
Land Rover Defender: Das Allrad-Imperium schlägt wieder zu

Von Peter Schwerdtmann

Mut haben die bei Jaguar Land Rover längst bewiesen. Auch großes Heulen und Zähneklappern konnte sie nicht davon abhalten, die klassische Jaguar-Optik für den neuen Ian Cullum-Look ins Werksmuseum zu schicken. Das Wehklagen blieb leiser, seit Land Rover ankündigte, dem Land Rover Defender nach 71 Jahren einen Neustart zu gönnen. Nur die nicht eben kleine Gemeinde der automobilen Freeclimber meldet immer noch Zweifel an. Sie fürchten, der Neue könne sie im Gelände wie Weicheier aussehen lassen.

Zu chic, zu komfortabel, zu handlich, zu groß, zu bequem zu fahren, zu gut im Gelände selbst bei weniger geübten Fahrern – so lassen sich die Zweifel am Defender 2020 zusammenfassen. Er ist nicht mehr das rostige Steigeisen, mit dem schon so manche Bergtour gelang. Er gibt sich auch nicht mehr auf den ersten Blick als Sportgerät für Extreme, als Expeditionsauto oder als rollende Heimat für alternative Weltreisende zu erkennen.

Land Rover-Chefdesigner Gerry McGovern und sein Team wollen den Freunden der Ikone Defender das Umsteigen dennoch erleichtern. Die Silhouette des Neuen erinnert mit ihren exakten Waagerechten und dem kleinen Radius runter zur senkrecht stehenden Front an die Karosserie der späten 40er Jahre, scheinbar entstanden an der Abkantbank. Doch hinter diesen Linien des Respekts vor einer großen Vergangenheit beginnt die Moderne. Der McGovern-Defender hat nur wenig gemein mit seiner bäuerlichen Herkunft. Er ordnet sich seinen eher herrschaftlichen Markenkollegen Range Rover nicht unter, sondern zeigt einen Charakter, der in das aktuelle Angebot der britischen Allradspezialisten passt.

Das hat natürlich einen Preis. Der dreitürige Land Rover Defender 90 kostet ein paar Tausender mehr als der alte – mindestens 49.900 Euro. Für den viertürigen 110 reicht die Preisspanne bis 83.400 Euro und noch mehr für Extras. Aber jeder kann sehen, wo der Aufpreis für die Moderne steckt. Er zeigt sich schon von außen in den größeren Maßen und in einer Gestaltung, die Geländewagen-Eigenschaften herausstellt, aber SUV-Komfort erwarten lässt.

Wer jemals einen alten Defender geritten hat, der wird sich daran erinnern: kein Platz für den Fahrer, frugale Ausstattung, Ecken und Kanten, die sich im Gelände schmerzhaft einprägen und ein Geräuschniveau, gegen den das Rauschen eines Wasserfalls keine Chance hatte. Manche haben das geliebt und hatten immer den Schraubenschlüssel dabei, mit dessen Hilfe sie nach dem krassen Geländeritt die Karosserie wieder auf dem Leiterraahmen ausrichten konnten.

Statt Leiterraahmen kommt jetzt die Einzelradaufhängung, für Ikonen-Freunde ein Sakrileg, für die Land Rover-Techniker aber ein Gewinn, sowohl im Gelände, wie auch auf der Straße. Defender-Fahrer dürfen sich also nun auf gutes Fahrverhalten auf Asphalt freuen mit solch ungewohnten Eigenschaften wie Geradeauslauf, Kurvenwilligkeit und Reisekomfort sogar für den Fahrer. Bei aller Moderne muss niemand dem Leiterraahmen nachtrauern. Zur Steifigkeit der Defender-Karosserie treffen die Techniker eine erstaunliche Aussage – sie sei dreimal so groß wie die der besten Karosserie des Unternehmens.

Innen wird frugal durch sachlich ersetzt. Der Defender gibt sich gediegen, aber in einem Maß edel, dass einem Umsteiger ein Kopfschütteln abnötigen wird. Denn in seinem

Defender herrscht dieselbe Atmosphäre wie in den anderen Land Rover: klar, zurückhaltend, sachlich und modern beim Blick auf die Armaturentafel und verlockend bei den Sitzen und den – hört! hört! – Innenverkleidungen. Das sieht nach Sitzkomfort und Lebensqualität aus.

Vielleicht finden die Ikonen-Liebhaber in der später erscheinenden Commercial-Version mit drei Türen und undurchsichtigen Seitenfenstern wieder das abgestrippte Gerät für ihren Sport. Angesichts des deutlich erweiterten Einsatzspektrums des neuen Defender werden bei Privatfahrern vermutlich die edleren Varianten deutlich den Absatz dominieren, zumal sie auch auf extremen Touren nichts vermissen werden, sondern viel Nützliches und Angenehmes dazubekommen. Das zeigt schon der Blick auf ein paar Werte, die besonders die Version 110 mit Luftfederung als echten Geländewagen kennzeichnen: Bodenfreiheit, Böschungswinkel, die Steigfähigkeit von 100 Prozent und die maximale Seitenneigung von 45 Grad sprechen ebenso dafür wie die 3,5 Tonnen Anhängelast, die 180 kg maximale Stützlast, das Dach, das im Stand 300 kg tragen darf und die Wattiefe von 900 Millimetern lassen keinen falschen Eindruck aufkommen. Der Defender zählt mit großer Sicherheit wieder zu den besten Arbeitstieren im Gelände. Aber er wirkt auch vor dem Opernhaus nicht so trotzig wie sein Vorgänger.

Wie er sich fährt, werden wir im Frühjahr erleben. Bis dahin hier noch ein paar zusätzliche und charakteristische Informationen zum Neuen aus den Presseinformationen von Land Rover:

Zwei Diesel – D200 AED und D240 AWD – mit 200 bzw. 240 PS und der Benziner P300 AWD mit 300 PS sowie der Mildhybrid P400 AWD mit 400 PS werden in Deutschland zunächst zur Wahl stehen. Später folgt eine Hybridversion.

Die neue Elektronikarchitektur „EVA 2.0“ bringt den Defender online. Zur Software-Aktualisierung „Over-The-Air“ werden 14 Steuermodule des Defender mit neuester Software versorgt werden.

Das von Jaguar Land Rover neuentwickelte Infotainment-System Pivi Pro mit eigener SIM-Karte und separater Energieversorgung wird im Defender seine Premiere erleben. Dabei macht die „Always-on“-Funktion das System schnell und leicht bedienbar, während gleichzeitig zwei Smartphones verbunden werden können.

Innenrückspiegel mit „Clear Sight Smart View“ und „Clear Sight“-Motorhaube verschaffen Rundumsicht. Der Anhängerassistent und Wade Sensing fürs Waten werden mit 3D-Darstellung arbeiten.

Ein vollfarbiges Head-up-Display mit neuer Videofunktion wird Gelände- und Straßeninformationen direkt ins Fahrerblickfeld projizieren.

Auch angesichts der aktuellen Elektronik an Bord des Neuen werden selbst die unverbesserlichsten Fans des Alten neidisch werden, oder? Wir werden sehen. Bisher haben sich mutige Schritte bei diesem Unternehmen immer positiv auf den Absatz ausgewirkt. Auch deshalb rechnet das deutsche Management mit einem großen Defender-Anteil an den Neuzulassungen der Zukunft. Außerdem wird der neue Defender auch neue Märkte erobern dürfen, die ihm wegen seiner altertümlichen Technik bisher verschlossen blieben: USA und China. (ampnet/Sm)

Daten Land Rover Defender D240 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 5,02 x 1,97 (m. Sp. 2,11) x 2,00

Radstand (m): 3,02

Motor: R4-Diesel, 1999 ccm, Twinturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 177 kW / 240 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 430 Nm bei 1400 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,1 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 7,7-7,6 Liter
CO₂-Emissionen: 204-198 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: min. 2323 kg / max. 700 kg
Kofferraumvolumen: 5/6-Sitzer: 857-1946 Liter: 7-Sitzer: 160 - 1769 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Max. Stützlast: 150 kg
Max. Dachlast: 168 kg (mit All-Terrain-Reifen), statisch 300 kg
Wendekreis: 12,60 m
Bodenfreiheit: 218-293 mm
Böschungswinkel: vorn 30,1-38 Grad; hinten 37,7 Grad-46 Grad
Rampenwinkel: 22-28 Grad
Wattiefe: 900 mm
Max. Steigfähigkeit: 45 Grad
Max. seitliche Neigung: 45 Grad
Bereifung: 265/70 R 18 oder 255/65 R 19
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30
Basispreis für D240: 59.900 Euro

Bilder zum Artikel



Land Rover Defender.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



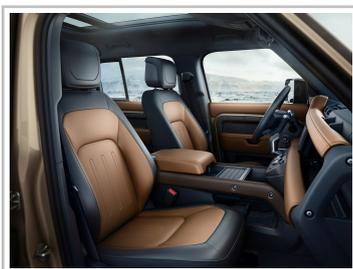
Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 110 und sein Urahn von 1948.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 90 und 110 (von links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



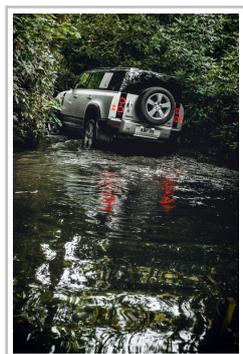
Land Rover Defender 90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender 90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender 90.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Land Rover Defender.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover
