Fahrbericht Land Rover Defender 90 SW: Keiner hat länger durchgehalten

Von Jens Riedel

Da stehst du nun – fast noch genauso wie vor über 65 Jahren. Was sollte man auch groß an dir verändern wollen? Zumindest äußerlich jedenfalls. Sicher, irgendwann im Laufe der Jahrzehnte ist der Kühlergrill aus der Versenkung zwischen den beiden Kotflügeln hervorgetreten und ragt nun sogar ein Stück über die Scheinwerfer hinaus, die aber noch genauso rund sind wie 1948. Aber sonst? Du warst immer gradlinig und wolltest dich nie verbiegen lassen. Klare Kante ist bis heute die Devise deiner Karosserie. Erfolgreich hast du dich gegen allzu große Eingriffe über sechs Dekaden hinweg zur Wehr gesetzt – aber das konnten deine Väter wohl nicht erahnen, als sie dich Defender (Verteidiger) tauften.

Nun, in deinem hohen Alter hast du dir die Rente mehr als verdient. Anderthalb Jahre bleiben noch, ehe der letzte deiner Art Ende 2015 vom Band rollen wird. Wie dein Thronfolger aussehen könnte, hat man der Welt auch schon gezeigt – nicht, ohne gleich zu betonen, dass das noch nicht das letzte Wort sei. Nun gut, noch bist du ja da und für unter 30 000 Euro ladenneu zu haben.

Deine Geländequalitäten stehen außer Frage, und deshalb wirst du ja auch gerne in der halben Welt gekauft – auch wenn mancher hierzulande mit dir und einem Anhänger nur vom Pferdehof zum nächsten Turnier fährt. Dein Charme strahlt aber seit Jahren immer auch wieder auf Menschen aus, die weder die große Bodenfreiheit noch den Vierradantrieb oder das Untersetzungsgetriebe benötigen. Kult hat eben nichts mit Zweckmäßigkeit zu tun. Und mich selbst überrascht es immer wieder, wie oft man dir auf der Autobahn begegnet – ganz ohne Anhänger, martialischem Dachgepäckträger oder Schmutz auf den Kotflügeln. Nehmen wir doch einfach einmal selbst Platz.

Einstiegshilfen sind verpönt. Einen Haltgriff findet der Fahrer nicht. Das ist dir wohl allzu modisch und nur ein übertriebenes Merkmal weichgespülter SUV. Na, seien wir ehrlich,

die dünne A-Säule hat überhaupt keinen Platz dafür. Also beherzt mit einer Hand in den Kranz des mächtigen Lenkrads gegriffen und über das (glücklicherweise montierte) Trittbrett hinauf- und hineingeschwungen. Der Beifahrer kann sich an dem massiven Griff für die Geländefahrt hochhangeln, der da ist, wo andere Fahrzeuge ihr Handschuhfach oder den Airbag haben. Nein, die Windschutzscheibe steht nicht senkrecht, aber weniger als 85 Grad dürften es auch nicht sen. Fast schon ein wenig verloren wirken die Mini-Scheibenwischer von anno dazu mal, die ihre Arbeit aber auch nach Jahrzehnten noch ordentlich erledigen.

Als dreitüriger Defender 90 Station Wagon (SW) bist Du nicht viel länger als ein Kleinstwagen, aber mit jeweils gut zwei Metern deutlich breiter und vor allem höher. Apropos Dreitürer. Du bist tatsächlich einer, denn wer hinten Platz nehmen möchte, steigt durch eine echte Hecktür ein. Im Fond herrscht mit den beiden wuchtigen Einzelsitzen und Teppichboden fast schon Luxus, während der Fußraum vorne mit zweckdienlichen Gummimatten ausgelegt ist.

Bei aller äußeren Größe geht es vorne eng zu. Die Sitze sind sehr nah an die Tür gerückt, was im Gelände natürlich nur vorteilhaft ist. Und auch auf der Landstraße weiß man das keine vier Zentimeter entfernte Blech zu schätzen, denn Seitenhalt braucht es da nicht, den übernimmt – zumindest in Rechtskurven – ganz einfach die B-Säule. Der linke Unterarm ruht automatisch auf der Fensterkante der Tür. Die erste Reaktion ist, den Sitz weiter nach hinten und vom bedrohlich nahen und riesigen Lenkrad (42 Zentimeter Durchmesser) wegzuschieben. Doch schon nach ein paar mickrigen Zentimetern ist überraschend Schluss. Ein prüfender Blick hinter die Lehne offenbart, warum. Durch den kurzen „Landy“ führt direkt hinter den Vordersitzschienen eine massives Stahlrohr als Versteifungsstrebe durch den Wagen. Mehr als 40 Zentimeter lassen sich zwischen Lenkrad und Rückenlehne jedenfalls nicht bringen.

Das Zündschloss befindet sich links und ist schlecht erreichbar, da der ganze Arbeitsplatz, wie bereits gesagt, recht nah an die Tür gerückt ist. Auch die Handbremse ist an ungewohnter Stelle montiert. Sie liegt links des Mitteltunnels, um neben den Hebeln für die Schaltung und das Untersetzungsgetriebe auch Platz für Cupholder und ein Staufach nebst Armauflage zu lassen. Eine weitere Eigenart ist der als Stockhebel ausgeführte Schalter für das Licht, der in zwei Schritten Richtung Motor gedrückt werden will. Die elektrischen Fensterheber wirken da beinahe schon wie ein Stilbruch. Nein, so spartanisch du auf den Blicks wirkst, bist du gar nicht. Klimaanlage, Sitzheizung und Reifendruckkontrollsystem sind an Bord – wollen allerdings extra bezahlt werden. Auch ABS fällt in deinem Fall unter das Kapitel „Sonderausstattung“. Das Antiblockiersystem (und sogar eine Stabilitätskontrolle) bringt erst der ab August erhältliche und wohl letzte

Modelljahrgang serienmäßig mit. Der dürfte aber auch weiterhin die niedlichen Scheibenwischer und die viel zu weit vorne sitzenden Türöffner haben, die wegen der dicht daneben liegenden Armaturenbrettkante nur schlecht erreichbar sind.

Gegen dich ist der vom Charakter her sehr ähnliche kleine Vetter aus Russland namens Lada Niva beinahe schon ein Komfortvehikel. Böse Zungen behaupten, du würdest nicht geradeaus fahren (aber wer tut das auch schon im Gelände?). Das ist üble Verleumdung. Zugegeben, die Lenkung benötigt eine gefühlte Sekunde, bis sie auf Befehle reagiert, aber mit dir sind durchaus stressfreie Autobahnetappen möglich. Auch wenn er nicht so aussieht, die Richtgeschwindigkeit ist drin, wobei sich das Reisetempo aber bei 110 km/h bis 120 km/h einpendelt. Auf das Ausloten der theoretisch möglichen 145 km/h Höchstgeschwindigkeit haben wir aber lieber verzichtet. Subjektiv fühlt sich Tempo 110 schon wie 140 oder 160 in einem normalen Auto an. Doch mit dem Pferdeanhänger oder Bootstrailer im Schlepp sind solche Zahlen ohnehin völlig unerheblich.

Bis 60 km/h ist erst einmal Schaltarbeit angesagt, und zwar nicht weil der 2,2-Liter-Diesel so hoch dreht, sondern weil er so viel Drehmoment hat und getrost bis dahin alle sechs Gänge durchgeschaltet werden können. Die Schaltgasse ist präzise geführt, aber es geht nicht immer ganz ohne leichtes Kratzen vonstatten. Der ungesperrte Rückwärtsgang liegt zudem gefährlich nah am ersten Gang. Die Kupplung begleitet die Wechsel der Getriebestufen mit einem deutlichen „Klock“ beim Wiederausrücken. Die 360 Newtonmeter bei 2000 Umdrehungen in der Minute sorgen dafür, dass du zumindest dem Lkw-Verkehr auf der Autobahn gelassen entgegensiehst und mit viel Durchzug die kantige Stirn bietest.

Auf die weichgespülten SUV unserer Zeit blickt der Fahrer von seinem Thron im doppelten Sinne des Wortes herab. Nicht umsonst führt das Kraftfahrtbundesamt dich als Lastwagen. Modischen Schnickschnack wie ein Panoramadach hast du nicht nötig. Selten haben wir in einem so hellen Auto (und übersichtlichen) Auto gesessen.

Fazit: Als Drittwagen wäre der Defender unsere erste Wahl. Kein Neuwagen bietet mehr Ursprünglichkeit des Autofahrens als der Land Rover. Es ist (k)ein Wunder, dass er so lange überlebt hat. Und das Mutterhaus wird ihn sicher im nächsten Jahr mit einer Final-Edition noch gebührend feiern und in den Ruhestand verabschieden. Schon heute hat kein Auto aus Großserienproduktion länger durchgehalten und sich so tapfer gegen den Fortschritt verteidigt. (ampnet/jri)

Daten Land Rover Defender 90 Station Wagon

Länge x Breite x Höhe (m): 3,89 x 2,02 x 2,00
Motor: R4-Turbodieswel, 2198 ccm
Leistung: 90 kW / 122 PS bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 360 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 15,8 Sek.
Verbrauch (nach EU-Norm): 10,0 Liter
CO2-Emissionen: 266 g/km (Euro 5)
Effizienzklasse: B
Leergewicht / Zuladung: 1887 kg / 618 kg
Reifen: 235/85 R 16
Wendekreis: 12,3 m
Basispreis: 28 890 Euro

Bilder zum Artikel

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Land Rover Defender 90 SW.

Der erste Land Rover (1948) mit dem Nummernschild HUE 166 - genannt „Huey“.