



Land Rover Defender Defensor del título

Prueba | El primer Land Rover Defender estuvo en el mercado durante al menos 68 años. Esto se debió en un principio a sus cualidades para el campo. El Defender creció gradualmente y gracias a su apariencia y carácter purista, se convirtió en un irremplazable icono sobre ruedas. Sin embargo, ha llegado el momento de su segunda generación que nos emplaza a hacernos esta pregunta: ¿Es un digno sucesor del original?

¡Nadie daba más! Cuando se trataba de capacidades todoterreno y su atractivo como coche de culto, el Defender podría haber permanecido tal cual en el mercado en por muchos más años. Sin embargo, los requisitos legales en cuanto a seguridad vial y emisiones provocaron que el Defender cada vez se vendía en menos países. Por tanto, Land Rover decidió que 68 años después había llegado la hora de un nuevo Defender.

"El Defender se ha conservado, pero se ha desarrollado aÑon más para los tiempos actuales"



Lo primero que determinó Land Rover fue qué hace que un Defender sea un Defender. El objetivo era preservar el carácter, pero a la vez darle una interpretación moderna. Por ejemplo, la carrocería es angulosa y sencilla, como la dibujaría un niño. Sin embargo, los detalles se han refinado, por lo que el Defender se ve moderno y cumple con todos los requisitos de seguridad vial. Elementos como los faros redondos y las pequeñas luces traseras segmentadas proporcionan el reconocimiento nostálgico necesario.

Pero en algo es muy diferente: ¡el Defender ha crecido notablemente! El modelo de cinco puertas que hemos conducido ("110") es 38 cm más largo y 22 cm más ancho que su antecesor. ¡Ya no es el práctico vehículo todoterreno de antaño, sino un gigante que solo tiene por delante al Range Rover LWB!



Equipamiento y espacio

Con el Defender original, el hecho de sentarse al volante era una aventura. El parabrisas era recto, el salpicadero era el resultado de años de improvisación para acomodar nuevos botones, los asientos eran pequeños y la visibilidad era mala. El nuevo Defender, por otro lado, es como cualquier otro Land Rover. Lo único que destaca es que los pedales están más cerca, lo que obliga al conductor a sentarse más erguido. Tiene mucho espacio en la parte delantera y trasera con habitabilidad alrededor de los asientos. Es tan espacioso que cuenta con la opción de un "jump seat": un pequeño asiento adicional en la parte delantera, al igual que en el Defender original.

El diseño interior y la elección de los materiales tienen en cuenta que el uso primordial para este coche es el del 4x4. Tiene un buen equilibrio entre diseño, estética y funcionalidad. Los materiales son suaves, lavables y muy resistentes. Las formas del tablero de instrumentos dan lugar a mucho espacio para guardar cosas, así como asideros con los que los pasajeros agarrarse en situaciones extremas. Con respecto a la seguridad de los peatones, los típicos remaches del

exterior ya no están permitidos, por lo que ahora están en el interior de los paneles de las puertas como elemento de decoración. Tanto en el exterior como en el interior, el Defender se las arregla para mantenerse al día y recordar al original.

El equipamiento es abundante y tecnológico, con una mención especial al nuevo sistema de infoentretenimiento. El Defender es el primer modelo en presentar el nuevo sistema de audio, comunicación y navegación de Jaguar-Land Rover, duramente criticado en el pasado. Esta vez el sistema responde rápidamente e intuitivamente. Aunque el nuevo Defender ya no se puede reparar en medio de la jungla con un martillo y un destornillador, se pueden recibir actualizaciones de software en todo el mundo. El Defender puede equiparse con un teléfono vía satélite en lugar de la conexión de datos estándar. Destaca la gran cantidad de conexiones USB: ¡no solo en el túnel central, sino también en la parte superior del tablero, en la parte posterior de los asientos e incluso en el maletero!



Comportamiento en carretera

El primer Defender fue diseñado para uso 'off road' casi exclusivamente. Su comportamiento en carretera era secundario y salvaba los muebles. Además, el primer era alto y estrecho, por lo que a una velocidad de 100 km / h en carretera se dejaba notar. El fuerte sonido de su motor no invitaba a conducir más rápido. El nuevo Defender tiene la misma altura que el anterior (197 cm), pero es más ancho y tiene ruedas mucho más grandes. Ello le da la estabilidad que

antes no tenía. Además, el chasis es más moderno, lo que ha permitido a Land Rover lograr un mejor equilibrio entre el uso dentro y fuera de la carretera. Por lo tanto, el nuevo Defender es un automóvil agradable con el que no es un castigo viajar distancias largas por autovía. Detalle importante: gracias a la nueva tecnología de frenado, el Defender puede detenerse fácilmente y en perfectas condiciones dentro de una distancia sorprendentemente corta.

Debido a los problemas de población crecimiento, conducir en ciudad se ha convertido en un verdadero desafío. Debido a su anchura, el Defender está obligado a meter una rueda en el arcén cuando se circula por caminos estrechos y hacer frente al tráfico que se aproxima. El estacionamiento es posible, pero apenas deja espacio para abrir las puertas. Sin embargo, se ha resuelto un problema del pasado: el primer Defender tenía un radio de giro casi ridículo, el del nuevo es incluso promedio para un automóvil de este tamaño con 12.3 metros.

Debido al aumento de las dimensiones y la construcción robusta (incluyendo los 300 kg que se pueden transportar sobre el techo (168 kg en movimiento), el Defender ha incrementado notablemente su peso (2.3 toneladas) y eso requiere un motor más potente. El coche de la prueba estaba equipado con el motor diesel más potente de la gama. Con sus 240 CV / 430 Nm, el "Defender D240" es suave, pero ni alegre ni potente. Además: a pesar de los ajustes necesarias para el ahorro de combustible, el Defender está lejos de ser económico. Según las especificaciones de fábrica, el consumo es de 11 litros con una emisión de 234 gramos de CO2 por kilómetro y estos son valores de una era diferente. ¡Incluso un Range Rover diesel V8 es más rápido y más económico!



Conducción todoterreno

Dentro de la gama Land Rover, el Defender tiene una característica obvia: es el mejor modelo para el campo. Lo fue el primero y también lo es el nuevo. Estas cualidades se deben, entre otras cosas, a las ruedas situadas en los extremos y a los parachoques elevados. Esto permite tomar pendientes extremadamente empinadas sin atascarse en el suelo. Además, el Defender está equipado con mecanismos tradicionales que permiten la conducción todoterreno sin equivalentes electrónicos como pasa con los SUV modernos.

El primer Defender obligaba a mover toscas pesadas en el momento exacto de engranar la tracción 4x4 para no dañar el sistema. El conductor tenía que bajarse del coche para girar los diferenciales de bloqueo. Todo esto en el nuevo Defender se controla electrónicamente. Compromar sus capacidades reales sigue siendo difícil, porque en los Países Bajos tenemos pocos bosques y no hay ni desiertos ni llanuras de hielo para ponerlo a prueba. Fue incluso difícil encontrar una finca donde poder poner a prueba el coche sobre el terreno, pero cuando la encontramos, el Defender hizo todo lo que se le pidió. Y con facilidad!



A pesar de que el coche de prueba estaba equipado con suspensión neumática (que puede aumentar la distancia al suelo en el terreno según la necesidad), el chasis es robusto. En caminos sin asfaltar, los impactos que debe absorber el chasis también se sienten en el interior. Las cámaras laterales facilitan ver exactamente dónde está el automóvil para evitar los obstáculos. Esto se agradece especialmente al dar marcha atrás, porque la rueda de repuesto sobre el portón trasero dificulta la visibilidad trasera.

La marcha baja es notoriamente menos bajo que antes, pero el acelerador todavía es perfectamente dosificable para mantener el equilibrio entre agarre y deslizamiento. Además, es sorprendente que el nuevo Defender al ser tan grande y fuerte, muchos de los obstáculos simplemente los aplasta. Como corresponde a un vehículo todoterreno moderno, el ordenador de abordo toma decisiones junto con el conductor. Todos los sistemas se pueden operar manualmente. Alternativamente, el conductor puede especificar el tipo de terreno que hay que superar y la computadora selecciona la configuración más óptima para ello. Donde el primer Defender fue el vehículo todoterreno definitivo para el conductor todoterreno definitivo, esta nueva generación permite a cualquiera conducir sobre cualquier terreno.

Conclusión

¿Es el nuevo Land Rover Defender un digno sucesor del primero? Principalmente Sí. Solo sus enormes dimensiones generan dudas. Dado que el largo y el ancho ahora son mejores en proporción a la altura, las características de conducción han mejorado mucho. Sin embargo, el Defender actual es muy torpe en ciudad y lógicamente exige mucho espacio sobre el terreno. Debido a su aumento de tamaño, el Defender también ha aumentado de peso y ello requiere un motor más grande, lo que hace que el Defender sea mucho más caro en el momento de su compra y en su uso.

En lo que al diseño y la experiencia se refiere, Land Rover ha tenido éxito El Defender se ha conservado, pero se ha desarrollado aún más para los tiempos actuales. El equipamiento es moderno y muy completo, con el nuevo sistema de infoentretenimiento que va un paso por adelante del resto de modelos Jaguar y Land Rover. Gracias a la mejora del manejo, el Defender se ha vuelto más versátil. A su vez, sus cualidades en el campo son aún mejores. Pese a que el conductor todavía tiene el control total sobre todos los sistemas, ahora también es posible dejarlo a elección del ordenador, lo que hace más sencilla la conducción todoterreno. ¡El nuevo Defender ha defendido su título con brillo! ■