
Praxistest Dethleffs Coco im Gespann mit Audi Q5 40 TDI

Von Michael Kirchberger, cen

Weil die Anhängelasten heutiger Autos stagnieren oder gar auf dem Rückmarsch sind, haben die Wohnwagenhersteller den Leichtbau neu entdeckt. Gewiss auch wegen der steigenden Zahl von Plug-in-Hybriden, von denen eine ganze Reihe eine nur geringe oder gar keine Anhängemöglichkeit haben. Knaus hat den Travelino im Programm, dessen Inneneinrichtung aus geschäumten Materialien irgendwie an Baukästen von Fischer-Technik erinnert, Dethleffs präsentiert den Coco, der mit Pastellfarben, viel Weiß und strengen Formen durchaus aus Dessau oder Weimar stammen könnte.

733 Kilogramm wiegt das 19 049 Euro teure und damit wirklich nicht billige Wägelchen unbeladen, gibt dann aber den Schmalhans an allen Ecken und Kanten. Wer auf sich hält und das Wort Komfort im Urlaub nicht ausblenden will, investiert 3499 Euro in das Lounge-Paket mit zusätzlicher Ausstattung, die aus dem Coco einen richtigen Wohnwagen macht.

Das Ensemble aber kostet nicht nur Geld, sondern bringt zusätzliches Gewicht an Bord. Stramme 96 Kilogramm wiegt das Lounge-Up-Paket, zu dem Dinge zählen, auf die ein Camper heute einfach nicht verzichten will. Die Vorbereitung zur Anhebung des Gespann-Tempolimits auf 100 km/h zählt dazu, Leichtmetallräder, eine Deichselabdeckung und ein Fliegengitter für die Eingangstür. Weitere Positionen des Komfortpakets sind das aufstellbare Bugfenster, zwei Dachluken, Frisch- und Abwassertank, dimmbare Ambientebeleuchtung, Warmwasserversorgung, ein Badezimmerfenster und ein Kühlschrank mit 142 Liter Volumen samt Frosterfach. Die erlaubte Zuladung sinkt durch all die feinen Dingen auf nur noch etwa 60 Kilogramm, eine Auflastung von 900 auf 1100 Kilogramm Gesamtgewicht ist daher unabdingbar. Und damit rufen wir dem Leichtbaugedanken zum Abschied ein leises Servus zu.

Die Innenarchitektur des Coco birgt dank der Bugküche einen gewissen Charme. Die Pantry, oft lästiges Einrichtungselement, wandert an die vordere Wand und stört nicht weiter bei der freien Gestaltung des Innenraums. Beim Coco teilt sie sich das vordere Viertel mit einem Waschraum, der dank des Klappwaschbeckens den Einbau einer Kassettentoilette auf kleinem, aber nicht zu kleinem Raum erlaubt. Es thront sich bequem, und die Körperpflege an Bord findet ebenfalls einen nicht zu knappen Rahmen. Zwar gibt es eine Heißwasserbereitung, eine Option zum Duschen aber nicht. Hierfür wären die fünf Liter temperierten Nass wohl auch zu dürftig, der Campingplatz mit Sanitäranlagen ist die präferierte Anlaufadresse der Coco-Camper – zumal auch die Option auf eine Außendusche nicht angeboten wird.

Die Gestaltung des Wohnzimmers greift auf bewährte Kniffe zurück. Möblierung in Unigrau, Akzente setzen mit farbenfrohen Polyesterbezügen und kontrastierenden Verblendungen. Wer das pseudohölzerne Interieur konventioneller Caravans liebt, ist hier am völlig falschen Ort. Mit der Raumnutzung geht Dethleffs jedoch nachlässig um. Die abgerundeten Ecken der flüsternd-rollengelagerten Schublade und präzise schließenden Schränke sind zwar schick, beim Beladen aber nicht hilfreich. Auch der Platz im von außen zugängigen Gasflaschenkasten ist knapp bemessen. Ein Elf-Kilogramm-Behälter kommt hier unter, wer dessen Ventilabdeckkappe jedoch sorglos irgendwo im Inneren ablegt, läuft Gefahr, die Schlüsselgewalt zu verlieren. Fällt die Plastikcappe während der Fahrt nach unten, kann sie den Sperrriegel der Kastentür blockieren. Nur mit Werkzeugeinsatz lässt sich der Zugang wieder herstellen.

Eine Lounge, laut Wikipedia ein Warte- oder Aufenthaltsraum für meist privilegierte Gäste, etwa bei Fluggesellschaften oder der Bahn, ist oft großzügig und modern gestaltet, bietet

eine ruhige, entspannte Atmosphäre. Beim Coco trifft der Lounge-Charakter vor allem auf den Heckbereich zu, wo die U-Sitzgruppe eines Tisches völlig entbehrt, breite Bänke und verschiebbare Hockschemel schließen weiter vorn an, dort gibt es dann auch eine Abstellfläche, die am ehestem den Erwartungen an den Kern eines Esszimmers gerecht wird. Die Platte kann dank der weit nach hinten geführten Wandschiene auch dort eingehängt werden. Zum Schlafen wird umgebaut, in den Schubelementen, die als Unterbau des Doppelbetts dienen, ist die Bettwäsche bestens aufgehoben. Nachts werden die Lounge-Polster aufgelegt und sorgen für hinreichenden Schlafkomfort. Zwei Camper genießen eine großzügige, rund 200 mal 160 Zentimeter messende Liegefläche.

Sechs helle LEDs an der Decke bringen Licht ins Dunkel, wenn die Helligkeit trotz der großen Ausstellfenster und Luken nicht ausreicht. Ein feine Ambientebeleuchtung setzt alles obendrein stilvoll in Szene. Alle Fenster sind mit Fliegen- und Verdunkelungsrollos ausgestattet.

Zusammen mit der Tropfenform, dem oben ausgewölbten Bug, der an vergangene Entwürfe mit vermeintlich strömungsgünstiger Gestalt des verblichenen deutschen Wohnwagenerfinders Arist Dethleffs erinnert, macht der Coco ordentlich Wind in der Geschichte des Caravans. Da aber die Mehrzahl der Kunden eher konservativ einkauft, bleibt er, ähnlich wie das Leichtbaupendant Travellino von Knaus-Tabbert, eine Randerscheinung am Markt, wengleich eine Hoffnung spendende.

Der Audi Q5, den wir vor die Deichsel des Coco gespannt haben, hat mit dem 5,89 Meter langen Einachsanhänger ein wahrhaft leichtes Spiel. Sein Zwei-Liter-Dieselmotor leistet 190 PS (140 kW) und stemmt 400 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 1700 Umdrehungen in der Minute, damit darf er bis zu 2400 Kilogramm schwere Anhänger ins Schlepp nehmen. Den rund 1100 Kilogramm wiegenden Dethleffs-Caravan bewegt er mit beiläufigem Achselzucken, gestaltet Überholvorgänge selbst im Gespannbetrieb äußerst kurz und kennt am Berg keine Müdigkeit.

Der Verbrauch des strammen SUV, das seine Abgase mit SCR-Technik und Adblue-Einspritzung reinigt, variiert als Solist oder Zugwagen kaum. 7,4 Liter genehmigte sich der Audi im Alleingang, mit dem Coco im Schlepp waren es nur 7,6 Liter. Was zeigt, dass reduziertes Tempo die Last auf dem Haken in diesem Fall beinahe egalisiert. Pendelneigung unterbindet der Audi mit seinem permanenten Allradantrieb und der adaptiven Federung, als besonders hilfreich erweisen sich außerdem die elektrisch ausfahrende Anhängerkupplung und die Rückfahrkamera, die millimetergenaues Ankuppeln möglich macht. Der Q5 ist ein überaus tauglicher Zugwagen, der Coco als Anhängsel ist für ihn nicht mehr als eine Fingerübung. (ampnet/mk)

Daten Dethleffs Coco Lounge

Länge x Breite x Höhe (m): 5,89 x 2,20 x 2,61
Aufbaulänge innen (m): 4,25
Stehhöhe (m): 1,95
Masse (fahrbereit): 829 kg
Zul. Gesamtgewicht: 900 kg (aufgelastet 1100 kg)
Frischwassertank: 44 Liter
Mobiler Abwassertank (optional): 23 Liter
Reifengröße: 185 R 14 C
Basispreis: 19 049 Euro
Preis des Testfahrzeug: 22 548 Euro

Daten Audi Q5 40 TDI Quattro

Motor: R4-Turbodiesel, 1968 ccm
Leistung: 140 kW / 190 PS bei 3400/min
55 kW / 74 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1700/min
Permanenter Allradantrieb
Getriebe: 7-Stufen-Automatik
Leergewicht / Zuladung: 1845 kg / 595
Max. Anhängelast: 2400 kg
Testverbrauch: 7,6 l / 100 km (m. Wowa)
Basispreis: 48 050 Euro
Testwagenpreis: 61 630 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q5 mit Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q5 mit Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q5 mit Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q5 mit Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



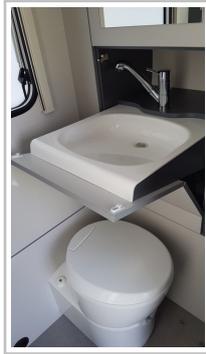
Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Dethleffs Coco Lounge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dethleffs
