

BORIS SCHMIDT | STEFAN THIELE

RANGE ROVER

Luxus als Standard



DELIUS KLASING

- 4 Vorwort**
Roger Crathorne, alias „Mr. Land Rover“
- 6 Long Live The King**
Der neue Range Rover
- 26 Family Affair**
Von der Geburt einer Marke
- 32 Aufbruchstimmung**
Zwei Männer und der 100-Zoll-Station-Wagon
- 50 Unerwarteter Erfolg**
Die Jahre 1970 bis 1979 und eine Fahrt durch den Dschungel
- 62 Die Blütezeit**
Die Jahre 1980 bis 1996. Deutschland entdeckt den Range Rover
- 82 Erst die Arbeit ...**
Was aus einem Range Rover alles werden kann
- 98 Hier schossen die Genossen**
Die Range Rover-Jagdwagen von Erich Honecker
- 104 Der ungeliebte Nachfolger**
Die Jahre 1994 bis 2001. Der zweite Range Rover
- 114 Kein Weg ist zu weit**
Mit einem Range Rover nach Jordanien
- 120 Luxus als Standard**
Mit dem Range Rover III zu neuen Ufern
- 152 Jung-Dynamiker**
Der Range Rover Sport
- 166 Hello Style**
Der Range Rover Evoque
- 180 Wahlverwandtschaften**
Vom Glück und Geschick der Marke Land Rover
- 192 Technische Daten**
Range Rover 1970 bis 2012
- 199 Dank, Quellen, Fotos**
- 200 Die Autoren**

Jung-Dynamiker

Der Range Rover Sport

Mit der Studie „Range Stormer“ kündigt Land Rover im Januar 2004 auf der Detroit Motor Show das Kommen einer weiteren Modellbaureihe an



Der „Range Stormer“ als Wegbereiter Land Rover war nach der Jahrtausendwende erwachsen geworden. Neue Produkte wurden mit immer aufwendigeren und generalstabsmässig geplanten Veranstaltungen vorgestellt. War der Range Rover III noch wie ein Donnerschlag über die Welt hereingebrochen (und zum Glück ein Erfolg), so bediente man sich im Jahre 2004 eines Konzeptfahrzeuges, um das Interesse der Kundschaft an einem neuartigen „Sports Tourer“ Geländewagen einschätzen zu können. Der auf der Detroit Motor Show im Januar präsentierte „Range Stormer“ sollte einen Vorgeschmack geben



wird, hat der kleine Bruder genauso übernommen, wie die schalenförmige Motorhaube (clamshell), wobei die charakteristischen Ausbuchtungen an den Haubenkanten (castellations) weiterhin exklusiv dem Range Rover vorbehalten bleiben.

Im Innenraum steht ausreichend Platz für fünf Passagiere zur Verfügung, wenn auch der Gepäckraum durch das schräg abfallende Heck etwas eingeschränkt ist. Erstmals in der Geschichte des Range Rover gibt es beim



Schnell eroberte sich der sportliche Range Rover eine treue Fangemeinde. Zur Einführung wurden 300 Stück in der Farbe „Vesuvius Red“ ausgeliefert

dem Land Rover Discovery 3, der schon im Herbst des Vorjahres vorgestellt worden war. Auch beim „Sport“ ist der selbsttragende Fahrzeugunterbau mit einem Hilfsrahmen auf härtesten Geländeeinsatz ausgelegt. Die kompromisslose Robustheit bedingt ein hohes Fahrzeuggewicht (2535 Kilogramm), das sich nur unwesentlich von dem des Range Rover unterscheidet. Das scheinbar „freischwebende Dach“ (floating roof), das durch schwarz lackierte Dachsäulen betont

„Sport“ eine einteilige Heckklappe nach konventionellem Vorbild. Das Interieur des fünfsitzigen Range Rover Sport ist übersichtlich, praktisch und edel. Ein besonderes Stilmerkmal bildet die fließend nach oben geschwungene Mittelkonsole. Schon in der Basisversion Range Rover Sport „S“ sind Zweizonen-Klimaautomatik, Geschwindigkeitsregelung, eine Radio/CD-Kombination mit acht Lautsprechern, elektrische Sitzhöhenverstellung für den Fahrersitz, die elektro-



nisch gesteuerte Parkbremse und Mitteldifferenzialsperre, Sechsgang-Automatikgetriebe und 17-Zoll-Leichtmetallräder mit an Bord. Der geländeuntersetzte permanente Allradantrieb gehört, wie auch die Luftfederung, zur Grundausstattung. Auch Terrain Response, das sämtliche Fahrzeugsysteme automatisch auf den gewählten Untergrund abstimmt, ist ab dem Modellstart serienmäßig verfügbar (zwei Jahre vor der Einführung im Range Rover im Jahre 2007 siehe Seite 137).

Eine Hinterachssperre kostete bei allen Modellreihen Aufpreis. Die Modellvarianten „SE“ und „HSE“ waren mit zusätzlichen Ausstattungspaketen verfeinert worden. Dazu gehören höherwertige Audiosysteme, ein TV-Navigationssystem mit berührungsempfindlichem Bildschirm, Park Distance Control und 18- bzw. 19-Zoll-Leichtmetallfelgen. Um dem Namensanspruch noch besser gerecht zu werden, konnte der Kunde das „Sport-Paket“ ordern (Serie bei „Supercharged“). Dazu gehörten leistungsfähigere Brembo-Bremsen mit Vierkolbensätteln, 19-Zöller Leichtmetallfelgen, adaptive Bi-Xenon-Scheinwerfer und das sogenannte „Dynamic Response System“.

Auch den Sport gibt es in einer Supercharged-Version mit V8-Zylinder-Motor und 5,0 Liter Hubraum



Arbeitsplatz für Aufsteiger. Das Cockpit des Range Rover Sport



Offroad ist auch der Range Rover Sport ein echter Land Rover, den fast nichts aufhalten kann. Hier auf der „G4-Challenge“, einer von Land Rover veranstalteten Abenteuer-Tour

Diese Einrichtung kontrolliert über elektronisch gesteuerte Hydraulikelemente das Wankverhalten der Karosserie bei schneller Kurvenfahrt und minimiert seitliche Bewegungen des Fahrzeugaufbaus, ohne die sonst üblichen Komfortnachteile, wie sie herkömmliche Stabilisatoren mit sich bringen. Im Gelände wiederum reduziert „DRS“ die Wanksteifigkeit, um die Geschwindigkeit zu verbessern, mit der sich die einzelnen Räder über Hindernisse bewegen. Im Verbund mit der elektronischen Kreuzverbindung der Luftaufhängungsventile erhält der Range Rover Sport

dadurch eine überragende Verschränkungs-fähigkeit. Selbst beim Überqueren grober Gelände-Verwerfungen halten die Räder stets Kontakt zum Untergrund. Die Luftfederung verbessert durch das „Hoch-pumpen“ der Karosserie Böschungswinkel und Rampenwinkel der Karosserie und kann bei Bodenkontakt im Gelände den Wagen automatisch um weitere zwei Zentimeter anheben. Durch die geschickte Höher-legung nässeempfindlicher Aggregate und der sorgfältigen Abdichtung des Innen-raums beträgt die zulässige Wattiefe erstaunliche 70 Zentimeter.



Man ist fast geneigt, anzunehmen, dass man mit einem Range Rover Sport auf Tauchfahrt gehen kann. Im Verbund mit permanentem Allradantrieb, einer Getriebeuntersetzung mit nachgeschaltetem ETC (Electronic Traction Control) und der automatischen Bergabfahrbremse HDC (Hill Descent Control) ist auch der Range Rover Sport ein vollwertiger Geländekraxler und für alle Eventualitäten eines Offroad-Ausfluges bestens gerüstet.

Zur Markteinführung gab es als Antriebsquellen die zwei bekannten V8-Benziner mit adaptiver ZF-Sechsgang-Automatik aus

dem Range Rover-Programm. Wählen konnte man zwischen dem Saugmotor mit 4,4 Liter Hubraum und 220 kW (299 PS) und dem 4,2 Liter Kompressormotor „Supercharged“ mit 287 kW (390 PS). Das maximale Drehmoment beträgt beim Basismotor 425 Nm, während der „Supercharged“ bis zu 550 Nm auf die Kurbelwelle stemmt. Daraus resultieren beachtliche Fahrleistungen: Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Range Rover Sport je nach Motorisierung in 8,3 oder 7,6 Sekunden; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 209 oder 225 km/h. Schneller als das gut 2,5 Tonnen schwere Auto war vorher noch kein Land Rover unterwegs gewesen.

Dies wird allerdings mit einem Durchschnittsverbrauch jenseits von 14,9 respektive 15,9 Liter erkaufte. Viel sparsamer (10,2 Liter) ist der ein halbes Jahr später eingeführte 2,7 Liter TDV6 Turbodiesel, aus dem Land Rover Discovery. Der bewährte Motor glänzt mit exzellenten Leistungs- und Verbrauchswerten sowie außergewöhnlicher Laufruhe. Im Range Rover Sport von 2006 stellt das Triebwerk 140 kW (190 PS) bei 4000 Umdrehungen in der Minute bereit und entwickelt sein Spitzendrehmoment von 440 Nm schon bei 1900 Umdrehungen. Anfangs wurde dieser Motor ohne Rußpartikelfilter angeboten, konnte aber ab September auch mit Rußpartikelfilter bestellt werden. Ebenso wie die beiden V8-Benzinermodelle ist auch der Range Rover Sport TDV6 mit einer elektronisch gesteuerten Sechsgang-Automatik aus dem Hause ZF ausgestattet.

Erste Probefahrten zeigten, dass auch der Range Rover Sport sein Gewicht nicht verleugnen kann. Zumindest fühlt er sich aber leichtfüßiger und handlicher an, als der große Bruder. Dies gilt besonders für den „Supercharged“, der serienmäßig mit dem schon beschriebenen „Sport Paket“ ausgestattet ist. Die Karosserie des „Sport“ ist bis heute eine der aerodynamisch günstigsten des SUV-Marktes. Sie verbindet glatte, fließende Linien mit einem nach hinten abfallenden Dach, das durch einen Heckspoiler optisch verlängert ist. Die breite Spur mit den weit ausgestellten Radhäusern wirkt kraftvoll und strahlt Dynamik aus.



Äußere Design-Elemente und der Innenraum wurden kontinuierlich aufgewertet. Einige Bedienknöpfe wanderten ins Lenkrad, die Armaturen verkörpern Sportlichkeit

Range Rover Sport 2008

Anlässlich seines 60-jährigen Jubiläums hatte Land Rover im Frühjahr 2008 mit den limitierten „Edition 60yrs“-Modellen des Freelander, Defender und Discovery eine Sondermodell-Offensive gestartet. Auch dem Range Rover Sport, als Viertem im Bunde, war eine auf 100 Fahrzeuge limitierte Sonderreihe gewidmet. Als Antrieb des Jubiläumsmodells fungiert der bewährte TDV8-Turbodiesel mit 200 kW (272 PS). Im Innenraum verwöhnen Extras aus der Aufpreisliste und eine Lederausstattung wahlweise in „Ebony“ oder „Tan“ die Passagiere. Der Range Rover Sport „Edition 60yrs“ wurde zu einem Preis von 84 200 Euro angeboten. Nur sechs Monate später schob Land Rover noch 200 Einheiten eines weiteren Sondermodells nach, den Range Rover Sport „Black and White“. Entsprechend dem damaligen Farbrend beim Autokauf hatte der Kunde die Wahl zwischen den Außenfarben „Santorini Black“ oder „Alaska White“. Auch der Innenraum folgt dieser Schematisierung mit schwarzen Ledersitzen und aufgesetzten Nähten in Elfenbein. Als Motorisierung bestand die Wahl zwischen dem TDV6 mit 140 kW (190 PS) oder dem TDV8 mit 200 kW (272 PS).

Ähnlich der „Edition 60yrs“ war auch der Innenraum durch zahlreiche Extras aufgewertet worden. Dazu gehören unter anderem ein Glas-Schiebe-Hubdach, getönte Scheiben ab der B-Säule, Navigationssystem mit Hybrid-TV, Premium Audiosystem, adaptives Scheinwerferlicht, Winterkomfortpaket und 20-Zoll-Leichtmetallräder. Die Edition „Black“ war in Verbindung mit dem TDV6 Motor für 75 140 Euro erhältlich, mit dem TDV8 lag sie bei 84 740 Euro. Die entsprechenden Preise

für „White“ lagen bei 74 310 Euro mit TDV6 und 83 910 Euro für den TDV8. In diesen Preisen war auch das kostenlose dreijährige Inspektionspaket „Royal Service“ enthalten.

Range Rover Sport 2010

Das Modelljahr 2010 markierte einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einer noch wertigeren Anmutung des Innenraums. Dazu war die Passagierkabine einer umfassenden Frischzellenkur unterworfen worden, bei der kein Element unberührt blieb. Das Ergebnis ist ein gleichsam „fließendes“ Cockpit mit



weniger Tasten und Knöpfen und einer deutlich gesteigerten Qualitätsanmutung durch Verwendung höherwertiger Materialien. Das derartig überarbeitete Interieur verringerte den Abstand zum Range Rover deutlich.

Äußerlich ist dieser Modelljahrgang an modischen LED-Scheinwerfern und einer glatteren und aufgeräumter erscheinenden Frontmaske zu erkennen. Optional ermöglichen fünf festeingebaute Digitalkameras eine Rundumsicht auf dem Touchscreen-Monitor im Armaturenräger.

Praktischen Nutzen hat besonders die Rückfahr-Kamera. Neben Einparkmanövern können Gespannfahrer damit akkurate Rangiermanöver bewerkstelligen. Reichlich Neues gab es auch unter der Motorhaube zu entdecken. Zwei neue Motoren zogen in die Modellgeneration 2010 ein. Seine Premiere im Range Rover Sport feierte der schon im Discovery 3 bewährte 3,0 Liter TDV6-Diesel. 180 kW (245 PS) sind jetzt abrufbar, das üppige Drehmoment-Maximum liegt bei 600 Nm (bei 2000/min).

Die Leistung war um 30 Prozent gestiegen, gleichzeitig ist der 3,0-Liter-Diesel bei einem Normverbrauch von 9,3 Liter im Vergleich mit der 2,7-Liter-Maschine um 9,7 Prozent sparsamer. Der zweite Neuling 2010 ist ein 5,0-Liter-V8 Kompressor-Benziner. Bei einem Drehmoment-Maximum von 625 Nm sind 375 kW (510 PS) abrufbar. Auch dieser V8-Benziner modernster Bauart sollte in der Zulassungsstatistik der westeuropäischen Verkaufsmärkte nur eine untergeordnete Rolle spielen. In Amerika, Russland, Asien und den Golfstaaten ist diese Motorisierung aber nach wie vor sehr gefragt.

Die bekannte 3,6-Liter-V8 Dieseldieselvariante mit 200 kW (272 PS) blieb noch verfügbar, um im darauffolgenden Jahr ersatzlos gestrichen zu werden. Auch der leistungsstärkere 4,4 Liter Twin-Turbo TDV8, der dann den Range Rover neu befeuern würde, sollte im „Sport“ keine Heimat finden. Vor dem Hintergrund des durchgreifend weiterentwickelten Interieurs sollte zumindest auf Motorenseite der Alleinstellungsanspruch des Range Rover durchgesetzt werden.

Hinter dem Horizont geht es weiter. Ein Range Rover Sport ist das ideale Langstreckenfahrzeug



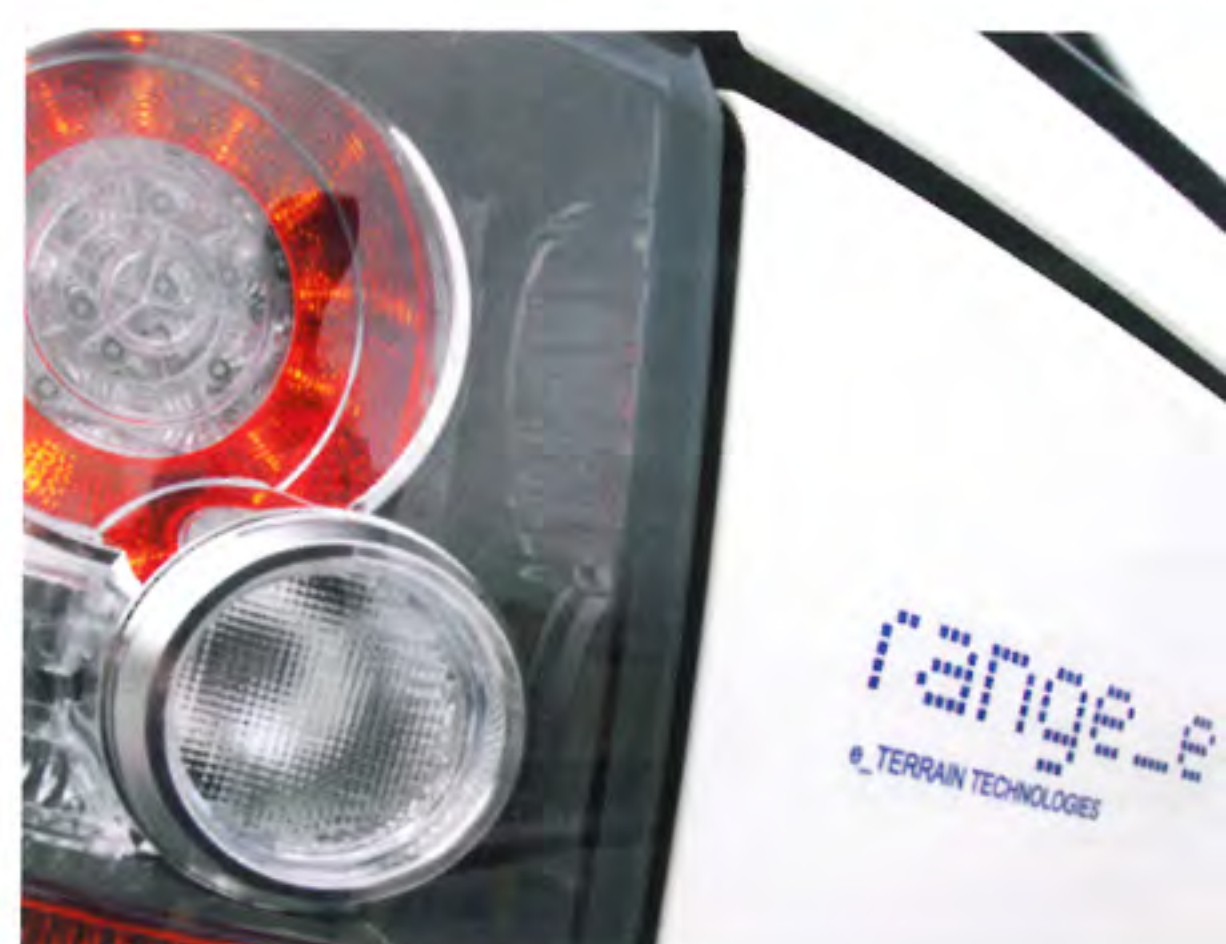


Zukunftsbote:
Im Range Rover Sport erprobt Land Rover den Hybrid-Antrieb. Fünf Prototypen wurden gebaut. Ein E-Motor wird mit einem 3,0-Liter-Dieselmotor kombiniert

Für den Range Sport als 3,0 TDV6 verlangte Land Rover in SE-Ausstattung 61 600 Euro, der Sport HSE war für 66 600 Euro verfügbar. Der 3,6 TDV8 kostete 72 700 Euro, und der 5,0 V8 Supercharged stand mit 82 200 Euro in der Preisliste.

Range Rover Sport als Hybrid

Land Rover hatte schon seit 2005 an dem Projekt „Land_e“ gearbeitet, bei dem es um eine Hybridisierung des Antriebskonzeptes unter Beibehaltung der Offroad-Eigenschaften gegangen war. Im Jahre 2010 entstanden fünf Prototypen auf Basis des Range Rover Sport, bei denen der 3,0-Liter-V6-Diesel mit einem E-Motor kombiniert ist. Verteilt wird die Kraft über ein Achtgang-Automatikgetriebe von ZF. Statt des Reserve-rads hängt beim „Range_e“ unter dem Heck eine Batterie, die auch an der Steckdose geladen werden kann (Plug-in-Hybrid). Die



elektrische Reichweite war mit 20 Meilen, entsprechend 32 Kilometer angegeben. Die kombinierte Kraft der beiden Maschinen wurde mit 227 kW (308 PS) beziffert. In abgewandelter Form soll diese Technik ab 2013 modellübergreifend bei allen Range Rover-Ausführungen verfügbar werden.