Fahrvorstellung Land Rover Defender 110: Daktari fährt auf Luft

Von Dennis Gauert, cen

68 Jahre lang hat Land Rover seine robuste Urform modellgepflegt, seit 1990 trägt die Geländewagen-Legende zur Abgrenzung den Namen „Defender“. Mit der Einstellung des Modells im Jahre 2016 stieg dann die Spannung bei der Fangemeinde. Die Ankündigung eines Nachfolgers bot Raum für Spekulation. Nun ist er da – mit Acht-Stufen-Automatik, optionalem höhenverstellbaren Luftfahrwerk, einem 360-Grad-Kamerasystem und der Möglichkeit hohe Reisegeschwindigkeiten komfortabel zu meistern.

Die Weiterführung des „Landy“ bedeutet für die Briten ein schweres Erbe. Überall auf der Welt schätzten Offroadfahrer den Hochsitz fürs Grobe - so auch der Wildtierarzt in der gleichnamigen Serie "Daktari". Erste Versuche zur Ablöse unternahm Land Rover bereits 2011, als auf der IAA die Studie DC 100 vorgestellt wurde. Nun, neun Jahre später scheinen die Hausaufgaben gemacht und der Nerv getroffen. Land Rover hat sein Versprechen aus dem Frühjahr trotz Corona gehalten und stellt den Neuen bereits in die Showrooms. Zu haben ist er ab dem 20. Juni.

Unter strahlend blauem Himmel plustern sich die Staubwolken auf. Hier geht es auf und ab, über Stock und Stein, und schließlich auf die Autobahn. Im Land Rover Experience Center feiert der deutsche Arm der britischen Geländewagenschmiede die Ankunft eines Neulings, der bei den Motorjournalisten heiß begehrt ist. Optisch sind die Reminiszenzen an das Original von Weitem erkennbar. Besonders das schnelle Ende am Heck mit den separierten Rückleuchten wirkt wie ein Nachruf für die Legende. Die Front musste zugunsten der nötigen Aerodynamik geglättet werden. Dass das gelungen ist zeigt der Luftwiderstandsbeiwert von 0,38 cw. Mit LED-Technik in den klotzigen Scheinwerfern und einer unverkennbar kantigen Nase gibt sich der Neuling trotzdem ganz als Ikone.

Dabei ist das Design keinesfalls der Widerhall leerer Versprechungen, sondern – genau wie die neue Karosseriearchitektur D7x – eine Verpflichtung zur Nutzbarkeit. Das Aluminium-Monocoque ist die steifste Karosseriestruktur, die die britsche Allradmarke je in Serie gehen ließ. Das Konzept fußt außerdem auf maximaler Offroadtauglichkeit: So sind 90 Zentimeter Wattiefe mit dem optionalen Luftfahrwerk möglich, das per Knopfdruck um 14,5 Zentimeter angehoben werden kann.

Die Böschungswinkel vorne und hinten tendieren bei maximaler Höherlegung in Richtung der 40-Grad-Marke, und erst bei 45 Grad Neigung legt sich der Brite aufs Ohr. Auf identischem Niveau rangiert auch die Steigfähigkeit von 100 Prozent. Die Betrachtung der nackten Zahlen allein kann dem Defender 110 bereits hohen Nutzen im Gelände attestieren. Hinzu kommen Bergabfahrhilfe, Geländeuntersetzung und das intelligente Offroadsystem „Terrain Response 2“, das beim neuen Defender durch einen Wat-Modus ergänzt wurde.

Ausgerüstet mit diesen Technologien gelingt die Tour über den sonnengetrockneten Untergrund im Offroadpark Wülfrath im Handumdrehen. Weder 110 Prozent Steigung noch Gefälle können der Neuentwicklung imponieren. Durch das Luftfahrwerk ist eine hohe Verschränkung gewährleistet, die den Defender jederzeit in Kontakt mit dem Untergrund treten lässt. Knatschgeräusche durch Verwindungen lassen sich nur bei besonders starken Lastverschiebungen innerhalb der Karosserie vernehmen. Das Fahrgefühl unterscheidet sich so enorm vom Vorgänger, dass auch mancher Range-Rover-

Besitzer über den neuen Defender nachdenken darf.

Auf der Straße ist nichts mehr wie es war. Das Luftfahrwerk regelt ruhig und besonnen, die Lenkung arbeitet mit etwas künstlicher Präzision. Zeitgleich werden acht eng übersetzte Fahrstufen nacheinander in den Antriebsstrang gelegt, was den Common-Rail-Diesel mit doppelter Turboaufladung zu kernigem Klang und kräftigem Anzug animiert. In 9,1 Sekunden wird der bis zu 2,3 Tonnen schwere Tross auf Tempo 100 km/h befördert, als Höchstgeschwindigkeit stehen 188 km/h im Schein – 17 mehr als beim stärksten seiner Vorgänger, dem 405 PS starken Works V8. Damit ist der Neue sowohl für die Straße als auch fürs Gelände voll tauglich.

Auch im Innenraum setzt Land Rover auf Funktionalität und bietet im neuen Defender eine Spielwiese für Abenteurer. Eine robuste Optik, verziert mit Torxschraubenköpfen an den Türverkleidungen und an der Mittelkonsole, dominiert das Cockpit. Besonders hervor sticht eine in die Beifahrerablage integrierte Blende mit „Defender“-Prägung.

Insgesamt gibt sich der Allradler aufs Wesentliche fixiert und mit üppigen Platzverhältnissen bestückt. Die Sitze sind auch im Fond bequem und bieten sehr gute Beinfreiheit. Leider kann das Gestühl bei der Verarbeitung nicht mit dem Rest der Umgebung Schritt halten. Klappt man sie im Fond um, erhöht sich das Ladevolumen von 1075 Litern auf 2380 Liter. Auf Wunsch können im Kofferraum zwei weitere Sitzplätze geschaffen werden. Bei der hohen Ladekante ist dann aber Klettern angesagt.

Am Volant herrscht Moderne. Der Tacho mit zwei Rundinstrumenten und einen Infobildschirm dazwischen wird durch ein Display dargestellt. Auf dem Lenkrad finden sich unter anderem Kurzwahltasten für die Lautstärkeregelung, die Geschwindigkeitsregelanlage sowie Telefonfunktionen.

Mittig im Armaturenbrett steht das neue Infotainmentsystem Pivi Pro mit Touchscreen zur Verfügung, das per Software-over-the-air alle Funktionen auf dem neuesten Stand hält. Die Bedienung erfolgte auf unseren kurzen Testfahrten intuitiv. In das System integriert sind auch die Kameras, die hilfreiche Einblicke ins Geschehen bieten. So gibt es unter anderem eine Ansicht, die sozusagen durch die Motorhaube auf den Boden schaut und gleichzeitig die Achsmomente grafisch darstellt.

Der Defender 110 wird der erste der neuen Art in Deutschland sein, danach folgt die Kurzvariante 90, sowie später eine reduzierte Behördenvariante, die 130 getauft wird. Der Defender 90 startet ab 49.700 Euro, der Defender 110 bei 55.600 Euro. Mit an Bord sind mindestens 200 PS aus dem kleinsten Vierzylinder-Selbstzünder. Der ist mit 10,2 Sekunden auf Tempo 100 km/h etwas träger als der von uns gefahrene 240 PS starke Turbodiesel.

Bei den Benzinern haben Kunden die Wahl zwischen einem Vierzylinder-Turbobenziner mit 300 PS und einem Reihensechszylinder-Turbobenziner als Mild-Hybrid mit 400 PS. Die Top-Motorisierung soll Land Rover vor allem in den USA zu einer gelungenen Verkaufsoffensive verhelfen. Das Interesse am Defender ist international ohnehin groß, knapp zwei Millionen Interessenten haben sich bereits ein Exemplar auf der Homepage von Land Rover konfiguriert.

Ein großes Zubrot für die Briten werden die Zubehörpakete sein, die besonders für den Defender umfangreich zur Verfügung stehen. Je nach Einsatzgebiet können Pakete mit seitlichen Außenträgern, Dachträgern- sowie Boxen, Trittstufen, Dachrelings oder Schmutzfängern dazu bestellt oder einzeln konfiguriert werden. Insgesamt 170 Zusatzartikel umfasst das Programm zum Start für den Defender.

Fazit: Der erste Eindruck ist positiv. Nach 68 Jahren fußt der Defender auf einer neuen

technischen Basis und wird damit – ob freiwillig oder unfreiwillig zu einem anderen Fahrzeug. Geländefahrten gelingen kinderleicht und auf der Straße gibt sich der Landy souverrän, entspannt und kräftig. Dabei entwickelt er einen eigenen Charakter, der in Zügen den des Range Rover übertrifft: Die Lenkung ist direkter, das Fahrwerk straffer und das Fahrgefühl ist dank der gelungenen Reminiszenzen im Innenraum einzigartig. Spätestens der Blick durch die Dachluken auf dem Sozius adelt auch den Neuen zur Ikone. (ampnet/deg)

Daten Land Rover Defender 110 D 240 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,84 x 1,89 x 1,85
Motor: 2.0-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel
Leistung: 240 PS (177 kW) bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 430 Nm von 1400 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h
Verbrauch (NEFZ 2): 7,7 Liter Diesel
Leergewicht: ab 2323 kg
Zul. Gesamtgewicht: 3150 kg
Gepäckraumvolumen: 1075 - 2380 Liter
Maximale statische Dachlast: 300 Kilogramm
Anhängelast (gebremst): 3500 kg
Bodenfreiheit: 21,8 – 29,3 cm
Wendekreis 12,8 m
Wattiefe: 90 cm
Böschungswinkel: 38 Grad / 40 Grad (Luftfahrwerk hochgefahren)
Rampenwinkel: 28 Grad (Luftfahrwerk hochgefahren)
Kippwinkel: 45 Grad
Maximale Steigfähigkeit: 45 Grad (100 Prozent)
Basispreis: 55.900 Euro

Bilder zum Artikel



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Land Rover Defender 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert