

Pressepräsentation Land Rover Range Rover: „Nicht ändern – einfach besser machen“

Von Nicole Schwerdtmann

Land Rover hat die neue Generation des Range Rover vorgestellt. Die von Grund auf neu entwickelte vierte Modellgeneration profitiert vor allem von der neuen Leichtbauweise. Als erster SUV der Welt besitzt er eine Vollaluminium-Monocoque-Karosserie. Nachdem der neue Range Rover im Laufe des Herbstes seine Premiere feiern wird, starten die Auslieferungen auf den 170 Weltmärkten Anfang 2013.

Mit dem neuen Range Rover wollte der Autobauer nicht die Herkunft und den Ursprung des Fahrzeugs leugnen: Deshalb hieß bei der Entwicklung der Leitspruch für die Entwickler und Designer: „Nicht ändern – einfach besser machen“. Das ist den Autobauern offensichtlich und spürbar gelungen.

Bei einer Gesamtlänge von knapp unter fünf Metern nimmt die Neuentwicklung etwa die gleiche Grundfläche ein wie das Vorgängermodell. Ähnlich, aber doch anders zeigt sich die Form. Ein deutlicher Unterschied zum Vorgänger ist das geglättete und windschlüpfige Seitenprofil mit der im Einstiegs-Modus 20 Millimeter niedrigeren Dachlinie. Zum beinahe fließend erscheinenden Profil tragen viele Merkmale bei, etwa die eleganten Proportionen der Karosserie, die Abschrägung der Dachlinie oder die rein und klar gehaltenen Karosserieoberflächen, die charakteristische schalenförmigen Motorhaube mit ihren betonten Erhebungen, das schwebend erscheinenden Dach oder die noch auffälligeren seitlichen Lufteinlässe. Sie wanderten von den Kotflügeln in die Vordertüren.

Weiter unten in den Türen sieht der Betrachter eine breite Leiste, die sich über die gesamten Karosserieseiten erstreckt und auch an Front und Heck, in den Stoßfängern, ihre Fortsetzung findet. Die attraktive silberfarbige Metalloberfläche der Leisten ist dabei ein deutlicher Hinweis auf die unter dem Blech verborgene Aluminiumstruktur

Am Heck zeigt der Range Rover ein neues Design, was im Vergleich zum Rest des Fahrzeugs etwas überrascht. Die komplett mit LED-Technologie bestückten Rück- und Bremslichter sind nun quadratisch angeordnet, die Blinker sollen die Verbindung zum Vorgänger darstellen.

Die Front des Range Rover wird vom breiten Kühlergrill und den markanten Scheinwerfern dominiert. Die leichte Neigung des Grills, die stärker gerundeten Karosseriekanten oder die geneigten A-Säulen unterstreichen das Design.

Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,34 reiht sich die jüngste Generation als aerodynamischster Range Rover aller Zeiten in die Erfolgsstory ein, sondern auch als leichtester. Die Vollaluminium-Karosserie des neuen Range Rover wiegt um 39 Prozent weniger als die Stahlkarosserie des Vorgängermodells.

Die Belüftung des Motors erfolgt nun über Lüftungstürme unter der Motorhaube, die durch ihre Anordnung besser vor Wasser geschützt sind, so dass der Range Rover auch Wassertiefen von bis zu 90 Zentimeter überwinden kann. Diese Wassertiefe meistert der Range Rover dann auch ohne jeden Wassereintritt ins Fahrzeuginnere.

Im Innenraum trifft der Fahrer auf charakteristische Designlinien des Range Rovers. Dazu gehören Leder- und Holzqualitäten. Die Passagiere im Fond können sich über 118 Millimetern mehr Beinfreiheit freuen. Die Option von zwei „Executive Class“-Einzelsitzen repräsentiert darüber hinaus im neuen Range Rover das Optimum an Luxus im Fondabteil.

Wieder einmal setzt die britische Marke Maßstäbe. Zum Beispiel mit dem neu von Land Rover entwickelten „Terrain Response Auto“-System, das im jüngsten Range Rover Premiere feiert und nun eine komplett automatische Abstimmung aller Fahrzeugsysteme auf Untergrund und Umgebung vornimmt. Damit gibt es für den Range Rover kaum Grenzen. Der Brite meistert sowohl Sandberge als auch Schlamm ohne Probleme. Auch Geröll und starke Steigungen und Gefälle sind für den Range Rover keine großen Hindernisse. Er verfügt über extrem lange Federwege, die für ein Maximum an Achsverdrängung und perfekte Radführung selbst unter schwierigsten Bedingungen bürden.

Der vielfach bewährte intelligente Vierradantrieb verfügt für schweres Gelände über eine Untersetzung, die perfekt mit den verschiedenen elektronischen Fahrhilfen und Traktions-Steuerungssystemen harmonisiert. Der Fahrer kann sich zwischen der Automateinstellung und der Möglichkeit entscheiden, selbst zwischen den

verschiedenen Geländeprogrammen zu wählen.

An das neu konstruierte Fahrwerk wurde die gründlich überarbeitete Luftfederung aller vier Räder angepasst. Das Modell zeigt auf Straßen ein stabiles und souveränes Fahrverhalten, was bei dem großen Diesel dank der automatischen Stabilisierung unterstützt wird.

Für den Antrieb des neuen Marken-Flaggschiffs sorgen drehmomentstarke Motoren, die den Range Rover zügig und souverän dahingleiten lassen. Auf dem deutschen Markt besteht für Käufer die Wahl zwischen zwei Dieseln und einem Benzinmotor: ein 3,0-Liter-TDV6 mit 190 kW / 258 PS, ein 4,4-Liter-SDV8 mit 249 kW / 339 PS und als ultimatives Kraftpaket der LR-V8-Kompressor mit 5,0 Liter Hubraum und 375 kW / 510 PS. Alle Aggregate sind mit einer sanft und schnell schaltenden Acht-Stufen-Automatik gekoppelt.

Während der Fahrt zeigten sich die beiden Selbstzünder als sehr souverän. Der kleine Diesel meisterte die ihm gestellten Aufgaben mit Bravour. Die Leistung von 190 kW / 258 PS erfüllt nahezu alle Wünsche. Er ermöglicht sowohl das ruhige Gleiten als auch den Spurt. Er zeigt sich laufruhig und hält sich akustisch angenehm im Hintergrund. Doch beweist er auf Wunsch des Fahrers sein ganzes Potenzial und überwindet so manches Hindernis erstaunlich mühelos. Der große Diesel mit seinen 250 kW / 339 PS übertrifft diese Leistung noch weiter. Für ihn scheint es kein Hindernis mehr zu geben.

Das Motto (nicht ändern, nur verbessern) sorgt dafür, dass der Range Rover ein Range Rover geblieben ist. Auch wenn er fast eine halbe Tonne leichter daherkommt, so ist er doch wieder ein Sinnbild britischer Solidität geworden. So wird er seine Freunde behalten und neue dazugewinnen. (ampnet/nic)

Daten Land Rover Range Rover 3,0-Liter-Diesel

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,999m x 1,983m (ohne Spiegel) x 1,835 m

Motor: Dreiliter-V6-Diesel, 2,993 cm³

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 4000 U/Min

Maximales Drehmoment: 600 Nm bei 2000 U/Min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,6 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 195 g/km CO₂

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 209 km/h

Leergewicht: 2160 kg

Wendekreis: 12,3 m

Maximale Anhängelast (gebremst): 3500 kg

Basispreis: 89 100 Euro

Bilder zum Artikel:



Range Rover.



Range Rover.

Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.

Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.

Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.

Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.

Range Rover.



Range Rover.
Range Rover.

