



5,36 Meter misst der Defender 130 von der Front bis an den letzten Zipfel des Reserverades und besitzt damit in etwa die Länge der meisten Pick-ups.



Die Neuauflage der Geländewagen-Ikone stieß bei der Präsentation 2019 bei den Fans sauer auf.

## Der UK-Bulli

Land Rover hat seit Kurzem einen Achtsitzer im Programm. Damit wird der Defender „130“ eine interessante Alternative zu VW Multivan und Mercedes-V-Klasse. Was kann der Brite sonst noch?

**Wer bis zu** acht Menschen im Fahrzeug befördern muss, kommt um einen „Bus“ nicht herum, heißt es. Doch Obacht: Viele der Bulli-Alternativen sind mittlerweile entweder ziemlich „rustikal“ und eher für den Handwerker-Transport gemacht; oder, sofern mit einer gewissen Noblesse versehen, nur noch mit Elektroantrieb zu haben – so zum Beispiel Traveller, Zafira, Spacetourer und Ulysse im Stellantis-Universum. Reine Verbrenner gibt es hingegen noch bei VW (Multivan) und bei Mercedes (V-Klasse). Endet bei VW das Leistungsspektrum bei 150 Diesel-PS und maximal 200 Benzin-PS, jeweils kombiniert mit Frontantrieb (und maximal sieben Plätzen), legt Mercedes mit der V-Klasse noch einen drauf und bietet bis zu 240 Die-

sel-PS und Allradantrieb. Der Preis für solch einen Van schnell dann aber locker in Sphären, die man eher einer Luxuslimousine zutrauen würde als einem „Transporter“.

### Feine Nische

Hier öffnet sich eine Nische für einen feinen Briten, der erst in der aktuellen, seit 2020 auf dem Markt befindlichen Variante als fein gelten kann: der Land Rover Defender. Ihn gibt es seit knapp vier Jahren mit starken Antrieben und sogar als V8-Benziner – bislang als 90er und 110er, was ehemals den Radstand in Zoll widerspiegelte. Heute ist das nur noch die Unterscheidung der Länge von gut 4,30 Metern bis hin zu 5,09 Meter – je-

weils ohne Reserverad. So kommen also in den allermeisten Fällen nochmals rund 25 Zentimeter hintendran. Seit Frühjahr 2023 gibt es die Langversion, 130 genannt. Mit knapp 5,10 Meter ist er ähnlich lang wie der Multivan-VW-Bus und die V-Klasse.

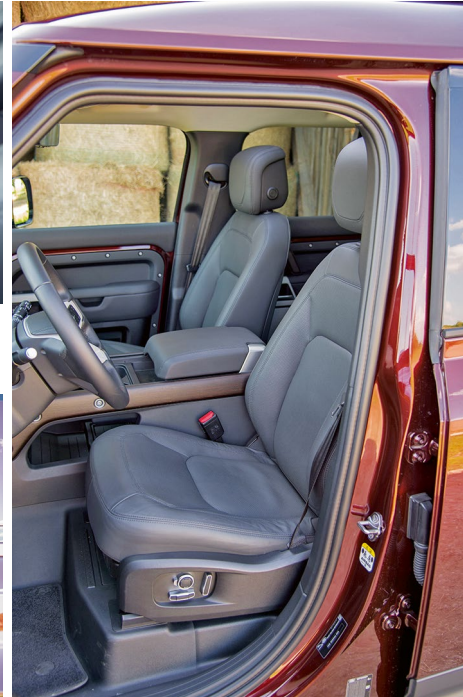
Wir haben uns diesen ungewöhnlichen Achtsitzer mal genauer angesehen und fangen an der Stelle an, um die es beim Erwerb dieses Fahrzeugs wohl am meisten geht – hinten. Die letzte Sitzreihe weist beim Defender 130 tatsächlich drei Plätze auf, die beiden äußeren sind sogar in drei Stufen beheizbar und es gibt USB-C-Anschlüsse, bequeme Armlehnen, ein Glasdach, Gurtführungen, Luftausströmer, Becherhalter und die Mini-Gepäcknetze. Gut gemacht. Zwei



Das Platzangebot in der letzten Reihe ist für zwei Erwachsene passabel.



Auf Wunsch wird im Kühlschrank unter der Mittelarmlehne vorn schockgefrostet.



Luxus vorn: Platz und Materialien. Die Verarbeitung ist top.



Luxus im Heck. USB-Strom, Sitzheizung, Becherhalter, Licht von oben. Alles an Bord.



Das Platzangebot in der mittleren Reihe ist generös und die Bank verstellbar.

Erwachsene sitzen hier passabel – sobald man die zweite Reihe etwas nach vorn schiebt, sogar vernünftig. Drei Kinder passen gut hinein. Es gibt sogar zwei Isofix-Befestigungen. Der Einstieg in Reihe drei gelingt hingegen wenig galant – Kinder dürfte es an die Turnstunde erinnern.

### Bequem in Reihe zwei

Deutlich bequemer geht es in Reihe zwei zu. Hier sitzen auch drei Erwachsene kommod und haben genug Freiraum – kein Wunder, misst der Defender doch etwas mehr als zwei Meter in der Breite – ohne Außenspiegel. Rechnet man diese mit, kommen lediglich zehn Zentimeter hinzu, denn die Spiegel sind hochkant gestellt. Beim VW und Mercedes landet man bei diesem Kapitel bei massigen 2,25 Metern. Zurück zur mittleren Sitzreihe. Klimabedienteil, Luftausströmer, USB-C-Anschlüsse und zweimal Isofix werden hier kombiniert mit der verschiebbaren Rückbank und einem einstellbaren Winkel der Lehne.

Ganz vorn sitzen Mama und Papa – herrschaftlich. Klar, dass sich vorn die besten Plätze befinden, auf denen auch 850-Kilometer-Etappen entspannt abgespult werden. Das funktioniert sogar nonstop. Denn der Offroader ist mit einem 89-Liter-Tank gesegnet. Wer ihn mit Richtgeschwindigkeit rollen lässt, kommt auf 100 Kilometer gerechnet mit rund neun Litern aus, 13 Liter sind ebenso möglich, wenn man sich stets am Tempobegrenzer bei 191 km/h aufhält, unter acht Liter sind aber auch machbar.

### Sonorer Sechszylinder

Begleitet wird die Vollbeschleunigung mit sonor-rauchigem Sechszylinderklang – ganz ohne Motorsound würde sich in diesem Fahrzeug sicherlich auch niemand gestört fühlen. Aufdringlich ist die Diesel-Akustik nie. Selbst die Windgeräusche werden dank Akustikverglasung und weiterer Dämmmaßnahmen gut unterdrückt und man kann die Musik aus dem Meridian-Soundsystem genießen.

Auf der Autobahn fühlt sich der Defender wohl. Dann fällt auch seine schiere Größe nicht so auf, die, wie ge-

### Land Rover Defender 130 D300 SE

**Testwagenpreis:** 92.815 €

R6/2.997 cm<sup>3</sup> | 221 kW/300 PS

650 Nm ab 1.500 U/min

8-Gang-AT | 7,5 s | 191 km/h

**WLTP:** 8,7 D | 228 g/km

5.358 (mit Ersatzrad) x 1.970 x 2.008 mm | **Kofferraum beim**

**8-Sitzer:** 290–1.876 Liter

**HK:** 23 | **VK:** 27 | **TK:** 27

**Wartung:** 24 Monate/34.000 km

**Garantie:** 5 Jahre/150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**1** Das Längenwachstum macht sich durch den „Hängehintern“ bemerkbar – optisch nicht der schönste Defender. **2** Die Hecktür ist für Kontinentaleuropa falsch herum angeschlagen. Wer drei Sitzreihen nutzt, hat ganz hinten wenig Kofferraum, knapp 300 Liter. **3** Trutzburg mit durchaus verständlicher Bedienung.

schrieben, in etwa der eines Vans entspricht. In der Stadt ist der Engländer, der in Nitra (Slowakei) produziert wird, dennoch fehl am Platz. Zu breit, zu lang, zu viel. Und ein Wendekreis von 13,1 Metern ist überhaupt kein Spaß. Ins Gelände haben wir uns mit dem 2,7-Tonnen-Trumm (Leergewicht) nicht gewagt, aber das müsste er gut beherrschen.

Die serienmäßig installierte Luftfederung erlaubt eine Wattiefe, also das Durchfahren von Wasser, von 90 Zentimetern, diverse Sperren helfen, weiterzukommen, wenn man mal hängt. Ab Werk besteht die Wahl zwischen Sommerreifen, Allwetterreifen und AT-Reifen. AT-Reifen? Das sind All-Terrain-Pneus, die sich unter anderem mit einem groben Profil zeigen, um sich mit dem Matsch zu verzahnen, damit steigt auch die (dynamische) Dachlast von 100 auf 168 Kilogramm, denn die mögliche Querschleunigung sinkt.

Wir hatten 20-Zoll-Sommerreifen (Seriendimension beim 130er in der SE-Ausstattung) montiert, die sich als gelungene Wahl entpuppt haben. Generell kann der längste Defender mit einem guten Komfort punkten. Egal ob kurze Absätze im Asphalt oder lange Bodenwellen – der Wagen ist komfortabel ausgelegt. Das merkt man ab und an auch am Wanken, richtig stabil schneidet der knapp zwei Meter hohe Defender auf schnellen Autobahnetappen nicht durch den Wind, und kommt der von der Seite, drückt es schon mal.

Der Diesel verteilt drei Liter Hubraum auf sechs Zylinder in Reihe. Klassisch und gut. 300 PS mobilisiert der Selbstzünder und treibt den mit Insassen auch mal gut drei Tonnen wiegenden Riesen souverän an (drei Tonnen Anhängelast sind übrigens möglich). In deutlich unter acht Sekunden ginge es auf Tempo 100. Viel wichtiger sind aber geschmeidige Zwischenspurts – die macht er.

Zum Verbrauch gab es bereits eine Einschätzung, zur Laufkultur ebenfalls. Der Diesel zeigt hier abermals, wozu er in der Lage ist. Benzinverrückte könnten auch den Sechszylinder-Benziner wählen. Der hat ebenfalls drei Liter Hubraum und leistet 400 PS – Mega-Klangkulisse inklusive und hoffentlich eine Rabattkarte für die Lieblingstankstelle.

Schön ist, dass der Abstandstempomat (kostet Aufpreis) auch als normaler Tempomat funktioniert, was auf der freien Autobahn oft die entspanntere Funktion darstellt, da man

in langen Kurven und beim Überholen nicht immer mal eingebremst wird, weil das System denkt, es sieht und weiß mehr als der aufmerksame Fahrer. Generell hält sich die Bevormundung im Defender in Grenzen und ist selten lästig. Die Bedienung stellt auch nur wenige Menschen vor Probleme, zumal man sich das Infotainmentmenü „maßanfertigen“ kann. Favoriten lassen sich dort platzieren, wo man sie haben möchte.

So bleibt die finale Frage nach dem Preis. Unser Testwagen hat die 100.000er-Marke locker geknackt. Wer drunterbleiben muss oder möchte, schafft das, unter anderem mit der Wahl des schwächeren Diesels, D250 genannt, der ist knapp 5.000 Euro günstiger. Einbußen bei der Laufkultur gibt es keine, Vorteile beim Verbrauch ebenfalls nicht. Kann man also machen.

Etwas relativiert sich der Preis beim Blick auf die genannten Vans. Einen VW Multivan hebt man problemlos auf 75.000 Euro und hat dann weniger Leistung, keinen Allradantrieb und weniger Prestige – dafür aber mehr Platz. Eine V-Klasse konfiguriert man sich spielend auf rund 90.000 Euro – mit gleicher Leistung und Allradantrieb –, freilich ohne Offroadfähigkeiten. Daher ist der Preis wahrscheinlich kein Argument, eher wie viel Platz ich wirklich brauche und was ich mit meinem Fahrzeug ausdrücken möchte. Pros und Cons gibt es da sehr viele und vor allem sehr individuelle. *Michael Blumenstein*

## DAT-PROGNOSE

### Defender 130 SE

(Testwagen, 36 Monate Laufzeit)

15.000 km/Jahr: 55,2 %  
25.000 km/Jahr: 50,3 %  
40.000 km/Jahr: 43,4 %



# Managen Sie Ihren Fuhrpark einfach und sicher!



© Syda Productions, AdobeStock.com

§ Reduzierung des Haftungsrisikos

## Autoflotte DriversCheck

Ihr praktisches Onlinetool für Fahrerunterweisung, UVV-Erinnerung und Führerscheinkontrolle

- ✓ rechtlich abgesichert mit Erfüllung der Unterweisungspflicht
- ✓ spart Zeit und Geld
- ✓ Fahrer lernen jederzeit und überall
- ✓ transparenter, digitaler Workflow
- ✓ jetzt auch in Englisch

## Mehr Infos:

[www.autoflotte.de/fahrerunterweisung](http://www.autoflotte.de/fahrerunterweisung)



In Kooperation mit:

**TRIAS**  
Smart Fleet Solutions

**Autoflotte**  
DriversCheck