (davon sechs Liter Reserve) ist eine Reichweite von knapp 780 Kilometer möglich (ohne Reservesprit).

2,2 FAHRZEUGAUFBAU



Die Abbildung zeigt den Grundriss und die Raumaufteilung im REIMO TrioStyle.

2,9 Schlafbereich Hubbett

- + Mit den Maßen 200 x 120 cm ergibt sich ein geräumiges Dachbett.
- Der Zugang zum Dachbett ist ohne Leiter (optional) nur erschwert möglich. Es gibt im Dachbett keinen Lattenrost und auch keine Unterlüftung.

1,4 Schlafbereich Unten

- + Auf der umgeklappten Variotec-Sitzbank ergibt sich ein ebenes, bequemes Bett mit großzügigen Maßen von 200 x 140 cm.
- Etwas wenig Kopffreiheit unter dem Heckoberschrank: es ist möglich, sich den Kopf anzustoßen.

2,3 Küche

- + Die Küchenzeile wartet mit einem zweiflammigen Herd und einer großen Spüle auf. Sie ist mit einer LED-Stablampe gut ausgeleuchtet.
- Es gibt so gut wie keine Arbeitsfläche, nur auf dem mit Glasdeckel abgedeckten Herd oder Spüle oder man muss den Tisch mit einbeziehen.



Die Vordersitze lassen sich drehen und zusammen mit der Rückbank um den Tisch ein Essbereich bilden. Im Hintergrund der Küchenblock.

2,1 Möbelbau/Stauraum

- + Stabiler Ausbau mit zeitlos schickem Ambiente. Im Fahrbetrieb gibt es nur wenig Geräusche vom Möbelbau.
- Es gibt im Möbelbau keine Hinterlüftung.

2,5 Dinette

- + Vier Personen finden in der Dinette gut Platz und sitzen auf den gedrehten Frontsitzen besonders bequem.
- Der gut verstellbare Tisch ist leider nicht stabil und für 4 Personen auch etwas zu klein geraten.



Auch wenn drei Kopfstützen Platz suggerieren – für drei Erwachsene ist die Rückbank lediglich eng.

2,3 Aufbau

- + Das kleine Wohnmobil ist mit Extremisolator sehr gut isoliert.
- Das Hubdach wird nur mit zwei Spanngurten verriegelt, die sich lockern können. Es gibt keine feste sichere Verriegelung, auch keine optische Anzeige.

1,8 Gas und Heizung

- + Die eingebaute Truma E 2400 liefert wohlige Wärme und läuft leise. Gespeist wird sie über handelsübliche 2 mal 5 kg Gasflaschen.
- Da die zwei 5 kg Gasflaschen in einem kleinen, seitlichen Heckschrank mit hoher Kante verstaut sind, gestaltet sich der Wechsel der Flaschen etwas schwierig.

2,5 Wasser

- + Die Betankung mit Frischwasser ist mit zwei Kanistern leicht möglich, da sie auch unabhängig von einer Entsorgungsstation befüllt werden können.
- Der serienmäßige Frischwasservorrat von 24 Liter ist sehr knapp bemessen, auch der fest installierte Abwassertank mit 15 Liter ist zu klein.

2,3 Elektro

- + Das Wohnmobil ist überwiegend mit Strom sparenden LED-Leuchten und Bändern ausgestattet. Es gibt ein praktisches Zentralpaneel für mehrere Funktionen. Für die elektrische Bordversorgung wurde eine hochwertige AGM-Batterie verbaut.
- Um an die Bordbatterie zu kommen, muss der Fahrersitz mit Spezialwerkzeug ausgebaut werden. Ein schnelles Abklemmen der Batterie ist somit nicht möglich. Es gibt auch keinen Batterietrennschalter, um die Bordbatterie komplett von den Verbrauchern zu trennen.

DATEN UND MESSWERTE BASISFAHRZEUG

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro 5
Hubraum	2198 ccm
Leistung bei	74 kW (100 PS) 3.500 U/min.
maximales Drehmoment	310 Nm bei 1.300 U/min.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Länge / Breite / Höhe	4.980/2.030/2.050 mm
Fahrzeugbreite über alles	2.270 mm
Wendekreis links / rechts	11,4 m / 11,4 m
Leergewicht* / Zuladung	2.530 kg / 470 kg
zulässige Personenzahl	7
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg / 1.600 kg
Tankinhalt	80 l Diesel
Reifengröße	215/65 R15 102/104T
Bremsen vorne / hinten	Scheibe / Scheibe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Überholvorgang 60-100 km/h	17,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,9 m
Verbrauch innerorts/außerorts /gesamt (Herstellerangabe)	7,1 / 6,0 / 6,4 l/100 km
Testverbrauch ADAC	9,5/100 km
CO2-Ausstoß Test	239 g/km
Reichweite	780 km
Innengeräusch bei 100 km/h	65,7 dB(A)
Garantie	2 Jahre Basisfahrzeug
sonstige Garantien	2 Jahre Reimo Ausbau

DATEN UND MESSWERTE AUFBAU

Bettgröße unten LxB	200 x 137/112 cm
Bettgröße Dachbett LxB	200 x 120 cm
Frischwassertank	Kanister 12 l
Abwassertank	15 l
Bord Stromversorgung	12V AGM 80 Ah
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Grundpreis	41.990 Euro
Getestetes Fahrzeug	49.790 Euro
Steuer	210 Euro
Versicherung** HP / TK 150	501 Euro / 270 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

AUSSTATTUNG – BASISFAHRZEUG

Automatikgetriebe	ab 2014 geplant
Außenspiegel elektrisch, beheizbar	Serie
ESP / Traktionshilfe	Serie
Geschwindigkeitsregelanlage	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht lieferbar
Tagfahrlicht	Serie
Airbag Fahrer / Beifahrer	Serie / Serie
Isofix	ab 2014 geplant
Klimaanlage vorn	Serie
Einparkhilfe / Rückfahrkamera	ab 300 Euro
Anhängerkupplung	583 Euro
Auflastung (3.300 kg)	1.428 Euro

AUSSTATTUNG – AUFBAU

Schlafdach superflach in Wagenfarbe lackiert	5.640 Euro
Truma Gasheizung E 2400	1.699 Euro
Außenlackierung Polar Silber	710 Euro
Wärmeschutzverglasung	100 Euro
Solaranlage	auf Anfrage
Fahrradträger	auf Anfrage
Markise	auf Anfrage

ADAC URTEIL: 2,4

Basisfahrzeug		Aufbau	
Karosserie	2,6	Schlafen Dachbett	2,9
Fahrbereich	2,2	Schlafen Unten	1,4
Komfort	2,7	Bad	-
Motor/Antrieb	2,7	Küche	2,3
Fahreigenschaften	3,0	Möbelbau / Stauraum	2,1
Sicherheit	2,2	Dinette	2,5
Umwelt	2,3	Aufbau	2,3
		Gas / Heizung	1,9
		Wasser	2,5
		Elektro	2,3
ADAC Note:	2,5	ADAC Note:	2,2

Der ADAC Wohnmobilttest beinhaltet über 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Der ADAC Wohnmobilttest wurde 2012 überarbeitet, neben zahlreichen Änderungen erhielt der Notenspiegel eine Anpassung an den Stand der aktuellen Technik. Aus diesem Grund ist dieser ADAC Wohnmobilttest nicht mit Vergleichstests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Versicherungskosten basieren auf den Stand der bei der Berichterstellung gültigen Steuergesetzgebung bzw. des Versicherungstarifs (ADAC Tarif, Zulassung in Emden, Laufleistung 9000 km/Jahr, SF1 in Haftpflicht). Die Gesamtnoten weichen vom arithmetischen Mittel der jeweiligen Einzelergebnisse, bedingt durch deren unterschiedliche Gewichtung, ab. Weitere Wohnmobilttests finden Sie unter www.adac.de/wohnmobilttest

* im fahrbereiten Zustand nach ADAC-Definition. Siehe Kapitel Alltagstauglichkeit / Zuladung auf Seite 2
 ** Zulassung als Wohnmobil