

Asphalt und Abenteuer

Mit Technologie und Ironie überführt Land Rover den legendären Geländewagen Defender in die Moderne.



Zu den drei besten Autos, die ich im vergangenen Jahr fahren durfte, gehören – in verschiedenen Kategorien selbstverständlich – der Porsche 911 Turbo S (*Weltwoche* Nr. 35/20), der Mercedes-Benz E 450 4 Matic T-Modell und der neue Land Rover Defender. Um den Mercedes-Kombi soll es nächste Woche gehen, heute steht der Defender im Mittelpunkt.

Dieser urbritische Alleskönner ist eine Legende im Gelände, man möge mir den Kalauer verzeihen. Allerdings konnte ich nie verstehen, warum man in trendigen Zürcher Quartieren so gerne mit einem Auto unterwegs ist, das sich wie ein Traktor, laut und unkomfortabel, fährt. Denn selbst leidenschaftliche Fans des Ur-Defenders können kaum bestreiten, dass sich der ab 1948 produzierte Wagen vor allem für Leute mit Waldbesitz oder für wichtige Aufgaben in Gegenden mit vornehmlich unbefestigten Strassen eignet.

Referenz an das Urviech

Automobilklassiker in die Moderne zu überführen, ist eine undankbare Aufgabe; Land Rover hat sie sich beim Defender nicht einfach gemacht. Statt bloss humorlos das bewährte Gestaltungskonzept auf eine neue Plattform zu stellen und von Starrachsen und Leiterahmen auf Einzelradaufhängung und Aluminium-Monocoque umzurüsten, sind die Designer durchaus mit Sinn für Ironie vorgegangen. Überall finden sich Zitate als Referenz an das Urviech unter den Geländewagen – Riffelbleche, grobe Schrauben oder das Ersatzrad an der seitwärts öffnenden Hecktüre –, die aber mit

einer gewissen Lust an der fröhlichen Übertreibung angebracht sind.

Bei Betrachtung der inneren Werte fällt auf, dass auch da sehr viel richtig gemacht wurde. Der Defender ist immer noch die richtige Wahl, wenn der Strassenbelag ausgeht: Das Allradsystem mit elektronischer Traktionskontrolle gehört zum Besten seiner Art, die neue Luftfederung mit Niveauregulierung erlaubt bis zu 29 Zentimeter Bodenfreiheit und 90 Zentimeter Wattiefe, kurz: Es gibt wohl kein fähigeres SUV als den neuen Defender.

Man könnte jederzeit

Gleichzeitig ist der grosse Land Rover – das Auto ist immerhin 2,5 Tonnen schwer und mit Ersatzrad fünf Meter lang – ein wunderbarer Alltagsgefährte. Er bietet Platz für bis zu sechs Personen, ist ausgesprochen angenehm zu fahren, und das neue Bedienkonzept ist in seiner aufgeräumten Reduktion schon beinahe genial. Ein Tastendruck, und aus dem Bedienrad für die Klimaautomatik wird die Einstellung für das Terrain-Response-System. Bildlich gesprochen, verlässt man den Asphalt, um ein Abenteuer abseits davon zu beginnen. Und wenn nicht, weiss man als Defender-Fahrer immerhin, dass man jederzeit könnte, wenn man wollte.

Land Rover Defender 110 First Edition D250

Motor/Antrieb: Turbo-Diesel, Allradantrieb, Automatikgetriebe; Leistung: 249 PS/183 kW; Hubraum: 2996 ccm; max. Drehmoment: 570 Nm bei 1250–2250 U/min; Verbrauch (WLTP): 8,8–9,5 l/100 km; Beschleunigung (0–100 km/h): 8,3 sec; Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h; Preis: Fr. 87 500.–



OBJEKT DER WOCHE

Kautschuk im Pulverschnee

Zai Disruptor Orange
Fr. 1950.–, im Fachhandel erhältlich

Für einen Zai-Ski ist es fast schon ein Schnäppchen. Sonst bewegen sich die Preise der exklusiven Schweizer Marke im Bereich von mehreren tausend Franken. Den Disruptor gibt es für Fr. 1950.–. Möglich macht dies eine interalpine Zusammenarbeit mit einer italienischen Firma. «Dadurch können wir den Disruptor etwas günstiger herstellen», sagt Zai-CEO Benedikt Germanier, ein Walliser, der im Aargau aufgewachsen ist, Banker war und nun seit Jahren vom Bündnerland aus an neuen Modellen herumtüftelt. Entstanden sind dabei auch schon Haute-Couture-Bretter im feinen Kleid von Moncler oder Saint Laurent.

Der Hauptunterschied zwischen einem Zai- und einem herkömmlichen Ski liegt beim Material. Germanier und sein Entwicklungsteam – sie arbeiten mit der Hochschule Rapperswil zusammen – setzen unter anderem auf Stahl, Granit und Zedernholz, verwenden aber auch Stoffe, die man in einem Ski nicht vermuten würde: zum Beispiel vulkanisierten Kautschuk, Filz oder Leinen. Dies wirke sich positiv auf die Qualität und auf die Lebensdauer aus, erklärt Germanier.

Beim seit kurzem erhältlichen «Zai Disruptor Orange» besteht die Oberfläche aus Naturkautschuk und das Innere aus Eschen- und Pappelholz sowie Titanal. Er kann auch getestet werden.

Benjamin Bögli