

## Pressepräsentation Land Rover 2014: Führungsrolle

Von Jens Riedel

**Nach wie vor führt an Land Rover kein Weg vorbei, wenn es um die beste Verschmelzung von Luxus und Geländetauglichkeit in einem Fahrzeug geht. Dass diese Führungsrolle bleibt, dafür sorgen die Neuerungen für den Modelljahrgang 2014. Das reicht vom ersten Luxus-Diesel-Hybrid-Geländewagen bis zur weltweit ersten Neun-Gang-Automatik. Darüber hinaus ziehen weitere Assistenzsysteme vom Stop-&-Go-Stau-Assistenten über die Verkehrsschilderkennung bis zur Hilfe beim Aus- und Quereinparken sowie das Internet in die Modelle ein. Land Rover Discovery und Range Rover Evoque bekommen nun ebenfalls optional das "Wade-Sensing"-Überwachungssystem, das bei Wasserdurchfahrten die erreichte Wassertiefe angibt und im Zentraldisplay bildlich darstellt.**

Er ist und bleibt bislang unerreicht: der Range Rover. Nachdem vierte Generation des SUV-Vorreiters seit Anfang des Jahres mit der ersten Vollaluminiumkarosserie im Segment glänzen darf und über 400 Kilogramm Gewicht verloren hat, folgt nun der zweite große Schritt zur Kraftstoffeffizienz. Im 3.0 SDV6 Diesel-Hybrid kommen 250 kW / 340 PS, Klassenbeste 700 Newtonmeter Drehmoment, 218 km/h Höchstgeschwindigkeit und ein Normverbrauch von 6,4 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer zusammen, was durchschnittlichen 169 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer entspricht.

Wir kamen auf Teilverbräuche zwischen 6,5 und 8,5 Liter. Möglich macht dies neben der Stop-und-Start-Automatik der im Getriebegehäuse untergebrachte 35 kW / 48 PS starke Elektromotor mit 170 Newtonmetern Drehmoment. Er erlaubt es auch, bei Geschwindigkeiten von bis zu 48 km/h anderthalb Kilometer rein elektrisch zurückzulegen. Andererseits hilft er auch, den 2,4 Tonnen schweren Luxus-Allrader in unter sieben Sekunden von null auf Tempo 100 zu beschleunigen. Neben dem sportlichen Temperament bleibt dem Hybrid auch die volle Offroad-Kompetenz erhalten. So ist auch für den teil-elektrifizierten Range Rover 90 Zentimeter tiefes Wasser kein Hindernis.

Land Rover hat es bei seinem Topmodell verstanden, die Zusatzinformationen für den

Hybridantrieb auf das wohlthuend Nützlichste zu beschränken. Den Drehzahlmesser ersetzt ein Powermeter mit einem grünen Bereich für sparsames Fahren bei bis zu 40 Prozent des Leistungsabrufs, aber ohne rote Markierung, wenn 100 Prozent der Leistung abgerufen werden. Eine Bevormundung oder Verwarnung gehört sich in Adelskreisen einfach nicht. Eine Anzeige für die Rekuperation und den Ladezustand der Batterie ergänzen die Instrumentenauskunft.

Es erstaunt, wie oft der Diesel sich mitten im Fahren beim Gaswegnehmen abschaltet und dem E-Motor im Stadtverkehr kurzzeitig die Arbeit überlässt. Da kann es schon einmal durchaus geschehen, dass der Verbrenner rund ein Fünftel der Fahrt gar nicht in Betrieb ist. Da der 3,0-Liter-Diesel von Hause aus extrem gut gedämpft ist, fällt der Übergang akustisch häufig kaum auf. Im Vorserienfahrzeug bemerkten wir den vorherigen E-Betrieb nicht selten nur durch das kurze Anlassergeräusch beim Wiederanspringen des Verbrenners. Auf Dauer nervte es allerdings, nachdem man es einmal im Ohr hatte. Land Rover versicherte, bis zum Serienstart an dem Problem noch zu feilen.

Keinerlei negative Auffälligkeiten leistete sich dagegen die weltweite erste Neun-Gang-Automatik, die Land Rover gemeinsam mit ZF entwickelt hat und die ihre Premiere nicht im Flaggschiff, sondern im kleinsten Modell, dem Range Rover Evoque, feiert. Bei der feineren Abstufung steht weniger die Steigerung des Komforts als die Reduzierung des Verbrauchs im Vordergrund. Drei Gänge mehr gegenüber der Sechs-Gang-Automatik von Getrag im Evoque bieten eben mehr Chancen, vor allem bei höheren Geschwindigkeiten die optimale Drehzahl zu finden. So ist der Sprung von der vierten in die fünfte Schaltstufe auch der größte. In der unteren Hälfte dürfen die Gänge weit höher ausdrehen als oben herum. Die zusätzliche Schaltstufe am oberen Ende erlaubt zudem, das Übersetzungsverhältnis unten zu ändern, was in den niedrigeren Gängen beispielsweise auch die Steigfähigkeit des Autos erhöht. Die Automatik arbeitet adaptiv, das heißt, sie passt die Schaltvorgänge dem persönlichen Fahrstil an.

Dem sparsameren Umgang mit dem Kraftstoff dient auch das neuartige Antriebssystem *Active Driveline* in den Benzin-Versionen des Evoque. Bis 35 km/h fährt der kleinste Range Rover mit Antrieb auf beiden Achsen, danach werden die Hinterräder elektronisch vom Getriebe abgekoppelt und rollen ohne sonstige Reibung mit. Sobald es erforderlich wird, schaltet die Überwachungselektronik bei Bedarf den Hinterradantrieb innerhalb von 300 Millisekunden wieder zu. Die Fahrdynamik weiter steigert zum neuen Modelljahr das Torque Vectoring mit radselektiver Drehmomentverteilung, das auch für die Modelle mit der bewährten Allradlösung bestellt werden kann.

Der Range Rover Sport ist fünftig ebenfalls als Hybrid erhältlich und bekommt für 2014 zusätzlich den gleich starken Acht-Zylinder-Selbstzünder. Der SDV8 darf seine Potenz hinausposaunen und gibt sich akustisch deutlich weniger zurückhaltend als die Sechszylinder.

Von der Faszination der Leistungsentfaltung her reicht der SDV8 zumindest subjektiv schon fast an den 5,0-Liter-Kompressor-Benziner heran. Natürlich klingt er nicht ganz so brachial, aber ist letztendlich nicht viel weniger beeindruckend. Die 250 kW / 339 PS und 700 Nm beschleunigen den Sport in unter sieben Sekunden von null auf 100 km/h und auf (wahlweise) bis zu 225 km/h Topspeed. Seinen urwäldischen Charakter erkaufte sich der Range Rover SDV8 Diesel mit einem Normverbrauch von im Schnitt 8,7 Litern. Der  $\hat{\quad}$  wie gesagt gleichstarke  $\hat{\quad}$  Hybrid begnügt sich mit rund zweieinhalb Litern weniger, kostet aber auch 3500 Euro mehr.

Während die Tage des Defender gezählt sind, darf der Land Rover Discovery weiterhin das luxuriöse Arbeitstier in der Modellpalette spielen. Der neue Jahrgang erhält einige leichte optische Verfeinerungen und outet sich durch den Schriftzug auf der Motorhaube als 2014er- $\hat{\quad}$ Disco $\hat{\quad}$ : Statt des Markennamens prangen dort nun selbstbewusst die Buchstaben der Modellbezeichnung. Aber auch dem Discovery rücken künftige Grenzwerte auf den Pelz. So heißt es nun in dieser Baureihe Abschied vom guten alten 5,0-Liter-V8 zu nehmen. An seine Stelle rückt ein neu entwickelter 3,0-Liter-V6, dem ebenfalls ein Kompressor zusätzliche Stärke verleiht und der sich auch sonst konzeptionell am V8 anlehnt. Das Triebwerk ist 15 PS schwächer und bietet mit 450 Newtonmetern 60 Nm weniger Drehmoment, begnügt sich dafür aber auch mit einem Liter weniger Normdurchschnittsverbrauch, was die Umwelt um rund 60 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer entlastet. Bei 2,5 Tonnen Leergewicht und einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,4 bleiben am Ende aber immer noch 11,5 Liter unter Laborbedingungen.

Das hohe Gewicht und die Schrankwand-Aerodynamik lassen zudem die 250 kW / 340 PS in der nun eingeführten Acht-Stufen-Automatik etwas versickern. Wer die Leistung spürbar abrufen möchte, der muss sich manuell an die Arbeit machen, sprich, zu den Schaltpaddles greifen. Dabei bleibt der Discovery mit seinem  $\hat{\quad}$ ppigen Innenraum auch weiterhin ein komfortabler Leisetreter, bei dem nicht selten der Wind an der A-Säule das lauteste Geräusch erzeugt. Als Land Rover rangiert der Disco (wie ihn seine Anhänger gerne nennen) zwar unter dem Range Rover, darf sich aber beispielsweise künftighin dessen Wade Sensing bedienen. Für alle, die Allrad und Anhängelast sowie das großzügige Raumangebot des Discovery schätzen, aber mit ihm nicht unbedingt in schweres Gelände müssen, bietet Land Rover mit dem Jahrgang 2014 auch eine günstigere und effizientere Alternative ohne Getriebeuntersetzung an. (ampnet/jri)

Daten Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 5,00 x 2,07 (Spiegel angeklappt) x 1,84

Radstand (m): 2,92

Motor: V6-Turbodiesel, 2993 ccm

Leistung: 215 kW / 292 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm bei 1500 - 3000 U/min  
Elektro-Motor: 35 kW / 48 PS  
Drehmoment E-Motor: 170 Nm  
Batterie: Lithiumionenakku, 266 V, 1,7 kWh  
Systemleistung: 250 kW / 340 PS  
Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.  
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 6,4 Liter  
CO2-Emissionen: 169 g/km (Euro 5)  
Leergewicht / Zuladung: 2394 kg / 706 kg  
Kofferraumvolumen: - 2030 l  
Max. Anhängelast: 3000 kg  
Wendekreis: 12,7 m  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,34  
Basispreis: 121 400 Euro

#### Daten Range Rover Sport 4.4 SDV8

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,85 x 2,07 (angekl. Spiegel) x 1,78 m  
Radstand (m): 2,92  
Motor: V8-Turbodiesel, 4367 ccm  
Leistung: 250 kW / 339 PS bei 3500 U/Min  
Max. Drehmoment: 700 Nm bei 1750 - 3000 U/min  
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 8,7 Liter  
CO2-Emissionen: 229 g/km (Euro 5)  
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (225 km/h optional)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.  
Leergewicht / Zuladung: 2398 kg / 802 kg  
Kofferraumvolumen: 489 - 1761 l  
Max. Anhängelast: 3500 kg  
Wendekreis: 12,5 m  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,36  
Basispreis: 84 500 Euro

#### Daten Land Rover Discovery 3.0 V6 SC

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,83 x 2,05 (angekl. Spiegel) x 1,78  
Radstand (in m): 2,89  
Motor: V6-Benziner, Kompressor, 2993 ccm

Leistung: 215 kW / 292 PS bei 4000 U/min  
Max. Drehmoment: 600 Nm bei 2000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.  
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 11,5 l  
Kohlendioxidemission: 269 g/km (Euro 5)  
Leergewicht / Zuladung: 2565 kg / 675 kg  
Kofferraumvolumen (7-Sitzer): 280 - 2558 l  
Max. Anhängelast: 3500 kg  
Wendekreis: 11,8 m  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,40  
Basispreis: 55 600 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



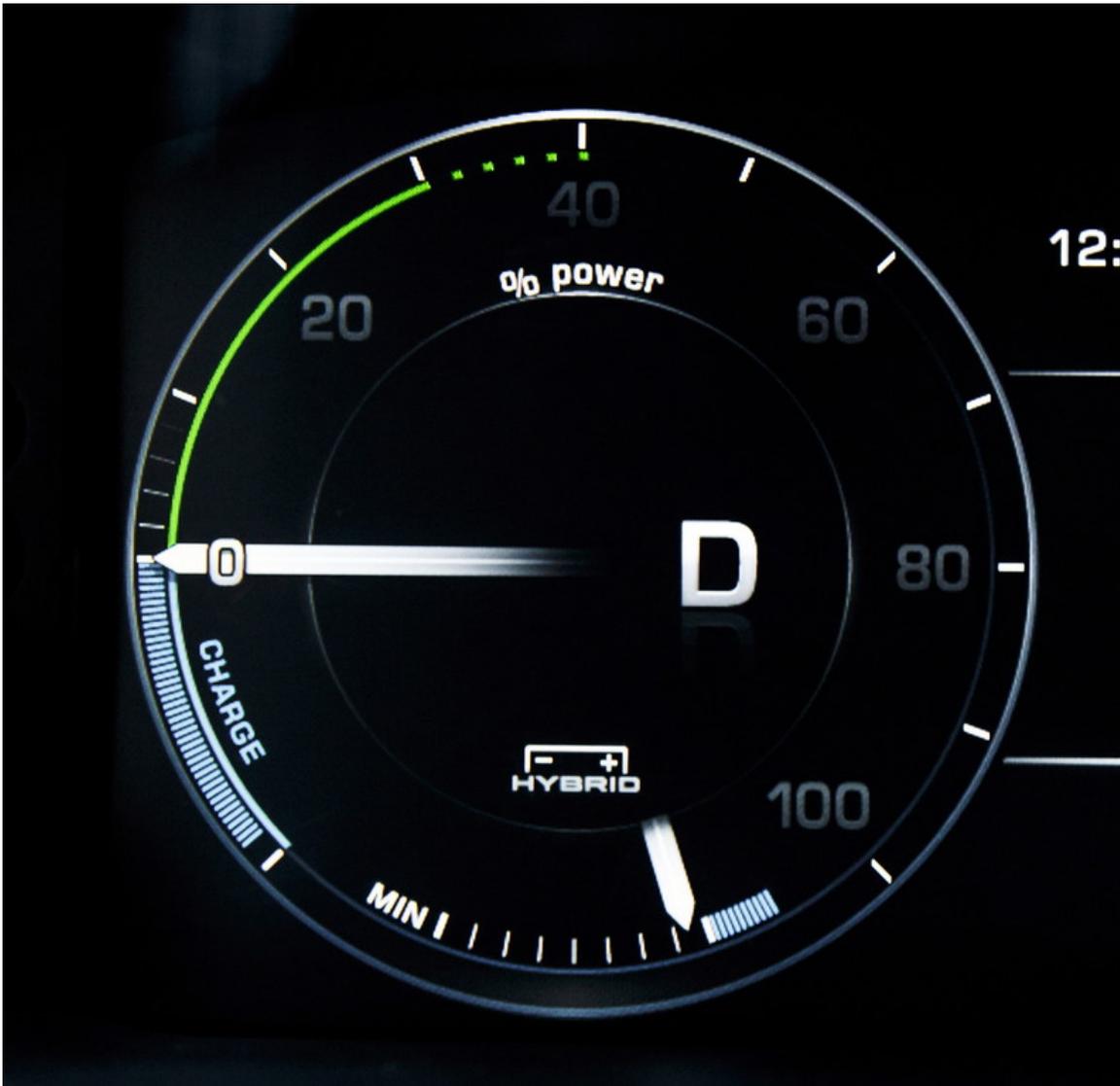
Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



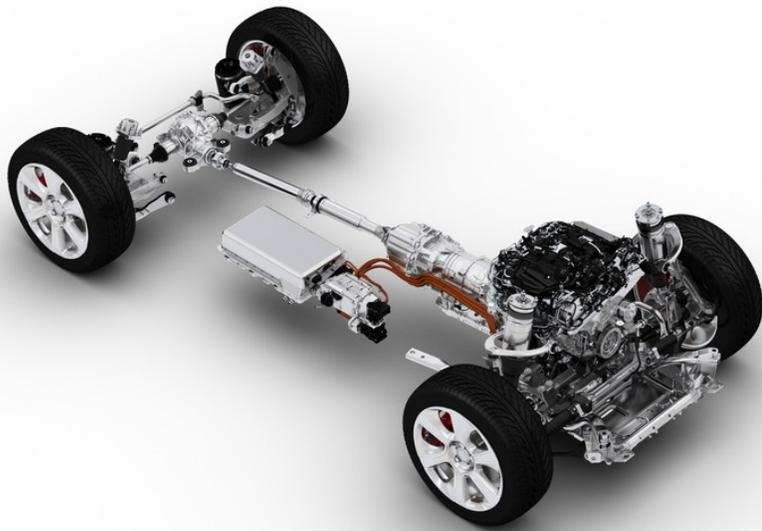
Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Sport SDV8.

---



Range Rover Evoque.

---



Range Rover Evoque.

---



Range Rover Evoque.

---



Range Rover Evoque.

---



Range Rover Evoque.

---



Range Rover Evoque.

---



Range Rover Evoque mit Neun-Gang-Automatik.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery 3.0 V6 SC.

---



Land Rover Discovery 3.0 V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery 3.0 V6 SC.

---



Land Rover Discovery 3.0 V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery V6 SC.

---



Land Rover Discovery: Wade Sensing.

---