

Vorstellung Land Rover Defender P 400e PHEV: Flüsternd durchs Unterholz

Von Axel F. Busse

Wenn beim Land Rover Defender von Bordelektrik geredet wurde, waren Jahrzehnte lang Scheinwerfer, Innenbeleuchtung oder Anlasser gemeint. Jetzt geht es elektrisch auch die steile Schotterpiste hinauf. Die Offroad-Ikone ist zum „Pihef“ geworden. Die englische Aussprache des Kürzels PHEV öffnet ein neues Kapitel in der Geschichte des britischen Geländewagens.

Die neue Bordelektrik besteht unter anderem aus einer Permanentmagnet-Synchronmaschine von 105 Kilowatt Leistung, die einerseits einen Vier-Zylinder-Verbrennungsmotor unterstützt, andererseits den Wagen aber auch allein und lokal emissionsfrei per Allradantrieb durch unwegsames Gelände bugsieren kann. Der zweite Teil des Antriebssystems kommt aus der Ingenium-Motorreihe, hat zwei Liter Hubraum und leistet dank Turbo-Aufladung 300 PS. Daraus errechnet der Hersteller eine Systemleistung von 404 PS und 640 Newtonmetern Drehmoment. Damit wird die Durchzugskraft des verstromten Defenders nur noch von der Version mit 3,0-Liter-Diesel übertroffen und macht ihn zum zweitstärksten Spurter: Nach nur 5,6 Sekunden soll aus dem Stand die 100 km/h-Marke erreicht sein. Dass der Offroader mit diesen Voraussetzungen auf der Autobahn auch die 200 km/h knackt, ist keine Überraschung, allerdings müssen laut Hersteller dafür 22-Zoll-Alufelgen und Allwetterreifen montiert sein.

Ob es Natur- und Umweltschützer wohl versöhnlich stimmt, wenn ein Geländewagen künftig ohne Auspuffgase durchs Unterholz rumpelt? Das muss sich erst noch erweisen. Doch, dass es sehr bald für Forstleute oder Waidwerker möglich ist, abgasfrei ihre Wirkungsstätte aufzusuchen, das führt der „Pihef“-Defender eindrucksvoll vor: Er kraxelt sogar im reinen Elektrobetrieb extreme Steigungen hinauf und soll unter günstigen Umständen bis zu 43 Kilometer lokal emissionsfrei unterwegs sein.

Danach geht's an die Steckdose. Der Lithiumionen-Akku hat eine Kapazität 15,4 kWh. An der 50 kW-Schnellladestation kann der Speicher binnen einer halben Stunde auf 80 Prozent befüllt werden, heißt es. Zwei nicht ganz unwichtige Angaben findet man derzeit nicht im offiziellen Datenblatt des Herstellers: Das sind das zulässige Gesamtgewicht sowie der Energieverbrauch bei elektrischer Fahrt. Dass ein fünf Meter langer Geländewagen mit Elektro- und Verbrenner-Antrieb ein ordentlicher Trumm ist, kann man sich bequem vorstellen. Mit einer erlaubten Zuladung von weniger als 600 Kilogramm würde man ihn wohl kaum auf die Kunden loslassen, so dass ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 3,2 Tonnen herauskäme. Wer den Stromverbrauch recherchiert, stößt auf Werte zwischen 23 und 24 kWh/100 km.

Die Offroad-Ikone, vergangenes Jahr von Land Rover als komplette Neukonstruktion einem erwartungsvollen Publikum vorgestellt, wird durch die Erweiterung des Angebots grün und giftig zugleich: Dem umweltverträglichen Plug-In-Hybrid wird in diesen Tagen eine Art Old-School-Pendant zur Seite gestellt mit acht Zylindern, fünf Liter Hubraum und 525 PS. Doch der kommt nicht mit weniger als drei Litern Benzin je 100 Kilometer aus, wie es für den Plug-In-Hybriden errechnet wurde. Geschenkt bekommt man solche Sparsamkeit natürlich nicht. Wenn das persönliche Fahrprofil es zulässt und man jede Möglichkeit nutzt, den Defender an die Steckdose zu hängen, kann es aber klappen.

Äußerlich deuten nur die Klappe der Ladebuchse und das Typenschild auf die Elektroversion hin. Ansonsten macht der 110er mit fünf Türen keine Anstalten, seine technischen Besonderheiten hervorzukehren. Wer auf eine rustikale Styling-Handschrift steht, kommt im Innern des Defenders auf seine Kosten. Mögen in früherer Zeit

offenliegende Schraubenköpfe noch als Ausweis mangelnden Verkleidungsaufwandes gegolten haben, werden sie im Defender nun als optisch reizvolles Designdetail eingesetzt. Mehr als 100 davon kann man in der großzügig geschnittenen Kabine zählen. Übrigens ist der Defender mit langem Radstand auch als Siebensitzer zu haben. Sitzposition und Konsolen-Anordnung ähneln den Geschwistern von Range Rover, jedoch sind viele Teile des Innenausbaus mit gummierten Oberflächen versehen, um Strapazierfähig- und Pflegeleichtigkeit zu gewährleisten.

Was die Geländefähigkeiten angeht, sind Abstriche gegenüber den konventionell angetriebenen Versionen nicht zu befürchten. Das komplette Terrain-Response-System inklusive Getriebe-Untersetzung und sperrbaren Differenzialen ist an Bord. Der Wat-Modus erlaubt es, bis zu 90 Zentimeter tiefe Wasserfurten zu durchqueren. Ein Sensorsystem an den Außenspiegeln gibt dabei Rückmeldung ins Cockpit, ob eine Überschreitung des Limits droht. Unter anderem durch die Fähigkeit, Anstiege und Abfahrten von 45 Grad weitgehend selbstständig und automatisch zu absolvieren, ermöglicht er auch Besitzern mit wenig Geländeerfahrung Ausflüge in herausforderndes Terrain. Freilich ist es etwas ungewohnt, dabei nur das Surren des Elektromotors zu hören.

Seit der Markteinführung des neuen Defenders hat die deutsche Dependence des britischen Herstellers rund 3000 Exemplare an hiesige Kunden ausgeliefert. Sie haben mindestens 52.700 Euro für ihren dann dreitürigen Offroader bezahlt. Die fünftürige Variante (Defender 110) mit Stromanschluss kostet fast 50 Prozent mehr und steht mit 74.700 Euro in der Preisliste. (ampnet/afb)

Daten Land Rover Defender 110 P400e AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 5,02 (m. Reserverad) x 2,01 x 1,97
Radstand (m): 3,02
Motor: 2.0-Liter-Vierzylinder-TurboBenziner
Leistung: 300 PS (220 kW) bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 640 Nm von 1500–4400 U/min
Leistung Elektromotor: 105 kW
Batteriekapazität: 15,4 kWh
Systemleistung: 404 PS (297 kW)
Höchstgeschwindigkeit: 191 (209) km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: 5,6 Sek
Verbrauch (NEFZ 2): 2,8–2,9 Liter
CO2-Emissionen: 64–66 g/km
Leergewicht: 2600 kg
Zul. Gesamtgewicht: k.A.
Gepäckraumvolumen: 972–2127 Liter
Max. statische Dachlast: 300 Kilogramm
Max. Anhängelast: 3000 kg
Bodenfreiheit: 21,8–29,3 cm
Wendekreis 12,8 m
Böschungswinkel: 38 Grad (Luftfahrwerk hochgefahren)
Rampenwinkel: 28 Grad (Luftfahrwerk hochgefahren)
Kippwinkel: 45 Grad
Max. Steigfähigkeit: 45 Grad (100 Prozent)
Wattiefe: 900 mm
Basispreis: 74.700 Euro

Bilder zum Artikel



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Defender P 400e PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover
