

---

## Vorstellung Range Rover Velar: Weniger als fünf Zentimeter machen den Unterschied

Von Axel F. Busse

Kein Autohersteller leistet sich ein Modellprogramm, indem nicht noch Platz für eine neue Nische wäre. Dass auch weniger als fünf Zentimeter Längenunterschied bei der Karosserie ausreichen, um ein völlig neues Fabrikat zu rechtfertigen, zeigt jetzt Range Rover. Und belebt dafür einen 48 Jahre alten Namen neu. Velar lautet der Name, eine Bezeichnung, die schon beim allerersten Prototypen eines Range Rover anno 1969 Verwendung fand.

Und selbst wer meint, in Sachen SUV und Geländewagen schon alles gesehen zu haben, darf sich auf die eine oder andere Überraschung gefasst machen. Der zwischen den Modellen Evoque und Range Rover Sport platzierte hochbeinige Fünftürer zielt auf jene Kundschaft, denen Dynamik wichtiger ist als ultimative Geländetauglichkeit und die sich andernfalls vielleicht bei einem Porsche Macan oder einem Mercedes-Benz GLE bedient hätte.

Land Rover und die Untermarke Range Rover haben eine enorme Entwicklung hingelegt, seit der indische Milliardär Ratan Tata dort das Sagen hat und es den Briten weitgehend selbst überlässt, wie sie die von ihm erwarteten Ergebnisse erwirtschaften. Weder unter der Ägide von BMW noch unter dem Joch des Ford-Konzerns wollte es so recht gelingen, die Geländewagen-Ikone zur Blüte zu bringen. Inzwischen sind Kompetenz und Selbstbewusstsein derart gediehen, dass Range Rover sogar das Wagnis einging, den Evoque als Cabrio zu bringen. Mit einem ähnlichen Vorhaben war Nissan (Murano-Cabrio) Jahre zuvor kläglich gescheitert.

Für ein britisches Automobil-Unternehmen hat die Traditionspflege einen hohen Stellenwert, zumal dann, wenn, wie Jaguar, Land Rover zu den Hoflieferanten des Königshauses zählt. Dieser Umstand könnte die Innendesigner des Velar zu einer im Premiumsegment bisher seltenen Neuerung inspiriert haben. Als Alternative zu dem fast schon gewöhnlichen Lederpolster für das Gestühl wird eine Stoff-Variante angeboten. Sie ist, und das macht sie für bestimmte Kundenkreise besonders attraktiv, je nach gewähltem Modell zwischen 500 und 3000 Euro teurer als der Bezug mit gegerbter Tierhaut.

Edles Tuch rangierte schon in der Zeit der Pferdekutschen hoch in der Gunst der Beförderten. Während der, der die Zügel führte, meist im Freien und deshalb auf Leder Platz nehmen musste, machten es sich die Herrschaften hinten auf Stoffpolstern bequem. Bei den Royals im Vereinigten Königreich ist das heute noch so. Selbst die Queen und ihr Prinzgemahl lassen sich auf Textilsesseln zu ihren Zielen chauffieren. Bei Range Rover wird das High-Tech-Gewebe unter dem Siegel „Kvadrat“ vermarktet und man hofft auf eine Ausstattungsquote zwischen fünf und zehn Prozent. Es könnte sein, dass sich vor allem das alternativ angehauchte, öko-orientierte Kundenmilieu von der Textilfaser einspinnen lässt: Sie besteht nämlich überwiegend aus recyceltem Plastikabfällen.

Einen mutigen Bruch mit der Vergangenheit offenbart das Interieur noch an anderer Stelle: Traditionell platzierte man bei Land und Range Rover die Tasten der elektrischen Fensterheber oben auf der Türverkleidung. Selbst der Jaguar F-Pace zeigt diese Besonderheit. Umsteiger von anderen Marken fanden das mitunter irritierend, weil der gewohnte Griff in Richtung Armlehne nicht bei der Fensterbedienung enden wollte. Die

---

lobenswerte Tatsache, dass Land Rover nicht auf dieser Eigenheit bestand, macht den Velar sozialverträglicher.

Die soziale Auslese findet auf pekuniärem Gebiet statt: Mindestens 56 400 Euro müssen aufgebracht werden, um das Auto, das wegen seines abgeflachten Dachs wie die Coupé-Variante eines Range Rover Sport aussieht, zu erstehen. Seit 22. Juli ist das in Deutschland möglich. Eine so genannte First Edition, die mit enormem Komfort protzt und den Wagen serienmäßig auf gewaltige 22-Zoll-Felgen stellt, kostet mehr als 108 000 Euro. Dennoch geht man im Range-Rover-Vertrieb davon aus, dass es eine Reihe von Aufstiegswilligen innerhalb der Marke gibt, die ihren bisherigen Evoque gegen einen Velar eintauschen möchten. Gut möglich, dass auch bisherige Fahrer eines Jaguar F-Pace Gefallen an der weitaus größeren Geländetauglichkeit des Range Rover finden. Viel wichtiger ist den Marketingstrategen jedoch, dass ihre Prognose für die Eroberungsrate eintrifft. Rund 60 Prozent der Velar-Kunden sollen von anderen Marken kommen.

Der ebenso sachlich wie edel gestaltete Innenraum überrascht durch ein Multi-Monitor-Angebot. Außer den TFT-Hauptinstrumenten hinter dem Lenkrad, dem (optionalen) Head-up-Display und dem neigungsverstellbaren Navi-Bildschirm gibt es auf der Mittelkonsole noch einen fugenlos eingepasste Touchscreen, über die sich die Allrad-Programme, die Klimaeinstellungen oder wahlweise die Sitzfunktionen wie Beheizung, Kühlung und Massage steuern lassen. Als Konstante präsentiert sich der Drehschalter für die Bedienung der Acht-Gang-Automatik.

Die Motorenpalette besteht aus Vier- und Sechs-Zylinder-Motoren, die ihre Leistung aus zwei bzw. drei Litern Hubraum schöpfen. Die verfügbare Antriebskraft deckt den Bereich zwischen 132 kW / 180 PS (Diesel) und 280 kW / 380 PS (Benziner) ab. Nun ist das Einstiegsmodell mit 4,80 Metern Länge, zwei Metern Breite und 1,66 Metern Höhe alles andere als ein Kleinwagen, so dass man sich gut überlegen sollte, wie viel Zusatzausstattung man dem rund 1900 Kilo schweren Wagen noch auferlegt, um nicht spürbare Einbußen des Dynamikpotenzials hinnehmen zu müssen. Ein Panoramaglasdach, wenn es beweglich sein soll, sorgt zum Beispiel für rund 30 Kilogramm mehr Gewicht im Auto und auch eine Anhängerkupplung oder 20-fach verstellbare Sitze bringen wegen ihrer zahlreichen Stellmotoren einiges an Hüftspeck mit.

Für die Sechszylinder, die ein gutes Drittel des Absatzes in Deutschland ausmachen sollen, sind etwaige Schwachheiten dieser Art nicht zu befürchten. Zwar ist das höhere Motorgewicht auf der Vorderachse nicht ganz wegzudiskutieren, doch Reisekomfort, Spurtqualität und die Luftfederung für das höhenverstellbare Fahrwerk fügen sich bei Ihnen zu einem ausgewogenen Gesamtkunstwerk. Auch die Geräuschkämmung kann als vorbildlich angesehen werden. Die erhabene Sitzposition sorgt für das typische Range-Rover-Gefühl, das die Unzulänglichkeiten des Alltagsverkehrs mit Staus, Baustellen und Umleitungen in weite Ferne zu rücken scheint.

Dass eine alternative Antriebsart nicht im Angebot ist, mag man als bedauerlich empfinden, jedoch verspricht der Hersteller, dass ab 2020 die Hälfte der verfügbaren Modelle zumindest um eine Hybrid-Version ergänzt ist. Die Elektroverstärkung wird dann auf Benzinmotoren wirken, denn von der mäßig erfolgreichen Diesel-Hybrid-Variante des Range Rover hat man sich geräuschlos verabschiedet. (ampnet/afb)

Daten Range Rover Velar 3.0 V6 Diesel

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,80 x 2,03 x 1,67

Radstand (m): 2,87

Verbrennungs-Motor: V6-Biturbo-Diesel, 2993 ccm

Leistung: 221 kW / 300 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm von 1500 - 1750 U/min

---

Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.  
Kraftstoffverbrauch (NEFZ): 6,5 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 167 g/km  
Leergewicht (DIN) / Zuladung: 1959 kg / k.A.  
Gepäckraum: 673–1731 Liter  
Bodenfreiheit: max. 251 mm  
Böschungs-(v/h)/Rampenwinkel: 29/30/24 Grad  
Basispreis: 66. 00 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



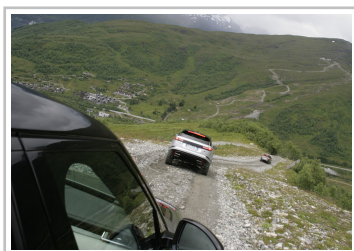
Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Velar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---