



PRESSEINFORMATION

LANGFASSUNG

Universell nutzbarer Klassiker mit verbesserter Technik und Ausstattung

Land Rover Defender: 4x4-Legende rollt mit neuem sauberem Diesel ins Modelljahr 2012

Schwalbach, November 2011 – Mit einem neu ins Programm aufgenommen 2,2-Liter-Dieselmotor stößt der Land Rover Defender mit dem Modelljahr 2012 im Hinblick auf Leistung und Kultiviertheit in neue Dimensionen vor. Das Euro-5-Triebwerk bietet trotz kleineren Hubraums ebenso viel Kraft und Drehmoment wie der bisherige, nach Euro-4-Norm eingestufte 2,4-Liter-Dieselantrieb des Allradklassikers. Gleichzeitig macht das neue 2,2-Liter-Aggregat den Defender jedoch wirtschaftlicher und vor allem umweltfreundlicher: Nicht zuletzt dank des serienmäßigen Rußpartikelfilters ist der robuste britische Offroader im Jahrgang 2012 sauberer als je zuvor. Darüber hinaus bietet Land Rover den kernigen Geländewagen mit einer weiter verfeinerten Ausstattung an. So stehen für die Modellgeneration 2012 neben den bekannten E-, S- und SE-Ausstattungsvarianten zwei neue Optionspakete zur Wahl. Neu gestylte Leichtmetallräder und Detailüberarbeitungen im Innenraum runden den Reigen der Verbesserungen beim Defender ab.

Mehr als 60 Jahre nach der Vorstellung des ersten Land Rover repräsentiert ein Modell in ganz besonderer Weise die Kompetenz und Ausnahmestellung der britischen Marke: der unvergleichliche Land Rover Defender, den das Unternehmen über die Jahrzehnte ebenso kontinuierlich wie behutsam modernisierte und aufwertete. Mit den Modifikationen der jüngsten Zeit führt der Defender das große Erbe des seit 1948 fast zwei Millionen Mal gebauten Klassikers fort, ergänzt es aber durch die im modernen 4x4-Markt gefragte hohe Flexibilität und Alltagstauglichkeit. Oder kurz gesagt: Der Defender ist heute leistungsfähiger, praktischer und robuster als je zuvor.

Seit seinem ersten Erscheinen auf dem Markt im Jahr 1948 hat sich die 4x4-Legende rund um den Globus einen unverwechselbaren Ruf erarbeitet – als überaus robuster und



unglaublich vielseitiger Geländewagen, der vor keiner Aufgabe zurückschreckt. Die Beliebtheit des Defender ist ungebrochen: Von der 2002 erstmals vorgestellten aktuellen Modellversion werden Jahr für Jahr durchschnittlich 25 000 Fahrzeuge verkauft. Neben vielen Privatleuten schätzen vor allem Unternehmen, staatliche und militärische Nutzer sowie Umweltschutz- und Hilfsorganisationen in mehr als 100 Ländern die Qualitäten des Defender. Die uneingeschränkte Geländetauglichkeit des Modells, seine Robustheit und Zuverlässigkeit sowie die hohe Zugkraft verschaffen dem stets behutsam modernisierten Klassiker entscheidende Vorsprünge vor dem Wettbewerb. Die einzigartige Kombination an Fähigkeiten sorgt schließlich dafür, dass der Defender in der weltweiten Kundschaft auf außergewöhnlich hohe Loyalitätsraten bauen kann.

Der legendäre Defender bietet in der aktuellen Generation seinen vielen Liebhabern rund um den Globus eine ganze Reihe entscheidender Vorzüge gegenüber früheren Zeiten. Dazu zählen nicht nur ein hohes Leistungsvermögen im Gelände, sondern auch das verbesserte Fahrverhalten auf der Straße sowie viel Komfort und Hochwertigkeit im Innenraum – und nicht zu vergessen der zum Modelljahr 2012 eingeführte hochmoderne 2,2-Liter-Turbodiesel, der in gleicher Weise mit Durchzugskraft, Effizienz und Umweltfreundlichkeit überzeugt.

Die Passagiere erwartet im geräumigen Innenraum unter anderem ein modernes, übersichtliches Armaturenbrett, eine effektive Heizung und Klimatisierung sowie echte Komfortsitze. Als Ergänzung zu den E-, S- und SE-Ausstattungsalternativen präsentiert sich der Land Rover Defender im Modelljahrgang 2012 mit zwei neuen Optionspaketen. Sie vergrößern die Modellauswahl nochmals und bieten Details wie Leder-Stoff-Sitze oder ein Lederlenkrad. Damit positioniert sich der aktuelle Land Rover Defender im 4x4-Markt mehr denn je als universelles und unverwechselbares Modell für jeden Einsatzzweck.

Im Gegensatz zu Technik und Innenraum wurden die Änderungen am charakteristischen Erscheinungsbild des Defender bei sämtlichen Modellüberarbeitungen auf ein Minimum beschränkt. So erhielt zuletzt lediglich die Motorhaube ein neues Profil als Erkennungsmerkmal der aktuellen Generation. Während die robuste Karosseriekonstruktion in bester Tradition zu einem großen Teil aus ebenso leichtem wie hochfestem Aluminium besteht,



bildet eine weiter entwickelte Version des bewährten Leiterrahmenchassis die Basis. Zum Schutz gegen harte Beanspruchung erhält der Rahmen in einem mehrstufigen Tauchlackierungsprozess einen überaus wirksamen Korrosionsschutz. Denn die Allradikone hat einen legendären Ruf der Zuverlässigkeit und Langlebigkeit zu verteidigen: Schließlich sind sage und schreibe zwei Drittel aller jemals gebauten Defender immer noch auf den Straßen und Pisten der Welt unterwegs.

Das aktuelle Modell des Defender stellt Land Rover mit drei Radständen (90, 110 und 130 Zoll) und einer breiten Modellauswahl bereit: vom Pick Up über Single, Double und Crew Cab, Soft und Hard Top bis zum Station Wagon. Zum Programm gehören zudem Varianten mit 130er Fahrgestellen sowie Single und Double Cab, die sich besonders als Grundlage für diverse Spezialumbauten eignen, perfekt angepasst an individuelle Kundenwünsche.

Anstelle des bisherigen 2,4-Liter-Diesels mit Euro-4-Einstufung bekommt der Land Rover Defender zum Modelljahr 2012 einen neuen Antrieb: einen Euro-5-Selbstzünder, der mit einem auf 2,2 Liter reduzierten Hubraum die gleichen Leistungs-, Drehmoment- und Verbrauchsdaten vorweisen kann wie sein Vorgänger. Das neue Triebwerk ist zudem hörbar leiser, denn eine neue vollflächige Motorschallabdeckung senkt die Geräuscentwicklung deutlich effizienter als der bisher verwendete Spritzwasserschutz. Ein verbessertes Verbrennungssystem und die weiter entwickelte Motorsteuerung senken den Ausstoß von Stickoxid, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoff, sodass der 2,2-Liter-Diesel mühelos die Euro-5-Norm erfüllt. Ein Rußpartikelfilter begrenzt zudem wirkungsvoll den Ausstoß von Partikelemissionen.

Ungeachtet seines um 200 Kubikzentimeter geschrumpften Hubraums kann der neue Defender-Diesel mit dem gleichen Leistungsprofil aufwarten wie der frühere 2,4-Liter-Antrieb. 90 kW (122 PS) Leistung bei 3500/min. und ein maximales Drehmoment von 360 Nm, das schon bei 2000 Touren anliegt, weist das Datenblatt nach wie vor aus. Auch bei der Beschleunigung bewegt sich der Defender auf dem gewohnten Niveau, während die Höchstgeschwindigkeit mit dem neuen 2,2-Liter von zuvor 132 auf jetzt 145 km/h stieg.



Gleich blieben hingegen die CO₂-Emissionen: 266 g/km für den Defender 90 und jeweils 295 g/km für die Karosserievarianten 110 und 130.

Selbstverständlich weist der Defender auch heute sein bewährtes Antriebskonzept mit permanentem Vierradantrieb samt Geländereduktion auf. Dieses robuste System korrespondiert mit einem hochleistungsfähigen 6-Gang-Schaltgetriebe sowie überaus stabilen Gelenkwellen und Antriebsstrangverbindungen.

Zum Alleskönner qualifizieren das Modell seit Jahrzehnten seine Leistungsdaten: neben der herausragenden Steigfähigkeit von 45 Grad insbesondere die Böschungswinkel, die vorn 47 bzw. 49 Grad betragen und hinten zwischen 47 und 35 Grad variieren. Hinzu kommen ein Rampenwinkel von 25 bis 32 Grad und eine mindestens 314 Millimeter messende Bodenfreiheit. Und das Durchqueren selbst tieferer Wasserläufe ist dank der Wassertiefe von 500 Millimetern problemlos möglich.

Kontinuierliche Überarbeitungen an Lenkung und Radaufhängung machen zudem das Fahren mit dem Defender immer angenehmer. Unter anderem erhielt das Modell in der jüngeren Vergangenheit neue Federn und modifizierte Dämpfer, ergänzt durch eine veränderte Nachlaufgeometrie, größer dimensionierte Stabilisatoren und eine neue Abstimmung der Servolenkung. Damit bleibt der Defender jederzeit agil und gelassen – und das ungeachtet der Beladung und des Untergrunds.

Intensive Kundenbefragungen und die gesammelten Erfahrungswerte aus aller Welt finden beim aktuellen Modelljahrgang des Defender darüber hinaus in einem durchdacht konzipierten Innenraum ihren Niederschlag. Besonderen Wert legt Land Rover dabei auf eine leistungsfähige Heizung sowie auf die Ergonomie und die Instrumente. Das Armaturenbrett präsentiert sich hervorragend integriert, robust und funktionell. Große seitliche Luftdüsen halten die Seitenscheiben beschlagfrei, während zahlreiche Fächer und Ablagen alle notwendigen Dinge des Autoalltags aufnehmen. Kurz gesagt: Das Interieur des Defender spiegelt perfekt sein enormes Leistungsvermögen und seine Vielseitigkeit wider.



Die modernen und komfortablen Vordersitze geben dem Rücken reichlich Halt – bei einer unvergleichlichen „Command View“-Sitzposition mit hervorragendem Überblick. Bei den Sitzbezugsstoffen bietet der Defender in den E-Modellvarianten robustes Vinyl und in der S-Ausführung hochwertigen Stoff, während den SE-Topversionen serienmäßig Leder-Stoff-Sitze vorbehalten sind, die einen Hauch Luxus vermitteln.

Zu den weiteren Ausstattungsdetails zählen – je nach Modellversion serienmäßig oder auf Wunsch erhältlich – unter anderem folgende Details: Bodenverkleidung in Gummi oder Stoff, Alarmanlage mit Innenraumüberwachung, elektrische Fensterheber vorn, Klimaanlage, Zentralverriegelung, heizbare Heckscheibe mit Wisch-Waschanlage, aufstell- und herausnehmbares Glasdach, Trittstufe hinten, die neuen Offroad- und Leder-Optionspakete sowie ein Winterkomfortpaket mit Heizung für Windschutzscheibe und Vordersitze.

Die Ausstattungsverbesserungen zum Modelljahr 2012 umfassen weiterhin neue Leichtmetallfelgen im markanten „Saw Tooth“-Design, ein einheitliches Lenkrad in allen Modellversionen, neue Lackfarben und die Ausstattung sämtlicher Defender-Ausführungen mit getönten Scheiben.

Der Land Rover Defender im Detail

Karosserievarianten

Das zeitlose Exterieur des Defender ist seit Langem ein Synonym für funktionales Design. Vor diesem Hintergrund haben die Verantwortlichen sich das Ziel gesetzt, eine möglichst breite Palette an Modellversionen anzubieten, mit denen der Klassiker nahezu jedes denkbare Anforderungsprofil abdeckt.

In der aktuellen Generation stellt Land Rover den Defender mit drei Radständen (90, 110 und 130 Zoll) sowie einer Vielzahl von Aufbauten bereit: vom Pickup über Crew Cab, Soft und Hard Top bis zum Station Wagon.



Mit mehreren Alternativen wendet sich das Unternehmen dabei vornehmlich an gewerbliche Nutzer, etwa mit dem Defender 90 Pickup oder der Version 90 Hard Top. Größtmögliche Entscheidungs- und Gestaltungsfreiheit geben zudem Varianten mit 130er Radstand sowie Einzel- oder Doppelkabine. Mit einem sehr langen Radstand von 3,2 Metern und einem „nackten“ Fahrgestell lässt sich eine Fülle unterschiedlicher Aufbauten für den Nutzfahrzeugmarkt realisieren. Denkbar und auf verschiedenen Märkten bereits realisiert sind beispielsweise Hubsteiger, Rettungsfahrzeuge, Kühlwagen oder mobile Werkstätten – sowie selbstverständlich unverwüstliche Lastentransporter mit offener oder geschlossener Ladefläche.

Konstruktion

Die robuste Karosseriekonstruktion des Defender besteht in bester Tradition zu einem großen Teil aus ebenso leichtem wie hochfestem Aluminium: Es senkt das Gesamtgewicht und sorgt für einen niedrigen Fahrzeugschwerpunkt. Die großzügig mit Leichtmetall versehene Konstruktion besitzt aber noch weitere Vorteile. So sind empfindliche Teile wie der Laderaumboden oder die Karosserieteile deutlich besser gegen Korrosion geschützt, da sie aus Aluminium bestehen.

In anderen Bereichen der Karosserie ist hingegen Aluminium aus Gründen der Formgebung oder der Widerstandsfähigkeit gegen Verbiegen weniger geeignet. Hier kommt beim Defender doppelseitig zinkbeschichteter, einbrenngehärteter Stahl zum Einsatz – zum Beispiel an der Motorhaube.

Basis des Defender ist eine weiter entwickelte Version des bewährten Leiterraahmenchassis. Das aus zwei bis drei Millimeter dickem hochfestem Stahl gefertigte und in vielen Bereichen mit zusätzlichen Verstärkungen versehene Chassis hat seine Robustheit und Widerstandsfähigkeit unter anderem bei den extrem harten Offroadtests von Land Rover immer wieder bewiesen und zeichnet sich durch eine besonders hohe Steifigkeit aus. Zum Schutz gegen harte Beanspruchung erhält der Rahmen in einem mehrstufigen Tauchlackierungsprozess einen überaus wirksamen Korrosionsschutz, der auch langjährigen Einsatz schadlos überdauert.



Neuer 2,2-Liter-Turbodiesel

Mit vielen großen und kleinen Verbesserungen hat sich der Defender in den vergangenen Jahren ständig weiter entwickelt und modernisiert – sowohl beim Fahrkomfort auf der Straße als auch bei seinen fast schon sprichwörtlichen Leistungen im Gelände. Im Modelljahr 2012 setzt sich dieser Trend fort, symbolisiert durch einen neuen, sauberen und effizienten 2,2-Liter-Dieselmotor.

Anstelle des bisherigen 2,4-Liter-Diesels mit Euro-4-Einstufung bekommt der Land Rover Defender der Generation 2012 einen neuen Antrieb: einen Euro-5-Selbstzünder, der mit einem auf 2,2 Liter reduzierten Hubraum die gleichen Leistungs-, Drehmoment- und Verbrauchsdaten vorweisen kann wie sein Vorgänger. Das neue Triebwerk ist zudem hörbar leiser, denn eine neue vollflächige Motorschallabdeckung senkt die Geräuscentwicklung deutlich effizienter als der bisher verwendete Spritzwasserschutz. Ein verbessertes Verbrennungssystem und die weiter entwickelte Motorsteuerung verringern den Ausstoß von Stickoxid, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoff, sodass der 2,2-Liter-Diesel mühelos die Euro-5-Norm erfüllt. Ein Rußpartikelfilter begrenzt zudem wirkungsvoll den Ausstoß von Partikelemissionen.

Ungeachtet seines um 200 Kubikzentimeter geschrumpften Hubraums kann der neue Defender-Diesel mit dem gleichen Leistungsprofil aufwarten wie der frühere 2,4-Liter-Antrieb. 90 kW (122 PS) Leistung bei 3500/min. und ein maximales Drehmoment von 360 Nm, das schon bei 2000 Touren anliegt, weist das Datenblatt nach wie vor aus. Auch bei der Beschleunigung bewegt sich der Defender auf dem gewohnten Niveau, während die Höchstgeschwindigkeit mit dem neuen 2,2-Liter von zuvor 132 auf jetzt 145 km/h stieg. Gleich blieben hingegen die CO₂-Emissionen: 266 g/km für den Defender 90 und jeweils 295 g/km für die Karosserievarianten 110 und 130.

Auch das aktuelle Modell des Defender besitzt ein unverkennbares Markenzeichen der Baureihe: den vergitterten Lufteinlass im rechten Kotflügel. Deutlich über der 500 Millimeter messenden Wattiefe angebracht, verhindert der Lufteinlass ein Eindringen von Wasser in das Triebwerk. Unter der Motorhaube leitet ein speziell geformter Kanal die Luft direkt zum Filtergehäuse mit integriertem Zyklon- und Vortex-Filter.



Sollte der Defender längere Zeit bei extremen Außentemperaturen mit hoher Belastung und geringer Geschwindigkeit bewegt werden, sorgt ein elfblättriger Lüfter für kühlenden Luftfluss. Der thermostatisch mithilfe einer Viskokupplung gesteuerte Lüfter geht aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nur in Betrieb, wenn er wirklich gebraucht wird.

Getriebe und Antrieb

Selbstverständlich weist der Defender in der Modellgeneration 2012 sein bewährtes Antriebskonzept mit permanentem Vierradantrieb samt Geländereduktion auf. Gekoppelt ist das System mit einem hochleistungsfähigen 6-Gang-Schaltgetriebe samt äußerst robusten Gelenkwellen und Antriebsstrangverbindungen. Damit zeigt sich der Defender ideal für schweres Gelände und den Zugbetrieb gerüstet, während ihn gleichzeitig Komfort und Langlebigkeit auszeichnen.

Über das im zweistufigen Verteilergetriebe untergebrachte Mittendifferenzial gelangt die Motorkraft zu den Vorder- und Hinterrädern. Darüber hinaus bietet die Allradlegende die Möglichkeit, das Mittendifferenzial manuell zu sperren – so wird auch unter härtesten Bedingungen der Kraftfluss gewährleistet.

Bei dem MT82-Getriebe des Defender handelt es sich um ein modernes 6-Gang-Reihengetriebe, speziell für Modelle mit hohen Anforderungen konzipiert. Ungewöhnlich ist die Bauweise des Getriebes: Die Zweiwellenanordnung besitzt eine Aluminium-Schmiede-Mittelplatte, die ein drittes Zwischenlager für die Ausgangs- und Ausgleichswellen hält. Diese Lösung wirkt schädlichen Drehbiegungen entgegen, die möglicherweise vom hohen Drehmoment des Defender-Turbodiesels verursacht werden könnten.

Eine optimierte Synchronisation bürgt für äußerst exakte und leichte Gangwechsel, wobei der erste und zweite Gang über drei Synchronkegel, der dritte und vierte über zwei Kegel sowie die fünfte und sechste Stufe und der Rückwärtsgang über einen Synchronkegel verfügen. Ein spezielles System zur Getriebebelüftung schützt die Einheit bei Wasserdurchquerungen gegen eindringende Feuchtigkeit, während das einzigartige Aluguss-Getriebegehäuse eine ergonomisch günstige Positionierung des Schalthebels in der Mittelkonsole ermöglicht.



Die Einheit überzeugt mit einer großen Gangspreizung, einem lang übersetzten sechsten Gang sowie besten Kriecheigenschaften bei niedrigem Tempo. Die letztgenannte Fähigkeit verdankt der Defender der kurzen Übersetzung im ersten Gang, die sowohl das besonders im Gelände nutzbringende Kriechen wie das Gespannfahren deutlich erleichtert. Das frühzeitig anliegende hohe Drehmoment des Motors gewährleistet in allen Gängen ein hohes Beschleunigungsvermögen, während der lang übersetzte sechste Gang ein entspanntes, ruhiges Dahingleiten bei niedrigen Verbrauchswerten sicherstellt. Zur Kultiviertheit tragen außerdem geschliffene Zahnräder in Getriebe und Verteilergetriebe bei.

Die üppig bemessene Kupplung schließlich ist vor einer im Gelände möglichen Überbeanspruchung durch eine außergewöhnlich große Druckplatte mit hoher thermischer Belastungsfähigkeit geschützt. Daneben besitzen die speziell ausgewählten Kupplungsbeläge ebenfalls eine besonders große Widerstandsfähigkeit gegen hohe Temperaturen.

Fahrwerk / Lenkung / Bremsen

Zahlreiche Überarbeitungen und Verbesserungen an Lenkung und Radaufhängung machten das Fahren mit dem Defender immer angenehmer – und vereinfachten sein Handling. Unter anderem erhielt das Modell dabei neue Federn und modifizierte Dämpfer, ergänzt durch eine veränderte Nachlaufgeometrie, größer dimensionierte Stabilisatoren und eine neue Abstimmung der Servolenkung. Resultat dieser Arbeiten: Der Defender ist absolut agil und gelassen – und das ungeachtet der Beladung und des Untergrunds bzw. im Zugbetrieb, bei dem das Modell bis zu 3500 Kilo an den Haken nehmen kann.

In aller Welt brilliert der Defender mit hervorragender Achsverschränkung und langen Federwegen: zwei der wichtigsten Voraussetzungen für die uneingeschränkte Geländetauglichkeit des Modells. Zur Radführung verfügt es vorn über Schmiedestahlenker und Panhardstab, hinten über Längslenker und einen zentral angeordneten Dreieckslängslenker.

Die Dämpfer des Defender besitzen hoch entwickelte Ventile und bronzefüllte Kolbenbänder aus Polytetrafluorethylen (PTFE), die ein rasches Ansprechen und eine gleichmäßige Dämpfung versprechen.



Die Defender-Lenkung wiederum bietet eine variable Servounterstützung. Damit sorgt das System auf der Straße für eine entspannte Fahrt mit optimalem Lenkgefühl, während bei geringem Tempo und starkem Lenkradeinschlag, etwa im Gelände, ein Höchstmaß an Unterstützung bereitsteht. Ein groß dimensionierter Lenkungsämpfer reduziert darüber hinaus die Gefahr des Rückschlagens der Lenkung auf unebenem Untergrund.

Für den Fall der Fälle kann der Defender auf ein standfestes und perfekt dosierbares Bremssystem mit Scheiben rundum bauen. Die Bremsen besitzen ein hohes thermisches Leistungsvermögen für eine rasche und sichere Verzögerung. Während die Vorderradbremsen Vierkolben-Radial-Bremssättel aufweisen, sind hinten Zweikolben-Radial-Bremssättel montiert. Zusätzliche Rückholfedern minimieren möglichen starken Verschleiß in staubiger oder verschlammter Umgebung.

Zur optionalen Ausrüstung des Defender zählt weiterhin ein hoch entwickeltes Wabco-Vierkanal-ABS mit besonders geschützten Sensoren und sehr kurzen Zykluszeiten. Die ABS-Steuerung ist ferner für die elektronische Traktionskontrolle verantwortlich. Sie nutzt zur Steuerung eines durchdrehenden Rades nur die Bremsen und stellt dadurch sicher, dass die Drehmomentübertragung zu den anderen Rädern ohne Abstriche aufrechterhalten wird. Auch bei fortwährendem Durchdrehen eines Rades, zum Beispiel im Zugbetrieb am Berg im Gelände, wird auf diese Weise verhindert, dass der Defender zum Stillstand kommt.

Die Handbremse der Allradikone wirkt in bewährter Manier effizient auf die Kardanwelle ein. Ihre bereits hohe Haltekraft wird durch die multiplizierende Bremswirkung des Achsdifferenzials nochmals verstärkt. Sollte darüber hinaus die Sperre des Mittendifferenzials eingelegt sein, bleibt der Defender selbst unter schwierigsten Bedingungen praktisch wie festgeschraubt an seinem Platz.

Räder

Für den Defender hält Land Rover eine breite Auswahl an Rädern und Reifen bereit, die auf wie abseits der Straßen überzeugen. Die 16-Zoll-Stahl- und Leichtmetallfelgen besitzen eine hohe Dauerfestigkeit und Langlebigkeit. Bestückt sind sie mit Reifen, die die ho-



hen Offroadstandards von Land Rover uneingeschränkt erfüllen. Zum Modelljahr 2012 fand eine attraktive neue Lösung Aufnahme ins Programm der Defender-Optionen: 16-Zoll-Leichtmetallfelgen im „Saw Tooth“-Design mit 10 Speichen in „Gloss Black“-Finish mit Goodyear-Wrangler-MT/R-Bereifung und silbernem Land Rover-Emblem auf den Radnaben.

Innenraum und Ausstattung

Der Innenraum des Defender verströmt bei allem Nutzwert eine Atmosphäre von Komfort und Großzügigkeit. Wichtige Beiträge dazu leisten nicht zuletzt das modern gestaltete Armaturenbrett, die übersichtlichen Instrumente und die hohe Ergonomie. Viel Lob von den Kunden erhielt der Klassiker zudem für seine vor einiger Zeit entscheidend verbesserte Heizungs- und Lüftungsanlage. Mit Fug und Recht kann der Defender daher heute behaupten, dass sein Interieur mühelos mit seinem enormen Leistungsvermögen und seiner fast schon sprichwörtlichen Vielseitigkeit Schritt halten kann.

Ein Kennzeichen des Defender-Innenraums ist sein Armaturenbrett mit klaren, markanten Linien in horizontaler und vertikaler Richtung, die als Teil der aktuellen Land Rover-Designsprache auch andere Modelle der Traditionsmarke auszeichnen. Die Armaturentafel besteht aus einem einteiligen, großen Formteil, gehalten von einem robusten Stahlträger, der direkt mit der Schottwand verbunden ist. Diese Lösung eliminiert unter anderem etwaiges Quietschen und Klappern. Ein Haltegriff an der Beifahrerseite erleichtert nicht nur Ein- und Ausstieg, er ermöglicht dem Passagier im harten Offroadeinsatz zudem festen Halt mit beiden Händen. Der Griff ist im Übrigen mit dem stählernen Armaturenbrettträger verschraubt.

Alle nicht so häufig benötigten Schalter und Bedienungseinheiten sind in einer zentral platzierten Einheit zusammengefasst. Teil der Armaturentafel sind zudem Luftauslässe in Kopfhöhe für Pilot und Beifahrer sowie eine üppig dimensionierte Luftöffnung für die Fondpassagiere. Große seitliche Luftdüsen halten die Seitenscheiben beschlagfrei, während zahlreiche Fächer und Ablagen das Interieurdesign abrunden. Zu den Unterbringungsmöglichkeiten zählt die in zwei Versionen lieferbare Konsole zwischen den Vorder-



sitzen, die entweder als offenes Fach ausgelegt oder mit einem großen Deckel versehen ist – mit einem Fassungsvermögen von nicht weniger als 14 Litern.

Die Instrumente verfügen in allen Modellversionen über einen Drehzahlmesser und einen digitalen Kilometerzähler. Die Anzeigen liefern dem Piloten klare und prägnante Informationen, während die langlebige LED-Instrumentenbeleuchtung für eine gleichförmigere Beleuchtung sorgt als herkömmliche Lämpchen. Die Anzeigen für Kraftstoff und Motor-temperatur besitzen eine besonders hohe Genauigkeit, während die zentral auf dem Armaturenbrett, zwischen den Luftauslässen, positionierte Analoguhr alle Insassen über die Tageszeit informiert.

Für den richtigen Klang bürgen die Unterhaltungssysteme des Defender. Hierzu zählen weit oben montierte Hochtöner, die im Verbund mit dem ausgefeilten Lautsprechersystem für einen besonders reinen Klang sorgen. In der S-Ausstattung verfügt das Modell über eine Radio-CD-Kombination, das Audiosystem der SE-Varianten erlaubt darüber hinaus auch den Anschluss von MP3-Playern und iPods.

Fest, robust und komfortabel: Diese Merkmale zeichnen die Sitze im Defender aus. Die Bestuhlung zeigt sich im Hinblick auf Qualität, Sitzkomfort und Sicherheit absolut auf Höhe der Zeit, zumal ihr Design zum Modelljahr 2012 erneut aufgefrischt wurde. Die hochgezogenen Vordersitze geben dem Rücken viel Halt – bei souveräner „Command View“-Sitzposition. Im Defender genießt der Pilot einen hervorragenden Blick auf die Dimensionen seines Fahrzeugs und die Umgebung: nicht nur im Gelände ein entscheidender Sicherheitsaspekt.

Robuste und komfortable Plätze mit viel Unterstützung befinden sich auch in der zweiten Reihe der Modellvariante 110 Station Wagon. Sie bietet hier bis zu drei Passagieren auf einer asymmetrisch geteilt umklappbaren Sitzbank Platz samt jeweils einem Dreipunkt-Automatikkurt. Ein Federmechanismus erleichtert das Umklappen, sodass auch große und sperrige Güter problemlos in den Defender eingeladen werden können.



Die zweite Reihe des Defender 90 Station Wagon besteht hingegen aus zwei großzügigen und nach vorn gerichteten Einzelsitzen. Diese komfortablen Plätze sind als Option auch in der dritten Reihe des 110 Station Wagon vorhanden. Passagiere erreichen die Plätze der dritten Reihe entweder durch die Hecktür oder durch das Umklappen der mittleren Sitze. Werden die hintersten Plätze nicht benötigt, klappt man sie einfach zusammen und an die Kofferraumseiten. Robuste mechanische Sperren verhindern eine Benutzung der Sitze in der zweiten oder dritten Reihe, sollten sie nicht absolut korrekt eingasetzt sein.

Die Entwicklung der aktuellen Sitzlösungen im Fond des Defender eröffnete außerdem die Möglichkeit, eine „Theaterbestuhlung“ zu realisieren. Die Passagiere der zweiten und der optionalen dritten Reihe sitzen dabei etwas höher als die Mitfahrer vor ihnen und genießen so eine hervorragende Rundumsicht. Die großzügige Innenraumhöhe garantiert eine üppige Kopffreiheit.

Bei den Sitzbezugsstoffen bietet der Defender in den E-Modellvarianten robustes Vinyl und in der S-Ausführung hochwertigen Stoff, während den SE-Topversionen serienmäßig Leder-Stoff-Sitze vorbehalten sind, die einen Hauch Luxus vermitteln.

Zu den weiteren Ausstattungsdetails zählen – je nach Modellversion serienmäßig oder auf Wunsch erhältlich – unter anderem folgende Details: Bodenverkleidung in Gummi oder Teppich, Alarmanlage mit Innenraumüberwachung, elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung, heizbare Heckscheibe mit Wisch-Waschanlage, Klimaanlage, aufstell- und herausnehmbares Glasdach, Trittstufe hinten sowie ein Winterkomfortpaket mit Heizung für Windschutzscheibe und Vordersitze. Die Scheiben sämtlicher Modellversionen sind darüber hinaus nunmehr getönt.

Weitere Wahlfreiheit eröffnen die zwei zum Modelljahr 2012 neu eingeführten Optionspakete. Zum einen ist der Defender 90 und 110 mit einem Offroad-Paket erhältlich, das aus ABS, Traktionskontrolle, HD-Stahlfelgen mit Goodyear Wrangler-MT/R-Bereifung und Unterfahrschutz besteht. Zum anderen kann das neue Lederpaket geordert werden, wo-



durch auch E-Modellversionen in den Genuss von Leder-Stoff-Sitzen und Lederlenkrad kommen.

Weitere Informationen und Fotos erhalten Sie unter <http://media.landrover.de> und <http://medialandrover.com>.