
Fahrbericht Range Rover Velar: Never change a winning team

Von Walther Wuttke, cen

Das Auge muss lange suchen, um die Neuerungen zu finden, mit denen der Rang Rover Velar in das neue Modelljahr geht. In der Tat gingen die Kreativen der Marke nach dem Motto „Never change a winning team“ vor. Warum auch? „Der Velar“, so Markensprecher Michael Küster, „hat seit seiner Markteinführung im Jahr 2017 mehr als 70 Auszeichnungen gewonnen.“ Daher ließen die Designer die Außenhaut des SUV, der zwischen dem kompakten Evoque und dem Klassiker Range Rover angesiedelt ist, unverändert, spendierten dem Modell lediglich neue Lackfarben und überließen der Abteilung Interieur und Antrieb die wesentlicheren Veränderungen.

Es sind also die aufgewerteten „inneren Werte“, mit denen der Velar ins neue Modelljahr startet. Dazu gehören ein aufgeräumter Innenraum und die aktive Geräuschunterdrückung, die wie hochwertige Kopfhörer arbeitet. Dabei werden die von der Fahrbahn ausgehenden Schwingungen erfasst und mittels einer Gegenfrequenz unterdrückt. Das Ergebnis ist eine von akustischen Störungen weitgehend verschonte Ruhe im Innenraum, sodass die Qualitäten der (optionalen) Meridian-Audioanlage ungestört genossen werden können. Gleichzeitig wurde das Kamera-Angebot im Velar weiter optimiert, und über die beiden großen berührungsempfindlichen Bildschirme lassen sich die wichtigsten Funktionen steuern. Das System besitzt eine erfreulich intuitive und flache Menüstruktur, und über die integrierte Datenverbindung lässt sich die Software des Velar „over the air“ aktualisieren.

Die gewählten Materialien entsprechen (fast) dem Anspruch der Briten, ein luxuriöses Ambiente für die Menschen im Velar zu schaffen. Leder, Klavierlackoptik dominieren, sodass es dann nicht ganz logisch erscheint, dass bei der Abdeckung der Armaturentafel preiswertes Hartplastik gewählt wurde.

Rollende Londoner Clubatmosphäre

Die Antriebe (zwei Diesel und drei Benziner) kommen jetzt mit einem milden Hybridantrieb zu den Kunden. Eine elektronisch gesteuerte Luftfederung ist je nach Ausstattung Serie. Neben den Antrieben mit 48-Volt-Technik, bei denen ein Riemen-Starter-Generator die Brems- und Verzögerungsenergie in einem Lithium-Ionen-Akku speichert, kommt der Velar des Jahrgangs 2021 auch als Plug-in-Hybrid auf den Markt. Die Entwickler versprechen eine elektrische Reichweite von 61 Kilometern und einen wenig realistischen Prüfstand-Verbrauch von 2,3 Litern. Für den Velar mit dieser Antriebstechnik stehen mindestens 70.943 Euro in der Preisliste.

Realistischer sind da die Werte des erstmals im Velar eingesetzten Dreiliter-Reihensechszylinder-Diesel, für den 6,9 Liter in den technischen Daten vermerkt sind, und die durchaus realistisch sind, wie eine kurze Ausfahrt rund um Kronberg zeigte. Dank Geräuschunterdrückung, Luftfederung und den komfortablen Sitzen fühlt sich der Mensch hinter dem Lenkrad in eine rollende Londoner Clubatmosphäre versetzt. Der Reihensechszylinder aus der Ingenium-Baureihe entfaltet seine Leistung (300 PS/221 kW) angenehm zurückhaltend und spielt bei Bedarf sein Drehmoment von 650 Newtonmetern bereits von 1500 Umdrehungen an souverän aus. Angesichts der unaufgeregten Kraftentfaltung lohnt sich allerdings der aufmerksame Blick auf den Tacho, um nicht unfreiwillig zum Punktesammler zu werden.

Unterwegs entsteht bald das Gefühl „My Car is my castle“, wenn der Velar die kurvenreichen Strecken rund um den Feldberg in Angriff nimmt. Schade, dass die

Verwaltung den Vortrieb durch Radarblitzer immer wieder ausbremst. Schön zu wissen, dass auch der Velar mit Terrain Response für den Ausflug ins Gelände ausgerüstet ist, doch will man den feinen Velar tatsächlich durch Matsch und Dreck steuern?

Die Motorenpalette für den Velar beginnt mit einem Vierzylinder-Turbobenziner mit 204 PS (150 kW). In der höheren Leistungsstufe leistet der Antrieb 250 PS (184 kW). Als Plug-in-Hybrid erreicht der Motor eine Systemleistung von 404 PS (297 kW). Das Dieselangebot beginnt mit dem Zweiliter-Turbodiesel (204 PS/150 kW). Die beiden Diesel-Sechszylinder leisten 300 PS (221 kW) oder 400 PS (294 kW). Die Preisliste beginnt bei 58.212 Euro für den kleinen Vierzylinder und endet bei 88.178 für die Plug-in-Hybrid-Variante in der Edition-Ausstattung. (ampnet/ww)

Daten Range Rover Velar D 300 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 2,14 x 1,67
Radstand (m): 2,87
Motor: R6-Diesel, 2995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 221 kW / 300 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 650 Nm bei 1500-2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 183 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2068 kg / max. 642 kg
Kofferraumvolumen: 735–1798 Liter
Max. Anhängelast: 2500 kg
Wendekreis: 11,94 m
Basispreis: 68.523 Euro

Bilder zum Artikel



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover
