



Harter Bursche in feinem Kleid

Der Defender 110 von Land Rover hat Geländewagengeschichte geschrieben. Überall in der Welt wird er aufgrund seines einfachen und robusten Aufbaus geschätzt. Ein Kultauto für Puristen, die sich bei Begegnungen auf der Straße wie selbstverständlich grüßen und für die digitaler Kilometerzähler und silberner Lack kaum wieder gut zu machenden Stilbruch darstellen.

Trotzdem: Land Rover hat es nun doch gewagt eine elektronische Traktionssteuerung einzubauen. Das heißt, wer den Defender mit ABS ordert, erhält das ETC mitgeliefert. Der Defender ist nunmehr in der Lage, jedes einzelne Rad abzubremsen und so die Kraft vom durchdrehenden zum Traktionsrad zu leiten. Bei Sperrung des Mitteldifferenzials wird diese elektronische Funktion aber ausgeschaltet.

In der Praxis zeigte sich, dass die elektronische Steuerung in Extremsituationen der mechanischen Sperre des Mitteldifferenzials überlegen war. Beim schrägen Durchfahren von Gräben besteht die Möglichkeit, das

zwei über Kreuz gegenüberliegende Räder Bodenkontakt verlieren und durchdrehen. Da hilft auch das gesperrte Mitteldifferenzial nichts.

Die Elektronik bremst in diesem Fall die beiden freiliegenden Räder ab und die Räder mit Bodenkontakt erhalten wieder Energie über das Achsdifferenzial. Da die Elektronik zusätzlich eingebaut ist, stellt sie eine Ergänzung dar. Selbst bei Ausfall stehen noch alle Standard-Funktionen zur Verfügung. Also auch kein Problem bei Expeditionen in abgelegene Landstriche.

Nachteil der Bremsengriffe ist der erhöhte Verschleiß der Bremsscheiben und -beläge. Bei sehr langen Geländestrecken, bei denen der Bremseneinsatz nicht unbedingt nötig ist, sollte auf die konventionelle mechanische Technik zurückgegriffen werden und das ETC einfach ausgeschaltet werden.

Zum Sondermodell „Cargo“ gehören aber nicht nur Antriebsveränderungen, sondern vor allem optische Aufwertungen durch Edelstahlriffelbleche, ein



Die leistungsstarke Seilwinde macht den Defender noch revier-tauglicher.

Trittbrett und Alufelgen. Die Sitze im Kofferraum wurden zu gunsten erhöhter Ladekapazitäten einfach weggelassen. Eine Hilfe im praktischen Reviereinsatz stellt die leistungsstarke Seilwinde von Warn dar. Die Winde mit einer Zugkraft von 4,3 Tonnen ist in der Lage, den Defender auch



Den Film zum Test finden Sie auf der DJZ-DVD 8/2008

aus sehr schwierigen Situationen zu befreien.

Der Defender ist ein Unikat und ein direkt vergleichbares Fahrzeug gibt es nicht. War der edlere Bruder Discovery bis zum aktuellen Modellwechsel noch mit ähnlichem Fahrwerk ausgestattet, steht der Defender mit seinen extrem langen Federwegen nun alleine da. Am ehesten könnte man den Defender noch mit einem Nissan Patrol oder dem „Buschtaxi“ von Toyota in Verbindung bringen. Aber allein der Aufbau aus überwiegend genietetem Aluminium unterscheidet den Engländer deutlich von der Konkurrenz. *pb*

Weitere Infos unter:

Hoffmann & Rink GmbH
Danzigerstraße 6
56564 Neuwied
Telefon 02631/39360
Internet: www.hoffmann-rink.de

Land Rover Deutschland GmbH
Am Kronberger Hang 2a
65824 Schwalbach/Ts.
Telefon 06196/9521-0
www.landover.com

Defender 110 Station Wagon TD4

- Basispreis:** ab 29 800 Euro (Defender 90 ab 24 800 Euro)
- Motor:** 4 Zylinder Common-Rail-Diesel, 2,4 Liter, 122 PS
- Verbrauch:** 11 Liter
- Antrieb:** permanenter Allradantrieb mit Kraftverteilung 50:50, Zentraldifferenzialsperre, 6-Gang Schaltgetriebe mit Geländeuntersetzung
- Fahrwerk:** Starrachsen mit Schraubenfedern
- Bodenfreiheit:** 31,4 cm
- Länge:** 4,64 m
- Wendekreis:** 12,8 m
- Zulässiges Gesamtgewicht:** 3 050 kg
- Anhängelast:** 3 500 kg gebremst
- Sonderausstattung:** Ausstattungsvariante „S“ kostet 31 700 Euro, plus ABS/ETC (1760), Klimaanlage (1610), LM-Räder 235/85/16 (1250), Winterkomfort-Paket (560), Metallic-Lackierung (520), Dach in Wagenfarbe (390), Ablagebox Mitte (170), Seilwinde 4,3 t (2780), Riffelblechsatz (595), Spurverbreiterung 60 mm (410), Anhängerkupplung (880), Unterfahrschutz (350)

Fotos: Peter Brade