



Autos für Filme
und fürs
richtige Leben.
Mit Regisseur
Sönke Wortmann
im Range Rover.



Schlamm drüber!

Plötzlich endet der Kiesweg. Er fährt auf eine Kante zu, dann ist abrupt Schluss. Jedenfalls sieht es ganz so aus; doch links vom Weg ist ein Warnschild aufgepflanzt: „110 %“ steht darauf. Das sind immerhin mehr als 45 Grad Gefälle. Sönke Wortmann hält kurz an. Auf dem Rücksitz macht sich der drängende Wunsch breit, auszusteigen. Und sei es nur, um nachzusehen, ob vorne nicht doch ein Abgrund gähnt, ein Schlund in den ehemaligen Steinbruch hinunter. Wortmann verharrt kurz mit seinem Range Rover an der Kuppe, und sagt: „Das ist ja interessant. Da siehste ja gar nix.“ Dann fährt er los.

Früher Vormittag, Sönke Wortmann will sich in die Offroad-Finessen seines Range Rover TDV8 Vogue einweisen lassen. Und so manövriert er sein großes Auto nun übers Gelände von Land Rover Experience. Das ist ein aufgelassener Steinbruch bei Düsseldorf, 120 000 Quadratmeter groß, ein Abenteuerspielplatz für große Jungs (und Mädels).

Der Regisseur schaut noch etwas verknittert unter seinen blonden Strubbelhaaren hervor. Früh morgens ging sein Flug von Berlin, wo er auf der Berlinale „eine Schauspielerin“ traf. Die „Päp-

tin“? Wortmann schweigt. Im Sommer beginnt er mit den Dreharbeiten zur Verfilmung des Bestseller-Buches von Donna Woolfolk Cross. Noch ist offen, wer die Titelrolle spielen wird. Der 48-Jährige zählt spätestens seit seinem Fußball-Dokumentarfilm „Deutschland. Ein Sommermärchen“ zu den bekanntesten deutschen Regisseuren. Zu früheren Erfolgen gehören „Kleine Haie“ und „Allein unter Frauen“ sowie sein anderer Fußball-Film, „Das Wunder von Bern“.

Aber zurück zum Auto. Warum, bitte schön, fährt jemand einen Geländewagen,

Range-Rover-Fan Wortmann im Matsch (l.), auf dem Bock (r.): Hat auf der Straße und im Gelände viel Spaß mit der domestizierten Variante des britischen Ur-Viechs

wenn er ja doch die meiste Zeit auf der Straße unterwegs ist? Der Familienmann Sönke Wortmann hat drei kleine Kinder; Sicherheit, sagt er, stehe für ihn beim Autokauf logischerweise an oberster Stelle, und dieser schwere Wagen vermittle nun einmal dieses Gefühl. Außerdem wolle er die Umwelt nicht mehr als nötig belasten. „Der hier braucht zwölf Liter Diesel, das kann man ohne allzu schlechtes Gewissen noch fahren.“ Das sind so Sätze, wie Väter sie sagen. Und dann sagt Wortmann noch: „Ich fühle mich wohl hier oben auf dem Bock. Führt sich einfach super.“

Den Range Rover treibt ein tief brabbelnden Achtzylinder an. Er ist neu im Angebot bei Land Rover. Rover war ursprünglich einmal eine Luxus-Automarke, der nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich die Kunden wegblieben. Der Markt für teure Autos war damals tot, nicht aber Englands Landwirtschaft. Die brauchte dringend andere Fahrzeuge als die Restbestände der vom englischen Landregen schon angerosteten US-Jeeps. Mit einem dieser Weltkriegsrelikte tuckerte auch Rover-Direktor Maurice Wilks auf seinen Ländereien herum.

Wilks schlug seinen Ingenieuren denn auch vor, einen Rover fürs Land zu bauen. Es wurde der Prototyp des Land Rover, der 1948 erstmalig auf einer Automesse vorfuhr. „Great, indeed“, jubelte der Landadel und orderte.

Und so rettete der Land Rover die britische Traditionsmarke Rover, die sich dann später nach dem Erfolgsmodell benannte. Erst viel später bekam jenes rudimentäre Fahrzeug, das zum Inbegriff der Marke wurde, den martialischen Namen Defender. Das kastenförmige, eckige Ungetüm, das in der Fernsehserie „Daktari“ durch den afrikanischen Busch rumpelte, auf Expeditionen durch die Wüste schnürte und

Foto: Gulliver/Thelis für fivetonline

Generationen von Entwicklungshelfern von Dorfbrunnen zu Reisfeldern brachte und bis heute bringt, wurde bis heute rund zwei Millionen Mal gebaut. Und drei Viertel aller jemals gebauten Fahrzeuge sind heute immer noch unterwegs – in der Wüste, im wilden Kurdistan und natürlich auch auf dem weniger schwierigen Parcours von der Vorstadt-Villa zum Golfclub.

Dieser Urtyp ist es aber nicht, den Regisseur Wortmann als Privatwagen fährt. Er hat die domestizierte Variante: Ende der Sechzigerjahre besann sich das Unternehmen wieder auf seine Wurzeln im Luxus und brachte ein deutlich bequemes, luxuriös ausgestattetes Modell für die Straße heraus, den Range Rover. Innen und außen sieht der Range Rover

gewichen. Die Luftfederung sorgt für den Komfort einer Sänfte. Prince Charles bekam einen der ersten Range Rover.

Hätte Wortmann einen Landsitz und ein paar Hunde, vielleicht hätte er dann auch einen Defender. Aber er hat ein Haus in Düsseldorf und drei Kinder. Da passt der Range Rover TDV8 besser. Und den testet er nun zwischen Kalkfelsen und Wassergräben, einer Hütte und einer Wippe, über die gerade ein Trupp Holländer ihre Defender lotst. Das Gelände hat etwas von Hundetrainingsplatz, nur dass die Hindernisse größer sind, und die Herrchen nicht ihre Rottweiler, sondern ihre Rover durchs Gelände jagen.



Der Regisseur im wilden Kurdistan: Bei solchen Gefällstrecken verlieren die Getränkebecher-Halter im Range Rover ihre Daseinsberechtigung

ganz anders aus als jenes Transportfahrzeug für erlegte Hirsche, Schweinehälften oder Trinkwassertonnen, dessen Weiterentwicklung er ist. Während der Defender-Fahrer mit einem langen Ganghebel im Getriebe herumdrehrt, und auf hohen, mager gepolsterten Kutschbock-Sitzen fast ungefedert durchs Gelände hoppelt, ist der Range Rover alles andere als ein Nutzfahrzeug – aufwendig und luxuriös, innen wie außen.

Die erhöhte Sitzposition des Defenders ist geblieben. Von ihr sieht man nicht nur gut auf die Straße, sondern auch auf die elektronischen Gimmicks, die am Armaturenbrett dem Fahrer die Fahrt erleichtern sollen. Der lange Defender-Schalthebel, der zur Not auch mal ohne Kupplung einen Gang daherbrachte, ist hier einer kurzen, knubbeligen Automatik-Schaltung



„Und jetzt schön langsam“, das ist der Satz, den Dag Rogge am häufigsten sagt. Der hibbelige Fahrtrainer erklärt ohne Punkt und Komma jedes Detail der motorisierten Spielzeuge. Denn auch wer sich einbildet, sein Auto zu kennen, erlebt hier noch sein blaues Wunder. Wortmanns Wagen steht jetzt schräg. Sehr schräg. Die Insassen lehnen sich bergauf, wie Passagiere einer Achterbahn. „Wenn ich mit der Familie unterwegs wäre, würde ich erst mal sagen: Kinder raus aus dem Wagen!“, meint der Fahrer. Das schwere Ding schiebt sich vorwärts, kippt nicht. Wozu braucht eigentlich ein

Geländewagen Getränkebecher-Halter? Das wäre jetzt eine ganz schöne Sauerei.

Geduldig hört Wortmann zu, wenn sein Fahrlehrer erklärt: „Das Mitteldifferenzial hat zugemacht, weil er mehr Traktion braucht.“ Wortmann nickt, als hätte er verstanden, und Rogge sagt: „Das Auto macht eh alles für dich.“ Beim „Terrain Response System“ stellt sich der Wagen auf jenen Untergrund ein, den der Fahrer auf dem Bildschirm vorwählt – etwa so, wie wenn man an einer Digitalkamera zwischen Programmen für Porträt oder Landschaft wählt.

An der Bodenfreiheit sei nun zu arbeiten, meldet ein Display. Rogge weist an: „Du musst ihn anheben, dann ist deine ground-clearance höher.“ Mit amüsiertem Grinsen folgt der Regisseur den Regieanweisungen. In solchem Gelände sei er nun wirklich noch nie gefahren, sagt der „bekenkende Land Rover-Fan“. „In meiner Zeit in Los Angeles ging ich jeden Tag bei einem Händler vorbei und bewunderte voller Neid diese verlocken-

den Geländewagen. Aber damals konnte ich mir noch keinen leisten.“

Doch ungeachtet technischer Finessen wie Multifunktionsbildschirm und Off-Road-Informationssystem bleibt Wortmanns Auto halt eine Familienkutsche. Deutliche Spuren haben die fünfjährigen Zwillinge und die neunjährige Tochter hinterlassen: Die Rückseiten von Fahrer- und Beifahrersitz sind schön eingesudelt mit lehmigen Abdrücken von Kinderschuhen. Unterm Sitz sammeln sich Kekskrümel und Strohhalme, so wie Autos eben aussehen, die benützt werden. Wortmann wendet vor einem Sand-

haufen, fährt rückwärts auf Felsen zu, das Auto piepst, hinten schaltet sich eine Kamera ein und auf dem Bildschirm erscheinen die Felsen. Ob seine Frau diesen Wagen auch gern fährt? „Klar, sehr gerne, auch wegen der Einparkhilfe.“ Und dann fügt er schnell hinzu: „Ich habe ‚auch‘ gesagt!“

Autos im Film – welche Rolle misst ihnen der Regisseur Sönke Wortmann eigentlich bei? Im Auto zu drehen, sagt er, versuche er zu vermeiden. Es sei „furchtbar aufwendig“: Man muss das Auto auf einen Trailer montieren oder am Beifahrer-Fenster eine Kamera befestigen. Doch dann kommen ihm seine wichtigen Auto-Szenen alle wieder in den Sinn. In „Mr. Bluesman“, seinem „unerfolgreichsten Film“, versucht ein verkrachter Pianist, geklaute Luxuskarossen nach Italien zu verschieben.

Und dann wäre da noch der schwarze Chevrolet Camaro in „Kleine Haie“, der mit einem Individuum namens Bierchen am Steuer von Gelsenkirchen nach München fährt. Im Drehbuch heißt es dazu: „Mit Chromleisten und einlackierten Fantasy-Motiven aufgemotzt, und dem Motorengeräusch nach zu urteilen, ist auch die Maschine nicht allzu seriennah. Türfüllungen, Dachhimmel, Sitzbezüge und Armaturenbrett sind mit Tigerplüsch bespannt, und auf dem Schaltknüppel thront selbstverständlich ein verchromter Totenkopf mit rot flackernden Augen.“ Und nicht zu vergessen: der alte Lloyd Alexander, der im „Wunder von Bern“ über die Leinwand heult! Wortmann wundert sich selbst.

Einstweilen beißt sich sein schweres Allrad-Auto einen steilen Weg hinauf – mehr Panzer als Personenwagen. „Was ist das eigentlich für ein Geräusch, wenn man denkt, da geht jetzt gerade etwas kaputt?“, will Wortmann wissen. Das ist nur die Traktionskontrolle. Gras, Schotter, Schnee, Sand, Felsenkriechen gibt das Display zur Auswahl an, Wortmann wählt „Felsenkriechen“, der Range Rover broddelt bergan mit diesem schweren Acht-Zylinder-Sound. Der Mann am Steuer genießt die Steilstrecke sichtlich. „Jammer schade nur“, in Wortmanns Stimme klingt aufrichtiges Bedauern mit, „dass wir am Niederrhein wohnen, flacher geht’s ja nun wirklich nicht.“

JOHANNA STURM

Run auf rustikal

Die Mischung von Geländewagen-Optik und Pkw-Komfort ist heiß gefragt: Fast alle Autobauer haben kompakte Sports Utility Vehicle (SUV) im Angebot.

Jeep Patriot Einführung: 1. Quartal



Hat die typischen Jeep-Gene, besticht durch Geländetauglichkeit und kraftvollen Auftritt. Mit 4,41 Meter ist er genauso lang wie der Jeep Compass, der sich mit seinen runderen Formen jedoch an eine andere Klientel richtet. Markentypisches Design: viele Kanten innen und außen. Motoren: Ein 2,4-Liter- (170 PS) oder ein Zwei-Liter-Turbodiesel (140 PS). **Ab ca. 24 490 Euro.**

Audi Q5 Einführung: 4. Quartal



Viel ist noch nicht über den Audi Q5 bekannt. Der kleine Bruder des Luxus-SUV Q7 misst ca. 4,65 Meter. Mit dem Mercedes GLK tritt er vor allem gegen den Platzhirsch BMW X3 an. Der Q5 wirkt zwar bullig, jedoch nicht so überdimensioniert für deutsche Straßen wie der Q7. Je nach Motorisierung **zwischen 35 000 und 55 000 Euro.** Ab 2010 ist auch eine Hybrid-Variante geplant.

Mercedes GLK Einführung: 4. Quartal



Der GLK orientiert sich mehr an der G- als an der M-Klasse: Kanten, glatte Flächen, visualisierte Kraft. Die wenigen Rundungen tun dem 4,52 Meter langen Baby-Softroader mit Allradantrieb sehr gut. Steht das G im Namen für den großen Benz-Bruder, so deutet das L auf Luxus und das K auf die Kompaktbauweise hin. Die Motorisierung und Preise stehen noch nicht fest. **Ab ca. 35 000 Euro.**

Ford Kuga Einführung: 2. Quartal



Der Kölner Crossover hat die kräftigste Statur aller deutschen Ford-Modelle. Die Karosserie steht auf der bewährten Focus-Plattform und ist 4,44 Meter lang sowie 1,64 Meter hoch. Zum Start wird er ausschließlich mit einem Zweiliter-TDCi (Dieselmotor mit 136 PS) angeboten. Zur Auswahl stehen Allradantrieb oder Frontantrieb. Letzterer ist noch ein sparsamer. **Ab ca. 25 000 Euro.**

Volvo XC 60 Einführung: 4. Quartal



Spät kommen die Schweden mit dem XC 60 auf den Markt der kompakten SUV. Es ist durch und durch ein Volvo: Kräftig und ausgestattet mit einem innovativen Sicherheitssystem, das den Wagen vor einer drohenden Kollision im Stadtverkehr komplett bremst. Drei Motoren: Zwei Fünf-Zylinder-Dieselmotoren (163/185 PS) und ein Reihensechs-Zylinder-Turbo-Benziner (285 PS). **Ab ca. 33 000 Euro.**

BMW X6 Einführung: Mai 2008



Einer neue SUV-Unterkategorie gehört der X6 an. BMW nennt diese neue Mischung aus Coupés und Geländewagen „Sports Activity Coupé“.

Der Bayer spielt jedoch nicht in der Klasse der kompakten Crossover mit, sondern eher in der Luxusklasse von Audi Q7 und Mercedes ML: Der 4,4-Liter-V8-Motor leistet 407 PS. **Ab ca. 55 800 Euro.**

Renault Koleos Einführung: 3. Quartal



Die Kooperation von Renault und Nissan macht's möglich: Der Koleos basiert auf Nissans Qashqai. Der kompakte Crossover zeichnet sich vor allem durch Allradsystem aus, das mit innovativen Offroad-Helfern wie etwa einem Bergab-Fahrerassistenz aufwartet. Zwei-Liter-Turbodiesel (150 PS oder 173 PS) oder 2,5-Liter-Benziner (171 PS). **Ab ca. 25 000 Euro.**