



BY APPOINTMENT
TO HER MAJESTY THE QUEEN
MANUFACTURERS OF
LAND ROVER VEHICLES
LAND ROVER, WARWICK



BY APPOINTMENT
TO HIS MAJESTY THE PRINCE OF WALES
MANUFACTURERS OF
LAND ROVER VEHICLES
LAND ROVER, WARWICK



BY APPOINTMENT
TO HIS MAJESTY THE PRINCE OF WALES
MANUFACTURERS OF
LAND ROVER VEHICLES
LAND ROVER, WARWICK

PRESSEINFORMATION



LANGFASSUNG

Dauerbrenner mit gestrafftem Modellprogramm

Land Rover Defender – Jahrgang 2014:

Schon auf den ersten Blick ein Klassiker

- **Weltweiter Maßstab für Geländegängigkeit und Robustheit**
- **In 65 Jahren mehr als zwei Millionen Mal produziert**
- **4x4-Ikone mit kantigem, unverwechselbarem Design**
- **Dank dezenter Modifikationen auf der Höhe der Zeit**
- **Neuer Modellschriftzug an der Motorhaube**

Schwalbach, Dezember 2013 – Die Ikone, das Original, der Klassiker: Diese und andere Bezeichnungen vereint der Land Rover Defender in sich. Er ist der Maßstab für Geländegängigkeit, Robustheit und universelle Einsatzfähigkeit. Weltweit gilt der Defender als Synonym für die Eroberung unzugänglicher Landstriche und als Retter in der Not, abgehärtet in ungezählten Expeditionen und Kriseneinsätzen. Äußerlich unterscheidet er sich auch heute nur wenig vom Urmodell des Jahres 1948. Unter der kantigen Karosserie jedoch besitzt er zeitgemäßen Komfort und robuste, moderne Technik – und nach wie vor die einzigartige Fähigkeit, Offroad-Abenteuer zum Erlebnis zu machen. Seit mehr als 65 Jahren lässt Land Rover sein markenprägendes Modell zwar grundsätzlich und aus Überzeugung unverändert – in vielen Details wurde der Defender jedoch immer wieder dezent modernisiert und weiter entwickelt. So auch im Modelljahrgang 2014. Zum einen wurde das Angebot auf die am stärksten gefragten Versionen konzentriert, zum anderen erhält die rollende Allradlegende erstmals ihren Namen ins Gesicht geschrieben: Der Schriftzug „DEFENDER“ auf der Motorhaube zeigt sofort an, welches Original hier heranrollt.

Sechseinhalb Jahrzehnte nach der Vorstellung des ersten Land Rover repräsentiert der unvergleichliche Land Rover Defender in ganz besonderer Weise die Kompetenz und Ausnahmestellung der britischen Marke. Mit den Modifikationen der jüngsten Zeit führt der

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Mayk Wienkötter • Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 160 • maykwien@jaguarlandrover.com • <http://de.media.landrover.com>



Defender das große Erbe des seit 1948 über 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.

Die Beliebtheit des Defender ist ungebrochen: Von der 2002 vorgestellten aktuellen Modellgeneration werden Jahr für Jahr deutlich mehr als 20 000 Fahrzeuge verkauft. Ursprünglich als robustes Arbeitstier für Landwirte konzipiert, entwickelte sich der Defender zum wahren Universalgenie: Private und geschäftliche Nutzer, Landwirte und Unternehmen, Streitkräfte und Hilfsorganisationen in mehr als 100 Ländern schätzen die hohe Zugkraft von bis zu 3500 Kilogramm und das Ladevolumen des 4x4-Originals ebenso wie seine Stärke, Robustheit und Leistungsfähigkeit auf jedem Terrain.

Seinen Erfolg verdankt „der Land Rover“ nicht zuletzt seinem legendären Ruf der Zuverlässigkeit und Langlebigkeit: Schließlich sind sage und schreibe zwei Drittel aller jemals gebauten Defender immer noch auf den Straßen und Pisten der Welt unterwegs. Die einzigartige Kombination an Fähigkeiten sorgt außerdem dafür, dass der Defender bei der weltweiten Kundschaft auf außergewöhnlich hohe Loyalitätsraten bauen kann.

Kantige Außenhaut aus Aluminium

Konstruktive Merkmale des berühmtesten Land Rover sind seit Jahrzehnten ein stabiles Chassis, Allradantrieb samt Reduktionsgetriebe sowie eine Aluminiumkarosserie. Die kantige Außenhaut ist zeitlos und ein Musterbeispiel für funktionales Design. Sie besteht in bester Tradition zu einem großen Teil aus ebenso leichtem wie hochfestem Aluminium. Die mit Leichtmetall versehene Konstruktion besitzt zahlreiche Vorteile. So sind empfindliche Teile wie der Laderaumboden oder die Karosserieseiten deutlich besser gegen Korrosion geschützt, da sie aus Aluminium bestehen.

Im Gegensatz zu Technik und Interieur 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 – gekrönt im Modelljahrgang 2014 mit dem markanten „DEFENDER“-Schriftzug an der Vorderkante der Haube.

Basis des Defender ist ein bewährtes Leiterrahmenchassis. 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 Offroad-Tests 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.

Der 4x4-Klassiker 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 moderne 2,2-Liter-Turbodiesel mit 90 kW (122 PS) Leistung, der in gleicher Weise mit Durchzugskraft, Effizienz und Umweltfreundlichkeit überzeugt.

Drei verschiedene Radstände und vier Aufbauten

Nicht zuletzt aus Gründen der Effizienz hat Land Rover das Defender-Programm zum Modelljahr 2014 gestrafft. Das Angebot konzentriert sich jetzt auf die am stärksten gefragten Versionen. Der britische Allradspezialist stellt den Defender nunmehr mit drei Radständen (90, 110 und 130 Zoll) und einer für viele Zwecke geeigneten Modellauswahl bereit: 90 bzw. 110 Soft Top, Hard Top und Station Wagon sowie 130 Crew Cab.

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 36 Grad variieren. Hinzu kommen ein Rampenwinkel von 30 bis 32 Grad und eine mindestens 314 Millimeter messende Bodenfreiheit. Und das Durchqueren selbst tieferer Wasserläufe ist dank der Wattiefe von 500 Millimetern problemlos möglich.



Vierzylinder und Vierradantrieb: das bewährte Antriebskonzept

Im Modelljahr 2014 wird der Defender unverändert von einem sauberen und effizienten 2,2-Liter-Dieselmotor angetrieben. Der Euro-5-Selbstzünder kann nicht nur günstige Leistungs-, Drehmoment- und Verbrauchsdaten vorweisen, er ist zudem besonders leise, denn eine vollflächige Motorschallabdeckung senkt die Geräuscentwicklung effizient. Ein Rußpartikelfilter begrenzt darüber hinaus wirkungsvoll den Ausstoß von Partikelemissionen.

Das Leistungsprofil des Defender-Diesels weist 90 kW (122 PS) Leistung bei 3500/min und ein maximales Drehmoment von 360 Nm aus, das schon bei 2000 Touren anliegt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 144 km/h, während sich die CO₂-Emissionen je nach Modellversion zwischen 266 und 295 g/km bewegen.

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.

Selbstverständlich weist der Defender im Modelljahr 2014 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.

Das MT82-Getriebe des Defender ist speziell für Modelle mit hohen Anforderungen konzipiert. Ungewöhnlich seine Bauweise: 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 von den kräftigen 360 Nm Drehmoment des Defender-Turbodiesels verursacht werden könnten. Ein spezielles System zur Getriebebelüftung schützt die Einheit bei Wasserdurchquerungen gegen eindringende Feuchtigkeit, während das Aluguss-Getriebegehäuse eine ergonomisch günstige Positionierung des Schalthebels in der Mittelkonsole ermöglicht.

Kriechen mit kurzer Übersetzung im ersten Gang

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.

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

Im Lauf der Jahre spendierten die Land Rover-Ingenieure dem Defender zahlreiche Überarbeitungen und Verbesserungen an Lenkung und Radaufhängung. Diese Feinarbeiten machten das Fahren mit dem Defender immer angenehmer – und vereinfachen 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 Schmiedestahllenker und Panhardstab, hinten über Längslenker und einen zentral angeordneten Dreieckslängslenker.

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

Optimales Lenkgefühl und hohe Unterstützung im Gelände

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 innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und Scheiben hinten bauen. Die Bremsen besitzen ein hohes thermisches Leistungsvermögen für eine rasche und sichere Verzögerung. Während die Vorderräder 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 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 Rads nur die Bremsen und stellt dadurch sicher, dass die Drehmomentübertragung zu den anderen Rädern ohne Abstriche aufrechterhalten wird. Auch bei fortwährendem Durchdrehen eines Rads, 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.

Schicke Leichtmetallfelgen im „Saw Tooth“-Design

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 hohen Offroad-Standards von Land Rover uneingeschränkt erfüllen. Besonders attraktiv zeigen sich dabei 16-Zoll-Leichtmetallfelgen im „Saw Tooth“-Design mit 10 Speichen in „Gloss Black“-Finish mit speziell für den Geländeeinsatz entwickelter „MudTerrain“-Bereifung (MT/R).

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 erhält der Klassiker zudem für seine leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlage.

Ein Kennzeichen des Defender-Innenraums ist sein Armaturenbrett mit klaren, markanten Linien in horizontaler und vertikaler Richtung – ein Merkmal der aktuellen Land Rover-Designsprache. 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 Offroad-Einsatz zudem festen Halt mit beiden Händen. Der Griff ist im Übrigen mit dem stählernen Armaturenbrettträger verschraubt.

Alle nicht häufig benötigten Schalter und Bedienungseinheiten werden 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 Vordersitzen, die entweder als offenes Fach ausgelegt oder mit einem großen Deckel versehen ist – mit einem Fassungsvermögen von nicht weniger als 14 Litern.

Große Instrumente liefern präzise Informationen

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 Motortemperatur besitzen dabei eine besonders hohe Genauigkeit.

Für den richtigen Klang bürgen die Unterhaltungssysteme des Defender, die mit weit oben montierten Hochtönern bestückt sind. Wählbar sind verschiedene Radio-CD-Audiosysteme, die auch über USB- und Bluetooth-Verbindungen verfügen. Als exklusivste Alternative hält das Modell eine Radio-CD-Anlage von Alpine mit 4x50 Watt und 150-Watt-Subwoofer bereit.

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. 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: 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 Umkappen 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 eingerastet sein.

„Theaterbestuhlung“ in der zweiten Sitzreihe

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 der E-Basisvariante robustes Vinyl, während auf Wunsch Bezüge mit hochwertigem Stoff oder als Topversion Leder-Stoff-Sitze lieferbar, die einen Hauch Luxus in den Klassiker bringen.

Überhaupt lässt Land Rover den Kunden beim Defender die freie Wahl. Neben zahlreichen einzeln wählbaren Elementen bietet das Programm mehrere reichhaltig gefüllte Optionspakete, wie S-, SE- und SE-Premium-Pakete sowie Zusammenstellungen mit den Schwerpunkten „Leder“, „Winterkomfort“ oder „Offroad“.

Zur serienmäßigen bzw. optionalen Ausstattung zählen im Defender unter anderem folgende Details: Bodenverkleidung in Gummi oder Teppich, Alarmanlage mit Innenraumüberwachung, elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung, heizbare Heckscheibe mit Wisch-Waschanlage, Klimaanlage, getönte Scheiben, aufstell- und herausnehmbares Glasdach, Trittstufe hinten sowie Heizung für Windschutzscheibe und Vordersitze.

Kontrastlackierungen für das klassisch weiße Dach

Auch die Außenhaut des Defender lässt sich ganz nach persönlichem Geschmack gestalten. Denn neben in Wagenfarbe lackierbaren Radkästen gibt es für das klassisch in Weiß



gehaltene Dach reizvolle Alternativen: die Kontrastfarben „Indus Silver“, Santorini Black“, „Firenze Red“ oder „Orkney Grey“.

Weitere Wahlfreiheit eröffnet zum einen das Offroad-Paket, das aus Kugelkopf-Anhängerkupplung, HD-Stahlfelgen mit MT/R-Bereifung und Unterfahrschutz besteht. Zum anderen halten die Land Rover-Vertragshändler für den Ritt ins Gelände eine Fülle weiterer praktischer und nützlicher Zubehördetails bereit, wie Winden, Dachgepäckträger, Schutzgitter oder Trittstufen.

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

Pressekontakt:

Mayk Wienkötter, Leiter Produkt- und Markenpresse
Land Rover Deutschland
Tel.: +49 (0) 61 96/95 21-160
Mobil: +49 (0) 151/180 130 40
E-Mail: maykwien@jaguarlandrover.com

Verbrauchs- und Emissionswerte Freelander, Discovery, Range Rover Evoque, Range Rover Sport, Range Rover inklusive Supercharged-Modelle:
Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 12,8 – 4,9 l/100 km
CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 299 – 129 g/km

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Jaguar- und Land Rover-Vertragspartnern und bei Jaguar Land Rover Deutschland GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.