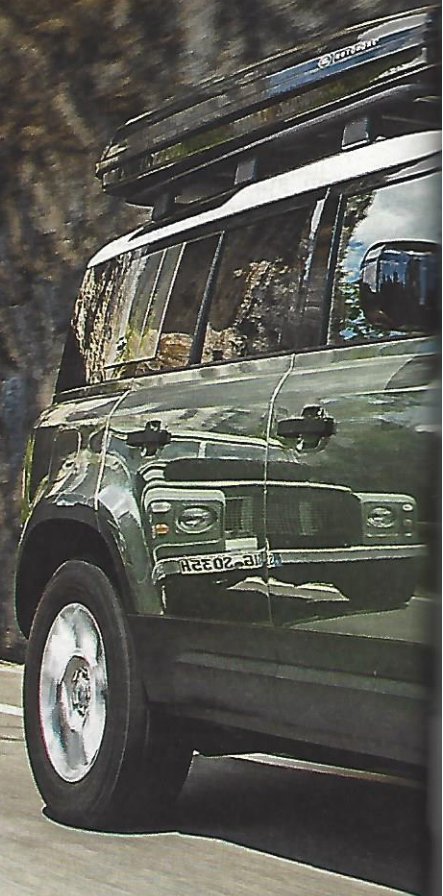


# Legende wa



# gen

In den fast 70 Jahren, in denen er sich durch die Weltgeschichte wühlte, mehrte der Land Rover Ruhm und Ehre Britanniens. Der neue Defender soll an solche Legenden anschließen. Ob er das kann? Jörn Thomas und Sebastian Renz fahren dorthin, wo das Land felsig, schroff und karg genug ist, um darüber zu streiten.



# Profil? Hat der alte Land Rover sogar auf der Motorhaube



**D**ie Vergangenheit ist nie vorüber. Jeder Tag, der vergeht, mit allen Ideen, Erfahrungen, Erfindungen, die er hervorbringt, ist wie ein Tropfen in einem verborgenen Ozean. Auf ihm treiben die Wellen der Erinnerung, die immer wieder wie die Flut an die Küste unserer Gegenwart spült. So wie an jenem Donnerstag, als uns die Anfrage von Land Rover erreicht, ob uns der Sinn nach einer weiteren Begegnung mit dem neuen Defender stehe. Auf den sind die Rovers sehr stolz, er soll die Dynastie seines Vorgängers weiterführen. Der herrscht 68 Jahre, vier Jahre sind vergangen, seit er abdankte. Lang genug, um ihn zu verklä-

ren und sein raues Wesen ins milde Licht der Erinnerung zu tauchen. Sebastian gelang das so geschickt, dass er meinte, es könne nur einen wahren Land Rover geben, keinen zweiten. Für Jörn dagegen, durchaus geübt, romantischer Verklärung Einhalt zu gebieten, ist ein altes Auto vor allem ein altes Auto. Der beste Defender kann nur der neueste sein.

Als der Neue schließlich draußen vor der Redaktion steht – das Dachzelt hätte er sich an unserer Tiefgarage ungalant abgestreift –, ist es Sommer und an der Zeit, sich mit Urs Stiegler von Landypoint in Beuron zu verabreden. Dort steht zwischen Land Rover jeder Serie, Länge, jeden Alters und Zustands dieser grandiose 109 Pickup. Es ist ein 1971er, aus dem letzten Baujahr der Serie IIA, in einem Zustand so hervorragend, wie er nie gewesen sein dürfte, als sie ihn vor 48 Jahren im Werk Solihull zusammendengelten – mit Produktionsmethoden, die sich zu Baubeginn 1948 wohl die Erfahrungen der Dampflokmontage zunutze machten und bis zum Ende 2016 beibehalten werden sollten.

Morgen schon könnten wir den Landy von gestern fahren. Was für Jörn eine schöne Gelegenheit ergibt, heute schon loszufahren. Warum? Das sollen die beiden jetzt selbst erzählen:

### Ein Mann von Zelt

*Jörn: Natürlich hätte ich mir die Zeit auch mit dem Fernsehprogramm vertreiben können, Netflixen (Mist, hab ich gar nicht) oder Instagrammen. Doch wer, bitte schön, möchte Zeit vertreiben, wenn er sie doch nutzen kann? Sehen Sie! Und statt durch dieses Internet zu irrlichtern, reise ich lieber Seb und Fotograf ein Stück entgegen. Reisen, genau. Das beginnt mit dem*

### TECHNISCHE DATEN

#### Karosserie

Zweisitziger Pickup, Länge x Breite x Höhe 4445 x 1676 x 2057 mm, Radstand 2769 mm, Leergewicht 1640 kg.

#### Fahrwerk

Starrachse vorn und hinten mit Blattfedern und Stoßdämpfern, Trommelbremsen vorn und hinten, Reifen 7.50-16.

#### Kraftübertragung

Zuschaltbarer Allradantrieb, Vierganggetriebe.

#### Motor

Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2625 cm<sup>3</sup>, Leistung 67 kW (91 PS) bei 4500/min, max. Drehmoment 176 Nm bei 1500/min.

#### Fahrleistungen

0–100 km/h.....k.A.  
 Höchstgeschwindigkeit.....116 km/h  
 Gesamtverbrauch.....S 19,4 l/100 km

#### Grundpreis

Land Rover 109 (1971).....23 550 DM



Im ersten und in den dreieinhalb letzten Jahrzehnten seiner Bauzeit hatte der Land Rover permanenten Allrad. Dazwischen: roten Hebel für die Untersetzung nach hinten, den gelben für den Allrad runterdrücken. Reihensechser mit 91 PS



## Erbschleicher? Dafür ist Britain's Greatest mit 240 PS zu schnell

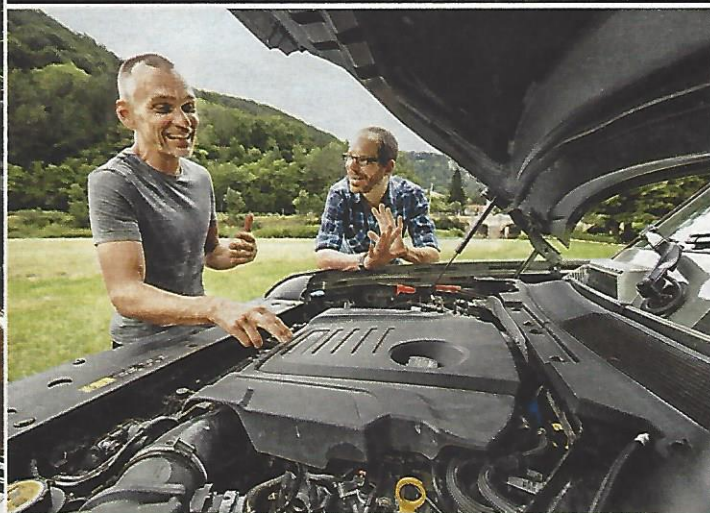
*Defender schon vor dem Aufschließen. Angucken reicht. Wie er dasteht mit seinen kurzen Überhängen, dem weißen Dach, den Mountainview-Fenstern. Unterwäsche und Zahnbürste einpacken, Schlafsack dazu und los. Wohin? Egal. Hauptsache, los. Dass er dank Luftfahrwerk und der diversen Fahrprogramme samt elektronisch gesteuerten Sperren Terrain-responded auch Gelände-Laien notfalls problemlos durch Namibia coachen, an der Skeleton Coast entlangschluppert oder einen hammerharten Felsenpass naschen kann, durfte ich schon rausfinden, doch kann der Defender auch Osterdingen? Aber hallo. Über die B27 schweben, vom knurrigen, aber gar nicht mal störenden Zweiliter-Diesel wuchtig vorangedrückt, online navigiert, zweimal abbiegen, danach einen kleinen Stich Richtung Windrad-Plateau erklimmen – das macht der Defender so locker, da muss man sich schon etwas Kraxeliges suchen, damit die Elektronik das aktive Sperrdifferential an der Hinterachse anfunkelt. Oben dann Dachzelt aufklappen und das weite Land genießen. Wer abends anreist, kann morgens länger liegen bleiben. Oder eine Runde durch die Pampa laufen. Egal*

*wie – um neun stehe ich am vereinbarten Ort. Etwas übernachtigt. Konnte mich nicht entscheiden, an welchem der mindestens zehn Ladepunkte (von USB bis 230 V) ich mein Mobilfunkgerät tanke.*

Seb: Aha, der neue Defender war also schon in Namibia und Osterdingen, nun Beuron. Zwar war auch der alte dem Mondänen eher nicht so zugeneigt, dafür aber an diesem, jenem und jedem anderen Ende der Welt sowie allen einzelnen Orten dazwischen. Als er damit anfang, gab es noch Abenteuer erst zu bestehen, statt nachzuposten. Und fremde Völker, die er für das verbleichende Empire entdecken und unterwerfen konnte. Rover hat ihn nicht entwickelt, um eitel herumzustehen oder sich ein Zelt aufs Dach zu schnallen, damit wir auf die Hügel vor Osterdingen fahren können, auf der Suche nach inszenierter Feierabenteuerlichkeit. Sondern für all den Mist, den sonst keiner machen will. Er hat Felder umgegraben, Dschungel und Wüsten durchwühlt, die Army



Der neue Defender sortiert seine Gänge, die Untersetzung und auch das restliche Offroad-Besteck automatisch und auf Knopfdruck, die Rundumkamera hilft durchs Gestrüpp



**TECHNISCHE DATEN**

**Karosserie**

Fünfsitziger SUV, Länge x Breite x Höhe 4758 x 1996 x 1967 mm, Radstand 3022 mm, Leergewicht 2323 kg.

**Fahrwerk**

Einzelradaufhängung, vorn mit Doppelquerlenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Quer-/Längslenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 255/65 R 19.

**Kraftübertragung**

Allradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

**Motor**

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1999 cm<sup>3</sup>, Leistung 177 kW (240 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 430 Nm bei 1400/min.

**Fahrleistungen**

0–100 km/h..... 9,1 s  
 Höchstgeschwindigkeit..... 188 km/h  
 Gesamtverbrauch (NEFZ) ..... D 7,6 l/100 km

**Grundpreis**

Land Rover Defender 110 D240 S..... 63 069 Euro

hat ihn aus Helikoptern geschubst. Er war das Auto für jene, die Sachen erledigen, die erledigt werden müssen – solche, über die nicht gepostet, sondern Stillschweigen vereinbart wird.

Und bis zum Schluss hat er jeden vergrault, der ihn nur zur Schau fahren will. Denn so ein Land Rover – er und ich kennen uns so gut, dass ich das sagen darf – fährt grässlich. Ja, er muss sogar grässlich fahren, sonst wäre er keiner.

*Jörn: Nun Seb, da wir hier unter uns sind, muss ich es loswerden: Wir tragen zwar die gleichen (nicht dieselben) Socken und die gleiche Uhr, aber bei den Autos... Für mich sollte ein Auto mindestens gut fahren, sonst: Thema verfehlt. By the way: Die Grässlichkeit hat manchen Hipster zwischen Hamburg und München nicht davon abgehalten, im Landy herumzuposen. Ohne jemals an den Hebeln für Diffsperrern und Untersetzung rumzufingern. Zur Strolche-Kita in Pöselndorf kommt man auch ohne – 14 Meter Wendekreis hin oder her. Nur die vegane Chai Latte sollte bereits außerhalb geschlürft sein, so wie der olle Brite rumpelt, wäre sonst die nachhaltige Vintage-Klamotte ruckzuck bedröppelt. Anders im neuen Defender, der luftfedert, adaptiv dämpft und Cupholder besitzt. Apropos: Um den zu füllen, flitze ich mal kurz ins Café dahinten...*

**Das Geschwätz der Serie**

Seb: Kaffee zum Mitnehmen? Hier? Nee, hier gilt noch: draußen nur Kännchen. Kann also dauern, bis Jörn zurück ist. Reicht sicher für eine Runde im neuen Defender, also los.

Herrje, wie viel breiter der drinnen ist als der Alte, breit genug auch, dass du nicht am Fenstersims gezwängt hockst wie früher. Alles so bequem und verkleidet – also in jeder Hinsicht: Leder, Kunststoff und Metallblenden statt des Blechregals, in dem sie im Alten die Instrumente eindübelten. Aber dazu haben sie dem Neuen Defender-Schriftzüge eingestanzt und ein Lenkrad im 80er-Jahre-British-Leyland-Style eingeräumt, damit man nicht vergisst, in was man da fährt. Denn abgesehen von den steilen Dachsäulen und der platten Haube hat das ganze Fahren so gar nichts mehr mit dem alten Land Rover zu tun. Nicht falsch verstehen – alles andere wäre auch verheerend. Freunde, sagt es Jörn nicht, aber der Defender fährt brillant. Eben wie ein modernes Auto, aber eines mit eigenem Charakter: weicher und wohl auch wegen des Dachzelts wankiger als all diese SUV, die sich nie die Räder schmutzig machen wollen. Aber er tollpatscht nicht mehr um Kurven,





Das Zelt fürs Dach samt Leiter gehört wie eine Hunderampe für den Kofferraum oder die Dusche für den reinigungsbedürftigen Naturisten zum umfassenden Zubehörprogramm des Defenders

mit der Automatik und Terrain Response samt Rundumkameras verlangt er weder auf der Straße noch im Gelände größere Kennerschaft beim Fahren. Der Alte ist eine Maschine, in der du unter Mühen Fortbewegung produzierst, indem du an Hebel zerst, diesem ewig kratzbürstigen Getriebe und der schwergängigen Kupplung Schaltvorgänge abringst. Erst recht bei den Serien, wie die frühen bis mittelspäten Evolutionsstufen (I bis 1958, II bis 1961, IIA bis 1971 und III bis 1984) heißen, über die der Land Rover grundlegend unverändert blieb. Stimmt, 1950 wechselte der Wagen von permanentem auf zuschaltbaren Allrad – eine Entscheidung, die nach nur 29 Jahren geradezu überstürzt zurückgenommen wurde. Ansonsten gab es mal einen neuen Außenputz, oder sie haben im Kellergeschoss herumgefuehrwerk. Aber doch blieb er über 68 Jahre leitergerahmt, aluvernietet und er selbst. Nun ist er ein robusterer, praktischerer und charmanterer Discovery, mit dem er sich ja das ganze Unterzeug teilt.

Mist, da wartet Jörn auf den Defender, hat doch nicht so lange gedauert mit dem Kaffee.

*Jörn: Kaffee? Denkt er. Natürlich nutzte ich den unbeobachteten Moment, um mal eine Runde mit dem Pickup zu landrovern. Nun ja, er fährt, sagen wir mal, speziell. Unsere beiden Biester kosten ja in etwa das Gleiche, obwohl sie weniger miteinander zu tun haben als Autos, die sehr unterschiedlich viel kosten und sehr*

*unterschiedlich heißen. Nämlich nichts – aber egal. Ist schon cool, mit dem Ding hier durchs Dorf zu rovern. Vorn charaktert der Sechszylinder-Benziner, während die Federung ... Äh, hat der überhaupt eine? Zumindest keine, die sich von handelsüblichen Unebenheiten zur Arbeit anregen ließe. Passend zur Lenkung, die Richtungsänderungswünsche als unverbindliche Vorschläge auffasst. Und Geradeauslauf gelingt ihm in Kurven viel besser als auf Geraden. Eins ist klar, langweilig wird dir in so einem richtigen Landy nie. Nur erzählen Sie das mit dem „richtig“ bloß Seb nicht.*

Seb: Na, Jörn? Ordentlich durchgerüttelt?

*Jörn: Geschüttelt – und sogar ein bisschen gerührt vom Alten. Und du?*

Seb: Stimmt schon, wenn es einer verdient, das Erbe des Land Rover zu verteidigen, dann der neue Defender. Aber so tot ist der Alte nicht – 70 Prozent aller gebauten Modelle rumpeln noch durch die Weltgeschichte. Der Produktionsstopp 2016 war nicht der Anfang vom Ende des Alten, es war nur das Ende vom Anfang.

*Jörn: Juckel du doch mal eine Runde mit dem Alten. Ich steige dem Neuen lieber noch mal aufs Dach. Denn, wie du sagen würdest: Der zelt, was er verspricht.*

**Text:** Jörn Thomas und Sebastian Renz  
**Fotos:** Hans-Dieter Seufert