

Der legendäre Defender hat endlich einen Nachfolger. Alles neu, oder ganz der Alte?

Ende 2015 musste Land Rover das Kultauto Defender nach über zwei Millionen gebauten Exemplaren aus der Produktion nehmen, weil es die EU-Fussgängerschutz-Vorgaben nicht erfüllt. Für den Nachfolger hat sich der Hersteller zu einer Radikalkur entschlossen, aber optisch auf ein adäquates Erscheinungsbild gesetzt. Mit etwas gutem Willen lässt sich beim Neuen der Landy von 1948 erkennen.

Alles andere wirkt und fühlt sich nicht mehr rustikal und grobschlächtig an, sondern modern, clever, mit vielen Ablagen und Haltegriffen arrangiert. Die Geländekompetenz bleibt mit 30 Zentimeter Bodenfreiheit, und 90 Zentimeter Wattiefe gewahrt. Je nach Schwierigkeitsgrad des Geländes muss man lediglich die richtigen Schalter bedienen.

Komplimente

Mit den Komplimenten geht es weiter; technisch hochstehender 240 PS-Zweitler-Dieselmotor, statt dängelnde 122 PS, serienmässig mit Achtgang-Automatik (statt ausschliesslich Handschaltung), vorne und hinten Einzerradaufhängung statt Starrachsen, viele elektronische Helferlein, sauber stützende Vordersitze, statt archaische Sitzgelegenheiten.

Der neue Defender fährt sich so, wie man es von einem modernen Auto erwartet und fühlt sich innen trotzdem wie ein Geländegänger an. Dank den gewählten Materialien lässt sich das Interieur mit dem Wassererschlauch sauber halten. Getränke



Mit dem Defender fährt man lieber in die Ferien, statt mit dem Flieger abzuheben.

kühlen auf zweistufigem Knopfdruck in der Mittelkonsole. Die Hecktüre öffnet sich mit dem Reserverad nach rechts, gibt einen grossen Laderaum frei. Die Rücksitzkonfiguration teilt sich dreifach. Kaiserliche Befreiheit im Fond; on Demand ist der 110er mit sieben Sitzen erhältlich. Dazu federt er komfortabel und gefällt mit viel Kurvengrip. In engen Autobahnausfahrten fühlt sich die Dynamik aber nicht grandios an; auf dem Hochsitz kommt zügig gefahren ein mulmiges Gefühl auf. Ausserdem ist man mit einer Aussenbreite von zwei

Metern in Autobahnbaustellen auf die rechte Spur verbannt und eckt in Parkhäusern gerne an.

Vor allem aber kostet der neu aufgestellte Defender sowohl als 90-Drei-, als auch als 110-Fünftürer ungefähr doppelt so viel wie das legendäre Urgestein.

Nicht bloss deshalb dürften im aktuellen Defender mehrheitlich andere Leute fahren, als im Original. Und darum hat sich eine Defender-Subkultur entwickelt, die das Original noch lange Zeit erhalten will. Die Ersatzteilversorgung bleibt gesichert. (jwi.)



Gut gemacht, viele Ablagen, pflegeleichte Haptik.



Auf Wunsch sieben Sitze, max. 2380 Liter Laderaum.

Steckbrief Land Rover Defender 110 2,0 d

- Preis ab (5-türig): 84 500 Franken
 - Zylinder/Hubraum R41999 ccm
 - Leistung 240 PS/4000/min
 - Drehmoment 430 Nm/1400/min
 - Antrieb Allrad, AT8
 - 0 bis 100 km/h 9,1 sec
 - V/max 188 km/h
 - Verbrauch Werk 7,6 l/100 km
 - Verbrauch im Test 8,9 l/100 km
 - CO₂-Ausstoss 199 g/km
 - Länge/Breite/Höhe 502x201x197 cm
 - Leergewicht 2248 kg
 - Kofferraum 231 bis 2380 Liter
 - Tankinhalt Liter 90 Liter, Diesel
- + Raum, Funktionalität, Gelände - Aussenmasse, Handling
- Aufgefallen:**
Doppelt so teuer wie das Original.