

Herausforderung ...

... gemeistert, könnte man leicht sagen. Dabei ist oder war sie ja gar nicht so groß. Aber was wir jetzt mit Ford und bald auf VW erfahren dürfen, ist ganz ordentlich.

Text und Fotos von Andreas Güldenfuß



Leider ein bisschen zu früh, um auf 40 Jahre Bus-Ausbauten zurückzublicken. Aber auch ohne Jubiläum kann Uwe Werz vom VW T3 bis heute, also T6.1, Revue passieren lassen und alle technischen Vor- und Nachteile aufzählen. Nicht zu vergessen natürlich der Mercedes Vito, der auch noch Einzug ins Portfolio gehalten hat. Und jetzt der Ford Custom, sozusagen der Zwillingbruder vom neuen VW-Bus, der eben schon lieferbar ist. Es war also kein Muss, eher ein cleverer Zug, den verfügbaren Ford aufzubauen, zumal der Wettbewerb genauso handelt. Und unterm Strich wird und kann alles eins zu eins genauso im neuen VW-Bus verbaut werden – und

ganz unterm Strich wird ausstattungsbereinigt der VW ein bisschen teurer sein als der Ford. Die Basis: Kenner haben den Werz'schen Code schon entschlüsselt. Der Camper 505 ist wohl 5,05 Meter lang, konzeptionell entspricht der Ausbau dem des Camper 4.9, also dem 4,90 Meter langen VW T6.1.

Die Vorteile des Neulings lassen sich ganz einfach auf der Website ablesen: Die paar Zentimeter mehr Länge kommen natürlich der Liegefläche und dem Stauraum zugute. Außerdem ist die Form ein bisschen kastiger, die Wände sind gerader. Das bedeutet, der Ford ist nicht breiter, dennoch hat man innen mehr Platz als bisher. Der Grundriss ist prinzipiell wie beim 4.9 nur mit bes-



*Klapperfrei,
schön und gut
zu bedienen.
Wie sich der
Küchenblock in
der Praxis, also
beim Kochen
und Spülen,
schlägt, zeigt
der erste Test.*



„Alles da,
wo man
es braucht, es
ist keine Er-
klärung oder
Anleitung nötig.“



*Der 45-Liter-Kompressor-
Kühlschrank ist groß genug
und sparsam im Verbrauch.
Der Tisch für innen ist ge-
klappt hinter dem Fahrersitz
befestigt.*



Auch schön: Rund zehn Zentimeter mehr Innenbreite lassen Luft zum Leben und sorgen für Stauraum. Typisch Werz wurde der Platz optimal genutzt und an die Bedürfnisse angepasst.



serem Platzgefühl. Das bisschen mehr Platz wurde vom Werz-Team gleich optimal genutzt und der Küchenblock wurde umkonstruiert. Das Spülbecken und der Gasherd werden jetzt nach vorn herausgezogen, sodass dahinter Platz zum Abstellen entsteht. Dennoch sind die Arbeitsflächen gut erreichbar, und was dort abgestellt ist, ist deutlich besser vor dem Herabfallen gesichert, als wenn es vorn steht. Wirklich praktisch und bequem zu erreichen. Ebenfalls nicht zu vergessen, ist, dass der zweiflammige Gasherd auch herausgenommen und so auch außerhalb des Fahrzeugs benutzt werden kann. Ansonsten gibt es im Küchenblock noch genügend Platz für Besteck, Geschirr, Vorräte und natürlich den Kompressor-Kühlschrank. Alles gut zugänglich, auch wenn die Zweiersitzbank zum Bett umgebaut ist. Besonderen Wert wurde auch darauf gelegt, dass man bei gebautem Bett noch an das Fach, in dem sich die Trenntoilette befindet, kommt und es noch öffnen kann.

Dabei wäre es im Notfall gar nicht so umständlich, das Bett nochmals abzubauen, falls man das Klo vergessen hat – aber der Profi denkt mit. Also zurück zum Bett:

Die Werz-Konstruktion ist ein geprüfter alter Bekannter und mit wenig Übung in Sekunden von der bequemen gurtgesicherten Bank in ein ebenes, 2,02 mal 1,39 Meter großes Bett umgebaut. Auch wenn das Bett gebaut ist, hat man genügend Platz im Fahrzeug, um sich zu bewegen, zum Chillen, Entspannen oder Lesen kann man es sich auch quer bequem machen.

Ebenfalls sehr bequem schläft es sich im SCA-Aufstelldach mit Kunststoff-Tellerfedern und großem Bett. Besonders im Sommer ist es oben natürlich luftig und gemütlich mit dem großen Mosquito-Netz. Für die nötige Autarkie sorgen zweimal 20-Liter-Frischwasser auf dem Auszug im Heck, 2,8 Kilogramm Gas zum Kochen, ein 15-Liter-Abwassertank, ein 45-Liter-Kompressor-Kühlschrank und die 92-Ah-AGM-Batterie. Die elektrische Ausstattung lässt sich natürlich noch nach eigenen Wünschen aufrüsten mit Lithium-Batterien und Solar-Anlage.

Für den ersten Einsatz kann man sagen: echt gelungen. Schon allein wieder das „mal schnell in die Wiese fahren, um Fotos zu machen“. Mit Allrad und sanfter

Der Heckauszug ist hauptsächlich komfortabel, der Stauraum unter dem Bett ist aber auch von innen zu erreichen. Die Trenntoilette ist ebenfalls immer und einfach zur Hand.

Das große Dachbett bietet Beleuchtung, USB-Anschlüsse, viel frische Luft, eine gute Aussicht und ist sehr einfach zu bedienen.



Anfangs noch etwas ungewohnt, aber eigentlich ganz praktisch: die Arbeits-/Stellfläche hinter Herd und Spülbecken.



„ Ganz egal, welches Logo am Fahrzeug prangt – wenn es hält, was es verspricht, wird es ganz gut.



Baustelle: Serienmäßig gibt es noch keine Sperre für die Hinterachse – Seikel ist aber schon am Entwickeln. Schutzrohre für die Schweller gibt es schon.

Gut: Die Sitze sind ordentlich gepolstert. Die Fahrgeräusche sind ganz human, das Getriebe schaltet schön, und der Motor läuft ruhig.

Wandlerautomatik gar kein Problem. Die Werk-Erfahrung macht den Rest. Auch wenn der Senior Uwe langsam das Steuer an seinen Nachfolger Ernst Thielicke übergibt – er ist ebenso ein Profi mit viel Camping-Erfahrung und viel Spaß an der Technik.

Auch die ersten „Feldversuche“ mit dem neuen Modell sind gut geglückt. Egal wo, der Ford Custom und der VW Transporter sind überall gleich. Ein, zwei Änderungen in der Konfiguration, unterschiedliche Garantiebestimmungen und natürlich ein anderes Händlernetz sind außer dem Grundpreis die größten Unterschiede. Im Großen und Ganzen gehen die Interessenten ganz gelassen mit der Situation um, ein paar Tausend Euro

mehr, nur damit es ein VW wird – muss nicht zwingend sein. Was noch spannend wird, ist, wie sich der neue Ford Transit in der Nachfolge zum VW T6.1 4Motion schlägt. Viele Optimierer arbeiten schon fleißig am Zubehör – verständlich, schließlich bedient man mit einem Teil gleich zwei Marken. Kein Wunder also, dass Terranger und Seikel Sonderschichten fahren, um den Nachfolger des VW würdig aufzurüsten. Die Sperre für die Hinterachse soll schon recht weit sein. Aber auch so ist der Ford-Allradantrieb wohl schon ganz gut gelungen. Auch die Wandlerautomatik hat abseits der Straße ihre Vorteile. Es bleibt also spannend – für die Händler und die Kunden.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Ford Transit Custom 2.0 EcoBlue Limited, Vierzylinder-Turbodiesel mit AdBlue u. SCR-Kat, Hubraum 1.996 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min, max. Drehmoment 390 Nm bei 1.750/min. Achtgang-Automatikgetriebe, Allradantrieb, Abgasnorm Euro 6e

Maße und Massen: (L x B x H) 505 x 228 x 205 cm, Radstand: 301 cm, zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg

Betten: Schlafsitzbank: 205 x 140 cm, SCA-Aufstelldach: 198 x 118 cm, Dicke 3 cm

Füllmengen: Frisch-/Abwasser: 2x 20 l / 15 l innen, Kühlschrank 45 l, Diesel 55 l, AdBlue 20 l

Serienausstattung: (Auszug) LED-Scheinwerfer, Parkpilot, Rückfahrkamera, Assistenzsysteme, Dieselstandheizung, Klimaanlage, Schlaf-Sitzbank, TFT-Controlpanel

Grundpreis:
ab **82.980 €**

www.werz-wohnmobile.de