



PRESSEINFORMATION

Die neue Generation ist für jede Herausforderung perfekt gerüstet

Der neue Land Rover Defender:

Auf jedem Terrain so fähig wie nie zuvor

- **Legende schreibt nächstes Kapitel:** Die weltbekannte 4x4-Ikone neu erfunden – seit über 70 Jahren ist der Defender erste Wahl von Abenteurern, Forschern und Entdeckern
- **Eine neue Defender Familie:** Der Defender für das 21. Jahrhundert präsentiert sich als ebenso praktischer wie robuster und leistungsfähiger Defender 110 – es folgen der Defender 90 mit drei Türen und Modelle für gewerbliche Nutzer
- **Potenzial ohne Grenzen:** Neue D7x-Karosseriearchitektur ermöglicht 294 mm maximale Bodenfreiheit sowie vordere und hintere Böschungswinkel von 38 bzw. 40 Grad – Einzelradaufhängung mit Stahl- oder Luftfederung
- **Hochmoderne Antriebstechnologie:** Zweistufiges Verteilergetriebe, sperrbares Mittendifferenzial, aktives Hinterachs-Sperrdifferenzial und konfigurierbares Terrain Response bewältigen jeden Untergrund
- **Fahrvergnügen inklusive:** Der neue Defender überzeugt zudem mit Fahrkomfort und präzisiertem Handling auf der Straße – dank der Fahrwerkssteuerung Adaptive Dynamics
- **Verborgene Talente:** 900 mm maximale Wassertiefe und ein neuer Wat-Modus in Terrain Response 2 machen Wasserdurchfahrten zum entspannten Vergnügen
- **Zug-König:** Der neue Defender bietet bis zu 3,5 Tonnen Allrad-Zugvermögen, unterstützt durch moderne Technologien wie den teilautonomen Erweiterten Anhängerassistenten
- **Bereit zur Expedition:** 900 Kilo maximale Zuladung, bis zu 300 Kilo statische Dachlast vereinen sich mit reichlich Komfort beim Defender zum ultimativen 4x4 Fahrzeug für langandauernde Abenteuer
- **Die Augen sind überall:** Im Defender sorgen der Innenrückspiegel mit ClearSight Smart View und die ClearSight Motorhaube für vollen Durchblick

Kronberg/Frankfurt am Main, 10. September 2019 – Der Defender: seit über 70 Jahren ein Symbol für Kraft, Zähigkeit und Belastbarkeit. Jetzt präsentiert Land Rover den neuen Defender – das robusteste und fähigste Modell, das jemals die Produktionshallen der britischen Allradmarke verlassen hat. Der jüngste Defender vereint eine neuentwickelte,



ABOVE & BEYOND

besonders stabile Karosseriestruktur mit modernsten Technologien und erprobter Hardware zu einem Defender, der bestens in Form ist für das 21. Jahrhundert.

Grundlage des neuen Defender ist die gleichfalls neuentwickelte D7x-Karosseriearchitektur. Bei der auf einem leichten Aluminium-Monocoque basierenden Konstruktion handelt es sich um die steifste Karosseriestruktur, die Land Rover jemals in Serie gehen ließ – mit einer Torsionssteifigkeit von 29 kN/Grad. Sie ist damit volle drei Mal steifer als herkömmliche selbsttragende Karosserie-auf-Chassis-Lösungen. D7x bereitet so eine optimale Basis für die Einzelradaufhängung des neuen Defender, für sein zweistufiges Verteilergetriebe sowie den modell- und markenprägenden permanenten Allradantrieb.

Weltpremiere im neuen Land Rover feiert darüber hinaus das konfigurierbare Terrain Response. Damit wird der Pilot in die Lage versetzt, verschiedene Fahrzeugeinstellungen präzise auf das Gelände oder seine Anforderungen und Vorlieben abzustimmen. Weiterhin wurde Terrain Response 2 Automatik durch einen neuen Wat-Modus ergänzt, der alle Fahrzeugsysteme auf Wasserdurchfahrten einstellen kann und dadurch das Durchqueren von Wasserläufen zum entspannten Erlebnis macht. Der neue Land Rover Defender brilliert mit einer enormen Bandbreite an Fähigkeiten – er überzeugt off the road wie auch on the road: Der Defender ist mehr denn je eine Klasse für sich.

Nick Rogers, Vorstand Technik bei Jaguar Land Rover, sagt: *„Wir haben die herausragenden Fähigkeiten und das klare, funktionelle Interieur des Original Defender aufgegriffen – und auf dieser Basis die Ikone für das 21. Jahrhundert neu erdacht. Der neue Defender gab uns die Möglichkeit Dinge anders anzugehen, Grenzen auszuloten und auch bisher Undenkbares zu tun, ganz im Sinne des Charakters und der Authentizität des Originals. Vom ersten Tag an waren wir beim neuen Defender auf höchste Funktionalität fixiert. Das reicht von der Auswahl der richtigen Technologien bis hin zu den passenden Materialien und der Sicherung umfassender Konnektivität. Als Ergebnis haben wir jetzt den fähigsten Land Rover aller Zeiten – und zudem ein wirklich komfortables, modernes Fahrzeug, das mit viel Vergnügen entsprechend den unterschiedlichsten Anforderungen überall auf der Welt gefahren und eingesetzt werden kann.“*



ABOVE & BEYOND

Von den ersten Tagen der Modellentwicklung war sich das aus Ingenieuren und Designern gebildete Projekt-Team über die Grundzüge des neuen Defender einig: Das Modell sollte mit den Varianten 90 und 110 an den Start gehen sowie mit dem unverwechselbaren Charakter und der Silhouette des Originals. Außerdem sollten klassische Details wie die seitlich angeschlagene Hecktür oder ein dritter klappbarer Notsitz in der Mitte der ersten Reihe modellprägend auch für den neuen Defender sein.

Starke und robuste Karosseriestruktur

Die neue D7x-Aluminium-Karosseriearchitektur verhilft dem neuen Defender zu einer ganzen Reihe wichtiger Vorzüge: Sie macht es möglich, dass die charakteristische Defender Silhouette erhalten bleibt, sie gibt Freiheit für verschiedene Aufbauvarianten und sie ist für die Unterbringung neuester elektrifizierter Antriebstechnologie geeignet. Die D7x-Architektur überzeugt mit einer besonders gelungenen Mischung aus Zweckmäßigkeit, Flexibilität und Leistungsfähigkeit: exakt das, was man von einem legendären 4x4-Modell mit dem Namen Defender erwartet. Und sie macht den Defender auch in konstruktiver Hinsicht einzigartig, denn er teilt kein einziges Karosserieblech mit einem anderen Land Rover Modell. Logischerweise folgt aus diesem Bekenntnis zu technischer Einzigartigkeit eine eigenständige Produktion. So wird die Rohkarosserie des neuen Defender auf einer separaten Montagelinie im brandneuen Werk von Jaguar Land Rover im slowakischen Nitra zusammengefügt.

Der Defender besitzt eine unvergleichliche Tradition als zuverlässiger Begleiter auf allen Wegen. Daher stand die Forderung nach bestmöglicher Geländetauglichkeit selbstredend ganz oben auf der Prioritätenliste. Das neue Modell erhielt deshalb eine um 20 Millimeter höher platzierte Karosserie im Vergleich zu den übrigen großen SUV bzw. Geländewagen aus Land Rover Produktion. Außerdem brachten die Entwickler wichtige Systeme wie Batterie oder Kühlkreisläufe an alternativen Stellen unter. Dies führte zu extrem kurzen Überhängen an Front und Heck – und damit zu eindrucksvollen Böschungswinkeln von bis zu 38 Grad vorn und 40 Grad hinten. Der neue Defender 110 besitzt einen Radstand von 3022 Millimetern – 99 Millimeter mehr als beim aktuellen Discovery. Damit weist der Defender 110 einen Rampenwinkel von 28 Grad auf: ein deutlicher Beleg für die außergewöhnliche Offroad-Tauglichkeit des Modells. Der Defender 90 übertrifft diesen Wert mit einem Rampenwinkel von 31 Grad sogar noch.



ABOVE & BEYOND

Der kurze hintere Überhang ist bei den Versionen 90 und 110 identisch. Möglich wurde er nicht zuletzt dank der Unterbringung des Reserverads außen an der Hecktür statt unter dem Fahrzeugboden: ein klassisches Defender Designmerkmal und ein Vorteil, wenn im Gelände ein Reifenwechsel nötig werden sollte. Die seitlich angeschlagene Tür besitzt dabei natürlich eine mehr als ausreichende Tragfähigkeit für alle Rad-Reifen-Kombinationen des neuen Defender.

Bei den Rädern besitzen Defender Käufer die freie Auswahl. Die Angebotspalette reicht von 18- bis 22-Zoll-Rädern, von stark nutzwertorientierten 18-Zoll-Stahlfelgen in Gloss White bis zu 22-Zoll-Leichtmetallfelgen mit fünf Speichen in Gloss Black. Die Allwetter- und All-Terrain-Reifen besitzen allesamt einen Außendurchmesser von 815 Millimetern und sichern dem neuen Defender damit die größte Aufstandsfläche der gesamten Land Rover Modellpalette: für ein Optimum an Grip und Traktion unter allen Bedingungen. Für Kunden, die höchste Forderungen an Leistung und Belastbarkeit der Defender Reifen haben, hält Land Rover darüber hinaus auf verschiedenen Märkten spezielle Profi-Offroad-Reifen bereit.

Hochentwickeltes Chassis

Die selbsttragende Karosserie des neuen Defender repräsentiert nicht mehr und nicht weniger als die steifste Aluminiumkonstruktion, die Land Rover jemals produziert hat. An den Abschleppösen hält das Monocoque eine Zugbelastung von 6,5 Tonnen aus. Damit ist die perfekte Basis für das Defender Fahrwerk mit einzeln aufgehängten Rädern gelegt. Es besteht vorn aus einer Doppelquerlenker-Anordnung und hinten aus einer Integral-Hinterachse. Das Fahrwerk versieht den neuen Defender sowohl mit herausragendem Leistungsvermögen im Gelände als auch mit Dynamik, präzisem Handling und Komfort auf den Straßen.

Zahlreiche neuentwickelte Komponenten verschaffen dem bewährten Fahrwerkslayout ein Plus an Widerstandsfähigkeit und Robustheit. So kamen neue Stahl-Hilfsrahmen ebenso an Bord wie verbesserte Kugelgelenke und Buchsen, die auch härteste Offroad-Belastungen überstehen. So sind die Räder des neuen Defender für eine maximale Vertikalbelastung von vollen sieben Tonnen ausgelegt. In Kombination sorgen die vielen Weiterentwicklungen des Fahrwerks dafür, dass der neue Defender auf jedem Parkett glänzen kann – mit präzisem Handling und Langstreckenkomfort auf Asphalt sowie direkter Rückmeldung und hoher Leistung im Gelände.



ABOVE & BEYOND

Die elektronisch gesteuerte Luftfederung des Defender ist mit Adaptive Dynamics kombiniert: Die adaptiven Dämpfer der Fahrwerkssteuerung überwachen bis zu 500 Mal pro Sekunde die Karosserie und reagieren praktisch in Echtzeit auf Veränderungen, um Kontrolle und Komfort zu optimieren.

Die Einführung der Luftfederung in die Baureihe bringt den Defender auf und abseits der Straßen in neue Dimensionen des Komforts und des Leistungsvermögens. So kann die Karosserie im Offroad-Modus zunächst um 75 Millimeter angehoben werden – bei anspruchsvollem Gelände dann nochmals um weitere 70 Millimeter. Damit stehen bei Bedarf insgesamt bis zu 145 Millimeter zusätzliche Bodenfreiheit zur Verfügung. Auf der anderen Seite senkt die Arrival-Funktion den Defender beim Anhalten um 50 Millimeter, um Zu- und Ausstieg zu erleichtern.

Der neue Defender vermittelt dank seiner konstruktiv bedingten Werte Vertrauen und Sicherheit, selbst wenn die Verhältnisse rau werden. So kann er beispielsweise im Gelände die Vorteile seiner Achsverschränkung von 500 Millimetern ausspielen. Der Defender meistert seitliche Schräglagen von 45 Grad ebenso wie er 45 Grad steile Steigungen mit gewohnter Leichtigkeit erklettert. Das alles kombiniert er mit einem bisher für den Defender unbekannten Niveau an Agilität und Fahrkomfort auf fester Strecke.

Mike Cross, Leiter Fahrwerksentwicklung bei Jaguar Land Rover, sagt: „Wir wollten das unmittelbare, analoge Fahrerlebnis des Originals auf den neuen Defender übertragen – und gleichzeitig modernen Komfort und moderne Handlingeigenschaften realisieren. Der original Defender machte Spaß, aber er besaß seine Tücken. Wir wollten diese Schwachstellen ausmerzen, ohne den Spaß zu mindern. Der neue Defender zaubert Ihnen auf jedem Untergrund ein Lächeln auf die Lippen und lässt sie nach langer Fahrt ausgeruht aussteigen. Dabei kann er 3,5 Tonnen schwere Anhänger ziehen, 900 Millimeter tiefe Wasserläufe durchqueren und eine dynamische Dachlast von 168 Kilo transportieren.“

Zum außergewöhnlichen Leistungsprofil des neuen Land Rover Defender trägt fraglos sein Antrieb eine gehörige Portion bei. Die vier Räder des Briten werden in gewohnter Manier permanent angetrieben, ein zweistufiges Verteilergetriebe sichert das Vorwärtskommen auch unter schwierigen Verhältnissen. Hinzu kommen ein sperrbares Mittendifferenzial und als Option ein aktives Hinterachs-Sperrdifferenzial. Damit bewältigt der Defender weichen Wüstensand



ABOVE & BEYOND

ebenso souverän wie den gefrorenen Tundra-Boden der Arktis – und alles weitere, was er dazwischen unter die Räder bekommt.

Konfigurierbares Terrain Response

Damit der neue Defender so viel leisten kann, wie man es von einem Defender erwartet, hat Land Rover in das jüngste Modell zahlreiche innovative Technologien integriert. Dazu gehört selbstverständlich die neueste Entwicklungsstufe des patentierten Terrain Response 2 Systems. Es wurde im neuen Defender unter anderem um das konfigurierbare Terrain Response erweitert. Mit ihr kann der Pilot auf dem Touchscreen des gleichfalls neuen Pivi Pro Infotainment-Systems praktisch jeden relevanten Aspekt seines Fahrzeugs feinabstimmen und präzise an seine persönlichen Vorlieben und die Umgebungsbedingungen anpassen.

Im original Defender ließ sich das Mittendifferenzial manuell mithilfe des Untersetzungshebels sperren. Im neuen Defender steht dem Fahrer die Elektronik zur Seite, um Schlupf zwischen Achsen und Rädern zu unterbinden: Auf dem Touchscreen können entweder das Mittendifferenzial oder Mitten- und Hinterachsdifferenzial elektronisch gesperrt werden. Darüber hinaus gibt es drei unterschiedliche Abstimmungen für Gasannahme, Getriebe, Lenkverhalten und Traktionskontrolle. Damit haben sowohl erfahrene Geländegänger als auch Offroad-Novizen hervorragende Werkzeuge zur Abstimmung der Fahrzeugsysteme zur Hand. Bis zu vier verschiedene Profile lassen sich speichern – verschiedenen Fahrern steht vor dem Start jeweils augenblicklich ihr bevorzugtes Abstimmungsprofil zur Verfügung.

Alternativ können die Piloten auch der ausgeklügelten Elektronik vollkommen die Arbeit überlassen: mit der intelligenten Automatik-Funktion, bei der Terrain Response 2 den Untergrund analysiert und eigenständig Entscheidungen über die richtige Fahrzeugabstimmung trifft, ohne dass die Frau oder der Mann auf dem Fahrerplatz eingreifen muss.

Damit nicht genug: Als erstes Land Rover Modell bietet der neue Defender im Terrain Response 2 Menü einen speziellen Wat-Modus. Er dämpft automatisch die Gasannahme, schaltet Heizung und Lüftung in die Umluftposition, sperrt die Differenziale und bringt die Karosserie in Offroad-Höhe. Ebenfalls wird der Wade Sensing-Bildschirm auf dem zentralen Touchscreen eingeblendet. Dabei erhält der Pilot Informationen über die gemessene Tiefe des gerade durchquerten Gewässers. Das lässt die Passagiere selbst tiefere Wasserpassagen gelassen



ABOVE & BEYOND

durchqueren – erst recht, wenn sie sich bewusst machen, dass der neue Defender über eine exzellente maximale Wassertiefe von 900 Millimetern verfügt. Beim Verlassen des Wat-Modus betätigt das System automatisch kurzzeitig die Bremsen, um die Scheiben zu trocknen und zu reinigen. Unmittelbar nach der Wasserdurchfahrt steht so wieder die volle Bremsleistung bereit.

Nicht zuletzt im Gelände beweisen zwei weitere innovative Technologien aus dem Haus Jaguar Land Rover ihre Stärken. So ist der neue Defender mit der Geschwindigkeitsregelung All-Terrain Progress Control (ATPC) ausgerüstet – und mit der ClearSight Motorhaube. Während ATPC den Defender eigenständig mit geringer Kriechgeschwindigkeit vorankommen lässt, eröffnet die ClearSight Motorhaube auf dem Touchscreen den normalerweise verstellten Blick auf den Untergrund direkt unter dem Vorderwagen.

Für große Lasten: Ziehen und Laden

Die besonders stabil ausgelegte Karosseriearchitektur des neuen Land Rover Defender eröffnet seinen Nutzern alle Freiheiten. Zum Beispiel beim Bewegen und Transportieren von Gepäck und Trailern. So gilt für die Neuentwicklung eine maximale Anhängelast von 3,5 Tonnen, unterstützt durch ein breites Angebot an Anhängenzugvorrichtungen und Dachträgersystemen.

Hochmoderne Technologien vereinfachen das Fahren mit einem Gespann beträchtlich: zum Beispiel der Erweiterte Anhängerassistent, der den Piloten beim Manövrieren und Rückwärtsfahren von der kniffligen Aufgabe des Gegenlenkens befreit. Stattdessen genügt es, über den Drehregler in der Mittelkonsole die gewünschte Fahrtrichtung für Zugfahrzeug und Anhänger einzugeben – den Rest erledigt der clevere Assistent. Für den Einsatz im Defender wurde das System nochmals weiterentwickelt. Es arbeitet auf dem zentralen Touchscreen nun mit einer 3-D-Darstellung.

Die robuste Karosserie prädestiniert den Defender wie eh und je für Expeditionen aller Art. So besitzt das Modell eine maximale dynamische Dachlast von 168 Kilo: genug für die Campingausrüstung oder den Großeinkauf. Der Wert der statischen Dachlast beträgt sogar 300 Kilogramm, was vor allem Unternehmungslustige und Abenteurer zu schätzen wissen. Denn in der oberen Etage des Defender kann beispielsweise ein expeditionstaugliches aufklappbares Dachzelt montiert werden, das den Briten zum Zuhause für unterwegs macht.



ABOVE & BEYOND

Flexibel nutzbarer Laderaum

Im neuen Defender finden große und kleine Dinge mehr als ausreichend Platz. So bietet der fünfsitzige Defender 110 im Heck bei Beladung in voller Höhe ein Volumen von 857 Litern. Klappt man die Sitze der zweiten Reihe um, vergrößert sich das Ladeabteil auf satte 1946 Liter. Kombiniert mit der maximalen Zuladung von 900 Kilo macht das neue Modell dem legendär praktischen Ruf des Defender alle Ehre.

Laderaumvolumen (in Liter)	Defender 110 5-Sitzer	Defender 110 5+2-Sitzer
Maximale Kapazität hinter Reihe 3 (bis Dach)	–	160
Maximale Kapazität hinter Reihe 2 (bis Rücksitzlehne)	505	363
Maximale Kapazität hinter Reihe 2 (bis Dach)	857	743
Maximale Kapazität bis Dach (Reihe 2 umgeklappt)	1946	1826

Die Rückenlehnen der zweiten Sitzreihe lassen sich im Verhältnis 40:20:40 geteilt umklappen. Dies dient, ebenso wie die Integration von Laderaumschienen auf dem Boden des Heckabteils, der Flexibilität des neuen Defender. Mithilfe von verschiedenem Ladehaltezubehör lassen sich kleinere wie größere Gegenstände leicht und sicher fixieren. Besonderen Schutz, gerade auf Expeditionen oder Überlandreisen, gewährleistet eine abschließbare Gepäckraum-Sicherheitsstahlbox: Die robuste und strapazierfähige Box wird fest mit den Laderaumschienen verbunden und bietet eine sichere Aufbewahrungsmöglichkeit für Dinge wie Laptops, Tablets oder andere Wertgegenstände. Darüber hinaus besitzt der neue Defender ein abschließbares Handschuhfach mit 5,8 Liter Volumen und geräumige Türablagen. Im betont sichtbaren Querträger steht außerdem ein 6,9 Liter großer offener Stauraum für Kleinigkeiten des Auto-Alltags bereit.

Überhaupt präsentiert sich das Ladeabteil nicht nur groß, sondern auch clever. Über ein Bedienfeld im Innern der Hecktür lässt sich zum einen über die elektronisch gesteuerte Luftfederung die Karosserie hinten anheben oder senken, zum anderen kann man die Anhängerkupplung ausfahren. Land Rover hat für den neuen Defender verschiedene Anhängenzugvorrichtungen im Programm, darunter eine abnehmbare sowie eine ein- und ausfahrbare Anhängerkupplung: solide Ansatzpunkte für maximal 3,5 Tonnen schwere Anhänger.



ABOVE & BEYOND

Auch bei den Bodenbelägen in der Passagierkabine bleibt der neue Defender der überaus praktischen Auslegung seiner Vorgänger treu. Der Neuling besitzt einen unverwüstlichen gummierten Bodenbelag, der bündig mit dem Türeinstieg abschließt. So kann das Interieur nach matschigen oder staubigen Abenteuern leicht ausgefegt oder abgewaschen werden. Wer darüber hinaus eine Premium-Anmutung im Innern des neuen Defender schätzt, für den gibt es Fußmatten. Sie lassen sich einfach anbringen oder entfernen, sodass bei Bedarf allein der strapazierfähige Boden auf abenteuerlustige Nutzer wartet.

Bis an die Extreme getestet

Der neue Land Rover Defender ist bereit zu großen Taten – und hält daher eine Menge aus. So widerstehen die Abschleppösen einer Zugbelastung von sechs Tonnen. Im Rahmen des Entwicklungs- und Testprogramms waren die Land Rover Ingenieure zudem in vielen Winkeln der Erde unterwegs. Unter anderem bewältigte der neue Defender erstmalig die legendären Moab-Trails in den USA, darunter „Hell’s Revenge“, „Poison Spider“ und „Steel Bender“. In der Land Rover Heimat Großbritannien konzentrierte sich ein Großteil der Prüfungen auf das globale Design- und Technikzentrum des Unternehmens in Gaydon. Hier bestand der neue Defender beispielsweise extreme Tests wie den wiederholten Aufprall auf einen 200 Millimeter hohen Bordstein mit 40 km/h.

Die Werte des neuen Land Rover Defender 110 im Überblick:

Länge	4758 mm (5018 mm mit Reserverad)
Breite	2008 mm (Spiegel angeklappt)
Höhe	1967 mm
Radstand	3022 mm (Defender 90: 2587 mm)
Wendekreis	12,84 m
Karosserieüberhang vorn	845 mm
Karosserieüberhang hinten	891 mm (1151 mm mit Reserverad)
Böschungswinkel vorn (Offroad-Höhe)	38 Grad
Böschungswinkel hinten (Offroad-Höhe)	40 Grad
Rampenwinkel (Offroad-Höhe)	28 Grad (Defender 90: 31 Grad)
Maximale Bodenfreiheit	293 mm
Achsverschränkung	500 mm
Maximale Wattiefe	900 mm
Maximale Dachlast	168 kg (dynamisch) / 300 kg (statisch)
Maximale Anhängelast	3500 kg
Maximale Zuladung	900 kg



ABOVE & BEYOND

#TeamDefender

#IAMADEFENDER

Weitere Informationen und Fotos zur redaktionellen Nutzung erhalten Sie unter
media.landrover.com/de

Informationen zu Jaguar Land Rover erhalten Sie hier:

www.jaguarlandrover.com

twitter.com/jlr_news

Besuchen Sie uns auch bei Facebook und Instagram!

facebook.com/landrover.de

instagram.com/landroverde

Über Jaguar Land Rover

Jaguar Land Rover ist mit seinen zwei ikonischen Marken Jaguar und Land Rover der größte Automobilhersteller in Großbritannien: Land Rover ist der weltweit führende Hersteller von Premium-Allradfahrzeugen und Jaguar eine der weltweit führenden Luxus-Sportlimousinen- und Sportwagenmarken.

Unser Anspruch ist es, wegweisende Fahrzeuge zu liefern, die unseren Kunden Erlebnisse bieten, die sie ein Leben lang lieben werden. Unsere Produkte sind weltweit gefragt. Im Jahr 2018 verkaufte Jaguar Land Rover 592.708 Fahrzeuge in 128 Ländern.

Das Unternehmen sichert knapp 260.000 Arbeitsplätze bei Händlerbetrieben, Zulieferern und lokalen Unternehmen. Im Herzen sind wir ein britisches Unternehmen mit zwei großen Design- und Entwicklungsstandorten, drei Produktionsstandorten und einem Motorenzentrum in Großbritannien. Darüber hinaus haben wir Werke in China, Brasilien, Indien, Österreich und der Slowakei.

Ab 2020 werden alle neuen Jaguar- und Land Rover-Modelle über eine elektrische Option verfügen, was unseren Kunden eine größere Auswahl bietet. Wir werden ein Portfolio von



ABOVE & BEYOND

elektrifizierten Modellen in unserer gesamten Produktpalette einführen, vollelektrisch, als Plug-in und Mild-Hybrid sowie weiterhin mit den neuesten Diesel- und Benzinmotoren.

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Campus Kronberg 7

D-61476 Kronberg im Taunus

Andrea Leitner-Garnell, Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: 0 61 73 32 71-120, aleitner@jaguarlandrover.com

Michael Küster, Leiter Produktkommunikation

Telefon: 0 61 73 32 71-121, mkuester@jaguarlandrover.com

Verbrauchs- und Emissionswerte Defender Modelljahr 2020

Defender 90 2.0 Sd4 Automatikgetriebe mit 147 kW (200 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,5 l/100km; 199 g/km)

Defender 90 2.0 Sd4 Automatikgetriebe mit 177 kW (240 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,5 l/100km; 199 g/km)

Defender 90 2.0 Si4 Automatikgetriebe mit 221 kW (300 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 9,9-9,8 l/100km; 227-224 g/km)

Defender 90 3.0 I6 Automatikgetriebe mit 294 kW (400 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 9,6 l/100km; 219 g/km)

Defender 110 2.0 Sd4 Automatikgetriebe mit 147 kW (200 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,7-7,6 l/100km; 204-199 g/km)

Defender 110 2.0 Sd4 Automatikgetriebe mit 177 kW (240 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 7,7-7,6 l/100km; 204-199 g/km)

Defender 110 2.0 Si4 Automatikgetriebe mit 221 kW (300 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 10,2-9,9 l/100km; 234-227 g/km)

Defender 110 3.0 I6 Automatikgetriebe mit 294 kW (400 PS)
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 9,9-9,6 l/100km; 226-220 g/km)



ABOVE & BEYOND

Land Rover Verbrauchs- und Emissionswerte

Plug-in Hybrid Range Rover, Plug-in Hybrid Range Rover Sport, Land Rover Discovery Sport, Land Rover Discovery, Land Rover Defender, Range Rover Evoque, Range Rover Velar, Range Rover Sport, Range Rover, Range Rover SVAutobiography Dynamic:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover Kompressor 5.0 Liter V8: 13,1 l/100 km – Plug-in Hybrid Range Rover: 3,1 l/100 km

Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Plug-in Hybrid Range Rover und Range Rover Sport: 23,1 – 22,5 kWh/100 km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover Kompressor 5.0 Liter V8: 298 g/km – Plug-in Hybrid Range Rover Sport: 75-72 g/km

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch wurden schon nach der Richtlinie VO(EG) 692/2008 auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ-Werte zurückgerechnet. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben auf Basis von Verbrauchs- und Emissionswerten können andere als die hier angegebenen Werte gelten. Abhängig von Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen sowie Fahrzeugzustand können sich in der Praxis abweichende Verbrauchswerte ergeben.

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Rad-/Reifensatz.

Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.