

Verlängerungswoche

Endlich ist er da: der **Westfalia Big Nugget** – die Langversion des Klassikers Ford Nugget mit Sanitärraum. Erfüllt er alle Wünsche?



STECKBRIEF

Westfalia Big Nugget
Grundpreis: 38 876 Euro
Länge: 5,68 m
Dreipunktgurte: 5
Schlafplätze: 2–4
Gesamtgewicht: 3500 kg
Charakter: Neue Langversion des fast schon legendären Nugget, mit bekanntem Raumkonzept und robustem Möbelbau, aber nun mit Sanitärraum und damit mehr Platz und Komfort.

den. Als Duschbrause wird der Wasserhahnauslauf herausgezogen und in eine Halterung an der Türe gesteckt. Dank des Dachfensters an dieser Stelle kommt der Wasserstrahl von so hoch oben, dass auch Großgewachsene bequem duschen.

Andererseits lässt sich dieser Bereich auch als Schmutz- und Nässeschleuse verwenden. Steigt man durch die Heckflügeltür ein, kann man sich gleich des nassen Surf-Neoprens oder des schmutzigen Mountainbike-Trikots entledigen. Gegen Aufpreis gibt es dazu eine pfiffi-

ge Wäscheleine, die sich quer durch den Sanitärraum spannen lässt – zusammen mit Beheizung und Belüftung entsteht so ein effektiver Trockenraum. In der rechten hinteren Ecke steht der Kleiderschrank, der zudem vier seitliche Regalfächer beherbergt – praktisch, etwa für Unterwäsche. So wird das Bad zum Ankleideraum.

Die Winkelform der aus dem Nugget bekannten Küche beschert vergleichsweise üppige Arbeits- und Abstellflächen, auch wenn nicht alles ständig nutzbar ist. In die Ar-

beitsplatte sind nicht nur Spüle und Zweiflammkocher, sondern auch die 40-Liter-Kühlbox versenkt. Weitere Abstellfläche gibt es aber auf dem Schrank und dem Sideboard gegenüber.

Auch beim Stauraum können diese Möbel aushelfen, sollte es in der Pantry knapp werden. Die nennt zwar einen geräumigen Hängeschrank ihr Eigen, im Küchenblock selbst gibt es aber weniger Stauraum als vermutet. Im Längsteil macht sich die Kühlbox breit, im Querschlenkel ist der Frischwassertank und die Bordbat- ▶



Schlicht, aber gut: Die einfache Dusche bewährt sich in der Praxis.



Kompakt, aber flexibel: Dadurch, dass die Türe (mit großem Spiegel) in zwei Stellungen arretierbar ist, lässt sich der Heckbereich variabel nutzen.



Großer, aber umständlich zu verstauerender Tisch: Wer den Nugget-Tisch kennt, findet das Abbauen und Verstauen im Big Nugget mühsam. Sicher und bequem ist die Sitzbank mit drei Dreipunktgurten.



Oben eng, aber unten geräumig: Knappe Kopffreiheit im Dachbett, aber großzügige Küche.

Eins gleich vorneweg: Obwohl der Big Nugget als legitimer großer Bruder des Nugget auftritt, ist er eigentlich nur sein Stiefbruder. Während der Nugget von Westfalia nur im Auftrag entwickelt und ausgebaut wurde – und damit ganz offiziell ein Ford-Modell ist –, wird der Big Nugget in Eigenregie auf den Markt gebracht.

Damit ist das große Goldstückchen seit langem wieder das erste Modell, das unter dem traditionsreichen Markennamen

Westfalia auf den Markt kommt – weitere sollen folgen.

Dem Käufer können diese feinen Unterschiede weitgehend gleich sein, so gleich wie der Möbelstil und viele Ausbauelemente – Nugget-Kenner finden sich darum auch in der Langversion schnell zu recht. Die rund 85 Zentimeter mehr nutzt der Big Nugget für einen Sanitärraum quer im Heck – oder als Stauraum oder Schmutzschleuse. Eine große Türe, die sich in zwei Stellun-

gen arretieren lässt, macht das Heck variabel nutzbar. In der einen Position verschließt sie eine kleine Toilette mit Waschbecken, die so zwar etwas beengt, aber benutzbar ist. In der anderen Position, 90 Grad weiter, vergrößert sich das Ganze zu einem – zumindest für Campingbusverhältnisse – geradezu üppigen Sanitärraum mit Dusche. Eine große, solide GfK-Bodenwanne sorgt dafür, dass das Wasser dorthin läuft, wo es hingehört, nämlich in den un-

terflur installierten Abwassertank. Vor dem Duschvergnügen muss allerdings noch ein separat verstauter Duschvorhang an vier Haken rundum aufgehängt werden. Ziemlich simpel, funktioniert aber gut.

Noch besser wäre es, wenn der Vorhang auch die vierte Seite zur Toilette hin verschließen würde. Dort ist zwar alles wasserfest, doch dann müsste man hinterher nicht trocken reiben, um Wasserflecken zu vermei-



Ungewöhnlich, aber wirksam: Das Dachbett verzichtet auf einen Lattenrost. Ein Abstandsgewirke sorgt für Unterlüftung und Liegekomfort.



Versteckt, aber zentral: Im Küchenblock unter der Bettverlängerung machen sich Frischwassertank, Aufbauabatterie und die Sicherungen breit.

BIG NUGGET MIETEN UND TESTEN

Sardinien ist ein attraktives Urlaubsziel – das hat sich auch unter Reisemobilfahrern herumgesprochen. Aber auch ohne eigenes Mobil, oder wenn die Anfahrt bei einem Kurzurlaub nicht lohnt, ist Reisemobilurlaub auf der abwechslungsreichen Insel möglich.

Die Lösung heißt: Fliegen und mieten. Dank Billigflügen nach Olbia und Cagliari ist dies gar nicht so teuer, wie man vielleicht denkt, und wer sich ohnehin für den Kauf eines Nugget oder Big Nugget interessiert, kann dabei gleich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen

und sich nicht nur die Insel, sondern auch das Mobil genau anschauen. Möglich macht dies die Sardinien-Wohnmobil-Vermietung von Frank Sacher. Der Münchner setzt ganz gezielt auf kleine, wendige Campingbusse, mit denen sich auch die engen Straßen befahren lassen. Für gelegentliche Schlechtwegestrecken hat sich – seiner Aussage nach – der robuste Westfalia-Ausbau im Nugget gut bewährt. Neben mehreren Nugget läuft seit wenigen Wochen auch der erste in Serie produzierte Big Nugget in der Vermietung. Bei der Auslieferung entstanden auch die Fotos zu diesem Test. Das zweite straßenzugelassene Exemplar musste anschließend in der *promobil*-Redaktion das übliche Testprozedere über sich ergehen lassen. (Info: www.sardinien-wohnmobil-vermietung.de).



Nugget im Sand: Der erste Big Nugget im Kreise seiner älteren Vermietbrüder, wo er ab sofort zum Testen und Sardinien-Entdecken bereit steht.

terie untergebracht. Bleiben eine kleine Besteckschublade, ein Gewürzregalauszug und zwei kleine Fächer, die aufgrund offener Wasser- und Warmluftschläuche aber kaum genutzt werden können.

Aus dem Nugget bekannt ist auch die Sitzgruppe vor der Küche mit der Dreierbank – in welchem Reisemobil findet man schon fünf sichere Gurtplätze in Fahrtrichtung. Die straffe Polsterung und die leichte Neigung der Sitz- und Lehnenflächen macht sie auch auf längeren Strecken bequem. Seitenhalt bietet sie aber kaum, ein Zugeständnis an die Zweitfunktion als Bett. Deutlich angenehmer als die Original-Ford-Sitze sind die Isri-Pilotensitze im Cockpit.

Anders als beim Nugget klappt der Tisch an der Sitzgruppe nicht einfach aus der Seitenwandverkleidung, sondern muss von ganz hinten aus einer Halterung zwischen Sanitärraum und Hecktüre hervorgefummelt werden. Dafür ist er ein gutes Stück größer.

Der Umbau zum Bett gelingt nach einiger Übung in ein paar Minuten – weiß man erst, wo man anpacken muss. Betttuch, Decken und Kissen bewahrt man am besten im Küchenblock auf, wo man nach dem Bettenmachen auch seine Füße hineinstreckt, um die volle Liegelänge von zwei Metern auszunutzen. Die Liegefläche ist eben, aber etwas hart.

Zwei weitere Schlafplätze bietet der Big Nugget – anders

als die Kurzversion – in Form eines optionalen Hubbettes im Hochdach. An Stahlseilen hängend gleitet die Bettkonstruktion, federunterstützt, rauf und runter. Besonders das Wegräu-

Wie der Nugget so hat auch der Big Nugget fast keine direkten Konkurrenten auf dem Markt

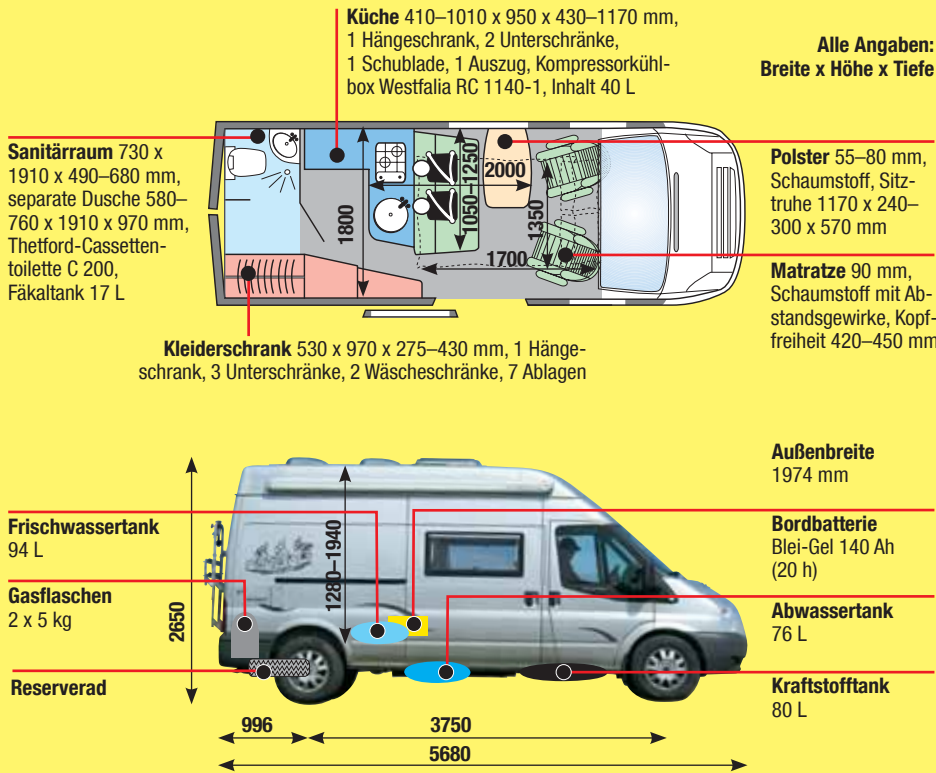
WERTUNG

Fahren	★★★★☆
Sicherheit	★★★★☆
Zuladung	★★★★☆
Aufbau	★★★★☆
Möbel	★★★★☆
Sitze	★★★★☆
Betten	★★★★☆
Küche	★★★★☆
Sanitärraum	★★★★☆
Bordtechnik	★★★★☆
Stauraum	★★★★☆
Winter	★★★★☆
Preise	★★★★☆

Maßstab: Campingbus der Mittelklasse für zwei bis vier Personen

men des Bettes benötigt allerdings einiges an Kraft, und zu klein sollte man dafür auch nicht sein. Eine kurze Leiter, die sonst im Kleiderschrank aufgeräumt ist, hilft beim Aufstieg ins Hochbett. Am einfachsten wäre es dann, Kopf voran in das rund 45 Zentimeter hohe Schlaffach zu kriechen und sich so auch hinzulegen. Doch im vorderen Bereich des Hochdachs wird es zunehmend eng und finster.

Darum wird man sich meist umdrehen wollen. Alleine gelingt das noch ganz passabel, ein zweiter Schläfer muss aber schon sehr gelenkig sein. Die Matratze ist bequemer als im unteren Bett, allerdings nur 1,70 Meter lang. 30 Zentimeter Zugabe gewährt noch die Hochdachspitze, jedoch liegt die- ▶



se dünn gepolsterte Fläche rund drei Zentimeter höher, was den Komfort schmälert.

Ein höheres GfK-Hochdach wie im Nugget, statt dem Original-Blechhochdach, würde dem Hubbett aus der Klemme helfen, doch das müsste für die längere Transit-Variante eigens entwickelt werden. Ein weiteres Problem des gerippten Blechdachs löst Westfalia mit Hilfe einer aufgeklebten GfK-Schale: Das Dach wird begehbar, und die Dachhauben lassen sich passgenau einsetzen. Insgesamt fällt auf, dass alle Ein- und Anbauten sauber ausgeführt und – wo passend – sorgfältig in Wagenfarbe lackiert sind.

An kleinen und mittelgroßen Stauräumen mangelt es nicht. Sperrige Güter lassen sich im Heck oder – nach Ausbau der Sitzbank sogar eine Europalette – in der Mitte transportieren. Optional gibt es ein Campingmöbelset, das hinter der Sitzbank seinen Platz hat. Für fast alle Probleme gibt es eben eine Westfalia-Lösung.

Text und Fotos: Jürgen Bartosch



JÜRGEN BARTOSCH

FAZIT: Darauf haben nicht nur Nugget-Fans gewartet. Endlich gibt es die Langversion mit Sanitärraum und damit mehr Platz und Komfort. Tatsächlich ist das Bad mit der pffiffigen Erweiterungsmöglichkeit in den Gang hinein sehr praxisgerecht ausgeführt und taugt nicht nur zum Waschen und Duschen, sondern auch als Ankleideraum. Gewohnt üppig ist die Küche geschnitten, vergleichsweise knapp fällt dagegen das optionale Dachbett aus. Für zwei Erwachsene reicht der Platz kaum, für zwei Kinder oder Getrenntschläfer passt es dagegen durchaus.

PREISE UND AUSSTATTUNG

Grundpreis	38876 Euro
(3,5-t-Chassis, Motor 81 kW/110 PS) mit Vorracht, TÜV und Zulassungsbescheinigung II	
Testwagenpreis	49 521 Euro
Turbodiesel 96 kW/130 PS	1436 Euro
ABS, Tempomat, Fahrerairbag/ESP	Serie/357 Euro
Deutschlandpaket (Beifahrer-Airbag, Traktionskontrolle, Umluftheizung)	513 Euro
Flexpaket (Klimaanlage, getönte Scheiben, el. verstellb. Spiegel und Fenster, Radio/CD) (40 kg)	1903 Euro
Kühlergrill in Wagenfarbe/Alufelgen	298/832 Euro
Funk-ZV/Dachfenster Heki 3 Plus	494/819 Euro
Schienen für Dachträger/Heckleiter	255/306 Euro
Markise 3,0 m, in Wagenfarbe (20 kg)	1000 Euro
Fahrradträger für 2 Räder (10 kg)	326 Euro
Hubbett im Dach (32 kg)	1200 Euro
Winterpaket (Dach/Wände isoliert) (9 kg)	862 Euro

GEWICHTE

Leergewicht	2845 kg
mit Kraftstoff, Frischwasser Gas und ca. 160 kg Extras	
Radlasten vorn links/rechts	740/660 kg
hinten links/rechts	725/720 kg
Reifentragfähigkeit	1150 kg
Achslast vorn/hinten	1400/1445 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1750/2250 kg
Zul. Gesamtgewicht	3500 kg
Zuladung	655 kg
Zuladung vorn/hinten	350/805 kg
Zul. Anhängelast	2400 kg

DATEN UND MESSWERTE

Auf-/Ausbau	Stahlblech-Karosserie mit Original-Blechhochdach, Isoliermaterial PE-Schaum, Stärke Wand/Dach/Boden 10/30/0 mm, kein Doppelboden • 2 PU-Schaum-Rahmenfenster mit Cassettenrollos, 2 Einscheiben-Glasfenster mit Vorhang, 3 Dachhauben, Fahrerhausverdunkelung/-isolierung mit Vorhang • Möbel: Sperrholz, Dekor Birnbaum.
Bordtechnik	Diesel-Gebläseheizung Eberspächer Airtronic D4, 3 Ausströmer (Sitzgruppe, mittlerer Gang, Sanitärraum), separater Boiler Truma B 10 • Wasseranlage: Tauchpumpe • Ladegerät 10 A, 3 Transistorleuchten (Sanitärraum, 2 x Dachfensterrahmen), 2 Halogenstrahler (2 x Küche), 6 Glühlampen (Fahrerhaus, Einstieg, 4 x Sitzgruppe), FI-Schutzschalter.
Basisfahrzeug	Ford Transit 130 FT 350 • Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum 2198 cm ³ , Leistung 96 kW (130 PS) bei 3500/min, Drehmoment 310 Nm bei 1600/min. Euro 4/ S 3, Frontantrieb, Fünfganggetriebe • vorn Schraubenfedern, hinten Blattfedern • Reifen 215/75 R 16 C.
Fahrleistungen*	Beschleunigung 0–50/80/100 km/h 5,4/12,1/19,3 s Elastizität 60–80/100 km/h (4. Gang) 4,9/11,9 s 60–80/100 km/h (5. Gang) 8,4/22,8 s Höchstgeschwindigkeit 159 km/h
*Beladen nach DIN EN 1646-2, Testgewicht 3085 kg, km-Stand 2550	
Testverbrauch (Diesel)	Durchschnitt 11,8 L/100 km