



Land Rover Range Rover 4.4 TDV8 Vogue Automatik

Fünftüriger Geländewagen in der Oberklasse
(230 kW / 313 PS)

Der Range Rover ist ein Schwergewicht unter den Luxus-Geländewagen. Der Allradler wirkt besonders durch die selbstbewusste Karosserieform wuchtig. Er wird von einem kräftigen V-8-Dieselmotor mit 313-PS und einem Drehmoment von 700-Newtonmeter angetrieben. Motor und Acht-Gang-Automatik sind sehr gut aufeinander abgestimmt, so dass der Land Rover auf einem stets niedrigen Drehzahlniveau betrieben wird. Die elektronisch gesteuerte Luftfederung zeigt sich sehr komfortabel. Die Lenkung ist indirekt. Insgesamt ist der Offroader gut verarbeitet und der Innenraum wirkt hochwertig und luxuriös. Das Platzangebot ist großzügig und der Kofferraum zeigt sich zweckmäßig. Der Grundpreis des Range Rover liegt bei 89.100 Euro. Das ist trotz der großzügigen Serienausstattung teuer.

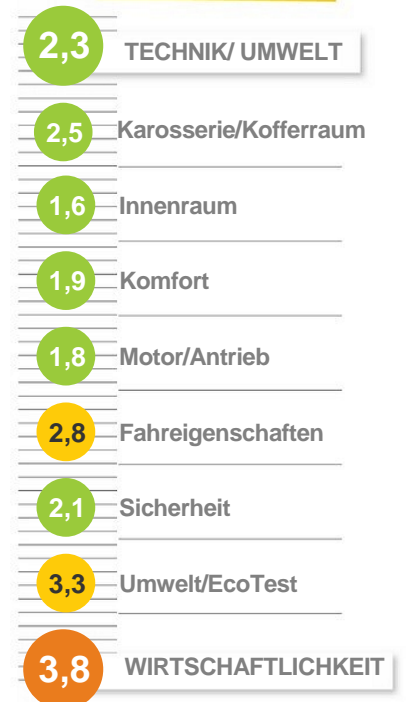
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q7, Mercedes GL, Porsche Cayenne, Toyota Land Cruiser V8.

+ sehr hoher Komfort, leistungsstarker und kultivierter Motor, großzügiges Raumangebot, gute passive Sicherheit, gute Wertstabilität

- hoher Anschaffungspreis, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung zeigt ein hohes Niveau. Der Unterboden ist entsprechend einem Geländewagen zerklüftet. Der Motorraum ist hingegen gut gegen eindringenden Schmutz geschützt. Die Türschweller werden durch Dichtungen gut gegen Verschmutzen geschützt. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätsstandard fort. Das Interieur weist hochwertige und gut verarbeitete Materialien auf und trägt positiv zum gesamten Erscheinungsbild bei. Im Kofferraum sind ein vollwertiges Ersatzrad und ein Wagenheber mit Schraubenschlüssel vorhanden. Die maximale Zuladung von 460 kg geht in Ordnung, ist für einen Geländewagen aber nicht großzügig. Die gebremste Anhängelast liegt bei 3500 kg (ungebremst bei 750 kg). Die zulässige Dachlast ist mit 100 kg hoch.

⊖ Es fehlen Seitenleisten, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen gegen Beschädigungen schützen würden. Front- und Heckschürze sind ebenfalls ohne Schutzleisten. Die Nebelscheinwerfer sind in einer bruchgefährdeten Position verbaut.

2,9

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist insgesamt zufriedenstellend. Bei der Rundumsichtmessung erreicht der Range Rover nur eine befriedigende Note, da die Sicht nach hinten durch die breiten C-Säulen eingeschränkt wird.

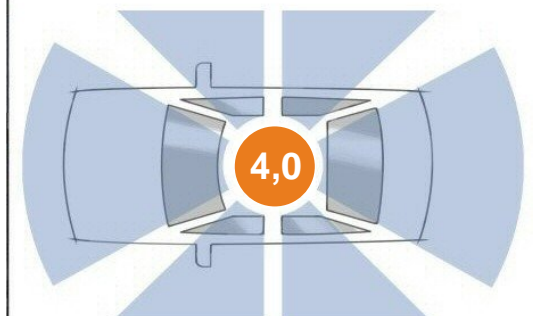
⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Fahrzeugenden sind gut einsehbar. Serienmäßig sind Parksensoren und eine Rückfahrkamera vorhanden. Gegen Aufpreis kann das Surround-Kamerasystem erworben werden. Dieses ist speziell beim Rangieren sehr hilfreich. Es besteht aus fünf Kameras (Front, Heck, Außenspiegel), deren Bilder im Touch-Screen angezeigt werden. Bei Bedarf kann man jede Kamera separat auswählen. Dann ist es möglich das Bild zu vergrößern oder die Kameraperspektive nach oben, unten, links und rechts zu schwenken. Die großen Außenspiegel bieten ebenfalls eine gute Sicht nach hinten. Bei Dunkelheit leuchten Xenonscheinwerfer die Fahrbahn gut aus. Gegen Aufpreis sind Kurven- und Abbiegelicht erhältlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab. Gegen Aufpreis sind auch automatisch abblendbare Außenspiegel erhältlich.

⊖ Aufgrund der hohen Front und Fensterlinie sind Hindernisse vor und hinter dem Wagen schlecht zu erkennen. Die Rücksicht über den Innenspiegel ist dürftig.

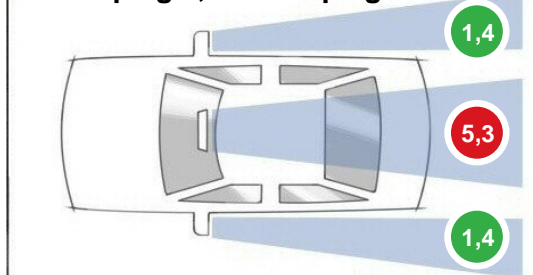


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

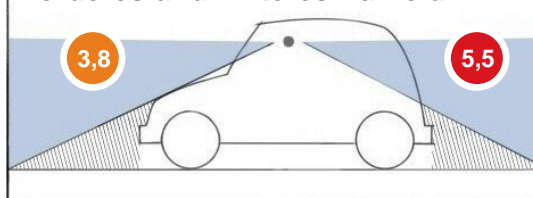
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,9

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Türen und Heckklappe lassen sich mittels Funkfernbedienung öffnen und schließen. Bei Bedarf wird das Fahrzeugumfeld beleuchtet und erleichtert den Zustieg. Beim Ausstieg leuchten die Hauptscheinwerfer die Umgebung nach dem Abschliessen des Fahrzeugs eine gewisse Zeit lang aus. Die Türausschnitte sind angenehm groß und vorn werden die Schweller durch Leuchten in der Armaturentafel erhellt. Hinten wird der Ein-/Ausstieg durch die schräge Tür etwas behindert. Die Türaufhalter haben jeweils zwei Stufen und können die Türen selbst an Steigungen sicher halten. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Personen vorhanden. Zum Ein- und Aussteigen lässt sich die Karosserie um knapp acht Zentimeter absenken.
- ⊖ Schweller und Sitz sind sehr hoch, daher muss man einen großen Schritt machen um ins Fahrzeug zu gelangen. Beim Aussteigen sollte auf die Kleidung geachtet werden, da man diese leicht an der Karosserie verschmutzen kann.

1,8

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Das Kofferraumvolumen beträgt gemessen bis zur Kofferraumabdeckung 500 l. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, erweitert es sich auf 725 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Aufgrund der senkrechten Heckpartie lässt sich der Kofferraum über die gesamte Länge bis unters Dach beladen.



Die Form und Größe des Kofferraums lassen auch bei Urlaubsfahrten kaum Wünsche offen.

2,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum lässt sich zweigeteilt (Heckklappe und -scheibe) öffnen. Dies ist jedoch etwas umständlich, da der untere Teil nach Außen aufschwingt.

- ⊕ Die Heckscheibe schwingt 1,90 m nach oben. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Durch die glattflächige Form lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.
- ⊖ Die Ladekante liegt mit 85 cm sehr hoch. Dies hat zur Folge, dass man das Ladegut zum Einladen weit anheben muss. Aufgrund der umklappbaren Bordwand ist der Ladeboden eben, allerdings wird durch diese der Zugang zum vorderen Bereich des Kofferraums stark behindert. Die Ausleuchtung des Gepäckabteils fällt mit nur einer Leuchte schwach aus.

2,5

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Es lassen sich Sitzfläche und -lehne asymmetrisch umklappen. Dies funktioniert zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand. Zur Sicherung von größeren Gepäckstücken gibt es vier stabile Verzurrösen.
- ⊖ Für kleine Utensilien sind keine Ablagefächer vorhanden.

⊕ Das beheizbare Lederlenkrad liegt gut zur Hand und lässt sich elektrisch über einen weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. Die Sitzeinstellung erfolgt ebenfalls elektrisch, allerdings sind die Schalter zur Tür hin angebracht, so dass man diese bei geschlossener Tür nur erfühlen kann. Die Pedale sind gut erreichbar und der Start-Stopp-Knopf ist günstig neben dem Lenkrad positioniert. Der Gangwählschalter kann zwar gut erreicht werden, allerdings muss man beim Einlegen der Fahrstufe hinsehen, in welche Position man den Drehschalter bewegt. In der Fahrertür befinden sich die gut zugänglichen Bedienelemente der elektrischen Fensterheber. Alle Fensterheber haben eine Antipp-Automatik (Auf/Ab), lassen sich aber nur bei eingeschalteter Zündung bedienen. Tippt man die hinteren Fensterheber an, fahren die Scheiben nur ein Stück herab. Bei erneuter Betätigung können die hinteren Fenster vollständig geöffnet werden. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten und gut zugänglichen Schalter einstellen und anklappen. Das Licht kann mit einem gut erreichbaren aber unbeleuchteten Drehschalter in der Armaturentafel bedient werden. Der Schalter hat die üblichen drei Rasterungen (Aus, Standlicht, Fahrlicht) und eine Automatikstellung. Wird diese verwendet schaltet sich das Abblendlicht sensorgesteuert ein und aus. Die Nebellichter lassen sich über separate Druckschalter bedienen. Der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Bedienung der vorderen Wischer kann manuell oder mittels Regensensor erfolgen. Für den hinteren Wischer stehen eine Wisch-/Waschautomatik und eine Intervallschaltung zur Verfügung. Die TFT-LCD-Instrumente lassen sich sehr gut ablesen und das Kombiinstrument informiert über wichtige Betriebszustände. Im Lenkrad befinden sich Bedienelemente für den Tempomat, der sich in 2 km/h Schritten einstellen lässt, und für das Radio. In der Mittelkonsole ist der Dual-View-Touchscreen ganz oben, nahezu optimal positioniert. Über diesen Monitor können ebenfalls das Radio, das Navigationsystem und der Fernseher bedient bzw. Fahrzeuginfos abgerufen werden. Die Besonderheit ist das Dual-View, es ermöglicht dem Fahrer und dem Beifahrer zwei verschiedene Quellen (z. B. Navigation und TV) gleichzeitig zu nutzen. Die Bedienung des Systems ist jedoch komplex, funktioniert teilweise nur bei eingeschaltetem Motor und bedarf einiger Eingewöhnungszeit. Unter dem Display sind die Bedienelemente der Klimaautomatik. Die Schalter sind alle angenehm groß und gut zu bedienen. Die Front- und Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab. Für die vorderen Plätze ist eine Sitzlüftung mit Sitzheizung vorhanden. Die Bedienelemente sind relativ weit unten, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Für die hinteren Passagiere gibt es ein zweites Klimabedienteil, das von der Rücksitzbank bedient werden kann. Die Schalter für die Fahrwerkssteuerung (z.B. Fahrbahnbeschaffenheit, Straßen- und Geländeuntersetzung, Bergabfahrlilfe) sind weit unten in der Mittelkonsole angebracht.

⊖ Die umfangreiche Ausstattung und die vielen Einstellungsmöglichkeiten erfordern eine deutliche Eingewöhnungszeit.



Mit seiner guten Verarbeitung und ausgezeichneten Funktionalität genügt der Range Rover auch höchsten Ansprüchen.

1,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot ist auf den vorderen Plätzen sehr üppig. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m. Besonders die Innenbreite ist großzügig und verleiht ein sehr angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,1 Raumangebot hinten*

Das großzügige Platzangebot ist auch im Fond geboten. Dort finden Passagiere bis knapp 1,90 m bequem Platz, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenraumbreite fällt sehr großzügig aus und bietet drei Personen problemlos Platz. Allerdings ist der mittlere Sitzplatz nicht vollwertig. Das subjektive Raumgefühl ist auch hier sehr angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend und bequem Platz.

1,9 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Der Range Rover verfügt über eine elektronisch gesteuerte Luftfederung, die im Straßenmodus sehr komfortabel abgestimmt ist. Lange Bodenwellen werden angenehm gedämpft, so dass sich die Karosserie nicht aufschwingt. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten absorbiert das Fahrwerk ordentlich und eine Stuckerneigung ist nicht vorhanden. Einzelhindernisse werden von den Insassen wahrgenommen, schlagen aber nicht durch. Beim Beschleunigen und Bremsen treten Nickbewegungen auf. Seitenneigungen der Karosserie fallen speziell bei Wechselkurven auf, allerdings bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar. Im beladenen Zustand ändert sich das Federungsverhalten nur geringfügig.

1,8 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz können in Höhe und Neigung eingestellt werden. Vorn sind die Sitzflächen körpergerecht gestaltet und bieten eine gute Oberschenkelauflage. Die Sitzlehnen sind sehr hoch und können aufgrund der ausgeprägten Konturen einen guten Seitenhalt aufweisen. Der Sitzkomfort ist durch die weichen Polster gut. Für Fahrer und Beifahrer ist eine Lordosenstütze vorhanden, welche elektrisch bedient werden kann. Die Sitzposition des Fahrers ist im Allgemeinen gut und er kann seine Beine und Füße gut abstützen. Zudem verfügen die vorderen Sitze über eine Lüftung, deren Temperatur (kühlen/heizen) verändert werden kann. Im Kühlmodus kommt man auf den Ledersitzen nicht so schnell ins Schwitzen. Die Sitzbank ist hinten ebenfalls in einer guten Höhe und bietet eine feste Oberschenkelauflage. Allerdings sind Sitzfläche und -lehne kaum geformt, so dass der Seitenhalt in Kurven darunter leidet. Die Rückenlehne zeigt sich im Fond ebenfalls sehr hoch und lässt sich in der Neigung einstellen. Das Polster ist etwas fester als vorn aber dennoch bequem. Eine Sitzheizung ist für die äußeren Plätze vorhanden. Die Sitzposition ist hinten angenehm. Wenn die Beinfreiheit der hinten rechts sitzenden Person nicht genügt, kann diese den Beifahrersitz elektrisch vorfahren. Die Fahrersitzposition kann von hinten nicht verändert werden.

1,4 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist mit knapp 66 dB(A) bei 130 km/h sehr niedrig. Dazu trägt die serienmäßige Doppelverglasung bei. Insgesamt sind Fahr- und Motorgeräusche sehr zurückhaltend und kaum im Innenraum zu vernehmen. Windgeräusche werden selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut absorbiert.

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht sowohl vorne wie hinten befriedigend an und zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung.

⊕ Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung kann in einzelnen Bereichen (Kopf, Mitte, Fuß) individuell gewählt werden. Den Fondpassagieren steht ein zweites Klimabedienteil zur Verfügung. Dort können Temperatur und Gebläsestufe eingestellt werden. Die Klimatisierung ist mit einer automatischen Umluftregelung ausgestattet.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der 4,4-Liter V8 Turbodiesel entwickelt über einen großen Drehzahlbereich sein maximales Drehmoment von 700 Nm und lässt den 2,7 t schweren Range Rover nie träge wirken. Der Überholvorgang (60 km/h auf 100km/h) wird bereits nach 4,4 s beendet.

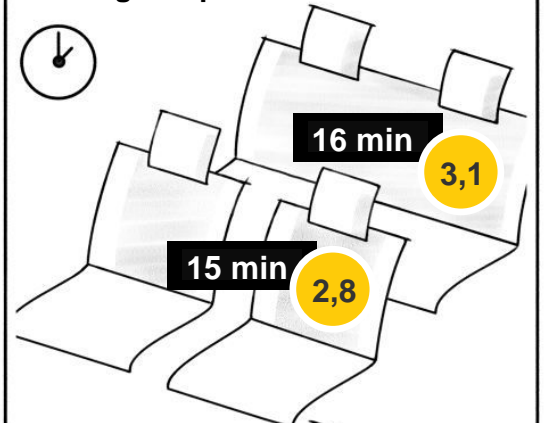
1,3 Laufkultur

⊕ Der V8 Diesel ist sehr laufruhig und kultiviert. Vibrationen sind über den gesamten Drehzahlbereich kaum wahrzunehmen und Brummfrequenzen dringen nicht bis in den Innenraum durch.

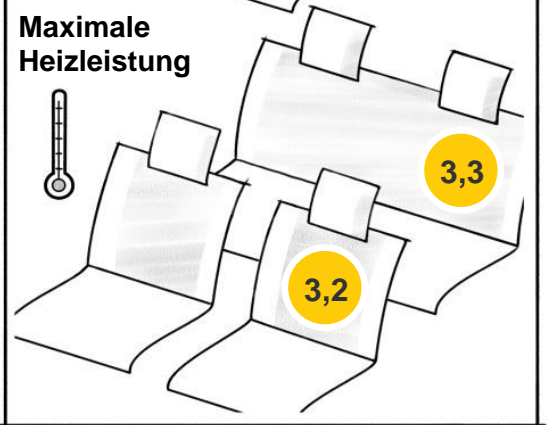
2,0 Schaltung

⊕ Die Acht-Stufen-Automatik arbeitet fein, so dass man die Schaltvorgänge kaum bemerkt. Die Schaltpunkte werden bedarfsgerecht gewählt. Wer möchte, kann den Gangwechsel auch über Schaltwippen am Lenkrad durchführen. Der Dreh-Wählhebel ist zwar sinnvoll platziert, aber beim Ändern der Fahrstufe muss man genau hinsehen in welche Stellung man den Schalter dreht. Wird der Motor in einer Fahrstufe abgeschaltet, geht das Getriebe automatisch in die Parkstellung.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Getriebeabstufung

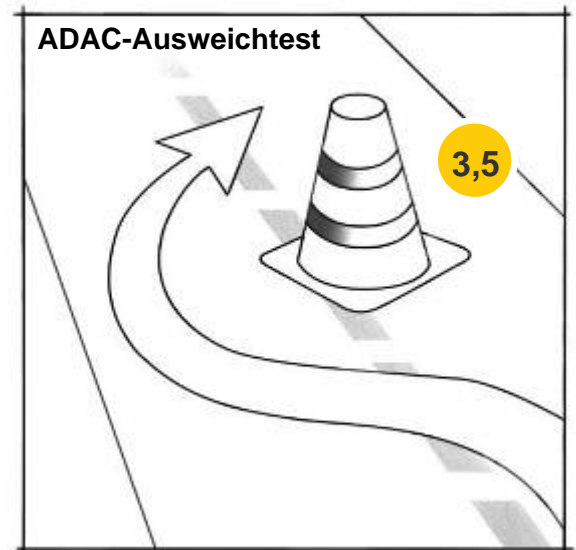
⊕ Der Stufenautomat ist sehr gut abgestimmt und passt optimal zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung ist recht lang ausgelegt. Dies führt dazu, dass der Motor bei konstanten Geschwindigkeiten auf einem angenehm niedrigen Drehzahlniveau gehalten wird.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Range Rover befriedigend ab. Es muss stark am Lenkrad gekurbelt werden bis er sich von seiner ursprünglichen Fahrtrichtung trennt. Wird das Ausweichmanöver mit hoher Geschwindigkeit begonnen, neigt der Wagen zu sehr starkem Untersteuern und schiebt über die Vorderräder. Das gleiche Verhalten tritt beim Gegenlenken auf und ist maßgeblich dafür verantwortlich, dass sich der Range Rover nur mit Mühe in die Ausfahrgasse des Testparcours fahren lässt. Durch das Untersteuern werden Schleudern und Kippen verhindert und gleichzeitig die Geschwindigkeit abgebaut. Während des gesamten Ausweichvorgangs greifen ESP und ABS beherzt ein und bremsen das Fahrzeug zusätzlich ab.

⊕ Der Range Rover reagiert gutmütig auf Fahrbahnverwerfungen und bleibt seiner Spur treu. Selbst Seitenwind kann die hohe Karosserie nicht aus der Ruhe bringen. Durch den permanenten Allradantrieb ist das Vorankommen auf glattem Untergrund gewährleistet. Der Fahrer kann die Karosserie anheben und entsprechend des Fahrbahnzustands verschiedene Fahrwerkseinstellungen (Normal, Gras, Schotter, Schnee, Schlamm, Sand, Felsen) wählen. Abseits der Straße kann eine Geländeuntersetzung zugeschaltet werden und bei extremen Gefällen hilft der Bergabfahrassistent die Stabilität des Fahrzeugs beizubehalten.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Range Rover stark - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Nimmt man das Gas in der Kurve weg, ändert sich das Einlenkverhalten aber die Lastwechselreaktionen bleiben unkritisch. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern akzeptabel an. Allerdings ist sie indirekt ausgelegt, sodass viel gekurbelt werden muss. Ein hoher Kraftaufwand ist dabei nicht nötig. Die Lenkpräzision ist ordentlich und dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Der Wendekreis ist für einen Geländewagen mit durchschnittlich 12,5 m zufriedenstellend.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (bis zum Stillstand) benötigt der Range Rover durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental CrossContact, 255/50 R20 109 Y). Selbst bei hoher Beanspruchung ist die Bremse standfest und zeigt kein Fading. Das Bremsansprechen ist gut, allerdings lässt sich das Bremspedal nur zufriedenstellend dosieren.

2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

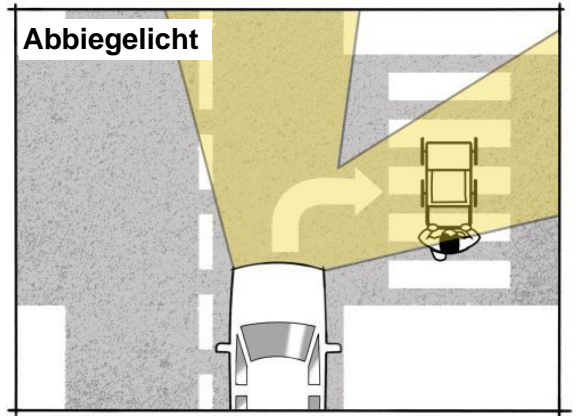
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem (Reifendruck wird mittels Sensoren überwacht und bei Druckverlust wird dies im Display angezeigt) ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Kurven- und Abbiegelicht können optional zu den Xenonscheinwerfern erworben werden. Einen Totwinkel-Assistenten, der den seitlichen und hinteren Bereich überwacht und den Fahrer warnt, wenn er die Spur wechseln möchte falls dort ein Fahrzeug ist, gibt es gegen Aufpreis. Des Weiteren ist ACC optional erhältlich. Es aktiviert den erweiterten Bremsassistenten wenn ein Hindernis vor dem Fahrzeug registriert wird und warnt den Fahrer.

⊖ Bei einer Vollbremsung geht die Warnblinkanlage nicht automatisch an. In den Türen sind keine Rückleuchten, sondern nur rote Aufkleber die den rückwärtigen Verkehr bei Dunkelheit vor offenen Türen warnen sollen.

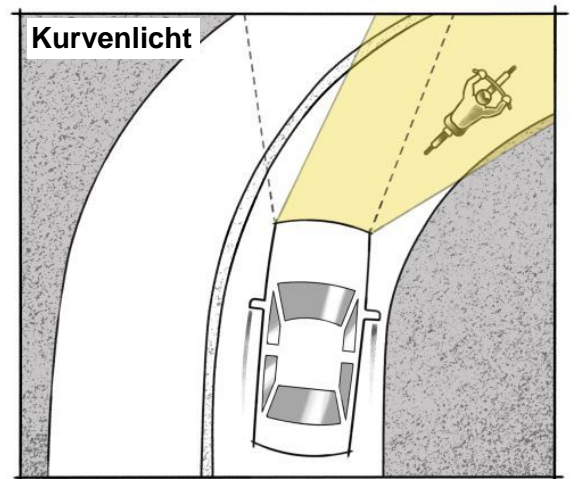
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Derzeit liegen keine aktuellen ADAC-Crashergebnisse vor, allerdings wird dem Range Rover aufgrund seiner Airbags (Frontairbags, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn und hinten, Knieairbag für den Fahrer) ein guter Insassenschutz prognostiziert. Vorne bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz. Der horizontale Abstand zwischen dem Kopf und der aktiven Stütze ist sehr gering, so dass eine Schleudertraumagefahr im Fall eines Heckaufpralls gering ist. Hinten sind die Kopfstützen noch ein Stück höher und bieten Insassen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m guten Schutz. Der horizontale Abstand zwischen Stütze und Kopf ist nur befriedigend. An den Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden.

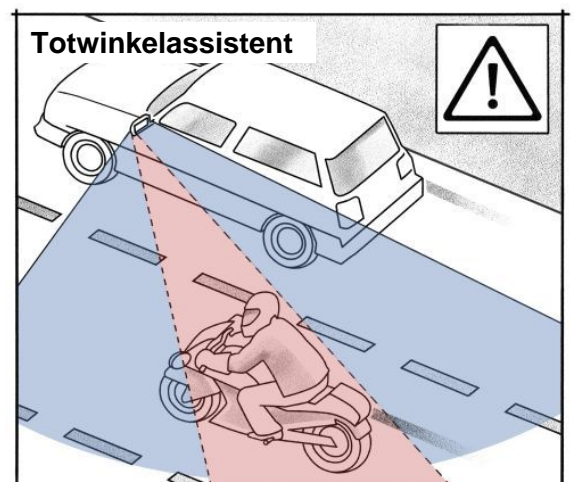
⊖ Ein Anschnallerinnerer ist nur für den Fahrerplatz vorhanden.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,2 Kindersicherheit

- + Hinten können zwei Kindersitze sicher befestigt werden. Dafür stehen auf den äußeren Plätzen Isofixhalterungen zur Verfügung. Die Kindersitze lassen sich dort, aufgrund eines geringen Spalts zwischen Fläche und Lehne, trotz Einsteckhilfe nur erschwert befestigen. Die Sicherheitsgurte sind auf allen Plätzen lang genug, so dass die Kindersitze auch mit den Gurten stabil befestigt werden können. Des Weiteren sind die Gurtschlösser ausreichend kurz und die Position der Anlenkpunkte fällt günstig aus. Daher ist eine Einhandbedienung beim Angurten möglich. Die Sitzkonturen und die Formstabilität der Sitze sind einwandfrei. Die hinteren Fenster weisen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz auf.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Wird auf dem Mittelplatz ein breiter Kindersitz befestigt, verdeckt dieser das Gurtschloss des linken Außensitzes.

4,0 Fußgängerschutz

- Beim Fußgängerschutz wird ein schlechtes Ergebnis erwartet, da die massive Front sehr hoch ist und somit beim Zusammenstoß ein hohes Verletzungsrisiko für Passanten besteht.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

- Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Selbstzünders liegt bei 11,2 l/100 km. Dieser setzt sich aus 14,3 l/100 km innerorts, 8,9 l außerorts und 12,0 l auf der Autobahn zusammen. Der CO₂-Ausstoß ist mit 296 g/km selbst in dieser Fahrzeugklasse sehr hoch. Daher erhält der Range Rover beim ADAC EcoTest nur 17 Punkte.

2,2 Schadstoffe

Durch den serienmäßigen Partikelfilter sind geringe Rußanteile im Abgas. Jedoch steigen die Stickoxid Werte bei der Autobahnfahrt. Dies führt zu 38 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt dies 55 Punkte und reicht somit für drei von fünf Sternen im ADAC Eco Test.

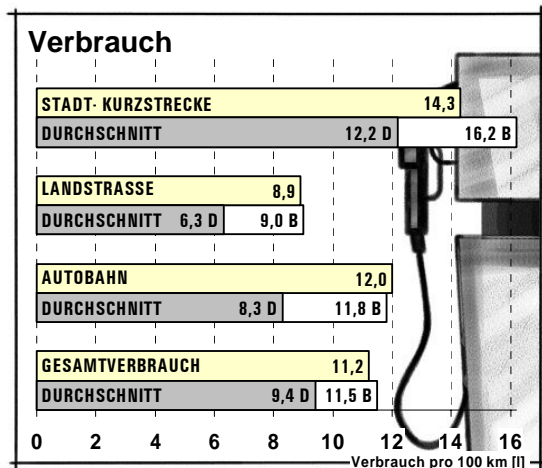
3,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Auch wenn der Verbrauch hoch ist, sind die Kosten aufgrund des günstigeren Dieselmotors noch akzeptabel.

4,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,2 Wertstabilität*

⊕ Da sich Geländewagen einer hohen Beliebtheit erfreuen und der prozentuale Wertverlust gering ist, wird dem Range Rover eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

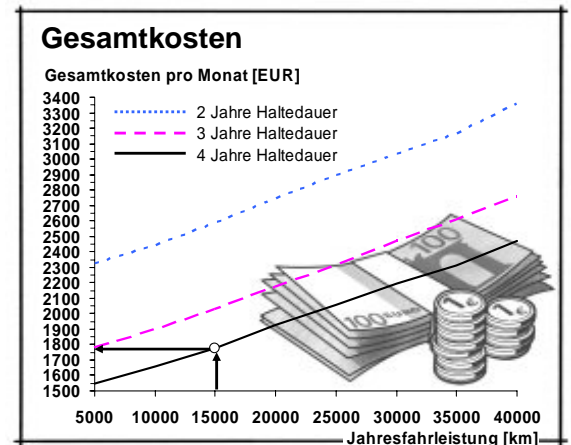
⊖ Mit 96.900 Euro liegt der Grundpreis des Testwagens sehr hoch und kann durch diverse Sonderausstattung noch deutlich nach oben getrieben werden. Hierbei ist jedoch zu erwähnen, dass bereits die Serienausstattung sehr umfangreich ausfällt.

3,7 Fixkosten*

Aufgrund der hohen Steuer von 684 €/Jahr und der ungünstigen Versicherungseinstufung liegen die Fixkosten des Range Rover auf einem gehobenem Niveau.

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die hohen Betriebs- und Anschaffungskosten tragen dazu bei, dass die monatlichen Gesamtkosten ebenfalls üppig ausfallen. Daher bekommt der Range Rover bei den absoluten monatlichen Kosten nur eine ausreichende Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1775 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	5.0 V8 Supercharged	4.4 TDV8
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4999	8/4367
Leistung [kW(PS)]	375(510)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	625/2500	700/1500
0-100 km/h[s]	6,2	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	16,5 S	11,2 D
CO2 [g/km]	348	253
Versicherungsklassen KH/VK/TK	25/26/27	25/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	556	684
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2172	1689
Preis [Euro]	110.900	88.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	4367 ccm
Leistung	230 kW (313 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	700 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	255/50R20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/12,65 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	11,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,3/ 8,9/ 12,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	253g/km / 296g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4972/1956/1865 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2220 mm
Leergewicht/Zuladung	2740 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500 l/725 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	104,5 l
Reichweite	930 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (im Außenspiegel)	540 € Euro ^o
Rückfahrkamera	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	2.240 € Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Abblendautomatik)	210 € Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	550 € Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Fa/Beifahrer getr.)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Heckscheibe separat zu öffnen	Serie
Lackierung Metallic	1.190 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	218 Euro
Monatliche Werkstattkosten	118 Euro
Monatliche Fixkosten	171 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.268 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.775 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	25/26/27
Grundpreis	96.300 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,8
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	1,8	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	2,1	Umwelt/EcoTest	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,3
Komfort	1,9	Schadstoffe	2,2
Federung	2,0		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,8
Innengeräusch	1,4	Betriebskosten*	3,4
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,6
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	1,2
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	3,7
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen