

CLASSIC DRIVER

Land Rover Defender



Als der erste Land Rover 1948 auf der Amsterdam Motorshow präsentiert wurde, rechnete keiner mit dem dauerhaften Erfolg der Allrad-Ikone. Seit der Einführung des Land Rover „Ninety“ und des „One Ten“ im Jahr 1983 blieb das Aussehen des beliebten Landys nahezu unverändert. Nun hat Land Rover den Defender fit für das Modelljahr 2007 gemacht und wartet mit einer Reihe von Veränderungen auf. Classic Driver traf den „neuen“ Defender im Land Rover Experience Center in Wülfrath.

Rund 800 Tonnen Sand, mehr als 2.500 Tonnen Steine, insgesamt 45 Hindernisse und Passagen, verteilt auf 120.000 Quadratmetern in einem ehemaligen Steinbruch, warten darauf von mir im neuen Land Rover Defender erkundet zu werden. Ich habe die Qual der Wahl aus einer beachtlichen Defender-90-Flotte meinen Partner fürs Grobe zu wählen. Die Entscheidung fällt auf einen in Tonga Green lackierten Landy. Im Gegensatz zu den Beteuerungen im Presstext, dass der neue Defender über ein „nahezu unverändertes Blechkleid“ verfüge, fallen einige Änderungen ins Auge.





Das Auffälligste Merkmal ist eine Wölbung in der Motorhaube. Sie wurde nötig, da man der Defender-Baureihe, rechtzeitig zum 60. Geburtstag im nächsten Jahr, ein neues Herz gönnte. Der neue 2.4-Liter Turbodiesel-Motor ist ein Spenderorgan aus dem Ford Transit, allerdings wurde das Aggregat komplett an die Bedürfnisse des Land Rovers angepasst. Die Hutze auf der Haube bietet dem neuen Motor etwas mehr Platz. Doch dazu später mehr. Zweites auffälliges Merkmal sind die fehlenden Lüftungsklappen unter der Windschutzscheibe. Sie sind Dank einer leistungsstärkeren Klimaanlage überflüssig geworden. Ganz britisch, konservativ blieben allerdings Stanzformen der Klappen erhalten, so dass ihr Fehlen erst auf dem zweiten Blick auffällt. Ansonsten scheint die markante Form des Defenders in der Tat unverändert.

Beim Einsteigen in den Geländeklassiker frage ich mich, ob ich wirklich in einem Defender sitze. Der Sitz ist erstaunlich komfortabel und hat nichts mehr mit dem Gestühl Marke „Holzklasse“ des Vorgängermodells zu tun. Doch spätestens als ich die Fahrertür in Schloß fallen ließ, war es wieder da, das beengende Landy-Gefühl. Die Sitzposition am äußeren linken Rand hat sich nicht verändert und bietet nur bei geöffnetem Fenster ausreichend Platz für meinen Ellenbogen. Aber das gehört nun mal zum Defender.



Die Gelände-Expedition in den „Wülfrather Urwald“ startet über eine gemäßigte Steigung, die der Defender ohne Probleme meistert. Der Weg führt weiter über hügelige Pisten und beachtliche Steigungen, dessen Bergauf- und Bergabfahrt mich ein manches Mal in Unruhe versetzt. Doch der bewährte, permanente Allradantrieb samt der Geländereduktion lässt mich sicher durch den Parcours kommen. Das neue 6-Gang Schaltgetriebe erlaubt exakte und leichte Gangwechsel, natürlich behielt man die H-Schaltkulisse aus dem Vorgänger bei. Für den extremen Geländeeinsatz wurde der erste Gang noch kürzer übersetzt. Für eine komfortable Überlandfahrt sorgt der länger übersetzte sechste Gang für Laufruhe und Wirtschaftlichkeit.



Wieder Bergab geht es auf einer mit großen Steinen gespickten Piste. Nur mit Standgas rolle ich langsam auf die Kuppe zu und lasse mich in mein Verderben rollen. Mit dem rechten Vorderreifen lande ich in einer tiefen Kuhle. Sie ist so tief, dass der Defender nur noch mit drei Reifen Bodenhaftung behält. Die gesamte Aluminium-Karosserie ächzt und stöhnt unter der enormen Belastung. Doch Dank dem aus bis zu drei Millimeter dickem Stahl gefertigtem Leiterrahmenchassis behält der Defender seine Form, so dass sich auch bei einer extremen Verschränkung die Türen problemlos öffnen und schließen lassen. Nach einer letzten Geländeprüfung endet meine Safari.



Für die On-Road-Etappe der Fahrpräsentation steige ich in einen Defender 110 („One Ten“) um. Die Bezeichnungen Defender 110 und 90 stammen vom Radstand der beiden Modelle, wobei man beim Defender 90 aus Schönheitsgründen drei Inch unterschlug. Aber es ist ein wenig wie in der Musik, denn erst durchs Weglassen wird ein Stück erst richtig interessant. Der Wagen ist in der wiederbelebten Farbe „Keswick Green“ lackiert, ein Farbton, dessen Blechkleid viele Ur-Land Rover schmückten und der an Stil kaum zu übertreffen ist.



Gründlich überarbeitet wurde auch der Innenraum des neuen Defender-Modells. Das Armaturenbrett mit Drehzahlmesser, Tacho und digitaler Kilometeranzeige stammt aus dem Discovery. Als recht skurril empfinde ich den Hinweis des Land Rover Pressemanns, dass nun auch die Anzeigen für Kraftstoff und Motortemperatur exaktere Angaben liefern – wie beruhigend! Neben neuen Halte- und Ablagemöglichkeiten wurde auch das Lüftungssystem überarbeitet. Ansonsten erscheint der Defender 110 so wie man ihn kennt und liebt. Doch ein Blick in den großzügigen Fahrgastraum lässt mich erschrecken. Anstatt der von mir so geliebten seitlichen Sitzbänke im hintersten Teil des Geländeriesen, sehe ich zwei „schnöde“ Sitze in Fahrtrichtung ausgerichtet. Wie ich später erfahre, sind die Sitzbänke ein Opfer des Regulierungswahns der Europäischen Union geworden. Sie waren zwar nicht bequem, aber die seitliche Sitzposition war schon etwas Besonderes.



Nachdem ich mich von diesem Schock erholt habe, starte ich zum Straßentest. Dem neuen 6-Ganggestriebe sei Dank fährt sich der Defender sehr viel gutmütiger als das letzte Modell. Der Fahrgeräusche im Innenraum sind etwas reduziert worden, allerdings immer noch landtypisch – zum Glück. Dem entgegen wirkt ein neues Soundsystem, das recht erfolgreich gegen das nagelnde Diesellagerat ankämpft. Der neue Motor stellt eine sinnvolle Verbesserung dar. Der Vierzylinder-Turbodiesel leistet genauso wie der Td5 122 PS, nur verfügt das neue Aggregat über ein höheres Drehmoment. Anstatt 300 Nm (Td5) bringt es der neue Motor auf 360 Nm, die bei 2.000/min anliegen. Die Kraftstoffversorgung erfolgt über ein Common-Rail-Einspritzsystem. In der Praxis wirkt der Defender etwas agiler und nimmt etwas freudiger Gas an als sein Vorgänger. Der Garrett-Turbolader leistet einen guten Job und die variable Turbinengeometrie wirkt recht effizient dem Turboloch entgegen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 132 km/h – abgeregelt! Der Fahrspaß bleibt trotzdem nicht auf der Strecke, denn der Defender ist nicht zum rasen da, sondern zum entspannten Cruisen auf und abseits der asphaltierten Strasse. Leider endet der Ausflug bereits nach einer halbe Stunde und es heißt „zurück zum Basiscamp“.





Der Defender hat trotz der vielen Neuerungen nichts von seinem Charme und seiner Leistungsfähigkeit im Gelände verloren. Ganz im Gegenteil: Das Modelljahr 2007 steht für den erfolgreichen Spagat zwischen Tradition und einem Mindestmaß an Modernität. Nach wie vor wird man auch den „neuen“ Land Rover Defender in gewohnten Umgebungen sehen: im Einsatz für Rettungskräfte, in der Landwirtschaft und als robustes Vehikel in Wüsten und Steppen. Allerdings wird der Defender MY 2007 – dank dem Zuwachs an Alltagsstauglichkeit – auch in Großstädten vermehrt auftreten und unter artfremden Verhältnissen gehalten.



Die Defender-Modellreihe wird in Deutschland in sieben verschiedenen Varianten angeboten. Der Preis für den Defender 90 Station Wagon beträgt in der günstigsten Ausstattung E 26.800 € bzw. 29.800 € für den Defender 110 Station Wagon E.

Text & Fotos: [J. Philip Rathgen](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/land-rover-defender>
© Classic Driver. All rights reserved.