

25 Jahre James Cook

Seiner Zeit voraus

08.04.2021 | Autor / Redakteur: sp-x / [Steffen Dominsky](#)

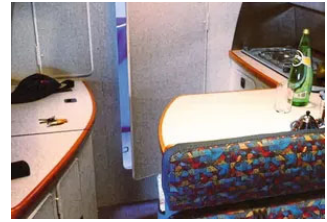
Vereint im Campingbus-Klassiker James Cook markieren sie seit 25 Jahren ein Erfolgsduo: der Mercedes Sprinter als Basisfahrzeug und der Westfalia-Ausbau zu einem kompakten und komfortablen, aber auch hochpreisigen Wohnmobil.



<<https://cdn1.vogel.de/unsafe/fit-in/1000x0/images.vogel.de/vogelonline/bdb/1817400/1817472/original.jpg>>
Noch kein Old-, aber ein rüstiger Youngtimer: Im Frühjahr 1995 ging der erste James Cook auf Mercedes-Sprinter-Basis an den Start. (Bild: SPX/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 Stern-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.

BILDERGALERIE



Kenner wissen natürlich: Die Historie des Wohnmobils mit Kultstatus, das nach dem britischen Seefahrer und Entdecker benannt ist, reicht bis ins Jahr 1977 zurück. 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.

3.262 Stück von der ersten Generation

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

Insgesamt 3.262 Fahrzeuge wurden von der ersten Generation des Mercedes-Campers gebaut. Im Frühjahr 1995 läutete dann der Nachfolger auf Grundlage des nun Sprinter getauften Transporters eine neue Ära ein. Und natürlich haben die Stuttgarter ein Exemplar aus diesen ersten Tagen in ihrem „Schatzkästchen“ stehen. So nennt die Nutzfahrzeugsparte des Daimler-Konzerns eine Halle in Waiblingen, in der die Van-Abteilung ihre Oldie-Sammlung für gelegentliche Auftritte im Museum oder für Oldtimerfahrten bunkert.

Noch zu jung fürs H-Kennzeichen

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 Schwabenmetropole notwendige Umweltplakette schon zu alt. So zog es uns auf die Schwäbische Alb, vorbei an malerisch gefärbten Weinbergen und Laubwäldern.

Der James Cook sprang sofort an, als käme er gerade frisch aus der Produktionshalle. Schon nach den ersten Kilometern ließ sich nachvollziehen, dass der Sprinter schon damals dem Pkw näherstand als dem Laster. Er lärmte nicht, und mit einer gut zu handhabenden, manuellen Fünfgangschaltung zeigte sich der drei Meter hohe Hochdach-Riese für den Alltagsverkehr auf den Landstraßen bestens gewappnet – solange es nicht bergauf ging. An Steigungen hatte der 90 kW/122 PS starke 2,9-Liter-Fünfzylinder-Diesel mit dem 3,5-Tonner doch arg zu kämpfen. Beim Rangieren präsentierte 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.

Ausgeklügeltes Raumkonzept

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 Rosafarbtönen trafen allerdings eher weniger jedermanns Geschmack. Ebenfalls eine Neuheit im ausgebauten Kastenwagen stellte damals die Winkelküche mit einem Zweiflammenkocher, 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. Diese setzte sich wie noch heute üblich aus einer breiten Zweierbank sowie drehbaren Vordersitzen zusammen. Insgesamt sorgte diese Anordnung für ein sehr großzügiges Raumgefühl.

Unten wohnen, oben schlafen

Zum Schlafen lud 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 ließ sich aus der Sitzbank samt Tisch eine weitere Doppelkoje bauen. Ein Zwischenboden nahm sowohl Gepäckstücke als auch den erstmals frostgeschützten Abwassertank (70 Liter) auf. Der Frischwassertank fasste sogar 100 Liter. Für die Gasversorgung waren zwei Fünf-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 D-Mark zu haben. Mit entsprechenden Extras ausgestattet knackten die bewohnbaren Transporter aber meist die 100.000-D-Mark-Schallmauer. Dennoch kam das Mercedes-Westfalia-Erfolgsduo in elf Baujahren auf eine stolze Stückzahl von 2.777 verkauften Einheiten.

Erstmals auch mit „Slide out“

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 im Jahr 2011. Der jüngste James-Cook-Spross entstand 2019 auf Basis der dritten Sprinter-Generation und kommt mittlerweile aus dem Westfalia-Werk in Gotha. Mit diesem 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 den Klassiker fit für die nächsten Jahre machen – bis zum nächsten Jubiläum.

(ID:47331502)