



## Land Rover Range Rover 4.4 SDV8 Vogue Automatik

Fünftüriger Geländewagen der Oberklasse  
(250 kW / 339 PS)

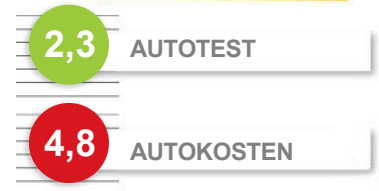
Die vierte Generation des Range Rover präsentiert sich mit einem aufgefrischten und modernen Blechkleid, der Luxus-Geländewagen ist aber dennoch als dieser unverkennbar. Die Verarbeitung ist auf hohem Niveau und auch die Materialqualität überzeugt. Die größte Neuerung bringt die Vollaluminium-Karosserie mit sich, die im Vergleich zur Stahl-Karosserie des Vorgängers um 180 kg leichter ist. Doch mit dem neuen Modell hält auch ein neu entwickeltes Fahrwerk und das neue Terrain Response2-System Einzug. Letzteres beeinflusst das Fahrwerk, Motor und den Antriebsstrang und wählt entsprechend des Untergrunds einen passenden Fahrmodus aus. Für den Vortrieb sorgen ein V8-Diesel mit einer Maximalleistung von 339 PS und einem maximalen Drehmoment von 700 Nm und ein sehr gut auf den Motor abgestimmtes Acht-Stufen-Automatikgetriebe, das die Kraft auf alle vier Räder überträgt. Unterstützt wird der Fahrer von der optionalen adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und dem aufpreispflichtigen Totwinkel-Assistenten. Einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzer gibt es serienmäßig. Zu haben ist die getestete Variante ab 107.100 Euro, das ist auch für einen Luxus-Geländewagen viel Geld. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi Q7, Mercedes GL, Porsche Cayenne, Toyota Land Cruiser.

**+** sehr gute Verarbeitung , sehr großzügiges Platzangebot, komfortables Fahrwerk, sehr niedriges Innengeräusch

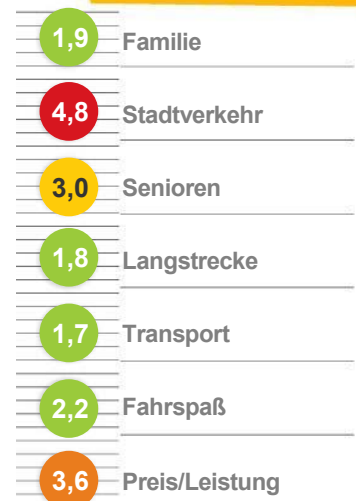
**-** hoher Verbrauch, hohe Autokosten



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



## Verarbeitung

Die Karosseriefanken besitzen im unteren Bereich breite austauschbare Kunststoffleisten. Allerdings ist die Schutzfunktion (z. B. bei fremden Autotüren) nicht optimal, da diese weit unten sind. Der untere Teil des hinteren Stoßfängers ist unlackiert, allerdings ist der Stoßfänger einteilig, so dass man bei größeren Beschädigungen das ganze Teil tauschen muss. Der Range Rover ist mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet, eine Fehlbetankung ist aber dennoch möglich, da das System erst spät von einer falschen Zapfpistole aktiviert wird.

⊕ Die Karosserie des Range Rover glänzt mit hervorragender Verarbeitung, wenn auch die Spaltmaße insgesamt recht breit sind. Alle Anbauteile sind passgenau montiert und auch das Ladeabteil ist sauber verkleidet. Der Motorraum ist ordentlich verkleidet und verschmutzt dadurch nur wenig - der restliche Unterboden ist jedoch zerklüftet. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türschweller sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, zudem besitzen die Schweller Lackschutzleisten. Im Innenraum setzt sich der gute Verarbeitungseindruck fort. Die Armaturen zeigen sich präzise eingepasst und die verwendeten Materialien sind sehr hochwertig. Der Himmel und die Dachsäulen sind mit Stoff und das Armaturenbrett sowie Teile der Türverkleidungen mit Leder überzogen. Zudem werten Applikationen in Holzoptik das Interieur auf.

## Alltagstauglichkeit

⊕ Der Range Rover weist eine sehr gute Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz. Mit einer Tankfüllung (105 l) sind Reichweiten bis etwa 1.100 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung liegt mit 540 kg im guten Mittelfeld und auf dem Dach dürfen 100 Kilogramm transportiert werden. Die optionale Anhängerkupplung lässt sich elektrisch Aus- und Einfahren. Es sind Anhängelasten bis 3500 kg (gebremst) und 750 kg (ungebremst) zugelassen. Für den Fall einer Reifenpanne ist ein vollwertiges Reserverad im Kofferraum, Wagenheber und Radmutternschlüssel finden sich ebenfalls dort.

⊖ Das Reserverad ist aufgrund der Ladekante nicht gut erreichbar und dadurch auch schwer aus dem Kofferraum zu heben. Auch der Wagenheber und der Radmutternschlüssel sind schwer zugänglich.

## Sicht

Aufgrund der rechteckigen Form lassen sich die Karosserieenden vorn zufriedenstellen, nach hinten aber nicht so gut zufriedenstellend abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis akzeptabel aus. Die Dachsäulen fallen insgesamt breit aus, besonders der Blick nach schräg hinten wird stark eingeschränkt.

⊕ Durch die hohe Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Die Außenspiegel sind sehr groß und blenden bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab, einen asphärischen Bereich besitzen sie aber nicht. Beim Rangieren helfen die serienmäßige Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten. Gegen Aufpreis können das Surround-Kamerasystem mit fünf Kameras und ein Einparkassistent erworben werden.



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

Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht automatisch ab. Serienmäßig ist der Range Rover mit Xenon-Scheinwerfern ausgestattet. Im Falle des Testwagens waren adaptive Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion sowie LED-Tagfahrlicht verbaut. Diese leuchten entsprechend des Lenkeinschlages die Fahrbahn sehr gut aus. Sowohl das Abblend- als auch das Fernlicht sind sensorgesteuert, so wird ein Blenden des Gegenverkehrs bei optimaler Fahrbahnausleuchtung vermieden.

➖ Aufgrund der hohen Karosserie lassen sich tief liegende Hindernisse im Nahbereich sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug sehr schlecht erkennen. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Die feinen Heizdrähte in der Windschutzscheibe reflektieren das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge, dies blendet bzw. irritiert den Fahrer.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Range Rover ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem, mit Sensoren an allen Türen ausgestattet. Zum Ein- und Aussteigen kann der Geländewagen um 50 mm abgesenkt werden. Die großen Türen sind verhältnismäßig leicht und die Türaufhalter kräftig dimensioniert, dadurch bleiben die Türen auch an Steigungen offen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Die Abstände zwischen den Schweller- und Sitzaußenkanten sind gering und die Türöffnungen sind großzügig. Im Fond ist der Türausschnitt ebenfalls groß, allerdings behindert der Radlauf etwas beim Aussteigen. Der Range Rover ist mit einer Umfeldbeleuchtung ausgestattet. Ein nettes Detail: In der Außenspiegelbeleuchtung ist ein auf den Boden projizierter "Range Rover"-Schriftzug vorhanden.

➖ Die Schweller liegen sehr weit oben und auch die Sitze sind hoch positioniert, so dass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss.

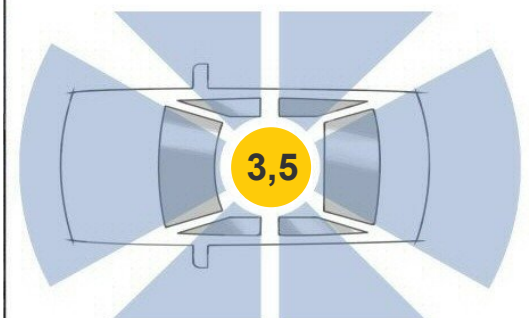
## 1,9 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Üblicherweise lassen sich bis zu 475 l bis zur Hutablage verstauen, dachhoch passen bis zu 765 l in das Ladeabteil. Legt man die Rücksitzbank um, können bis zur Fensterkante 790 l und dachhoch sogar 1825 l im Kofferraum transportiert werden.

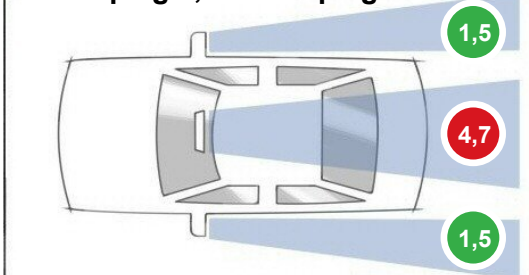
## 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet/schließt elektrisch und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,91 m genügend Platz darunter.

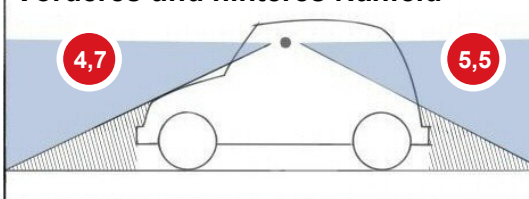
### Rundumsicht



### 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.



Der Kofferraum mit 475 l Volumen lässt auch bei Urlaubsfahrten kaum Wünsche offen.

Wird der untere Teil der Heckklappe umgelegt ist der Ladeboden eben, allerdings weist die Bordwand einen Versatz von rund 24 Zentimeter zum Stoßfänger auf. Das Format des Kofferraums ist praktisch, große Gegenstände lassen sich gut transportieren. Das Ladeabteil ist mit zwei Leuchten in der Heckklappe und einer Lampe im Kofferraum gut beleuchtet.

⊖ Die Ladekante liegt bei geöffneter Bordwand rund 85 Zentimeter über dem Boden, wodurch das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss. Ist die Bordwand geschlossen, ist die Ladekante sogar knapp 1,08 m über dem Boden. Durch die enorme Kofferraumtiefe (Bordwand geschlossen: 1,08 m; Bordwand offen: 1,55 m) lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichen. Sehr große Personen können sich den Kopf an den Ecken der Heckklappe stoßen.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Kofferraum-Variabilität fällt noch gut aus. Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt klappbar. Die Lehnen lassen sich elektrisch vom Kofferraum aus umlegen. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen. Aufgrund der Durchladeluke lassen sich auch lange Gegenstände unproblematisch befördern.

⊖ Es gibt keine Fächer oder Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien.

## 1,5 INNENRAUM

### 1,8 Bedienung

Das Cockpit des Range Rover ist übersichtlich gestaltet und weist wenige Bedienelemente auf. Die Konsequenz ist jedoch, dass sich dadurch viele Einstellungen nur im Hauptbildschirm in verschiedenen Menüs vornehmen lassen, was wiederum einen erhöhten Gewöhnungsaufwand bedeutet. So kann beispielsweise die Sitzheizung nicht direkt über einen Schalter aktiviert werden - man öffnet ein Menü im Hauptbildschirm und kann dort dann durch Berührung die Sitzheizung oder -kühlung aktivieren oder auch deaktivieren - das ist umständlich. Die Bedienung des Audio-/Video-/Navigationssystems und der Klimatisierung erfordert ebenfalls etwas Eingewöhnung, die Systeme besitzen viele Einstellmöglichkeiten.



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

⊕ Das Lenkrad kann elektrisch in Höhe und Weite eingestellt werden und auch der Dreh-Wählhebel ist gut erreichbar - man muss allerdings zum Bedienen hinsehen. Die Pedale sind ordentlich angeordnet, könnten aber etwas näher zusammen liegen. Der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf liegt weit oben im Armaturenbrett, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Die TFT-Instrumente lassen sich gut ablesen, allerdings bewegen sich die Tachonadeln nicht ruckfrei auf den Skalen. Ein nettes Detail: Die Zahlen um den Zeiger sind heller und dadurch mehr hervorgehoben als die übrige Skala. Zudem wird der Fahrer über wichtige Betriebszustände im Kombiinstrument informiert, wie den Lichtstatus oder die Kühlflüssigkeitstemperatur. Es erfolgt auch eine Warnung, wenn Türen, Heckklappe oder die Motorhaube offen sind. Zudem kann sich der Fahrer Informationen zum Momentan- oder Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Das Licht/Fernlicht (Schalter im Blinkerhebel) und die vorderen Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls im Blinkerhebel aktiviert. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, der eingestellte Abstand (ACC) und die Geschwindigkeit werden im Kombiinstrument dargestellt. Der Hauptbildschirm liegt recht weit oben.



Die Audio-Lautstärke kann über einen Drehschalter in der Armaturentafel verändert werden. Das Klimaanlagebedienteil ist nicht zu tief und auch die Temperatur wird mittels einfach bedienbarer Drehräder eingestellt. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab. Es sind alle wichtigen Schalter beleuchtet, so dass diese auch im Dunkeln gut sichtbar sind. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis die Fahrertür geöffnet wird. Vorn ist die Anzahl an Ablagemöglichkeiten vielfältig, hinten zufriedenstellend. Das Handschuhfach ist in zwei Ebenen unterteilt und damit nicht optimal nutzbar, aber beleuchtet.

⊖ Vorn stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen beim Anschnallen und man muss sich zum Schließen geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

---

## 1,2 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot fällt sehr großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,96 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit präsentiert sich noch großzügiger. Auch die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig. Es stellt sich in der ersten Sitzreihe ein sehr angenehmes subjektives Raumgefühl ein.

---

## 1,0 Raumangebot hinten\*

⊕ Die Platzverhältnisse sind auch im Fond sehr angenehm, Passagiere bis 1,95 m können bequem Platz nehmen. Hier wird die maximal mögliche Körpergröße durch das Dach beschränkt. Die Innenbreite ist auch hier sehr großzügig, das subjektive Raumgefühl ist angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist trotz der Lehnenneigungseinstellung im Fond nur ausreichend, es werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 1,7 KOMFORT

---

## 1,6 Federung

⊕ Der Range Rover ist serienmäßig mit einer elektronisch gesteuerten Luftfederung ausgestattet. Die Fahrwerkssteuerung analysiert die Fahrzeugbewegungen und ändert entsprechend der Betriebszustände die Federungscharakteristik. Der Range Rover ist insgesamt sehr komfortabel. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie zwar leicht nach, aber kurzweilige Fahrbahnwellen werden sehr gut absorbiert. Raue, unregelmäßige Fahrbahnunebenheiten schluckt die Federung souverän, kann diese aber nicht gänzlich von den Insassen fernhalten. Einzelhindernisse, wie Kanaldeckel oder auch Querfugen dringen kaum bis in den Innenraum und auch Kopfsteinpflasterbeläge sind nur wenig im Innenraum präsent. Insgesamt kann ein sehr guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Karosserieneigungen sind beim Beschleunigen oder Bremsen durchschnittlich vorhanden. Seitenneigungen zeigen sich dank einer Wankneigungskontrolle (RSC) ebenfalls nicht zu stark ausgeprägt. Bei Beladung sorgt die Niveauregulierung für einen automatischen Ausgleich.

## 1,9 Sitze

Der Range Rover Vogue ist serienmäßig mit Ledersitzen ausgestattet. Die Vorderen sind klimatisiert und die Hinteren beheizt. Im Falle des Testwagens waren auch die hinteren Sitze klimatisiert. Sowohl die Rücksitzlehnen als auch die -flächen könnten stärker konturiert sein und dadurch mehr Seitenhalt bieten.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen, bei den hinteren Sitzen kann die Lehnenneigung elektrisch justiert werden. Vorn wie hinten (außen) sind die Sitze mit Lordosenstützen ausgestattet. Die Vordersitze sind gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten einen noch guten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Vorn können zudem die Seitenwangen (Lehnen) individuell angepasst werden. Die Vordersitzlehnen sind hoch und das weiche Polster bequem. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist. Im Fond ist das Polster ebenfalls bequem, wenn auch die sehr hohen Lehnen etwas straffer ausfallen. Die Sitzposition geht hinten in Ordnung, man wünscht sich jedoch mehr Oberschenkelauflege. Zudem könnte sich die Lehne auch etwas steiler einstellen lassen.

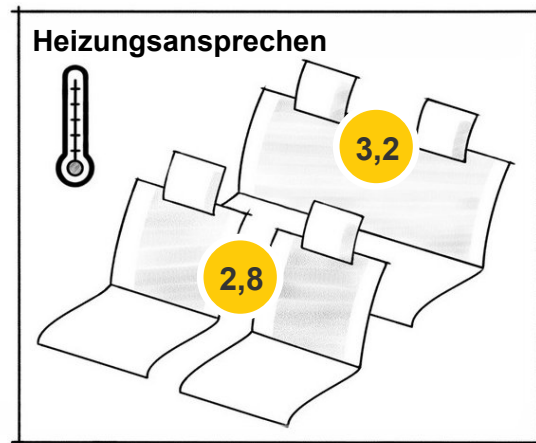
## 1,0 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum sehr niedrig. Sowohl die Windschutzscheibe als auch die Seitenfenster sind schalldämmend. Das Ergebnis: Ein gemessener Geräuschpegel von nur 64,3 dB(A) bei Tempo 130. Doch auch das subjektive Empfinden ist sehr angenehm. Das Motorgeräusch ist grundsätzlich gering, lediglich knapp unterhalb von 2000 Touren wird das Aggregat etwas präsenter. Fahr- und Windgeräusche werden nahezu nicht wahrgenommen.

## 1,8 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest kann der Range Rover ein zufriedenstellendes Ergebnis vorweisen. Die Fußbereiche werden vorn wie hinten recht schnell erwärmt, bis jedoch die gesamte Fahrgastzelle auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, vergeht etwas Zeit.

⊕ Der Range Rover Vogue ist ab Werk mit einer Drei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Im Falle des Testwagens war eine Vier-Zonen-Klimaanlage verbaut. Alle außen Sitzenden können die gewünschte Temperatur individuell einstellen und auch die Austrittsbereiche lassen sich separat anwählen. Die Frisch- und Umluftsteuerung ist sensorgesteuert.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Der Range Rover 4.4 SDV8 weist eine Maximalleistung von 339 PS auf und entfacht ein maximales Drehmoment von 700 Nm - das reicht vollkommen aus, um mit dem knapp 2,7 Tonnen schweren Geländewagen bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einzufahren. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert das Schwergewicht in kurzen 4,2 Sekunden.

## 1,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des V8-Diesels kann sich sehen lassen. Das Aggregat läuft in jedem Drehzahlbereich sehr vibrationsarm und kultiviert. Darüberhinaus erzeugt es kaum Störfrequenzen, lediglich unterhalb von 2000 U/min ist unter Last ein leichtes Brummen zu vernehmen.

## 1,4 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik ist Land Rover gut gelungen. Die Gänge werden entsprechend des Betriebszustandes sinnvoll gewählt und meist ruckfrei gewechselt. Bei ruhiger Fahrweise wählt die Automatik hohe Übersetzungen, wodurch das Drehzahlniveau niedrig gehalten wird. Die Bedienung des Drehwählhebels ist selbsterklärend, allerdings muss man genau hinsehen in welche Stellung man diese dreht. Wird der Motor in der "D"-Stellung abgeschaltet, wird die Parkstellung automatisch gewählt. Schaltvorgänge können auch manuell über Paddel am Lenkrad vorgenommen werden. Beim Anfahren an Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden.

## 1,0 Getriebeabstufung

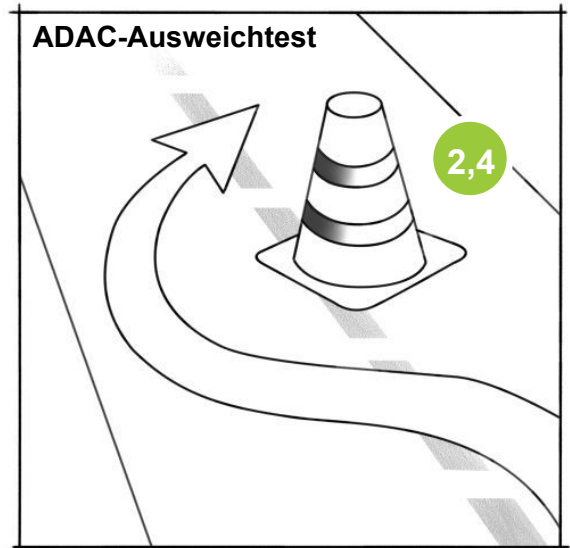
⊕ Die Achtgang-Automatik passt sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors und bietet für jede Geschwindigkeit eine passende Übersetzung. Die einzelnen Stufen passen sehr gut zueinander, die Drehzahlsprünge beim Schalten fallen nicht zu hoch aus. Durch die lange Gesamtübersetzung ist das Drehzahlniveau bei 130 km/h sehr gering, das Aggregat dreht mit gerade einmal 1650 U/min.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Mit dem optionalen Terrain Response 2 Auto weiß der Rang Rover abseits befestigter Straßen zu überzeugen. Das System passt die Fahrprogramme (Normal; Gras/Schotter/Schnee; Schlamm; Sand) entsprechend des Betriebszustandes automatisch an und bietet damit stets ein geeignetes Programm. Zudem lässt sich aufgrund der Luftfederung die Bodenfreiheit von rund 22 Zentimeter (Standardniveau) bis auf knapp 30 Zentimeter (Off-Road-Niveau) und einer maximalen Wattiefe von 90 Zentimeter erhöhen - damit präsentiert sich der Range Rover im Gelände souverän.

⊕ Im Normal-Modus reagiert der Range Rover recht gut auf plötzliche Lenkradbewegungen, schwingt aber leicht nach. Der Geländewagen ist prinzipiell untersteuernd ausgelegt, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht, macht ihn aber bei höheren Geschwindigkeiten träge. Spurrillen nehmen nicht zu viel Einfluss auf die Spurtreue des Range Rover, völlig unbeeindruckt zeigt er sich jedoch nicht. Der permanente Allradantrieb sorgt auf allen Untergründen für eine gute Traktion.



**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.**

Beim ADAC Ausweichtest schneidet er noch gut ab. Er begibt sich recht spontan auf Ausweichkurs, überschiebt aber beim Gegenlenken. Je dynamischer die Lenkradbewegung, desto ausgeprägter die Untersteuerneigung. Allerdings greift das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv ein, eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht.

## 2,6 Lenkung\*

Die Lenkung spricht spontan auf plötzliche Lenkimpulse an. Die Lenkradrückmeldung ist insgesamt zufriedenstellend, könnte aber speziell um die Mittellage etwas ausgeprägter sein - daher sind speziell bei langgezogenen Kurven Korrekturen nötig. Ansonsten präsentiert sich die Lenkung zielgenau. Die Lenkübersetzung hat Land Rover durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es etwas über drei Umdrehungen. Auch der Wendekreis entspricht mit 12,45 m dem Klassendurchschnitt. Beim Rangieren ist kein erhöhter Kraftaufwand notwendig.

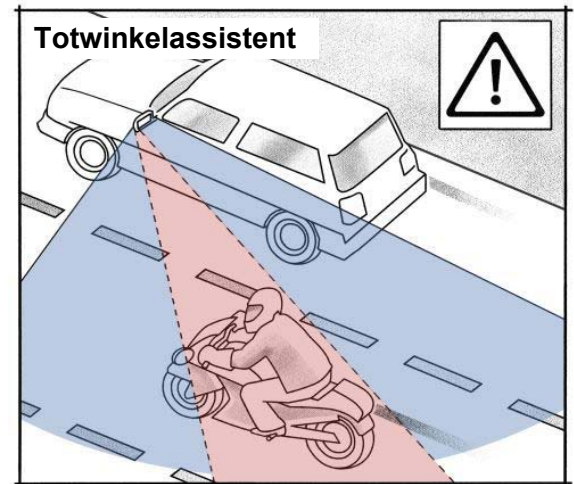
## 2,7 Bremse

Die Bremse spricht gut an und zeigt sich belastbar, allerdings fällt der Bremsweg aus Tempo 100 mit 38,3 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelbremsungen; halbe Zuladung; Reifen: Pirelli Scorpion Verde All Season M+S, Größe: 275/45 R21 110W) nicht besonders kurz aus. Bei Vollbremsungen in Kurven verhält sich der Range Rover unkritisch.

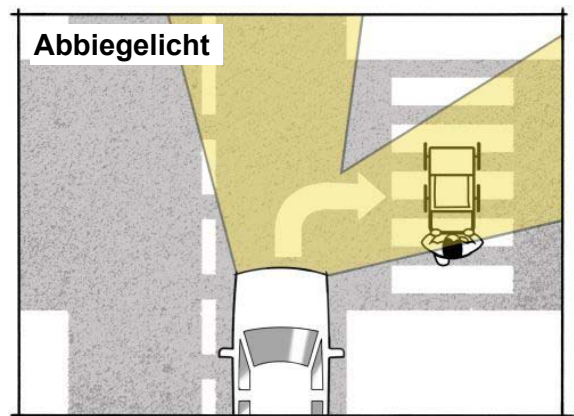
## 2,0 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

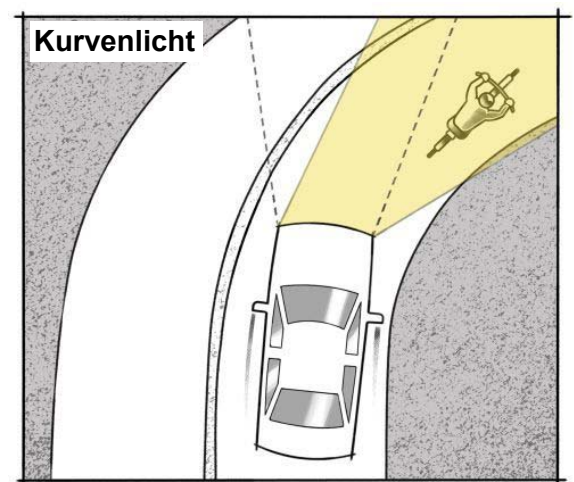
⊕ Der Land Rover Range Rover kann mit einer guten aktiven Sicherheitsausstattung punkten. Er ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) einer Kurvenbremskontrolle (CBC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremsfunktion und erweitertem Bremsassistenten erhältlich. Dann wird der Abstand zum Vorfahrenden konstant gehalten und im Falle einer drohenden Kollision der Fahrer gewarnt. Reagiert dieser nicht, wird automatisch eine Gefahrenbremsung eingeleitet um die Unfallschwere zu reduzieren. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich, der den Fahrer warnt wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden.



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.



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.



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



Ein Reifendruckkontrollsystem ist ab Werk an Bord. Ebenfalls serienmäßig gibt es helle LED-Rückleuchten. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird der herannahende Verkehr durch Aktivierung der Warnblinkanlage gewarnt. Optional sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion erhältlich, dann besitzt der Range Rover auch ein Abbiegelicht und ein LED-Tagfahrlicht. Ein unbeabsichtigtes Anfahren beim Motorstart ist nicht möglich, da sich dieser nur in der Park-Stellung starten lässt. Die Geschwindigkeitsregelanlage besitzt serienmäßig einen Geschwindigkeitsbegrenzer.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar - dadurch kann man beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht anzeigen.

---

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein aktuelles ADAC Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor, dennoch wird dem Range Rover ein guter Insassenschutz prognostiziert. Der Geländewagen ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, Brust- und Beckenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,80 m optimal und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten sie Passagieren bis knapp 1,85 m guten Schutz, könnten aber näher am Kopf liegen. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Gurte wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Der Verbandkasten ist unter dem Kofferraumboden beim Reserverad untergebracht und bei beladenem Ladeabteil schlecht erreichbar.

---

## 1,8 Kindersicherheit

Die hinteren Fensterheber besitzen zwar einen Einklemmschutz, allerdings könnte dieser etwas früher einsetzen. Das Isofix-System ist nur mit Einsteckhilfen problemlos verwendbar.

⊕ Auch hier liegt ein ADAC Crashtest-Ergebnis noch nicht vor, es wird aber ein guter Schutz erwartet. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, auf dem Mittelplatz ist nur ein Ankerhaken vorhanden. Alternativ können Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigt werden. Die Gurte sind lang und die Anlenkpunkte liegen günstig. Auch die Abstände der Gurtanlenkpunkte sind optimal. Die Schlösser sind kurz und fest, wodurch Kindersitze einfacher befestigt werden können. Der Beifahrerairbag ist deaktivierbar, so dass auch vorn rechts Kindersitze befördert werden können. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen montiert werden.

---

## 3,0 Fußgängerschutz

Ein aktuelles Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor, es wird aber ein durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

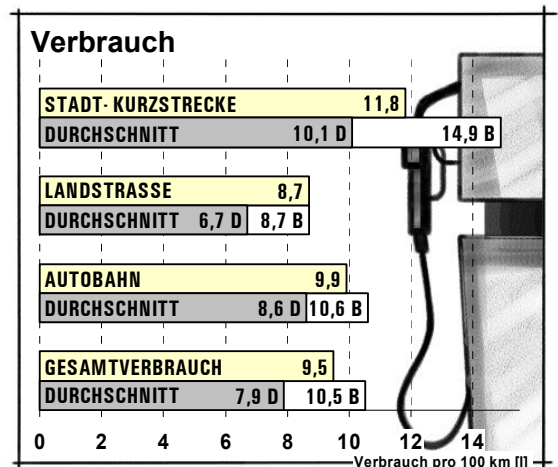
### 4,9 Verbrauch/CO2\*

– Beim Verbrauch/CO2-Kapitel schneidet der Range Rover 4.4 SDV8 nicht gut ab. Im ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 304 g/km ermittelt, das entspricht neun Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 9,5 Liter auf 100 km. Dieser setzt sich aus 11,5 l/km innerorts, 7,3 l/100 km außerorts und 8,7 l/100 km im Autobahnzyklus zusammen.

### 2,4 Schadstoffe

Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Range Rover auf 45 Punkte, das entspricht nur zwei Sternen im ADAC EcoTest.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt nicht zu hoch aus, wenn auch der Stickoxid-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus deutlich ansteigt. Insgesamt können hier 36 von 50 Punkten vergeben werden.



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

## 4,8 AUTOKOSTEN

### 4,1 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was beim Range Rover 4.4 SDV8 zu einer ausreichenden Bewertung führt.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km ist bei Land Rover obligatorisch.

### 3,3 Wertstabilität\*

Der Range Rover stellt ein völlig neues Modell dar, so dass ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert wird.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

– In der getesteten Variante kostet der Range Rover mindestens 107.100 Euro. Das ist selbst für eine Luxus-Geländewagen viel Geld. Dafür zeigt sich der Range Rover verhältnismäßig gut ausgestattet, sollen jedoch alle Ausstattungsdetails an Bord sein müssen weitere 3.700 Euro aufgewendet werden.

5,5

## Fixkosten\*

– Die fixen Kosten fallen sehr hoch aus. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 656 Euro zu Buche. Darüber hinaus sind aber auch die Versicherungseinstufungen ungünstig (KH: 25; TK: 28; VK: 29).

4,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Mit den monatlichen Gesamtkosten von 1.857 Euro gibt der Range Rover in diesem Kapitel kein gutes Bild im Klassenvergleich ab.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	5.0 V8 Supercharged Automatik	3.0 TDV6 HSE Automatik	4.4 SDV8 Vogue Automatik
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/5000	6/2993	8/4367
Leistung [kW (PS)]	375 (510)	190 (258)	250 (339)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	625/2500	600/2000	700/1750
0-100 km/h[s]	5,4	7,9	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	209	217
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	13,8 S	7,5 D	8,7 D
CO2 [g/km]	322	196	229
Versicherungsklassen KH/VK/TK	25/29/28	25/29/28	25/29/28
Steuer pro Jahr [Euro]	524	457	656
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2095	1529	1857
Preis [Euro]	113.600	89.100	107.100

#### 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-Haftpf.  
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	250 kW (339 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	700 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/50R20V
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/45R21W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,3 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>9,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,8/8,7/9,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	229 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>304 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>64,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4999/2073/1835 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2225 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2660 kg/540 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>475 l/790 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	105 l
Reichweite	<b>1105 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>185 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>144 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>253 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.275 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.857 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	25/29/28
Grundpreis	107.100 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (adapt. Xenon)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2000 Euro°
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adapt. Xenon)	450 Euro°
Luftfederung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	520 Euro°
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (elektr. ausfahrbar)	1050 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	1100 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen