Land Rover Defender
macht sich etwas frei

Stadthagen, Lk. Schaumburg (Nds). **Ein Jahr nach der Premiere freut sich Land Rover über mehr als 50.000 verkaufte neue Defender weltweit, sechs Prozent davon gingen nach Deutschland. Grund für den Erfolg ist nicht zuletzt ein gelungener Imagetransfer. Die bei voller Fahrt schlotternde Segeltuchhaube des „Landis“ gibt es zwar nicht mehr, dafür aber ein nicht ganz billiges Faltdach.So unvollkommen wie unverwüstlich ist der Land Rover der ersten Generation, der in die Rente mit 67 geschickt wurde. Savannen-Romantik und Daktari-Feeling ergreift fast jeden, der einmal unter dem Segeltuchdach der frühen „Landis“ Platz genommen hat.**

Der Name Defender war längst noch nicht erfunden, da galt der kantige Alu-Allrader schon als Geländewagen-Ikone. Heute haben Sicherheits-, Sensor- und 4x4-Technik einen Grad an Perfektion erreicht, der es auch ungeübten Fahrerinnen und Fahrern erlaubt, herausfordernde Geländepassagen „mit links“ zu meistern. Frischluftfanatiker kamen dabei bislang nicht auf ihre Kosten. Abhilfe kann die Faltdach-Version des 90er-Defenders leisten, der jetzt das an Motor- und Karosserie-Varianten immens gewachsene Angebot der Baureihe ergänzt.

Den Fahrgastraum völlig der Überdachung zu entkleiden, wie es noch bei der ersten Generation mit enormem manuellen und zeitlichen Aufwand möglich war, gelingt heute nicht mehr. Jedoch legt der elektrische Faltmechanismus eine Dachöffnung von immerhin 70 x 77 Zentimetern frei – für die Großwild-Beobachtung im Chobe-Nationalpark beste Voraussetzungen.

Für acht verschiedene Defender-Versionen ist diese Dachoption bestellbar, sie kostet stolze 2.123 Euro Aufpreis. Wer unterwegs gern in die Sonne blinzelt, wird sich davon nicht abschrecken lassen. Die

Zugluft hält sich, zumindest für die vorderen Passagiere, in Grenzen. Dafür sorgt ein sich automatisch aufstellendes Windschott an der Vorderseite der Öffnung. Nur die verbalen Kommunikationsmöglichkeiten werden ab Landstraßentempo etwas eingeschränkt.

Angetrieben wurde unser Defender-90-Testwagen vom drei Liter großen Dieselmotor, der mit seinen 249 PS (183 kW) die mittlere von drei Leistungsstufen darstellt. Zwar ist auch der Dreitürer mit dem 90er-Radstand (2,59 Meter) kein Leichtgewicht, doch der bullige Selbstzünder hat mit den immerhin 2,3 Tonnen Leermasse keine erkennbaren Probleme. Das verdankt er unter anderem dem satten Drehmoment von 570 Newtonmetern, die schon ab 1250 Umdrehungen, also kurz oberhalb der Leerlaufdrehzahl anliegen.

Gemessen an dem Preis des Faltdachs ist das sehr empfehlenswerte Komfortpaket aus adaptivem Fahrwerk und elektronisch geregelter Luftfederung fast ein Schnäppchen. Bis auf 291 Millimeter über Grund kann man mit den Bälgen die Bodenfreiheit erhöhen und mit dem Terrain-Response-System die Traktionsfähigkeit an verschiedene Untergründe anpassen. 2.846 Euro berechnet der Hersteller aktuell für diese Extras.

Text: Axel F. Busse,
Fotos: Roser Brothers