



Für alle Fälle

Wie war das doch gleich mit der Sau, die Eier legen sollte? Die dürfte es doch eigentlich nicht geben? Man kann der Vorstellung aber schon ziemlich nahekommen.

Von Andreas Gülденfuß

Der neue Land Rover Defender „schafft, was keiner schafft“ – wobei auch ein Fiat Multipla ziemlich gut polarisieren konnte. Nach knapp 70 Jahren haben Inder – Land Rover wurde 2008 an die Tata-Gruppe verkauft – die Legende Defender komplett neu aufgelegt. Ein bisschen kantiger ist er geblieben, für alle Nicht-Rover-Fans ist er aber nur noch ein großer Geländewagen.

Dabei ist der Defender sich wenigstens in einem Punkt treu geblieben, der Geländegängigkeit. Das behauptet zumindest der Hersteller. Auch unser Testwagen sieht aus, als ob er schon einmal zumindest bis zur Lenkradunterkante auf den Spuren der Camel-Trophy unterwegs war. Ein leicht bräunlicher Schleier, wie wir ihn von diversen Schlammlöchern im Offroad-Park kennen, ist überall sichtbar – und er läuft noch. Ein Zugeständnis an die harten Zeiten während Corona – um Kontakte zu vermeiden, wurde der ex-

terne Fahrzeugaufbereiter gespart und Dreck tötet sicher auch ein paar Viren.

Über fünf Meter lang (mit Reserverad), gut zwei Meter breit und fast zwei Meter hoch ist der Defender 110 schon eine stattliche Erscheinung. Unter der riesigen Motorhaube schlummert ein Sechszylinder mit drei Litern Hubraum, der je nach Konfiguration zwischen 200 und 300 PS sowie 500 bis 650 Nm-Drehmoment hat. In allen Diesel-Variationen gehört der Defender zum erlauchten Kreis der 3,5-Tonner, also nicht Gesamtgewicht, sondern Anhängelast. Das zulässige Gesamtgewicht des Defenders liegt bei 3.200 Kilogramm, bei der schwächsten Motorisierung müssen die 350er-Scheiben an der Vorderachse und die 325er an der Hinterachse also 6,7 Tonnen verzögern – je stärker der Motor, desto größer die Bremscheiben.

Mit seinem Ahnen hat der neue Defender eigentlich keine Gemeinsamkeiten – die einen freut es, die meisten ärgert es.



Es ist aber klar, dass in Zeiten von Euro 6 die Elektronik die Zügel in der Hand haben muss. Selbst die Schaltung muss der Fahrer aus der Hand geben, geschaltet wird achtfach automatisch. Der Allradantrieb ist natürlich permanent. All-Terrain-Response heißt das bei Land Rover und bedeutet, dass sich die Antriebskraft je nach Bedarf dorthin verteilt, wo sie benötigt wird. Über einen Wahlschalter kann man das Mitteldifferenzial und zusätzlich auch die Hinterachse sperren. Was jetzt noch einen echten Geländewagen ausmacht, ist die zuschaltbare Untersetzung für schweres Gelände.

Wo man früher noch mit Hebel, Kuppelung und Gas tricksen musste, um alle Zahnradpaare zu verriegeln, genügt heute ein Druck aufs Display und der Landy schaltet in den gewünschten Fahrmodi. Ganz so edel und bequem geht es aber nicht an allen Ecken zu. Der Innenraum ist beispielsweise wirklich robust und

vermutlich sogar mit einem Hochdruckreiniger zu putzen. Edel oder gehoben wirken die großen Plastikflächen nicht und besonders das Lenkrad sieht aus, als hätte man es von einem Spielzeug-Auto abmontiert. Auch bei der Anhängerkuppelung gibt es natürlich nur ein „befriedigend“, weil sie nur manuell zum Stecken ist. Also einigen wir uns auf 3+, denn tief bücken muss man sich nicht. Allerdings ist – wie auch bei der Mercedes G-Klasse – das Reserverad im Weg und kollidiert mit der Anti-Schlinger-Kupplung. Der Umstand, dass man auf Knopfdruck das Fahrwerk, also auch den Kugelkopf, um 15 Zentimeter anheben und wieder absenken kann, macht auch noch ein halbes Pünktchen wett, nie mehr kurbeln, nur noch drücken. Aussteigen muss man aber dennoch, man sollte auch noch das Abreißseil einhängen und einstecken – beides geht so, ist alles etwas unter der Stoßstange versteckt.

Ist das Gespann dann erst einmal gekoppelt, fragt der Defender ganz höflich, was man denn am Haken hat? Was für ein Anhänger, wie viele Achsen, wie lang ist er und so weiter. Die Daten braucht der Defender für den Anhängerassistenten, der über das Auswahlrad der Terrain-Response bedient wird. Wie bei einigen Mitbewerbern auch, lenkt der Landy selbstständig in die gewünschte Richtung und die Fahrspur wird auf dem zentralen Display angezeigt.

SPORTCARAVAN CUBE 5

Passend zu unserem außergewöhnlichen Zugfahrzeug haben wir gleich einen passenden Anhänger. Denn „It's not a Wohnwagen“ steht ganz groß an der Tür zu unserer Behausung. Dass die Kombination großer Geländewagen und Sportcaravan gar nicht so unwahrscheinlich ist, zeigt ein Blick in die technischen Daten: Leergewicht 1.400 Kilogramm, Zuladung ▶

TEST

Defender mit Sportcaravan



Für den einen sicherlich zu viel Plastik, für den anderen zu viel Elektronik.



Hartes Plastik auf der Rückseite der Sitzbank. Robust, aber rutschig. Im Gelände kann der Neue beinahe alles. Das Ersatzrad am Heck ist bei allen Fahrzeugen ein Problem beim Ankuppeln. Schrägstellen hilft.



In die Fußstapfen des Defenders zu treten, ist fast unmöglich, aber gut aussehen tut er.



Wälder, Seen, Hügel und Schluchten, wandern, radeln und genießen. Ein Paradies für alle, die Erholung mit Bewegung verbinden.

SCHWÄBISCHER WALD

Aktiv das ganze Jahr

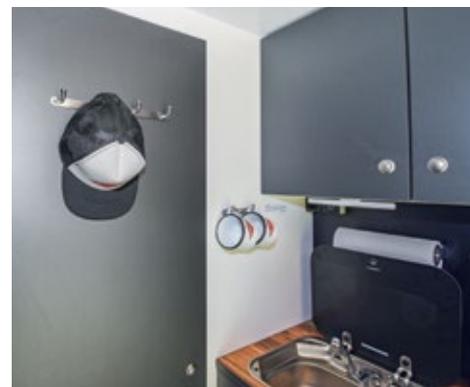
Ein Geheimtipp ist er schon längst nicht mehr – der Schwäbische Wald, Teil des Naturparks Schwäbisch-Fränkischer Wald, nur eine knappe Autostunde von der Landeshauptstadt Stuttgart entfernt. Kein Wunder also, dass an den Wochenenden – oder im Coronasommer und dem darauffolgenden schneereichen Winter die ganze Woche über –

die Autokennzeichen aus Stuttgart, Esslingen, Böblingen und Ludwigsburg die Wanderparkplätze beherrschen. Wandern, Radfahren in jeglicher Form, von gemütlichen Touren mit Rückenwind – ein E-Bike oder eine gute Fitness ist aufgrund der hügeligen Landschaft ratsam – über Rennradtouren oder rasante Singletrails mit dem Mountainbike – Baden an

einem der vielen Seen oder im Winter Skifahren, Langlaufen oder Rodeln. Die Infrastruktur ist so angelegt, dass man leicht einen ganzen Urlaub hier verbringen kann, ohne eine Attraktion zweimal besuchen zu müssen, wenn man nicht unbedingt will. Es gibt viel zu entdecken, beispielsweise den Limes, und natürlich darf man einen Ausflug in die Landeshauptstadt und ihre Automobil-Museen nicht auslassen. Die Auswahl an Camping- und Stellplätzen ist ebenfalls groß. Es gibt auch einige private Stellplätze auf Bauernhöfen, Weingütern oder Apfelplantagen, der Schwäbische Wald grenzt ja ans Remstal an.

Alle Informationen und jede Menge Material zum Download oder zum Bestellen findet man im Internet unter www.schwaebischerwald.com





Auch wenn es nur ein ausgebauter Anhänger ist, verglichen mit dem Interieur des Defenders ist der Sportcaravan nobel und fein eingerichtet – und mindestens genauso robust und strapazierfähig.

bis 1.300 Kilogramm möglich. Gewichtsmäßig ist noch ein bisschen Luft, bei den Außenmaßen von 6,50 Meter Länge, 2,40 Meter Breite und 2,70 Meter Höhe sollte das Zugfahrzeug aber schon über gewisse Maße und Masse verfügen. Außerdem muss man noch wissen, woher Steffen Gross mit seiner Idee vom Sportcaravan kommt, nämlich aus dem Motorsport. Und wer weiß, wie oft man sich nach verregneten Trainings- oder Renn-Wochenenden mit dem Traktor aus dem Fahrerlager ziehen lassen muss, greift gerne zu einem Allradler.

Wobei hier wiederum der All-Terrain-bereifte Anhänger mit einem Moover fast bessere Chancen hätte als der Land Rover mit seinen 20-Zoll-Großstadt-Gummis. Natürlich sind die Geländereifen mit Alu-Felgen nicht serienmäßig auf dem Sportcaravan, sie sind nur ein Gag fürs Ausstellungsfahrzeug, wobei sie sich in puncto Pannensicherheit sicherlich nicht schlecht schlagen würden.

Aber der Sportcaravan, was soll das eigentlich sein? „It's not a Wohnwagen“ ist schon mal klar. So ganz klar wird es einem aber erst, wenn man in den Fahrzeugschein schaut. Es ist einfach ein geschlossener Anhänger. Das macht steuerlich keinen Cent Unterschied, aber die Versicherung ist meist deutlich günstiger. Seit rund fünf Jahren baut Steffen Gross in seiner Werkstatt in Harthausen bei Speyer die Anhänger eines renommierten deutschen Herstellers zur Transport-Wohn-Kombination aus. Natürlich wird das Grundgestell inzwischen an seine Bedürfnisse angepasst und an allen ge-



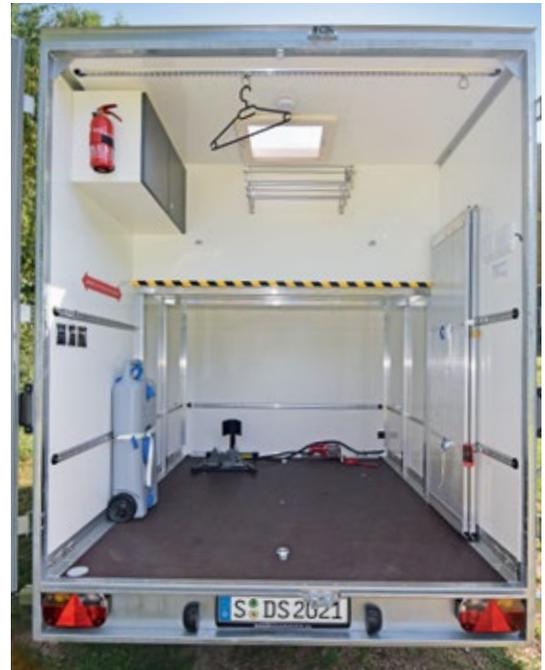
wünschten Stellen verstärkt, aber grundsätzlich ist es einfach ein Iso-Koffer mit Fenstern und Türen. Es gibt zwei Ausführungen. Den Cube 4 mit sechs Metern Länge und den Cube 5 mit bis zu sieben Metern Länge. Rund 50 Prozent des Innenraums sind Garage, der Rest ist Wohnraum. Bei unserem Cube 5 heißt das, die Garage ist 2,35 Meter lang, 1,85 Meter breit und 2,05 Meter hoch – bis auf den Teil mit dem Bett darüber, da sind es nur 1,28 Meter. Selbst die Höhe reicht für fast alle Transportbedürfnisse, Motorräder, Quads, Karts, Gespanne, Fahrräder, Kajaks oder was sonst noch groß und sperrig ist, aus. Man bekommt auch wirklich zwei ausgewachsene Reisemotorräder oder das Wettbewerbsgespann von WM- und DM-Fahrer Adrian Peter in den Laderaum – ganz bequem mit der von der Bordbatterie gespeisten Seilwinde.

Zumindest das Motocross-Gespann ist ein Extrem, wobei Adrian, der sonst im komplett um- und ausgebauten Lkw zum Training fahren muss, vom Platz und der Ausstattung ganz angetan ist. Aber sich mit zwei Motorrädern die Anfahrt über die Autobahn in die Alpen zu ersparen, ist schon das Ziel vieler Sportcaravan-Kunden. Und es gibt wirklich alles, vom professionellen Rennfahrer bis zum Modellbauer, der ferngesteuerte Spielzeuge damit zu Veranstaltungen fährt. Eines ist fast allen gemein, sie benötigen viel Stauraum und wollen ein Wochenende lang autark sein können.

Das kann der Cube auf jeden Fall. Wenn nicht komplett autark, auch deutlich länger als zwei Tage. Im Innenraum kann man sich richtig wohlfühlen. Er ist natürlich in erster Linie funktionell, aber der Designer, der das Interieur überarbeitet ►

TEST

Defender mit Sportcaravan



hat, hat wirklich ein paar Akzente gesetzt, die aus dem Kühlanhänger ein behagliches Wohnzimmer machen. Die Farbkombination aus grau, weiß, braun und rustikalem Holzdekor sieht sehr modern aus. Wenn man über die herausklappbare Trittstufe in den Würfel kommt, ist rechter Hand direkt die kleine Küche. Der Nicht-Wohnwagen kommt komplett ohne Gas aus. Auf den asphaltierten Rennstrecken gibt es in den Fahrerlagern meist einen Stromanschluss und auf der Motocross-Strecke stört sich niemand an einem kleinen Stromaggregat. Die Küche besteht also aus einem 230-Volt-Ceran-Kochfeld mit zwei Platten, einem Waschbecken und einem Wasserhahn mit 12-Volt-Druckpumpe, die von der 100-Ah-Bordbatterie gespeist wird. Bei Landstrom gibt es außerdem noch sechs Liter heißes Wasser aus dem Elgena-Boiler. Der 80-Liter-Dometic-Kompressorkühlschrank bekommt seine Energie auch über die Bordbatterie.



Selbst wenn man die Garage nur für normales Gepäck und Sportgerät nutzt – der Platz ist einfach genial. Auch um einfach nur Ordnung im Anhänger zu halten.

Mit 1.300 kg pro Stütze kann man den Cube problemlos ausrichten. Box mit zusätzlichem Stauraum.

Die 100 Ah reichen normalerweise gut für Licht und Kühlschrank, als Extra gibt es aber ein Solar-Paket mit 180 Wp.

Arbeitsfläche in der Küchenzeile gibt es keine, dafür viel Platz in Schränken und Schubladen. Im großen Cube 5 kommt daneben gleich die große Dusche – mit einem herausnehmbaren Porta-Potti. In der bis auf die Dachhaube fensterlosen Dusche gibt es eine kleine Extraöffnung, um die Dusche auch neben dem Anhänger nutzen zu können, ob zur Körper-

pflege oder zum Motorradwaschen bleibt jedem selbst überlassen, bei 125 Litern Frischwasser geht auch beides.

Nach einem weiteren großen Schrank kommt die Sitzgruppe. Bis zu vier Personen können gemütlich am großen, robusten Tisch sitzen – oder man kann die Sitzgruppe zu einem 1,85 mal 1,10 Meter großen Querbett umbauen. Quer gedacht hätte man eine Etage darüber jetzt ein Bett mit 2,15 Meter Breite. Längs ist aber gängiger und mit 2,15 mal 1,85 Meter darf man hier wahrlich von Kingsize reden. Wenn es darauf ankommt, kann man sogar am Tisch sitzen bleiben, während über einem geschlafen wird.

Man merkt, dass Steffen, seine Mitarbeiter und seine Kunden viel mit den Cubes unterwegs sind und der direkte Draht zum Erfinder sorgt für stetige Weiterentwicklung. Alles passt – und ist vor allem so



Ein imposantes Gespann: Land Rover Defender 110 mit Sportcaravan Cube 5.



Sogar das untere Bett ist mit 1,85 mal 1,10 Meter ganz ordentlich. Oben gibt es satte 2,15 mal 1,85 Meter Liegefläche.



Die Dusche ist groß und gut abgedichtet. Eine Kassettentoilette wäre für den Dauergebrauch komfortabler zu bedienen.

robust, dass es vermutlich eine Ewigkeit hält. Allein schon der Aufbau: Leichtmetall-Rahmen, GfK-Sandwich-Platten mit PU-Kern, Beschläge aus Edelstahl, Boden aus Phenolharz-beschichteter Multiplex, also einer Siebdruckplatte. Der Ausbau ist aus Pappelsperrholz mit CPL-Oberfläche, Scharniere, Klappen und Griffe sind qualitativ hochwertig.

Und was ist das Schönste am Sportcaravan? Also schön ist alles, das haben wir ja schon geklärt, aber was ist das Genialste an dem Koffer? Platz. Angenommen, dass der „It's not a Wohnwagen“-Caravaner keinen klassischen Wohnwagen-Urlaub verbringt, sondern heute wandern möchte, morgen Gleitschirm fliegen, übermorgen Rennrad fahren, dann eine Runde paddeln gehen, noch einen Abstecher in den Bike-Park und um den Freizeit-Stress perfekt zu machen, hat man vielleicht noch ein Motorrad dabei. Und das passt alles, also Gerät und Ausrüstung, in die Garage. Kein Chaos im etwas kleineren Wohnraum, dafür fast das Volumen einer Einzelgarage im Heck. Da stapeln sich dann die Kisten mit Helmen, Schuhen, Sportklamotten, Werkzeug, der Grill, die Stühle, der Tisch. Alles rein und Klappe zu. Kein Luxus-Caravan, sondern ein ge-

niales Base-Camp für Aktivurlauber. Natürlich kann man den Cube auch während der Nichtbenutzung als „Caravan“ noch als mobile Garage nutzen.

Vielseitig, robust und trotzdem mit genügend Charme, sodass auch, sorry, die Frau ihn schön findet. Für mich – oder uns – mit unserer Art Urlaub zu machen ist der Cube die Eier legende Wollmilchsau. Sehr große, bequeme Betten, viel Platz und Zuladung für Sportgerät. Das Thema Autarkie könnte man so mit zusätzlichen Akkus und einem Wechselrichter verbessern oder vielleicht doch auf Gas umrüsten, bei der großen Dusche mit Porta-Potti hätte ich lieber eine bequemer zu entleerende Kassettentoilette oder noch besser gleich eine Trockentrenntoilette.

Bei den Cubes gibt es aus der Caravan-Perspektive noch Verbesserungspotenzial. Also wenn, dann richtig, sonst könnte man ja auch gleich einen Cube 4 ohne Nasszelle nehmen und 10.000 Euro sparen. So sind wir beim Preis angelangt. Ab 28.999 Euro kostet der große 5er. Gut ausgestattet, Handmade in Germany und so ziemlich unzerstörbar. Das kommt einem im ersten Moment vielleicht viel vor, vergleicht man aber die Qualität, ist der Preis absolut gerechtfertigt. ▶

TEST

Defender mit Sportcaravan



Platz gibt es genug im ersten Stock. Das Schaukeln hält sich dank Luftfederung in Grenzen.

Mehr Infos zu dem Angebot: www.landrover.de oder Tel.: 06173/9533696.



TRY DEFENDER UND DACHZELT

Ein Defender, ausgestattet mit zwei Stühlen, einem Tisch, einer Kühlbox und einem Maggiolina Extreme-Dachzelt – was braucht es mehr, ernähren kann sich der Abenteurer auch kühl und flüssig. Auch wir haben das Angebot von Land Rover angenommen, bei dem ab 99 Euro am Tag ein neuer Defender mit Ausstattung gemietet werden kann.

So ein Dachzelt auf einem Fahrzeug dieser Dimension bietet eine Liegefläche von 2,10 mal 1,45 Meter in luftiger Höhe. Wobei Dachzelt fast ein wenig untertrieben ist. Das Maggiolina ist mehr ein Dachschalenkoffer mit gut verspannten, robusten Seitenwänden – ein Herausfallen fällt da schwer. Rund 70 Kilogramm bringt das Teil

auf die Waage, um den Koffer auf rund 2,10 Meter Höhe zu positionieren, braucht man schon zwei Erwachsene – oder einen Kran. Das Aufstellen fällt „relativ“ leicht. Mittels einer Kurbel kann der Deckel angehoben und wieder abgesenkt werden – für das tägliche Auf und Nieder wäre ein Adapter für den Akku-Schrauber ganz nett. Der Liegekomfort auf der Schaumstoff-Matratze ist okay. Lattenrost gibt es keinen, nur ein Netzgewebe, welches die Bildung von Kondenswasser verhindern soll.

Um sich richtig mit dem Thema anzufreunden, braucht es etwas länger. Es ist schon sehr spartanisch. Okay, es gibt genügend Platz, um seine Schuhe und Kleider trocken in einer Ecke unterzubringen, aber man muss sich anziehen, bevor man das Nest verlässt, man hat ja nichts an Bord.

Außerdem hat man immer Angst, dass ein Spaßvogel einem nachts die Leiter klagt. In unserer Kombi mit dem Sportcaravan geht es allerdings, wenn es nur um zusätzliche Schlafplätze geht, den Rest kann man ja vom Cube 5 mitbenutzen.

Mit dieser Kombination kann man wirklich alles unternehmen. Egal ob man bis Marokko durchfährt oder nur im Umkreis unterwegs ist, wer nicht nur im Wohnwagen sitzen und das Bleikristall in der beleuchteten Vitrine bestaunen möchte, sollte sich einen Sportcaravan genauer ansehen. Besonders die Option, die Kiste bei Nichtbenutzung als Garage oder Abstellraum für das Equipment zu nutzen, welches man sowie für den Urlaub in den Wohnwagen oder ins Zugfahrzeug räumen würde, macht den Cube einzigartig.

Sportcaravan Cube 5

Fahrwerk: Verzinkter V-Deichselrahmen mit Gummifederachse und selbstnachstellendem Auflaufbremssystem. Vier Klappkurbelstützen und Stützrad.

Aufbau: Dach und Wände GfK-Sandwichpolyester 60 mm. Boden Siebdruckplatte.

Füllmengen: 125 l Frisch-/35 l Abwasser.

Serienausstattung: Elektrische Heizung, CEE-Außenanschluss, 100-Ah-Bordbatterie, 15-Ah-Ladegerät, LED-Beleuchtung, Ceran-Kochfeld.

Sonderausstattung: 100 km/h-Zulassungspaket, Alu-Felgen, Markise, Deichselbox.

Grundpreis: ab 28.899 €
Infos: www.sportcaravan.de

Land Rover Defender 110

Motor: R6-Turbodiesel, SCR-Kat mit DPF. Hubraum: 2.996 cm³, Leistung: 147 kW (200 PS) bei 4.000/min, max. Drehmoment 500 Nm bei 1.250/min. Euro 6d.

Antrieb: Allradantrieb

Getriebe: 8-Automatikgetriebe

Massen: Leergewicht: 2.415 kg, zul. Gesamtgewicht: 3.150 kg.

Anhängelast gebremst/ungebremst: 3.500/750 kg.

Stützlast: 150 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h.

Tankinhalt: 89 l, AdBlue: 21 l

Verbrauch (l/100 km): WLTP 7,6 l

Test: 9,5 l (solo)/12,1 l (Gespann)

Reichweite: 937 km / 736 km

Grundpreis: 55.600 €

Infos: www.landrover.de

