



Sommer in der Stadt

Die **Klappdachpartie** kann beginnen. Jungdynamiker wie Adria 3Way, VW California und Mercedes Marco Polo sind für jeden Spaß zu haben.

Nein, das ist kein Aufruf, die Parkhausdecks der Großstädte zu stürmen und wilde Feste zu feiern. Auch wenn gegen eine gepflegte

Grillparty in der Hauptsaison der Aufstelldachcamper natürlich nichts einzuwenden wäre. Aber Sie könnten, wenn Sie wollten; vorausgesetzt, Sie fah-

ren 3Way, Marco Polo oder California. Und die Parkhausverwaltung spielt mit.

Rein kommen Sie nämlich mit allen dreien, ins Parkhaus.

Und vor allem passt man drinnen auch in die Parklücke. Fünf Meter Außenlänge und gut 1,90 Meter Breite bedeuten in jeder Lage volle Alltagstauglichkeit.



Der Umstieg vom Pkw fällt in allen drei Fällen leicht.

Also Parkbremse rein, Dach auf. Das öffnet beim California serienmäßig und beim Marco Polo auf Wunsch elektrisch. Im 3Way legt der Camper noch selbst Hand an, muss auch beim Herunterklappen den Zeltbalg wieder fein säuberlich zusammenlegen, damit nachher nichts außen raushängt. Dafür hat man hier den größten Dachausschnitt und an der Sitzgruppe das beste Raumgefühl. ▸

3Way: bestes Raumgefühl, grob gebaute, schwergängige Sitzbank, unpraktische Tischverstaueung. Minimalkombüse.

Marco Polo: vielfach elektrisch verstellbare Sitzbank, modisch-silberner Möbelbau in Kunststoff und Holz. Sehr gute Küche.

California: freundlicher Eindruck, moderne Alumöbel mit Holzdekor. Drehen der Sitze schwierig, gute Sitzbank. Küche mäßig.

■ ADRIA 3WAY



■ MERCEDES MARCO POLO



■ VW CALIFORNIA



Das Drehen der bequemen, höhenverstellbaren Vordersitze fällt im 3Way deutlich leichter als bei der Konkurrenz. Dagegen läuft die ächzende, dünn geplosterte Rückbank schwergängig in den offenen Bodenschienen und kann nur in zwei Positionen arretiert werden. Den Tisch muss man jedes Mal erst aus dem Kofferraum holen.

Praktischer gelöst ist die Verstaung des Tisches in der

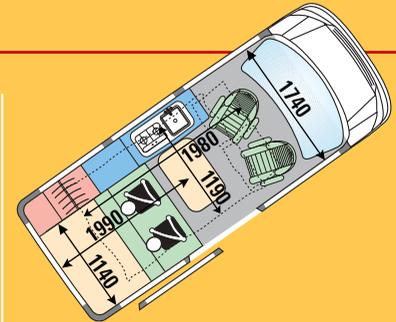
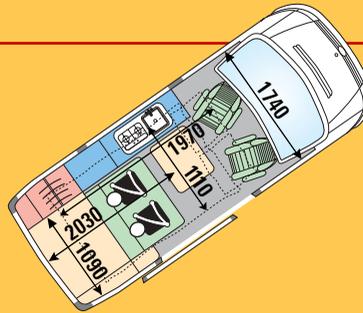
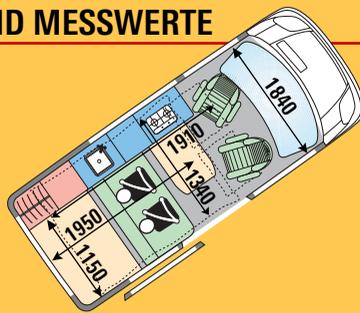
Seitenverkleidung beim Marco Polo und erst recht beim California, wo sich der standfeste Vierbeiner nebst serienmäßig dreingegebener Campingstühle auch draußen aufbauen lässt. Für spontane Stopps gibt es zusätzlich ein Pult, das an der Küchenzeile verschieb- und abklappbar eingehängt ist. Die Sitzbank des VW gleitet wie geölt durch die fein gerasterten Aluschienen.

Im Mercedes braucht's dazu mehr Kraft; auch muss man die Gummiabdeckungen, die – eigentlich löblich – bremsende Schmutzansammlungen in den Schienen verhindern, komplett entfernen, um das schwere Möbel zu verrücken. Sowohl in Marco Polo als auch California kommt der gedrehte Fahrersitz mit der dahinter liegenden Küche in Konflikt. Preis der Kompaktkonzeption des Camping-

klassikers. Sei's drum. Wir lieben die Freiheit und setzen uns auf den Beifahrersitz – oder auf die Sitzbank, was sich besonders zum Kochen anbietet.

Erinnern Sie sich noch, wie es war, als Teenager mit Raviolidose und Esbitkocher zu hantieren? Dagegen werden Sie mit den zwei Gasflammen in 3Way, Marco Polo oder California richtig glücklich. Besonders die

■ DATEN UND MESSWERTE



	Adria 3Way Space	Mercedes Marco Polo	VW California Comfortline
Basisfahrzeug	Renault Trafic 2,5 dCi 140 (Aufpreis), Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2463 cm ³ , Leistung 99 kW/135 PS, max. Drehmoment 310 Nm bei 1750/min, Sechsganggetriebe, Radstand 3098 mm	Mercedes Viano 2.2 CDI (Aufpreis), Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2148 cm ³ , Leistung 110 kW/150 PS, max. Drehmoment 330 Nm bei 1800–2400/min, Sechsganggetriebe, Radstand 3200 mm	VW T5 2.5 TDI (Aufpreis), Fünfzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2460 cm ³ , Leistung 128 kW/174 PS, max. Drehmoment 400 Nm bei 2000/min, Sechsgang-Automatikgetriebe (Aufpreis), Radstand 3000 mm
Fahrleistungen und Verbrauch	Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 7,1/15,0/24,2 s; Elastizität 60–80/100 km/h (4. Gang) 12,1/36,5 s, (5. Gang) 20,7/38,8 s, (6. Gang) 25,5/39,2 s (Testgewicht 2620 kg); Testverbrauch 9,2 L/100 km (Diesel)	Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 7,2/12,7/18,3 s; Elastizität 60–80/100 km/h (4. Gang) 5,3/10,8 s, (5. Gang) 6,5/13,0 s, (6. Gang) 12,4/21,7 s (Testgewicht 2750 kg); Testverbrauch 11,0 L/100 km (Diesel)	Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 4,8/9,9/14,4 s; Wiederbeschleunigung 60–80/100 km/h 3,6/7,9 s (Testgewicht 2805 kg); Testverbrauch 9,7 L/100 km (Diesel)
Maße und Gewichte	(L x B x H) 4780 x 1910 x 1990 mm, Innenhöhe 1350–2250 mm; Leergewicht Testwagen 2260 kg (inkl. Kraftstoff, Frischwasser, Gas und 30 kg Extras), zulässiges Gesamtgewicht 2760 kg, Zuladung 500 kg	(L x B x H) 4995 x 1905 x 1980 mm, Innenhöhe 1300–2400 mm; Leergewicht Testwagen 2410 kg (inkl. Kraftstoff, Frischwasser, Gas und 135 kg Extras), zulässiges Gesamtgewicht 2940 kg, Zuladung 530 kg	(L x B x H) 4890 x 1904 x 1990 mm, Innenhöhe 1300–2430 mm; Leergewicht Testwagen 2555 kg (inkl. Kraftstoff, Frischwasser, Gas und 150 kg Extras), zulässiges Gesamtgewicht 3000 kg, Zuladung 445 kg
Aufbau	Stahlblechkarosserie mit GfK-Aufstelldach; nicht isoliert. 3 einfach verglaste Fenster im Fond, links und rechts mit Schiebefenstern	Stahlblechkarosserie mit GfK-Aufstelldach; Isoliermaterial Dach 18 mm PU-Schaum. 5 einfach verglaste Fenster im Fond, links und rechts mit Schiebefenstern	Stahlblechkarosserie mit Alu-Aufstelldach; Isoliermaterial Dach 11–22 mm PU-Schaum. 3 Isolierfenster mit Doppelverglasung im Fond, einfach verglaste Schiebefenster rechts (Aufpreis) und links
Ausbau	(B x H x T) Möbel 14 mm Sperrholz, Dekor blau, Kleiderschrank 400 x 630 x 290 mm, Wäscheschrank, Heckstauraum 1100–1300 x 430 x 730 mm (Bank in hinterster Position)	(B x H x T) Möbel 5–20 mm Kunststoff/Sperrholz, Dekor silber, Kleiderschrank 480 x 780 x 350 mm, Hängeschrank 630 x 120 x 280 mm, Wäscheschrank, Heckstauraum 1040 x 340 x 1000 mm (Bank in hinterster Position)	(B x H x T) Möbel 4 mm Struktur-Aluminium, Dekor Ahorn, Kleiderschrank 510 x 730–970 x 390 mm, Hängeschrank 880 x 150 x 360–420 mm, Wäscheschrank, Heckstauraum 1010 x 340 x 910 mm (Bank in hinterster Position)
Küche	1130 x 720 x 310–410 mm, Kompressorkühlschrank, Inhalt 40 L, Gefrierfach 5 L, Zweiflamm-Gaskocher, 2 Schubladen	1450 x 780 x 380 mm, Kompressorkühlbox, Inhalt 40 L, 2 Unterschränke, Zweiflamm-Gaskocher, 2 Schubladen	1390 x 750 x 410 mm, Kompressorkühlbox, Inhalt 42 L, 2 Unterschränke, Zweiflamm-Gaskocher, Schublade
Bordtechnik	Kraftstoff-Gebläseheizung gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen). Blei-Gel-Batterie 57 Ah. Frischwassertank 40 L, Abwassertank 40 L unterflur. Gasflasche 5 kg	Kraftstoff-Gebläseheizung Eberspächer (Aufpreis), 1 Ausströmer. Blei-Gel-Batterie 80 Ah. Frischwassertank 36 L, Abwassertank 32 L innen liegend, isoliert. Gasflasche 2,8 kg	Kraftstoff-Gebläseheizung Webasto, 1 Ausströmer. Blei-Gel-Batterie 2 x 75 Ah. Frischwassertank 30 L, Abwassertank 30 L innen liegend, isoliert. Gasflasche 2,8 kg

INFO: Reimo, Tel. 0 61 03/40 05 81, www.adria-deutschland.com

INFO: Mercedes-Benz, Tel. 0 30/2 69 40, www.mercedes-benz.de

INFO: Volkswagen Nutzfahrzeuge, Tel. 01 80/86 55 79 24 36, www.vwn.de

■ ADRIA 3WAY



■ MERCEDES MARCO POLO



■ VW CALIFORNIA



Adria 3Way: großes Dachbett, Liegeflächen oben und unten dünn gepolstert. Breitester, gut nutzbarer Heckstauraum.

Marco Polo: enges Dachgeschoss, recht planes Bett unten, einzeln umlegbare Sitze, im Heck auch Fächer für Kleinkram.

VW California: beste Kopffreiheit im Dachbett, sportlich-straffe Polsterung. Guter Schrankzugang, variabel nutzbarer Kofferraum.

Feldküche des Mercedes erfreut im Vergleich mit viel gut zugänglichem Stauraum. Das durchdachte Arrangement ergänzt sogar ein kleiner Mülleimer. Die milchglasbedeckte California-Kombüse steht nur im geschlossenen Zustand richtig schick da. Schwächen sind aber nicht zu übersehen. Die einzige Schublade versteckt sich hinter schwergängigen Schiebetüren. Ab 2006 gibt's – Mercedes-like – eine Piezozündung.

Der Adria enttäuscht in kulinarischer Hinsicht. Schrankraum wurde bis auf zwei Schubladen dem großen Gasvorrat und dem Kühlschrank geopfert.

Weiter hinten, wo bei der Konkurrenz die Kühlbox sitzt, ist der Wassertank installiert.

Der definierte Gepäckraum reicht im 3Way nur für das Nötigste. Zwei kleine Schränke hinter der Küche müssen für Kleidung genügen. Es sei denn, man lebt aus Koffern im Heck unter der Bettverlängerung.

Marco Polo und California warten zusätzlich mit einem Hängeschrank hinten quer unter dem Dach auf. Auch die Gepäckschublade unter der Sitzbank schluckt deutlich mehr als im 3Way. Qualitativ und funktional überzeugen die Möbel des California am meisten.

Sportsgeist sollte aufbringen, wer einen Klappdachcamper kauft. Der Aufstieg ins Dachbett, jeweils zugänglich durch eine Luke über den Vordersitzen, ist eine kleine Kletterpartie und nichts für Kontaktscheue. Nur der Adria bietet im Oberstübchen Bettenmaße, bei denen sich zwei Erwachsene nicht wie Kieler Sprotten fühlen – allerdings mit starrem Unterbau. Lattenrost im VW und punktelastische Federung im Mercedes bieten etwas besseren Liegekomfort.

Paare gehen auch schon mal getrennt ins Bett. Drei gerade noch bequeme, schma- ▶

■ ADRIA 3WAY



■ MERCEDES MARCO POLO



■ VW CALIFORNIA



Renault: tristes Hartplastik, unpraktische Cupholder. Bedienbarkeit ohne Höhen und Tiefen.

Mercedes: engagiertes Design, gute Ergonomie. Schwächen bei Schaltung und Übersichtlichkeit.

VW: funktionaler Arbeitsplatz, viele Ablagen. Recht gewöhnungsbedürftige Automatik.

le Betten sind aus den Sitzbänken jeweils schnell gebaut.

In freier Wildbahn präsentieren sich alle drei von ihrer dynamischen Seite – außerorts zumal, wenn's schnell vorwärts gehen darf; natürlich nicht so sportlich wie in manchen Pkw, schon wegen des höheren

Schwerpunkts, doch viel agiler als mit jedem aufgebauten Reisemobil. Für die forcierte Gangart sind sowohl der Adria 3Way mit Renault-2,5-Liter-dCi und 135 PS wie der Marco Polo mit den 150 PS des 2,2-Liter-CDI als auch der California mit dem 2,5-Liter-TDI mit 174 PS gut ge-

rüstet. Schade nur, dass für die Top-Diesel jeweils ein stolzer Extra-Obolus fällig ist.

Den Cruiser mimt der California-Testwagen mit der sehr auf Komfort ausgelegten Wandlerautomatik. Trotzdem spielt der Fünfzylinder bei einem kräftigen Tritt aufs Gaspedal überlegen seinen Leistungsvorsprung aus. Der Sechsgangautomat macht aber nicht nur Freude, schaltet bergauf oft nicht nachvollziehbar in die nächsthöhere, durchzugschwächere Stufe. Dann greift man mittels Tiptronic besser manuell ein, was bergab aber ohne den gewünschten Effekt bleibt, da die Motorbremswirkung minimal ist. Immerhin verzögern die vier Brems scheiben klaglos und wohl dosierbar, wie bei allen Testkandidaten. Gespräche verlaufen im T5 noch bei Tempo 170 völlig unangestrengt.

Der Fahrkomfort des VW stellt sich auf guten Straßen als feiner Kompromiss zwischen sportlicher Straffheit und wirbelsäulenfreundlichem Einfedern dar. Über schlechte Bahnen stöckelt der T5 aber weniger elegant. Die Lenkung ist so, wie man sie als begabter Ingenieur selbst entworfen hätte: perfekt.

Überland verliert auch der Marco Polo viel von seiner Teigigkeit, fühlt sich vor allem in Kurven wohl, in denen die indifferente Mittellage der Lenkung nicht so auffällt. Die sechs Gänge sind kurz ausgelegt, was dem Benz jenseits des Turbo Lochs zu beeindruckender Elastizität verhilft. Allerdings sind ein hoher Verbrauch und eine dominante, nicht sehr wohl- ▶

■ PREISE UND AUSSTATTUNG



Modell	Adria 3Way Space	Mercedes Marco Polo	VW California Comfortline
Grundpreis¹⁾	33 553 Euro (1,9 dCi, 82 PS)	39 602 Euro (2.0 CDI, 109 PS)	44 631 Euro (1,9 TDI, 105 PS)
Testwagenpreis	38 738 Euro	53 573 Euro	54 939 Euro
Turbodiesel 100 PS	1200 Euro	–	–
Turbodiesel 135 PS	2500 Euro	–	–
Turbodiesel 150 PS	–	1485 Euro	–
Turbodiesel 130 PS	–	–	2268 Euro
Turbodiesel 174 PS	–	–	5365 Euro
ABS/ASR	Serie	Serie	Serie
Airbag Fahrer/Beifahrer	Serie/369 Euro	Serie	Serie
Zentralverriegelung, elektr. Fensterheber, elektr. verstell- und beheizbare Spiegel	Serie	Serie	Serie
Klimaanlage Fahrerhaus	1199 Euro	Serie	Serie
Automatikgetriebe/autom. Schaltgetriebe	–/1150 Euro	1980 Euro/–	2616 Euro/–
Markise	–	–	539 Euro
Navigationssystem	1889 Euro	2900 Euro	2778 Euro
Kraftstoff-Gebläseheizung	729 Euro	1974 Euro	Serie

¹⁾ Mit Vorfracht, TÜV und Brief



neigt mit seiner wegen des großen Dachausschnitts wenig steifen Karosseriestruktur dazu, sich zu verwinden. Besonders in schnellen Kurven vermittelt er nicht die hohe Sicherheit von T5 und Viano. ESP ist nicht einmal als Option zu haben. Zum akzeptablen Fahrkomfort selbst tragen die weichen Sitze erheblich mehr bei als das Fahrwerk.

Was kostet der Campingspaß?

Beim Preis kann der Adria schließlich trumpfen. Blicke der brauchbar ausgestattete 3Way Space selbst mit Standheizung deutlich unter 40 000 Euro, überschreiten Marco Polo und California im opulenten Testortnat noch deutlicher die 50 000-Euro-Schmerzgrenze. In beiden steckte aber auch alles, was gut und teuer ist.

Wer sich etwas gönnen möchte, sollte im Fall California die Comfortline-Ausstattung wählen – die auch bewertet wurde. Viele Extras sind hier billiger als bei der Basis-Variante Trendline. Mercedes oder VW zu fahren war eben schon immer ein teureres Vergnügen.

Text: Dominic Vierneisel
Fotos: Uli Regenschneit

Sportliches Trio: Nicht Raum und Wohnkomfort, sondern tolle Fahreigenschaften spielen hier die entscheidende Rolle.

klingende Geräuschkulisse die Folge. Die hakelige Schaltung bedarf einer sehr konzentriert zupackenden Führungshand.

Das ausgeprägte, nachgiebige Auf und Ab des Hecktrieblers macht die Straßenhatz zu einem dennoch komfortablen Erlebnis; Fahrbahnunebenheiten

bringen ihn nicht so aus dem Konzept wie den T5.

Als nachteilig für die Übersicht empfindet der Fahrer aber die überflüssig kleinen Außenspiegel und die breite Säule hinter dem Dreiecksfenster. Rußpartikelfilter sind in Viano und demnächst auch T5 serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es – neben vielen anderen begehrenswerten Extras – in beiden eine Drei-Zonen-Klimaanlage.

Der Renault Trafic erreicht in keinem Punkt das hohe Aus-

stattungsniveau und die Qualitätsanmutung seiner beiden Kontrahenten. Bei den reinen Fahreigenschaften ist der Abstand aber nicht so krass. Der Motor tritt munter an, will aber bei Laune und möglichst über 2000 Touren gehalten werden. Die ausreichend präzise Schaltung ermöglicht schnelle Gangwechsel. Auch auf der Autobahn bleibt der Renault leise.

Die Lenkung des Trafic ist präziser und leichtgängiger als beim Viano. Aber der 3Way

WERTUNG

Modell	Adria 3Way Space	Mercedes Marco Polo	VW California Comfortline
Fahren	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Sicherheit	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Zuladung	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Aufbau	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Möbel	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Sitze	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Betten	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Küche	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Bordtechnik	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Stauraum	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Winter	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Preise	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆

Maßstab: Campingbusse mit Aufstelldach für 2–4 Personen.



DOMINIC VIERNEISEL

FAZIT: Spaß machen alle drei, variabel sind sie obendrein. Der Pkw-hafte VW beeindruckt mit seiner Geschmeidigkeit. Für den California sprechen das hohe Entwicklungsniveau und der Wiederverkaufswert. Der etwas günstigere Marco Polo ist ihm dicht auf den Fersen, kann sich bei der Küche sogar absetzen. Adria verdient für das Erstlingswerk 3Way Respekt. Wer Platz zum Schlafen braucht, liegt hier richtig. Richtig Freude macht der Anschaffungspreis.