



Bulli Gran Turismo

Der Werz Magnum A rollt mit stilvoller Effektlackierung und aparter Kombination aus Hochdach und langem Radstand zum Test. Ein exklusiver Bulli mit Offroad-Genen, auch für Fans kerniger Fernreisen.

Text: Karsten Kaufmann, Fotos: Cedric Kaufmann

Gran Turismo ist der Inbegriff der Sportlichkeit eines Langstreckenrennwagens. Schon bei den italienischen Klassiker-Rennserien Targa Florio oder Mille Miglia standen bei den Piloten besondere Attribute wie Tourenfähigkeit und optimal nutzbarer Innenraum hoch im Kurs.

Diese Attribute werden auch heute noch sehr geschätzt – wenn auch, wie in unserem Fall, etwas frei in den Kosmos der Campervans transferiert. Womit wir, kurzer Exkurs abgeschlossen, beim Werz Magnum A wären.

Sicherlich hat Uwe Werz beim Ausbau des Magnum A keinen klassischen Rennwagen vor Augen gehabt – implantierte seinem exklusiven Bulli aber das ein oder andere Charaktermerkmal eines GT. So rollt der Magnum A mit SCA-463-Hochdach auf langem Radstand, unter der Motorhaube brummt VWs stärkstes Diesellaggregat für den allradgetriebenen T6 – ein 2,0-Liter-TDI mit stattlichen 204 Pferdestärken. Um den Magnum A für schlechte Wege zu rüsten, stellt Werz den Bulli auf ein hochbeiniges Seikel-Offroad-Fahrwerk – nicht zuletzt, um den Rampenwinkel des langen T6 zu optimieren und ihm etwas Luft unterm Bauch, sprich Bodenfreiheit zu verschaffen. Gewaltige AT-Reifen der Dimension 235/65 zieren mattschwarze 17-Zoll-Alu-Rundlinge und stehen dank verstärkter Karkassen für

erhöhte Pannensicherheit. Bestechende Gran-Turismo-Gene in der Effektlackierung Oryx: ein extravagantes Weiß mit einer Mischung aus Perlmutt- und feinem Anthrazitlook, der sich nur bei besonderem Lichteinfall zeigt.

Soviel zum ersten Eindruck. Den zweiten verschafft uns Dany Gschwind von Busandmore. Dany vertritt Werz Wohnmobile bei den Eidgenossen, übergibt uns das Fahrzeug im schweizerischen Brugg und spendiert uns eine erste Einweisung in die Besonderheiten des Magnum. Für die offensichtlichste braucht es keine Worte, sie springt uns ins Auge, als sich die Schiebetür öffnet: das gewaltige, offene Raumangebot im Magnum A.

Platz ohne Ende

Hier spielen drei Faktoren eine bildgebende Rolle: Das feste Hochdach öffnet den Raum nach oben, der lange Radstand streckt ihn. Doch während andere Ausbauer wie Spacecamper die Sitzbank zugunsten gewaltiger Stauraumreserven im Heck weit vorne platzieren, schiebt Werz die Bank nochmals rund 25 Zentimeter nach hinten. Damit sich die ausgeklappte Schlafsitzbank trotzdem auf 198 Zentimeter strecken kann, klappt Werz einen Teil der Sitzfläche tagsüber in die Bank ein. Das raubt dort ein wenig Stauraum, doch an dem fehlt es im Hochdach-Bulli eher

weniger. Viel Gepäck verschwindet in den Fächern des Hochdachs und/oder über den Fahrersitzen, Kleiderschränke und Küche schlucken Kleinzeug, der Heckauszug Sperriges. Dany erklärt uns noch in aller Schnelle, wo wir die gut erreichbaren Gasabsperrhähne für Kocher und Gasstandheizung sowie den rechts an der Küche platzierten Tisch finden.

Kurz darauf folgen wir den endlosen Serpentin, die sich den Oberalp-Pass hochschrauben. Offroad-Fahrwerk hin oder her – hier beweist es Onroad-Qualitäten. Der 3,2-Tonner lässt sich präzise und flott durch die Kurven dirigieren, die Reifen AT3 von Grabber rollen erstaunlich leise und zeigt erfreulich souveräne Reisequalitäten. Die Federung geht spürbar straff, aber komfortabel ans Werk, ohne durch übermäßige Härte aufzufallen – und das, obwohl nur leichtes Reisegepäck auf ihr lastet. Wankbewegungen, an denen einige Hochdach-Camper laborieren, sind auch bei höherer Zuladung nicht zu erwarten. Würden wir nicht im chilligen Urlaubsmodus reisen, würde uns das bärenstarke 204-PS-Triebwerk des Magnum zu deutlich kernigerer Gangart anspornen. Kurzum: Leistung satt, der Bulli hängt überzeugend lebendig am Gas. Auf den gut ausgebauten Straßen fällt der lange Radstand keine Sekunde auf. Erst als wir auf den steil ansteigenden Serpentin engerer Seitenstraßen herumtoben, ►





zwingt uns der größere Wendekreis ein-, zweimal zum Zurücksetzen und neuem Einlenken.

Hochdach überzeugt

Kurz vor der Passhöhe lädt uns ein einsamer Parkplatz zum Übernachten ein. Wir stoppen, starten mit zwei Klicks auf das Truma CP-Plus-Bedienteil die Gasstandheizung und sitzen wenige Minuten später bei heißem Tee im wohltemperierten Bulli. Von den Minusgraden und dem eigenen Wind, der auf fast 2.000 Metern um den Bulli heult, bekommen wir nichts mit. Hier zeigt sich ein gravierender Vorteil von Hochdach-Bullis: Mit gut isolierten Wänden, und im Falle des Magnum auch aufwendig isoliertem Boden, bleiben nicht nur Hitze oder Kälte draußen – es ist im Bulli auch deutlich ruhiger. Entspannung kehrt ein, der Hochdach-Bulli beweist Wintercamper-Qualitäten. Kein Vergleich etwa zu einem California mit ungeschütztem Blechkleid und luftigem Aufstelldach.

Den Tisch positionieren wir in der seitlich hinter der Schiebetür angeschlagenen Halterung, sitzen uns entspannt gegenüber – einer bequem auf der Sitzbank, einer auf dem Hocker hinter dem



Beim Hochdach-Bulli bleiben Kälte und laute Windgeräusche draußen. Drinnen köchelt es sich entspannt am Gasherd.

Beifahrersitz. Der bietet übrigens, für Notfallgeschäfte, ausreichend Platz für ein Porta Potti.

Eine Besonderheit zeigt der Werz Magnum A im Schnitt seiner Möbelzeile. Hinten links sitzt der Möbelschrank mit den Gasflaschen, weit unten im Sockel die Gasheizung. Auf Höhe der Sitzbank ein großes Möbelfach. Wir platzieren hier für den Kurztrip – weil super erreichbar – Vorräte und Krimskrams. Davor die Fächer für Geschirr, eine großzügig dimensionierte Besteckschublade und die Gasabsperrhähne. Vorne schließen der 65-Liter-Kissmann-Kompressorkühlschrank mit oben integrierter Spülmulde

und ein Zweiflamm-Gaskocher ab, mit, so die Eigenheit, hintereinander platzierten Kochstellen.

Hochlehner darf mit

Mit diesem Kniff schafft Werz vor der Möbelzeile ausreichend Platz für ein großes offenes Staufach für zwei Hochlehner-Campingstühle, ein häufig geäußelter Kundenwunsch. Die sperrigen Stühle finden im Bulli ansonsten keinen wirklich passenden Platz.

Das Arrangement ist zwar griffig, wir tun uns aus einem Grund aber etwas schwer damit: Das Handling beim Kochen ist auf zwei hintereinander liegenden Kochern ►



TECHNISCHE DATEN

Fahrgestell: VW T6, 2,0 TDI, 150 kW (204 PS), Sechsgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb 4Motion, Euro 6, 4 zugelassene Sitzplätze

Maße und Massen: (L x B x H) 529 x 190 x 285 cm, Radstand: 340 cm, Masse fahrbereiter Zustand: 2.720 kg, zul. Gesamtmasse: 3.200 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie, GfK-Hochdach SCA 463 (doppelwandig, isoliert)

Betten: Heckbett: 198 x 134 cm, Hochdachbett: 200 x 140 cm

Füllmengen: Frischwasser: 2 x 20 l frostsicher (erweiterbar auf 80 l), Abwasser: beheizt 28 l, Gas: 2 x 5 kg, Diesel: 80 l

Serienausstattung: SCA 463 Hochdach, Möbel Magnum A, komplette Gas-, Wasser- und Technikanlage, Fenster, Isolierung, Schlafsitzbank inkl. Gurte, Airbags etc.

Extras: Oryx-Lackierung, 4Motion, 150 kW, Seikel-Fahrwerk, Diff.-Sperrung, Climatic, Naviceiver, ACC-Tempomat, Multifunktionsanzeige Plus, LED, AHK, Auflastung, PDC/Kamera, Heckauszug, TopRail, Markise, 110-W-Solar, Midi-Heki etc.

Testverbrauch: 9,8 l/100 km (Alpenpässe)

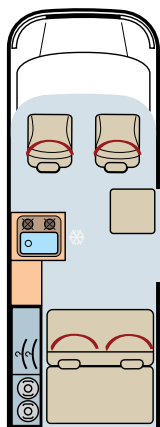
Grundpreis: 67.590 €

Testwagenpreis: 99.600 €

INFO

www.werz-wohnmobile.de

www.busandmore.ch



Große Betten: Unten schläft man auf üppigen 134 Zentimetern, im Dach auf etwa 140 Zentimeter Breite. Die Matratze der Schlafsitzbank würde ein dünner Topper noch aufwerten.

etwas gewöhnungsbedürftig. Als auf der großen vorderen Kochstelle die Nudeln köcheln, müssen wir zum Anzünden der hinteren etwas umständlich seitlich am vorderen Kocher vorbeigreifen. Ergo: Piezozünder würden das Konzept abrunden. Wer keine Hochlehner wünscht, erhält bei Werz eine klassisch gestaltete Möbelzeile.

Letztere schneidet Werz vergleichsweise schlank. Dadurch gewinnt er entscheidende Zentimeter für eine breitere Sitzbank oder eben für ein breiteres Bett. 134 Zentimeter reichen auch für kuschelige Zweisamkeit, alleine nächtigt man hier fürstlich auf den etwas zu straffen Polstern. Ein dünner Topper würde den Schlafkomfort optimieren.

Komfortabler schlummert man im Dachbett. Die Schiebelattenrost/Hochklappkombination funktioniert super, mit einem Handgriff ist das Bett gemacht. Auf sieben Zentimeter dicker Matratze samt Lattenrost passt der Schlafkomfort auf den Punkt.

Frischwasser geht im Magnum in zwei 20-Liter-Kanistern auf dem Komplettauszug im Heck mit auf die Reise. Auf Wunsch lassen sich die Kapazitäten auf 80 Liter aufblasen. Das Konzept mutet im ersten Moment etwas hemdsärmelig an,



bietet im Vergleich zu fest installierten Tanks aber überzeugende Vorteile. Verkeimte oder verschmutzte Kanister lassen sich einfach reinigen oder ersetzen, auch ohne Schlauch lassen sie sich an (fast) jedem Wasserhahn auffüllen. Zudem ist ihr Füllstand leicht zu kontrollieren – auch ohne Technik. Im Testfahrzeug plätschert das Frischwasser nur kalt aus der Brause an Spüle oder Heckdusche, wer gerne heiß duscht oder heiß Geschirr abwäscht, lässt sich von Werz einen Warmwasserboiler installieren. Oder, so kommen wir zu einer warmen Dusche, man erhitzt sich ein paar



Liter Wasser am Herd und mischt diese mit Kaltwasser in einem der Kanister. Fertig ist die heiße Außendusche. Auch wenn unsere bei Außentemperaturen um den Gefrierpunkt etwas sportlich frisch ausfällt.

Neben dem 1a-Bett im Hochdach, dem einzigartig opulenten Raum- und Stauraumangebot und der exzellenten Performance des Basisfahrzeugs haben uns zwei technische Lösungen im Magnum ausgesprochen gut gefallen: Tisch Nummer eins, der sich sowohl an der Sitzbank als auch als Außentheke nahe der A-Säule platzieren lässt. Und Tisch Nummer zwei, der perfekt verstaut unterm Heckteil der Sitzbank schlummert und jederzeit als Campingtisch aktiviert werden kann.

Auch sonst rangiert der Ausbau handwerklich auf hohem Niveau, auch wenn die teils hakeligen Pushlock-Knöpfe der Möbel eine evolutionäre Weiterentwicklung vertragen könnten. Ebenso wie das gewaltige Midi-Heki-Dachfenster. Dies flutet den Innenraum zwar mit Licht und trägt massiv zum Wohnkomfort bei, ab 80 km/h neigt es aber zu nervtötendem Pfeifen. Werz bietet daher für neue Modelle alternativ eine hochwertigere Dachhaube von Outbound an.

Auch die Sonderausstattung des Magnum A lässt wenig Raum für Nörgeleien. Okay, bei dem stattlichen Preis wäre ein Bordcomputer angemessen, der über die Leistung der Solaranlage oder aktuelle Verbraucher informiert, die starre Anhängerkupplung passt nicht ins wertige Bild, aber das eine wie das andere sind sicherlich Verhandlungssache.

Preislich startet der Magnum A bei rund 70.000 Euro. Theoretisch. Bei unserem Tester wächst, dank umfangreicher Sonderausstattung, der Endpreis auf schwindelerregende 99.600 Euro. Dafür ist der Bulli mit technischen Spielereien für Fernreisen jeglicher Couleur gerüstet. Wenn auch, das muss Interessenten klar sein, der lange Radstand Exkurse ins wirklich harte Terrain verbietet. Wer hierzu Motivation verspürt, muss auf den kurzen Radstand setzen, der das einzigartige Raumgefühl etwas reduziert. Noch etwas mehr 4x4-Potenz erhält der Magnum durch das kurze Seikel-Getriebe.

MEIN FAZIT

Karsten Kaufmann: Der Werz Magnum A mit langem Radstand ist ein einzigartiger Bulli vom Schlage eines Gran Turismo für nahezu alle Pisten dieser Welt. Gemessen an seiner Größe bietet er einen klassenuntypisch großzügigen Wohnraum. Die Kombination aus Hochdach und Offroad-Fahrwerk kriert ein erstklassiges Reisefahrzeug für alle Jahreszeiten.

