Seiner Zeit voraus

Vereint im Campingbus-Klassiker James Cook markieren sie seit 25 Jahren ein Erfolgsduo: der Mercedes Sprinter als Basisfahrzeug und der Westfalia-Ausbau zu einem kompakten und komfortablen, aber leider auch hochpreisigen Wohnmobil.

Michael Lennartz

■ Zwei Jahre nach dem Start der dritten Generation des Mercedes Sprinters feierte der Stuttgarter Lieferwagen in diesem Jahr ein kleines Jubiläum. 25 Jahre Sprinter bedeuten aber auch 25 Jahre Reisemobile auf Basis des Sternen-Transporters, und im Besonderen 25 Jahre James Cook. Oder genauer: Ein Vierteljahrhundert lang wird der Campingbus für die gehobenen Ansprüche als Kastenwagen-Ausbau des Sprinters gebaut.

Kenner wissen natürlich, dass die Historie des nach dem britischen Seefahrer und Entdecker benannten Wohnmobils mit Kultstatus bis ins Jahr 1977 zurück reicht. Damals debütierte der James Cook auf Basis des Mercedes-Benz T1 (207 bis 209 D), der nach seinem Produktionsstandort auch als „Bremer Transporter" bezeichnet wurde. Vor allem mit seinem komplett eingerichteten Sanitärraum aus einem einteiligen GfK-Formteil einschließlich Warmwasseranlage, Dusche und Toilette sowie den großen Wassertanks setzte das rollende Eigenheim damals neue Maßstäbe und begründete eine neue Klasse von komfortablen Campern.

Im Frühjahr 1995 startete der erste James Cook auf Sprinterbasis. FOTOS: SP-X/MICHAEL LENNARTZ

AUSBAU BEI WESTFALIA IN RHEDA-WIEDENBRÜCK

Den Ausbau übernahm schon damals die Firma Westfalia in Rheda-Wiedenbrück, die ja auch den nicht minder kultigen VW Joker und später die ebenfalls nach Entdeckern benannten Sven Hedin (auf VW LT) und Marco Polo (Mercedes T1, aber ohne Bad) montierte. Der James Cook rollt bis heute bei Westfalia vom Band, allerdings gehört das Unternehmen mittlerweile zur französischen Rapido-Gruppe.

Insgesamt 3.262 Fahrzeuge werden von der ersten Generation des Mercedes-Campers gebaut, bis im Frühjahr 1995 der Nachfolger auf Grundlage des nun Sprinter getauften Transporters eine neue Ära einläutete. Und natürlich haben die Stuttgarter ein Exemplar aus diesen ersten Tagen in ihrem „Schatzkästchen" stehen. So nennt die Nutzfahrzeug-Sparte des Daimler-Konzerns eine Halle in Waiblingen, in der die Van-Abteilung ihre Oldie-Sammlung für gelegentliche Auftritte im Museum oder für Oldtimer-Fahrten bunkert.

Auch wir durften das betagte Reisemobil für eine Ausfahrt in die Umgebung nutzen, mussten allerdings das Stadtgebiet von Stuttgart meiden. Denn einerseits ist der 95er-Kult-Camper ja per Definition noch gar kein Oldtimer und für ein H-Kennzeichen noch fünf Jahre zu jung, andererseits ist er aber für die in der Schwaben-Metropole notwendige Umweltplakette schon zu alt. So zog es uns auf die Schwäbische Alb, vorbei an malerisch gefärbten Weinbergen und Laubwäldern.

Der James Cook springt zwar sofort an, als käme er gerade frisch aus der Produktionshalle und schon nach den ersten Kilometern lässt sich nachvollziehen, dass der Sprinter schon damals dem Pkw näherstand als dem Laster. Er lärmt nicht, und mit einer gut zu handhabenden, manuellen Fünfgang-Schaltung zeigt sich der drei Meter hohe Hochdach-Riese für den Alltagsverkehr auf den Landstraßen bestens gewappnet – solange es nicht bergauf geht. An Steigungen hat der 90 kW/122 PS starke 2,9-Liter-Fünfzylinder-Diesel mit dem 3,5-Tonner doch arg zu kämpfen. Beim Rangieren präsentiert sich der Sprinter dank serienmäßiger Servolenkung wieder von seiner besten Seite, auch wenn der Fahrer von damals noch nicht auf die Segnungen einer Rückfahrkamera zählen konnte.

Die Sitzgruppe besteht aus einer breiten Zweierbank sowie drehbaren Vordersitzen.

Der Grundriss mit kompaktem Bad quer im Heck bot Urlaubern in einem Campingbus einen bis dahin nicht gekannten Sanitärkomfort.

In Sachen Wohnkomfort war der Westfalia-Klassiker seiner Zeit weit voraus. Der Grundriss mit kompaktem Bad quer im Heck bot Urlaubern in einem Campingbus der gehobenen Preisklasse einen bis dahin nicht gekannten Sanitärkomfort. Waschbecken und Toilette in einem Rosa-Farbton trafen allerdings eher weniger jedermanns Geschmack. Ebenfalls eine Neuheit im ausgebauten Kastenwagen stellte damals die Winkelküche mit einem Zweiflammigen Kochfeld, einem Spülbecken, einem 50-Liter-Kompressor-Kühlschrank und einer großzügigen Arbeitsfläche dar, wie man sie heute in kaum einem Reisemobil mehr findet.

Der hintere Bereich mit Bad, Küche, Sideboard und einem großen, über die Hecktür auch von außen zugänglichen Kleiderschrank war durch eine Stufe von der Sitzgruppe abgetrennt, die sich, wie noch heute üblich, aus einer breiten Zweierbank sowie drehbaren Vordersitzen zusammensetzt. Insgesamt sorgt diese Anordnung für ein sehr großzügiges Raumgefühl.

Zum Schlafen lädt ein zwei Meter langes und ordentliche 1,55 Meter breites Doppelbett im zweischaligen GfK-Hochdach ein, das mit Auskragungen vorn über der Windschutzscheibe und an den seitlichen Teilen bis auf den letzten Zentimeter ausgereizt wurde. Zudem lässt sich aus der Sitzbank samt Tisch eine weitere Doppelkoje bauen. Ein Zwischenboden nimmt sowohl Gepäckstücke als auch den erstmals frostgeschützten Abwassertank (70 Liter) auf. Der Frischwassertank fasst sogar stolze 100 Liter. Für die Gasversorgung sind zwei 5-Kilogramm-Flaschen an Bord.

Ein Camper für jedermann war der James Cook allerdings nie. Allein schon, weil er im hochpreisigen Segment unterwegs war. Das erste Exemplar auf Sprinter-Basis war damals ab rund 85.000 Mark zu haben. Mit entsprechenden Extras ausgestattet knackten die bewohnbaren Transporter aber meist die 100.000-DM-Schallmauer. Dennoch kommt das Mercedes-Westfalia-Erfolgsduo in elf Baujahren auf eine stolze Stückzahl von 2.777 Einheiten.

DAS THEMA CAMPINGBUS VÖLLIG NEU INTERPRETIERT

In die Zeit der zweiten Sprinter- und dritten James-Cook-Generation ab 2006 fallen turbulente Westfalia-Jahre vom Daimler-Chrysler-Einstieg in die Westfalia Van Conversion GmbH bis hin zur Übernahme der Rapido-Gruppe in 2011. Und mit dem jüngsten James-Cook-Spross der 2019 auf Basis der dritten Sprinter-Generation entstand und mittlerweile aus dem Westfalia-Werk in Gotha kommt, hat der Kastenwagen-Spezialist das Thema Campingbus wiederum völlig neu interpretiert. Einmal, weil Mercedes mit dem Multimediasystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) sowie dem Schnittstellenmodul MBAC (Mercedes-Benz Advanced Control) den Reisemobil-Klassiker in ein vernetztes Smart-Home verwandelt, und zweitens, weil Westfalia erstmals in einem Camper ein Heck-Slide-out einsetzt.

Das sieht in ausgefahrenem Zustand nicht unbedingt schick aus, ermöglicht aber ganz pragmatisch auf einem Sechs-Meter-Grundriss zwei Meter lange Längs-Einzelbetten im Heck. Zudem wird der James-Cook jetzt in drei Dachvarianten angeboten, wahlweise mit Original-Hochdach, GfK-Hochdach oder Aufstelldach. Auch das dürfte dem Klassiker fit für die nächsten Jahre machen – bis zum nächsten Jubiläum.

Früher in der Kensington High Street

Anfang der Achtziger ein Pionier seiner Klasse: Mit dem Bristol Brigand erzeugte man Fragezeichen in den Gesichtern der Passanten, an denen man vorbeifährt.

Patrick Broich

■ Bristol Cars, ein kleiner britischer Hersteller von Nobel-Autos, wurde 2020 abgewickelt und ist nun endgültig Geschichte. Dabei hätte sich 2015 fast der Kreis geschlossen, denn die Marke bediente sich in der Frühphase, also in den Vierziger- und Fünfzigerjahren, BMW-Technik und hatte mit einem neu aufgelegten Fahrzeug unter dem Projectcode „Pinnacle" einen Newcomer mit der Technik aus München in der Pipeline. Doch es kam anders – die offizielle Pressemeldung, in der das neue Fahrzeug angekündigt wurde, war quasi das letzte Lebenszeichen von Bristol. Nach etwa 2.600 jemals gebauten Bristol-Modellen soll also Schluss sein.

Zeitreise ins Jahr 1982. Es gab bei Bristol schon ausgefeilter proportionierte Modelle als die Serie 603 sowie der darauf basierende Nachfolger Britannia und dessen stärker motorisiertes Schwestermodell namens Brigand. Die war ein Pionier mit ihrer Turbo-Antriebstechnik. Bentley kam erst drei Jahre später mit einem aufgeladenen Triebwerk in dieser Liga um die Ecke, dem berühmten Turbo R. Dabei war der Grundmotor – ein Chrysler-Achtzylinder mit 5,9 Litern Hubraum beileibe kein Schwächling. Nun kam noch der von Zulieferer Rotomaster beigebrachte Turbolader ins Spiel, der den Brigand auszeichnet und seine Leistung gemäß Prüfstand beim besprochenen Exemplar auf über 300 PS hievt. Nicht dass man die Werte einheitlich aufbereitet in der Sekundärliteratur nachlesen könnte, manche Quellen sprechen gar von 400 PS, aber das ist auch nicht entscheidend – schließlich verpufft ein großer Teil des ebenfalls nicht offiziell beziffterten Drehmoments ohnehin im Wandler des automatischen Dreigganggetriebes.

CRUISEN STATT HETZEN

Dafür ist die ausgefallene zweitürige Limousine mit etwas über 1.700 Kilogramm Leermasse nicht so schwer, wie man vielleicht denken könnte und zumindest auf dem Papier zu erstaunlichen Fahrleistungen fähig: 240 km/h lautet die Topspeed. Auch die Beschleunigung auf zumindest 97 km/h (60 mph) frappiert mit 5,9 Sekunden – das ist selbst für heutige Verhältnisse proper.

Ein Selbstversuch hinter dem auf der rechten Seite installierten Steuer führt allerdings zu der Erkenntnis, dass der klangvoll V8-intonierte Brigand den Fahrer zu keiner Zeit wirklich fordert. Das Cruisen steht dem 4,90 Meter-Zweitürer eindeutig besser als die Hatz, der sich übrigens tatsächlich so ein bisschen anfühlt wie die damaligen Wettbewerber Bentley Turbo R oder Rolls-Royce Silver Spirit. Wer es wissen will, gönne dem Achtzylinder-Vergaser – die Kombination eines Vergasers mit einem Turbolader ist recht exotisch – ruhig ein bisschen Drehzahl, dann erhebt sich die Motorhaube mit der augenfälligen Hutze, und der Brite schiebt durchaus ungestüm an. Ein richtiges Turboloch will sich übrigens nicht erfühlen lassen, denn untenherum wuchert der Benziner mit seiner hubraumbedingt bärigen Zugkraft, und den später einsetzenden Leistungssprung streicht die Flüssigkeitskupplung dank ihres immerwährenden Schlupfs glatt. Gefühlt selbst unter Last wechselt die Automatik ihre Fahrstufen, wobei der große Gang gefühlt von 10 km/h bis Endgeschwindigkeit reicht.

Bristol Brigand: Die ausgefallene zweitürige Limousine mit etwas über 1.700 Kilogramm Leermasse ist zumindest auf dem Papier zu erstaunlichen Fahrleistungen fähig. FOTO: SP-X/PATRICK BROICH

8.000 ODER DOCH NUR 2.600?

Auch in vielen weiteren Punkten erinnert der Bristol an Bentley und Rolls-Royce, als da wären die feinen Lederfauteuils oder aber die mächtigen Wurzelnuss-Paneele im Bereich der Armaturentafel. Liebenswert-klobige Kippschalter finden wir ebenso wie die aus anderen Großkonzern-Vehikeln entliehene Komponenten. Die Scheinwerfer stammen beim Fotoexemplar wegen des Umbaus auf Rechtsverkehr aus dem Hause MAN, die Rückleuchten aus dem Opel-Regal (der Bedford Blitz lässt grüßen). Derlei zählt zu den üblichen Schrulligkeiten eines Kleinserien-Fahrzeugs. Hinzu kommen noch typische Bristol-Eigenheiten wie das Reserverad, das in einem seitlich angebrachten Fach vor dem Vorderwagen steckt.

Irgendwie schade, dass die Londoner Adresse Kensington High Street 368-370 – hier residierte das weltweit einzige Bristol-Autohaus – nicht mehr zu den verschrobenen Neuwagen führt. Hier hatte der langjährige, jedoch vor rund sieben Jahren verstorbene Markenchef Tony Crook noch persönlich Prospekte von seinen Produkten ausgegeben und dabei wohl immer auch amüsante Geschichten erzählt, wie man kolportiert. Rund achttausend Bristol sollen in Kundenhand gegangen sein, tat er kund, obwohl man heute gut abschätzen kann, dass es in 74 Jahren kaum mehr als 2.600 Stück waren.

Immerhin, wann hat man es schon mit einer solch exklusiven Marke zu tun, deren Produkte auf dem Klassikermarkt zu halbwegs bezahlbaren Preisen erwerbbar sind, wenn man zumindest nicht auf Ware aus der frühen Phase besteht. Nur Geduld müssen potenzielle Interessenten mitbringen, denn ein Bristol wird nicht jeden Tag inseriert – zumindest nicht in Deutschland. Doch das macht die Suche ja gerade spannend.