

Der Luftik(b)us

Custom-Bus baut Bullis zum Camper aus. Der Einfachheit halber heißt so gleich auch deren Bestseller – nun auf neuer T6.1-Basis. Der bekommt 2020 neben dem bewährten, optionalen Aufstelldach auch ein neu entwickeltes, großes Ausstellfenster – für satten Durchzug.

Vor 14 Jahren gründete der gelernte Tischler Craig Kammeyer die Marke Custom-Bus. Der Ein-Mann-Betrieb von damals zählt heute mehr als ein Dutzend Mitarbeiter, die im Jahr bis zu 100 VW-Transporter zum Campingbus ausbauen.

Das Besondere: Jeder Kunde kann sich aus einer schier endlos langen Ausstattungsliste sein Traumfahrzeug individuell zusammenstellen. Dabei gilt das

Prinzip: ein Camper, ein Mitarbeiter. Soll heißen, dass immer eine Person den kompletten Ausbau von A bis Z betreut. Während Kammeyer in den ersten Jahren vor allem gebrauchte Bullis möblierte, konzentriert sich das Custom-Bus-Team aus Langenhagen bei Hannover seit 2012 auf den Ausbau von Neufahrzeugen.

Die haben meist keinen langen Weg hinter sich. Denn das Volkswagen-Nutzfahrzeug-

werk in der niedersächsischen Landeshauptstadt liegt gerade mal sieben Kilometer entfernt von der Custom-Bus-Schmiede. Entsprechend unkompliziert gestaltet sich die Überführung – auch bei der neuesten Generation der VW-T-Baureihe.

Die T6.1 genannte Version fährt sich deutlich harmonischer, als der etwas ungelinkte Modellname klingt. Die 150-PS-Variante kostet 3975 Euro extra,

weitere 2115 Euro fallen für das optionale Sieben-Gang-DSG-Automatikgetriebe an.

Das erlaubt sich zwar auch weiterhin beim Treten des Gaspedals eine Gedenksekunde, drückt dann aber die 2290 Kilogramm Leergewicht mit schnellen Gangwechseln und beeindruckender Wucht umso mehr nach vorn. In Kombination mit den 150 Pferdestärken braucht der Tempo-100-Sprint nur 13,1 Sekunden – sportlich!

GURTE/SCHLAFPLÄTZE
4/2-4

ZUL. GESAMTGEWICHT
2800 kg

LÄNGE/BREITE/HÖHE
4,90/1,90/1,99 m

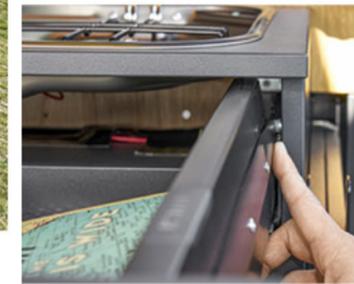
GRUNDPREIS AB
48 800 Euro



Mit geöffnetem Aufstelldach, Tür und Fenstern herrscht an der Sitzgruppe mit gedrehten Fahrersitzen und dem freischwebenden Tisch ein besonders luftiger Raumeindruck.



Die beiden Tischplatten haften über Magnete an der Stirnseite der Küchenzeile. Die Schubladen haben keine Tasten oder Griffe: Sie werden über Federstahllaschen entriegelt.



Dank der neuen, elektromechanischen Servolenkung finden zudem zahlreiche Assistenzsysteme wie der Seitenwind- oder Spurhalteassistent ihren Weg in den Bulli. Letzterer kostet jedoch extra.

Rein optisch hat sich bis auf kleinere Anpassungen nur wenig verändert: Das Cockpit des Transporters wurde modernisiert, der Bug mit vergrößertem Kühlergrill und flacheren Scheinwerfern nur minimal verändert. Wohl auch deshalb heißt das neue Modell nur T6.1 und nicht T7.

Während unter optischen Gesichtspunkten die neue Basis ihrem Vorgänger also in vielen Dingen gleicht, gilt das kaum einmal für zwei der rund 100 gefertigten Ausbauten bei Custom-Bus. Allein sechs Möbeldekore stehen zur Auswahl. Wand, Decke und Boden sind im Testwagen mit schickem Eiche-Echtholzfurnier verkleidet. Bei Letzterem wird die Deckschicht von schwarzen Wengholz-Fugen unterbrochen. Die Fertigung hierfür übernimmt exklusiv ein Fachbetrieb aus der Yachtbranche.

Das Mobiliar ist anthrazitfarben – wie so oft Geschmackssache. Ansonsten fertigen die Niedersachsen in der

eigenen Werkstatt, zu der im Übrigen auch eine Näherei gehört, fast alles selbst.

Das gilt auch für das zum Modelljahr 2020 eigens konstruierte und bereits patentierte Ausstellfenster aus Echtglas mit integriertem Insektenschutz auf der Fahrerseite. In regendichter Lüftungsstellung sorgt es für eine angenehme Luftzirkulation im Fahrzeug. Mit einem Öffnungswinkel von 120 Grad schwingt der Flügel so hoch, dass er von innen nicht mehr sichtbar ist und im Zusammen-

spiel mit dem optionalen Aufstelldach ab 6300 Euro für ein außergewöhnlich großzügiges Raumgefühl in einem Campingbus sorgt. Auf Wunsch bekommen Kunden die gleiche Fensterausführung auch auf der Beifahrerseite.

Dieses Fenster ist nicht die erste Eigenentwicklung aus dem Hause Custom-Bus: Bereits 2013 präsentierte man eine selbstkonstruierte Schlafsitzbank. Seitdem gilt sie als Herzstück eines jeden Custom-Bus-

Ausbau. Der Umbau zur Liegefläche geht dabei leicht von der Hand. Durch Ziehen zweier Zuggriffe unterhalb des Sitzpolsters lösen sich die Arretierungen der Liegefläche.

Das entriegelte, hochgeklappte Sitzpolster wird nun senkrecht nach unten gedrückt, ehe es mit etwas Schwung wieder zurück in der Horizontalen einrastet – fertig. Die Heckablage samt Topper kann dann in zwei Stufen – 45 und 90 Grad – über einen Federriegelmechanismus aufgestellt und »



Das optionale Aufstelldach öffnet manuell mit Gasdruckfeder-Unterstützung. Der Aufstieg erfolgt über die Fahrerhausitze. Die Matratze misst 185 x 110 Zentimeter und ist komfortabel gefedert. Eine LED-Leuchte sorgt am Abend für Leselicht.



Die beiden Stauboxen unter der Schlafbank lassen sich ganz herausnehmen.

Der Kleiderschrank schließt direkt an den Küchenblock an.

fixiert werden. In dieser Lounge-Position lässt sich nicht nur bequem lesen, sondern auch der Sonnenuntergang beobachten. Den können Käufer des SCA-Aufstelltdachs ohne Frage aber auch eine Etage höher genießen. Idealerweise wählt man die 430 Euro teure Panoramafunktion dazu, mit der sich die komplette Frontwand öffnen lässt. Und wenn es dunkel ist, bleibt man am besten gleich oben. Die Komfortmatratze mit Tellerfedern sorgt für einen deutlich höheren Schlafkomfort als die 184 mal 116 Zentimeter große Liegefläche der Sitzbank.

Die lässt sich bei Bedarf dafür komplett ausbauen. Somit wird das Campingmobil kurzerhand ganz getreu der Basis zum Transporter umfunktionierte. Bleibt sie drin, schaffen die zwei ebenfalls mobilen Stauboxen darunter Platz für Urlaubsutensilien aller Art. Kleider passen in den Schrank neben dem Küchenblock, die Campingstühle in ein Extrafach an der Innenseite der Schiebetür. Der Tisch kommt unter der Heckablage unter. Ein weiteres

Fach auf der Fahrerseite sowie zahlreiche offene Ablagen komplettieren das Stauraumangebot, das für ein Campingfahrzeug dieser Größe nicht herausragend ist, aber in Ordnung geht. Ähnliches gilt für die Zuladung, die mit mehr als 500 Kilogramm für zwei Personen großzügig ausfällt. Familien können zudem die Auflastungsoptionen auf 3,0 oder 3,2 Tonnen nutzen.

Relativ klassisch fällt derweil der Küchenblock mit Zweiflammkocher und Spüle aus. Der 65-Liter-Kompressorkühlschrank inklusive Gefrierfach gehört zum Serienumfang. Die Stehhöhe an der Küche wächst bei aufgeklapptem Dachhimmel auf über zwei Meter.

Ungewöhnlicher ist die Konstruktion des beinfreien Tisches, der sich zudem sehr flexibel zeigt. Je nach Bedarf können ein oder zwei Tischplatten – die während der Fahrt zwischen Fahrersitz und Küchenblock verstaut werden – mittels Magneten auf den geöffneten Schubladen fixiert werden. Somit entsteht eine bis zu 90 Zen-



Die hochgeklappte Heckablage samt Tisch vergrößert das Stauraumvolumen. Mehr Ladebreite entsteht durch Abnehmen des seitlichen Verkleidungsbretts.



Die Funktionen der Heizung lassen sich über einen Drehknopf nahe der B-Säule regeln.



Links im Heck sind die Elf-Kilo-Gasflasche untergebracht sowie der Frischwasser-Einfüllstutzen.



Der Gastank – hier schwarz im Vordergrund – lässt sich an jeder Autogas- bzw. LPG-Tankstelle befüllen.

timeter lange Arbeitsfläche, die sowohl von den gedrehten Fahrerhausitzen als auch der Sitzbank bequem zu erreichen ist. Einziger Nachteil: Der Zugang zur Besteckschublade bleibt bei aufgestelltem Tischsystem verwehrt.

Tagsüber fällt durch das große Aufstellfenster reichlich natürliches Licht an die Sitzgruppe. Nachts soll das ein kleiner, dezent integrierter LED-Streifen mit Dimmfunktion übernehmen. Das gelingt nur mäßig. Wie auch im restlichen Ausbau zeigt die Beleuchtungsausstattung noch Luft nach oben. Das gilt auch für den Kleiderschrank, in dem eine integrierte Lichtquelle hilfreich wäre. Die Schwanenhalsleuchten hingegen – zwei im Heck, eine oberhalb der B-Säule – reichen zum Lesen der Abendlektüre aus. Sie ziehen ihren Saft aus den vier 12-Volt-Buchsen im Wohnbereich. 230-Volt-Steckdosen gibt es dagegen nur gegen Aufpreis.

Viel interessanter als die Funktionalität des campertypischen Küchenblocks ist indessen seine Verarbeitungsqualität. Die gesamte Möbelzeile mit kaum sichtbaren Spaltmaßen steht sinnbildlich für die hohe Handwerkskunst – ein Merkmal aller Custom-Bus-Modelle.

Und auch bei der Technik machen die Niedersachsen ein paar Dinge anders als manche Konkurrenten. So haben die Kunden bei der Heizung die Wahl zwischen einem Diesel- und einem Gasofen. Letztere Variante in Form der Truma Vario Heat ist mit 1960 Euro nicht nur günstiger, sondern

auch leiser, geruchsneutral und verbraucht im Vergleich zur Dieselheizung weniger Strom. Den Brennstoff bezieht sie aus einer Elf-Kilo-Gasflasche inklusive serienmäßigen Crashesensors, die links im Heck ihren Platz findet.

Zudem bietet Custom-Bus auch einen fest installierten Gastank an. Der kommt entweder für 680 Euro unten im Schrank oder für weitere 260 Euro als Unterflurvariante zum Einsatz. Der Vorteil: Der komplette Gasschrank kann dann als Stauraum zur Verfügung stehen. Der Nachteil: Käufer müssen auf den 1670 Euro teuren, gedämmten Edelstahl-warmwasserspeicher verzichten, der sonst unterflur den Platz neben dem 45 Liter fas-

senden Frischwassertank einnimmt. Der versorgt nicht nur die Spüle, sondern auch die optionale, 405 Euro teure Außen- dusche am Heck – kostet allerdings selbst ebenfalls Aufpreis (555 Euro). Serie sind zwei 12-Liter-Kanister.

Diese umfangreichen Ausstattungsoptionen, die vielfältig kombinierbar sind, sich teils aber auch gegenseitig ausschließen, machen auf jeden Fall eins ganz deutlich: dass Custom-Bus seinen Namen zu recht trägt. Die Freiheit, Flexibilität und Individualität, die ein Campingbus verspricht, wird hier schon bei der Konfiguration ganz praktisch gelebt.

Das hat allerdings auch seinen Preis. Als Basisversion kostet der Camper auf T6.1-Basis

– den es auch als Variante ohne Kleiderschrank und dafür mit breiterer Liegefläche gibt – noch moderate 48800 Euro.

Der Preis des 150-PS-Testwagens mit DSG-Automatik, 18-Zoll-Leichtmetallrädern, Aufstelltdach, Gasheizung, Gastank, großem Frischwasserservoir und Campingmöbeln schnell dann aber auf fast 79000 Euro hoch. Viel Geld für einen knapp 4,90 Meter langen Kompactcamper – aber auch nicht so ungewöhnlich, wie Camping-Bulli-Fans wissen.

Damit Kunden angesichts der Rechnung keine Schnappatmung bekommen, installiert Custom-Bus immerhin serienmäßig das tolle Ausstellfenster für reichlich Sauerstoffzufuhr.

.....**Martin Ehrenfechter** >>



Mit 78900 Euro ist der Testwagen im gehobenen Preissegment angesiedelt. Die Basisversion kostet 30000 Euro weniger.

ABMESSUNGEN UND AUFBAU

Außenbreite: 1904 mm

Gasheizung

Gasflasche 1 x 11 kg

Gastank 22 L

Frischwassertank 45 L

Abwassertank 15 L isoliert, nicht beheizt

Bordbatterie Blei-AGM-Typ 75 Ah (20 h)

Adblue 13 L

Kraftstofftank 70 L

Sanitärausstattung Trockentoilette, Außendusche

Küche 1010 x 745 x 395 mm, 1 Schublade, 1 Unterschrank, Kompressorkühlschrank 65 L, Gefrierfach 10 L

Alle Angaben Breite x Höhe x Tiefe

Dachbett 1850 x 1100 mm, Matratze 40 mm, Tellerfedern, Kopffreiheit 370-790 mm

Sitzgruppe Bankbreite 1160 mm, Polster 110 mm, 2 Dreipunktgurte, Tisch 2 x 610 x 745 x 450 mm, Umbaubett 1840 x 1160 mm

Heckstauraum 1010-1240 x 500-1330 x 740 mm (ca. 1220 L), 2 Zugänge

Kleiderschrank mit Regalfach 400 x 390 x 380 mm (ca. 60 L), 2 Sitzbankfächer, 2 Unterschränke, 1 Oberschrank, 8 Ablagen

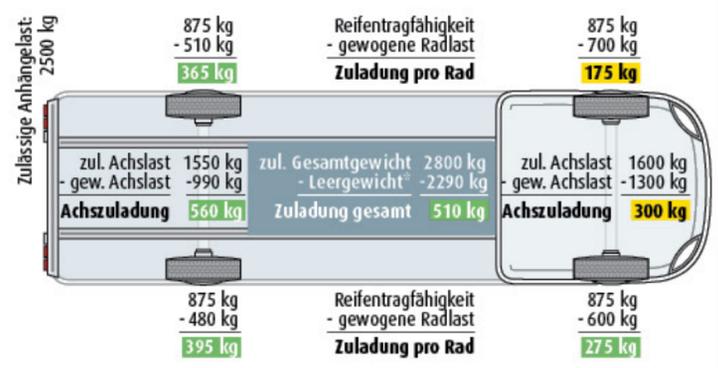
DATEN UND MESSWERTE

Auf- und Ausbau
Stahlblech-Karosserie mit GfK-Aufstelldach, innen Holzverkleidung, Isoliermaterial Wand/Dach/Boden Extrem-Isolator und PE-Schaum, Wandstärke Wand/Dach/Boden 15/15/15 mm, 4 Echtglas-Isolierfenster, Verdunklungen mit Stoffblenden, keine Dachhauben.

Bordtechnik
Gas-Gebläseheizung Truma Vario-Heat 2800 W, 1 Ausströmer (Sitzgruppe), kein Boiler, Wasseranlage: Frischwasserschläuche, Abwasserrohre, Tauchpumpe.

Basisfahrzeug
VW T6.1, Kastenwagen, Vorderradantrieb, Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 1968 cm³, Leistung 110 kW/150 PS bei 3250-3750/min, Drehmoment 340 Nm bei 1500-3000/min, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Fahrleistungen
Beschleunigung 0-50/80/100 km/h 4,1/8,4/13,1 s; Wiederbeschleunigung 60-80/100 km/h 3,2/7,7/4,6 s, Testverbrauch 9,1 L/100 km.



Bewertungsmaßstab: Mobil für 2 Personen (2 feste Betten)

Radzuladung: ■ < 100 kg, ■ 100 bis < 200 kg, ■ ab 200 kg

Achszuladung: ■ < 200 kg, ■ 200 bis < 400 kg, ■ ab 400 kg

Gesamtzuladung: ■ < 200 kg, ■ 200 bis < 400 kg, ■ ab 400 kg

Legende: ● ungenügend, ● durchschnittlich, ● gut

* für das promobil-Leergewicht wurde das Testmobil mit 100 % Kraftstoff, Frischwasser und Gas sowie Extras mit rund 125 kg radweise gewogen.

PREISE UND AUSSTATTUNG

Grundpreis (VW T6.1 2,0 L TDI, Motor 66 kW/90 PS) mit TÜV und Zulassungsbescheinigung II	49 720 Euro	✗ Aufstellfenster vollverglast mit Insektenschutz ✓ Serie	6730 Euro
Testwagenpreis	78 900 Euro	✗ Aufstelldach mit Panoramafunktion ✓	555 Euro
✗ 150-PS-Motor/7-Gang-DSG ✓	3975/2115 Euro	✗ 45-Liter-Frischwassertank unterflur ✓	260/1960 Euro
✗ ABS/ESP/Spurwechselassistent ✓	Serie/Serie/735 Euro	✗ Gastank/Gas-Heizung ✓	2020 Euro
Auflastung auf 3,2 Tonnen	800 Euro	Digitale Anzeige für Frisch- und Schmutzwasser ✓	250 Euro
		✗ im Testwagen enthalten; ✓ empfehlenswert	

TESTURTEIL*

WOHNEN 3,4

Betten	35 %	2,9
Sitzgruppe	25 %	3,4
Küche	25 %	3,2
Möbelbau	15 %	4,6

BELADEN 3,1

Stauräume	50 %	3,1
Zuladung	50 %	3,1

TECHNIK 3,4

Aufbau	20 %	3,6
Sicherheit	20 %	3,8
Bordtechnik	20 %	3,1
Verarbeitung	20 %	4,1
Beleuchtung	10 %	2,8
Wintertauglichkeit	10 %	2,0

FAHREN 4,4

Fahrsicherheit	25 %	4,3
Fahrkomfort	25 %	4,4
Fahrverhalten	25 %	4,6
Fahrleistung	25 %	4,2

PREIS & SERVICE 2,7

Preis/Ausstattung	80 %	2,9
Garantie	10 %	3,0
Servicenet	10 %	1,0

maximal 5 Punkte möglich
* Maßstab: Kompakt-Campingbusse

FAZIT *Einen schicken Camper hat Custom-Bus da im Programm, der in puncto Verarbeitung ganz vorne in der hart umkämpften Van-Szene mitspielt. Das neue Ausstellfenster ist genial - und serienmäßig. Das gilt für viele andere Extras auf der langen Ausstattungsliste leider nicht. So kann sich zwar jeder sein eigenes Traummobil zusammenstellen, muss dafür aber tief in die Tasche greifen. Qualität hat eben ihren Preis.*



Martin Ehrenfeuchter