



Land Rover Range Rover D350 HSE Automatik

Fünftüriger Geländewagen der Oberklasse (258 kW / 350 PS)

Der Range Rover war schon immer die nobelste Variante der Land Rover-Modelle. In der neuesten Generation haben die Engländer die Messlatte wieder ein Stück weit höher gesetzt. In jeder Hinsicht, denn noch nie war ein Range Rover so gut, so sicher, so komfortabel, so technisch aufgerüstet, aber auch noch nie so teuer. Im Test haben wir mit dem 350 PS starken, doppelt aufgeladenen Reihensechszylinder die kräftigste Dieselmotorisierung - einen Diesel-Achtzylinder gibt es nicht mehr. Dafür hilft dem Sechsender zusätzlich ein Mildhybridsystem, in allen Lebenslagen schnell in Schwung zu kommen. Nebenbei klappt damit der Motorstart immer ausgesprochen geschmeidig - genau richtig für den luxuriösen Anspruch des Range Rover. Überhaupt muss man mehr Zylinder nicht vermissen, denn bis zu 700 Nm sorgen für standesgemäßen Durchzug. Gleichzeitig bleibt der Verbrauch prinzipiell im Rahmen - angesichts der Masse (rund 2,8 t Leergewicht) und der Stirnfläche sind 8,7 l/100 km ein respektable Wert, absolut gesehen heutzutage natürlich viel. Immerhin bietet die aufwendige Technik durchaus Sparpotenzial, sensible Gasfüße können auch eine sechs vor dem Komma erzielen. Außerdem werden die Abgase vorbildlich gereinigt. Platz bietet der Range Rover freilich in der "Kurzversion" schon üppig, vier Erwachsene reisen samt ihrem Gepäck absolut standesgemäß. Trotzdem gibt es noch eine auf 5,25 m gestreckte Langversion, die sogar mit sieben Sitzen ausgestattet werden kann. Egal wie lang, egal wie viele Sitze, der Komfort ist im Range Rover immer feudal. Die serienmäßige Luftfederung wogt die Insassen über alle Unzulänglichkeiten der Straßen, erhöht bei Bedarf die Bodenfreiheit und hält damit Stock und Stein vom teuren Gefährt fern. Ebenso immer dabei ist die Allradlenkung, welche die Wendigkeit des großen SUV spürbar erhöht; der Wendekreis von 11,4 m liegt immerhin einen Meter unter dem eines X5 (inkl. Allradlenkung). Eingangs wurde "noch nie so teuer" erwähnt: Das Testmodell hat einen "Basispreis" von 145.100 Euro, der Testwagen sogar einen Listenpreis von 165.418 Euro - Land Rover möchte sich sein Topmodell wahrhaft fürstlich bezahlen lassen. **Konkurrenten:** u.a. BMW X7, Mercedes GLS.

⊕ sehr luxuriöser Innenraum, viele Komfort- und Assistenzfunktionen, dank aufwendiger Technik besonders gute Geländeeigenschaften, sehr hoher Fahrkomfort

⊖ extrem teuer, hoher Verbrauch, teils umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

Familie 2,2

Stadtverkehr 4,7

60+ Senioren 3,7

Langstrecke 2,0

Transport 1,5

Fahrspaß 2,6

Preis/Leistung 3,8

Ecotest ★★★★★

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums sowie die verwendeten Materialien zeugen von sehr hoher Qualität, insbesondere innen. Harten Kunststoff muss man lange suchen, die meisten Flächen sind unterschäumt oder mit Leder bezogen. So sind die Türverkleidungen vorn wie hinten bis unten hin mit weicher Oberfläche versehen - dem Preisniveau angemessen. Selbst die Sonnenblenden sind mit

Stoff überzogen und unterfüttert. Den Dachhimmel gibt es auf Wunsch in Alcantara. Vorn und hinten gibt es eine einstellbare Ambiente-Beleuchtung. Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und erfüllt selbst hohe Ansprüche. Der Unterboden ist umfassend verkleidet, lediglich der mittlere Bereich für die Abgasanlage offen; an Achsteilen hat Land Rover extra Luftleitverkleidungen verbaut.

2,7 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 8,7 l/100 km kommt man mit einer Tankfüllung rund 920 km - der 80 l Tank macht es möglich. Der AdBlue-Tank fasst 20 l, er wird über einen praktischen Stutzen unter der Tankklappe befüllt. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt üppige 624 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt üppig Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Dank serienmäßiger Allradlenkung liegt der Wendekreis bei nur 11,4 m, für ein so großes Auto ein guter Wert.

⊕ Die große Stärke des Range Rover sind unter anderem seine Zugwagen-Eigenschaften. So darf die Stützlast üppige 150 kg betragen, und ein Anhänger mit eigener Bremse kann sogar 3,5 t wiegen. Ungebremste "Anhängsel" dürfen aber wie üblich nicht über 750 kg auf die Waage bringen. Es ist zwar nur ein Reifen-Reparaturset Serie, aber gegen Aufpreis bekommt man Runflatreifen und sogar ein vollwertiges Reserverad; dann sind auch Wagenheber und Schraubenschlüssel an Bord.

⊖ Das Topmodell von Land Rover sieht nicht nur kolossal aus, er ist auch auch: 2,21 m breit (inkl. Außenspiegel) und 5,05 m lang - und das ist erst die Kurzversion, es gibt den Range Rover auch noch länger. Aber schon der "Kurze" macht in engen

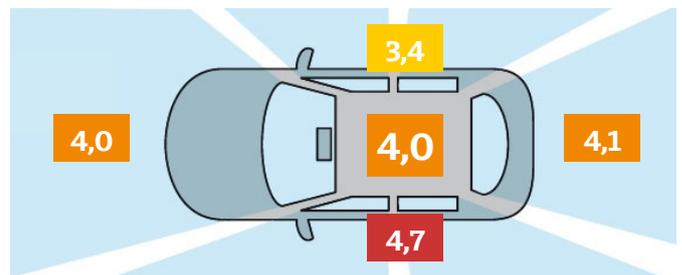
Städten wenig Spaß, man muss sehr aufpassen, nicht anzuecken - immerhin hilft der erwähnte moderate Wendekreis.



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

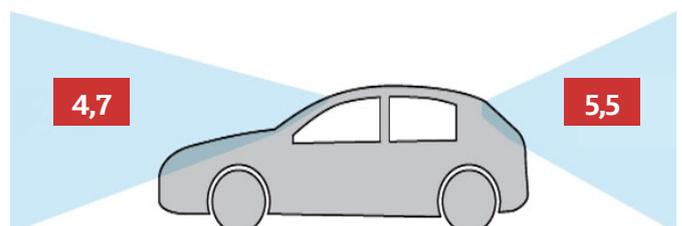
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,6 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist im Prinzip dank der großen Glasflächen nicht schlecht, allerdings schränken die breiten hinteren Dachsäulen die Aussicht empfindlich ein. Das bringt Nachteile insbesondere beim Abbiegen mit sich. Hinzu kommt die Sichteinschränkung durch die nicht ausreichend versenkbaren Kopfstützen der Rückbank. Während der Fahrer das Heck des SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten. Die Kameras, welche die Umgebung des Range Rover zeigen, sind genauso Serie wie der Parkassistent. Immerhin die Rückfahrkamera hat eine eigene integrierte Waschdüse. So lassen sich beispielsweise spielende Kinder beim Rückwärtsfahren oder Rangieren gut

wahrnehmen. Denn die ADAC Messung zeigt auch: Bodennahe Hindernisse kann man vorn wie hinten sehr schlecht erkennen. Innen- wie Außenspiegel blenden allesamt automatisch ab. Den Außenspiegeln fehlt jedoch ein zusätzlicher asphärischer Abschnitt, um die seitlichen Bereiche des großen SUVs besser einsehen zu können. Hochauflösende Matrix-LED-

Scheinwerfer mit Kurvenlicht, Abbiegelicht und dynamischem Fernlichtassistenten sind Serie ("Digital-LED-Scheinwerfer mit Bildprojektion", blendet gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus). Die Straßenausleuchtung ist mit diesen Scheinwerfern sehr gut, von Vorteil sind die Anbauhöhe und die hohe Auflösung der LED-Elemente.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition recht bequem. Über allen Türen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 76 cm. Man kann die Luftfederung so einstellen, dass die Karosserie zum Ein- und Aussteigen abgesenkt wird - diese Funktion mag durchaus hilfreich sein, um die Sitze leichter zu erklimmen. Die Schweller sind zwar nicht zu breit, aber doch sehr hoch - man muss selbst bei abgesenktem Fahrzeug ziemlich weit nach oben einsteigen. Hinten stört kein Mittelunnel, man kann auf der Rückbank bequem von einer Seite zur anderen durchrutschen.

Keyless Entry, also das schlüssellose Schließsystem, ist Serie; es ist extra durch Messung der Schlüsseldistanz abgesichert und kann so nicht mehr mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Ebenso Serie ist das Softclose-System, welches die Türen leise ins Schloss zieht, wenn man sie nur anlehnt. Nicht optimal allerdings: Die Türen vorn wie hinten werden nur an zwei Positionen fixiert, immerhin halten sie auch an Steigungen diese Positionen sicher.

1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Range Rover bietet einen angemessenen Kofferraum, auch wenn man angesichts der Außenmaße vielleicht noch mehr Stauraum erwarten würde. Die Komfort-Rückbank fordert allerdings ihren Tribut und nimmt einiges an Platz ein. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 610 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 855 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 840 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.775 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es ohne ein Reserverad einen großen Stauraum von 120 l.



Der Kofferraum mit 610 l Volumen lässt auch bei Urlaubsfahrten kaum Wünsche offen.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum wird selbstredend elektrisch geöffnet und geschlossen, bei Bedarf auch berührungslos per "Fußkick". Die Kofferraumabdeckung fährt dabei auf Wunsch elektrisch vor und zurück. Die Heckklappe des Range Rover ist zweigeteilt. Einen signifikanten praktischen Vorteil gegenüber einer einteiligen Heckklappe bietet diese Konstruktion allerdings nur in Sonderfällen: Man kann sich zum Beispiel auf den nach unten geklappten Abschnitt setzen und Picknick machen (Heckklappe mit Event-Suite). Im Alltag hat man dagegen den ständigen Nachteil, dass man nur umständlich den kompletten Kofferraum erreicht. Dafür bietet Land Rover einen hochklappbaren Abschnitt am Kofferraumboden - damit können kleinere Gegenstände nahe der Kofferraumöffnung gehalten werden und sind so leicht erreichbar (z.B. ein kleinerer Lebensmitteleinkauf); diese "Zwischenwand" verfügt



Die Ladekante liegt mit ca. 85 cm sehr hoch und macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit. Mit der serienmäßigen Luftfederung lässt sich aber das Heck auf Knopfdruck etwas absenken.

über anpassbare Gummizüge, welche sich prima zur Fixierung von kleinerem Ladegut eignen. Sind beide Heckklappen-Teile geöffnet, wartet der Range Raver mit einer großen Kofferraumöffnung auf. Selbst zwei Meter große Personen können darunter stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Bei Bedarf lässt sich die Öffnungshöhe elektronisch reduzieren. Der Kofferraum selbst ist in Anbetracht der Fahrzeuggröße nicht sonderlich lang und hoch. Dafür wird er aber mit vier Lampen seitlich und zwei weiteren in der oberen Klappe perfekt ausgeleuchtet.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehne der Fondsitze lässt sich theoretisch dreigeteilt umlegen. Allerdings befindet sich als Abtrennung zum Kofferraum hinter der Lehne eine zweigeteilte, halbhohe "Zwischenwand", so dass die Nutzbarkeit der Variationen eingeschränkt wird. Angesichts des gebotenen Luxus auf den hinteren Sitzen ist die Variabilität dennoch beachtlich; denn bei den meisten Fahrzeugen, die hinten Sitzheizung, Sitzlüftung und Hotstone-Massage bieten, kann die Rückbank gar nicht umgelegt werden. Die Rücksitze klappen

⊖ Ist der untere Teil der Heckklappe aufgeklappt, ist die Ladekante trotzdem noch 85 cm hoch. Dann ist zwar die Ladefläche bis zur Rückbank eben, Gegenstände im Bereich der Rücksitzlehnen lassen sich allerdings kaum noch erreichen. Dank der serienmäßigen Luftfederung lässt sich das Heck auf Knopfdruck etwas absenken. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich kein ebener Ladeboden; die Rückbank ist so voluminös, dass sich die Rücksitzlehne bei weitem nicht flach legen lässt.

standesgemäß elektrisch vor und zurück, das kann von der Rückbank wie vom Kofferraum aus per Knopfdruck veranlasst werden. Es gibt im Kofferraum zwei ausklappbare Taschenhaken, eine Ausbuchtung seitlich rechts mit Netz, seitlich links ein Spannband und besagten aufklappbaren Zwischenboden. Unter dem Kofferraumboden steht ein riesiges Fach zur Verfügung, wenn kein vollwertiges Reserverad geordert wurde. Dank der vier Verzurrösen kann man ein Netz am Boden befestigen.

2,0 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich leicht bedienen. Die wichtigsten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder auf Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Allerdings sind nicht alle Tasten und Knöpfe dort, wo man sie "gewöhnlich" sucht; beispielsweise befindet sich der Lautstärkenregler neben dem Getriebewählhebel. Aber immerhin, es gibt noch einen praktischen Drehknopf für die Infotainmentlautstärke, ebenso einen griffgünstigen Getriebewählhebel. Das Klimabedienteil liegt zwar etwas niedrig, ist aber übersichtlich und die Funktionen damit jederzeit sichtbar. Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad (alles elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang des Menüs ist enorm, man kann viele Infos zum Fahrzeug abrufen, die im unwegsamen Gelände von Nutzen sind - aber auch in der Stadt auf dem Weg ins Parkhaus, wenn je nach Luftfederungskonfiguration die Fahrzeughöhe im Display angezeigt wird. Der 13,1 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist ausreichend hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind serienmäßig ebenfalls als Display

ausgeführt, das mit 13,7 Zoll sogar eine Idee größer als der Infotainmentbildschirm ausfällt. Die "Instrumente" sind klar gezeichnet und jederzeit gut ablesbar. Kritik gibt es allerdings für die Lenkradbedienung, denn die "Tastenfelder" sind nicht als einzelne Tasten ausgeführt, sondern als eine Platte mit Sensorbereichen; betätigt man eine Taste, wird immer die ganze Platte bewegt, was weniger intuitiv funktioniert.

⊖ Der Warnblinker-Schalter ist etwas versteckt zwischen den Lüftungsdüsen platziert - er sollte für den Notfall auffälliger sein.



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

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Range Rover verfügt über eine sehr umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung, vieles davon serienmäßig. Radio (inkl. DAB+), Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem Pivi Pro mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Es gibt zahlreiche Funktionen über die online-basierten Services wie Remote Control oder weitere buchbaren Fahrzeugapps. Die Remote- und Konnektivitäts-Services sind die ersten Jahre inklusive - nach einem Jahr (Wifi-Hotspot, 20 GB pro Monat) bzw. nach drei Jahren (Remote)

kosten sie Aufpreis. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Schon das serienmäßige Meridian 3D Surround-Soundsystem umfasst 19 Lautsprecher inkl. Subwoofer. Gegen Aufpreis kann man auf 35 Lautsprecher upgraden, dann auch in den Kopfstützen - 1.800 W + 80 W in den Kopfstützenlautsprechern sollten selbst die anspruchsvollsten Naturen zufriedenstellen. Die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone ist Serie. Gegen Aufpreis gibt es ein Multimediasystem im Fond mit zwei 11,4 Zoll Bildschirmen.

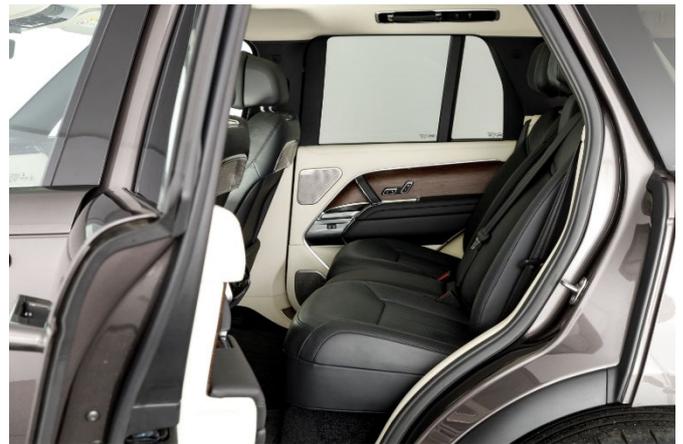
2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das zwar durch die

wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird, durch das aufpreispflichtige Panorama-Glasdach (optional Glasschiebedach) und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnt.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe geht es nicht weniger fürstlich zu, die Platzverhältnisse im Range Rover sind selbst beim "kurzen" Radstand üppig. Bis über zwei Meter große Personen finden ausreichend Beinfreiheit vor, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist nicht ganz so üppig, etwa ab 1,95 m Größe kann man schon mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung gehen. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt. Das große Panorama-Glasdach reicht bis über die Rückbank und bringt bei Bedarf viel Licht in den Innenraum.



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

2,2 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Variabilität des Innenraums kann zumindest die Grundbedürfnisse befriedigen. Die Rücksitze lassen sich zwar nicht ausbauen, aber elektrisch längs und die Lehne in der Neigung einstellen. Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Hinten hat der Range Rover Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne zu bieten. Alle Türfächer

sind mit Teppich ausgeschlagen, so dass harte Gegenstände darin nicht klappern. Hinter den Vordersitzen gibt es geschlossene Lehnentaschen. Beide Handschuhfächer sind nicht sonderlich groß, aber beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz auskleidet. Im oberen Fach findet man sogar einen 12-V-Anschluss.

1,2 KOMFORT

1,1 Federung

⊕ Der Range Rover ist serienmäßig mit Luftfederung und Wankausgleich ausgestattet. Das ermöglicht nicht nur die Variation der Bodenfreiheit, sondern auch einen außerordentlich guten Komfort in allen Lebenslagen. Im standardmäßigen Komfort-Modus federt der Range Rover trotz üppiger Optionsbereifung mit 22 Zoll sehr komfortabel, dabei bleiben die Aufbaubewegungen dennoch moderat. Das leichte Schwingen ist gewollt und charakteristisch, dank elektronischer Regelung der Dämpfer wird es selbst auch schlechten Straßen nicht ausgeprägter. Im Stadtverkehr sind grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen zwar entfernt spürbar, aber alles andere als unangenehm. Kopfsteinpflaster wird gut

gedämpft und ist akustisch nicht aufdringlich. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht das Fahrwerk bei feinen wie größeren Anregungen sensibel an und bietet somit stets einen standesgemäßen Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen einwandfrei gefiltert, der Langstreckenkomfort ist hervorragend.

Wer es gern Verbindlicher möchte, kann den Sportmodus wählen, dann wird das gemütliche Wanken unterbunden und der Zustand der Straße eher mitgeteilt - die elektronische Fahrwerkregelung lässt eine weite Spreizung zwischen Komfort und Sport zu.

1,5 Sitze

⊕ Serienmäßig ist der Range Rover HSE mit Komfortsitzen ausgestattet, die bereits vielfach elektrisch einstellbar sind, über eine 4-Wege-Lordosenstütze verfügen und Sitzheizung sowie Sitzlüftung mitbringen - übrigens vorn wie hinten. Die beiden Vordersitze haben zusätzlich eine Memory-Funktion. Gegen Aufpreis gibt es vorn und hinten eine Massagefunktion, sogar als Hotstone-Massage ist diese Option zusätzlich erweiterbar.

Ob mit oder ohne Massage, die Vordersitze bietet ganz grundsätzlich einen sehr guten Sitzkomfort und eignen sich ausgezeichnet für lange Strecken. Die Lehnen sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Kopfstützen sind in Höhe und Längsrichtung einstellbar. Die Sitzflächen

sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich zwar nicht verstellen, es gibt aber zusätzlich jeweils an der Innenseite der Vordersitze eine separate Mittelarmlehne, die sich individuell an Fahrer und Beifahrer anpassen lässt. Hinten geht es kaum weniger komfortabel zu, die Sitzfläche wie auch die Lehne lassen sich elektrisch einstellen und damit ganz unterschiedlichen Staturen anpassen. Die äußeren Sitze sind bequem, weil angemessen konturiert sowie vernünftig gepolstert. Der hintere Mittelsitz ist allerdings nur für kurze Strecken zu empfehlen, er kann bei weitem nicht mit allen anderen Plätzen mithalten.

2,1 Innengeräusch

⊕ Im Range Rover geht es auch bei höheren Geschwindigkeiten noch ruhig zu - der Testwagen ist vorn (Serie) wie hinten (Option) mit Akustikverglasung ausgestattet. Meist sind die Abrollgeräusche der großen Räder am ehesten zu hören. Leise fährt das SUV natürlich beim ruhigen Dahinrollen mit niedrigen Drehzahlen. Erst ab mittleren Drehzahlen und beim Ausdrehen unter Last ist der

Sechszylinder-Diesel akustisch wahrnehmbar. Stark gedämmt grummelt er gelassen bis energisch gefühlt in weiter Ferne, klingt bisweilen kernig, aber nie aufdringlich. Windgeräusche sind wenn überhaupt nur im Bereich der A-Säule wahrnehmbar. Die Messwerte bestätigen den entspannten und ruhigen Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 66,3 dB(A).

0,6 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der Range Rover mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet; optional gibt es eine Vierzonen-Klimaautomatik. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in mehreren Stufen vorwählen. Nicht nur die Temperaturen sind einzeln vorwählbar, auch die Luftverteilung kann je nach

Zone separat gewählt werden. Ein Beschlag- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die Fondgäste in der Mitte und an den Seiten. Die Frontscheibe wird über eine eingelassene Folie beheizt, optional besitzt sie zusätzlich eine Infrarot-

abweisende Beschichtung, um die Aufheizung des Innenraums zu reduzieren. Gegen Aufpreis kann man eine klassische Standheizung erhalten, die Standklimatisierung ist den Plugin-Modellen vorbehalten. Sitzheizung sowie Sitzlüftung vorn und hinten sind Serie, ebenso die

Lenkradheizung. Gegen Aufpreis gibt es Flächenheizungen vorn und hinten. Abgedunkelte Scheiben hinten wie auch Rollos kosten extra. Gegen Aufpreis gibt es eine Vierzonen-Regelung. In der Optionsliste findet sich überdies eine Ionisierungsfunktion.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Es ist schon erstaunlich, mit welcher Vehemenz der Dreiliter-Sechszylinder den schwergewichtigen Range Rover (über 2,7 t Leergewicht) in Fahrt bringt. Zwangsbeatmet von zwei Turboladern liefert der Dieselmotor 350 PS und bis zu 700 Nm Drehmoment. Land Rover verspricht damit glaubhafte 6,1 s von 0 auf 100 km/h, der Vorwärtsdrang endet erst bei 234 km/h. Die vom ADAC gemessenen Durchzugswerte sind aber nicht minder beeindruckend. Von 60 auf 100 km/h geht es in

knapp vier Sekunden, von 80 auf 120 km/h beschleunigt der Engländer in 5,0 s. Und dank Mildhybridsystem ist auch das Ansprechen beim Losfahren gut, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise innerorts beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, braucht der Range Rover D350 nur 1,1 s. Der Motor hat ausreichend Kraft in allen Lebenslagen, meist sogar deutlich mehr als wirklich nötig. Insofern passt diese Motor-Variante perfekt zur Souveränität des großen Geländewagens.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder legt eine gute Laufkultur an den Tag. Man spürt ihn zwar durch ganz leichte Vibrationen, insgesamt sind diese aber wirklich gering und daher in keiner Weise störend. Unter Last ist der Turbodiesel über dezentes, aber sonores Grummeln zu hören. Hält man dann die Geschwindigkeit, brummelt der Turbodiesel nur noch leise vor sich hin. Sein Ansprechverhalten ist insgesamt gut, unter 2.000

1/min reagiert er zunächst etwas verhalten und braucht kurz, um sein hohes Drehmoment an die Räder weiterzuschicken; das Mildhybrid-System wirkt sich aber positiv auf das Ansprechen bei niedrigen Drehzahlen aus. Bei Drehzahlen oberhalb von 2.000 1/min reagiert er gut auf Gasbefehle und zieht munter und lebendig bis über 4.000 1/min durch.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im Range Rover ist sie gut auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist einwandfrei, nur den Schaltvorgang vom ersten auf den zweiten Gang spürt man eher mal. Die Wahl der Gänge erfolgt treffsicher, so dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nicht nötig ist. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist

praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt im Grunde immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 1.800 1/min. Damit ist die Übersetzung sehr lange gewählt, der kräftige Motor kommt damit aber noch gut zurecht. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des Range Rover ist sicher abgestimmt, allerdings machen sich der höhere Schwerpunkt und das hohe Gewicht bemerkbar, zumal sehr hohe Komfortansprüche ebenso im Lastenheft standen. Von daher ist es nicht verwunderlich, dass das große SUV bei schnellen Lenkmanövern sowie beim Beschleunigen und Bremsen gewisse Aufbaubewegungen

zeigt, die aber dank des Wankausgleichs vergleichsweise moderat ausfallen und daher unkritisch sind. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen beeindruckten den Range Rover kaum. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Engländer über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab, eventuell einsetzendes Übersteuern wird

vom ESP rechtzeitig abgefangen. Insgesamt ist die Kurvenfreudigkeit für ein so schweres Auto nicht schlecht, die Allradlenkung hilft hier spürbar. Im ADAC Ausweichtest fällt die Abstimmung des ESP auf, die strikt auf Sicherheit ausgelegt ist. Im Grenzbereich wird der Range Rover erheblich abgebremst, um den gewünschten Kurs zu halten. Das ist sicher, aber alles andere als dynamisch. Aufgrund des hohen Gewichts und des hohen Schwerpunkts gibt es aber auch kaum Chancen auf ein dynamisches Fahrverhalten - insofern ist die Abstimmung konsequent. Schleudern oder gar Kippen wird im Ansatz verhindert. Dank seines permanenten Allradantriebs und den verschiedenen Geländeprogrammen sowie der Untersetzung hat der Range Rover stets eine einwandfreie Traktion und kennt kaum ein Gelände, dass er nicht "bezwingen" kann.

2,5 Lenkung

⊕ Da der Range Rover klar auf Komfort ausgelegt ist, kommt eine um die Mittellage wenig empfindliche Lenkabstimmung zum Einsatz. Man hat ein gutes, wenngleich deutlich entkoppeltes Lenkgefühl. Die Zielgenauigkeit ist mit dieser Abstimmung aber nicht so optimal. Dennoch gibt es an der Zentrierung nichts auszusetzen, sie ist passend für lange entspannte Fahrten. Beim Abbiegen und Rangieren hilft die serienmäßige Hinterachslenkung spürbar. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man insgesamt 2,8 Lenkradumdrehungen - die Übersetzung der Lenkung ist also angenehm direkt ausgelegt.

2,9 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag einwandfrei, am Ansprechen und an der Dosierbarkeit gibt es nichts auszusetzen. Muss der Range Rover so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein zufriedenstellendes Ergebnis, das sich für ein so großes und schweres Auto durchaus sehen lassen kann.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent bremst ab 5 km/h selbständig, wenn er eine drohende Kollision mit einem Fahrzeug erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch Passanten werden von dem System erkannt. Die adaptive Abstandsregelung und der Limiter - beide mit Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung - sind ebenso stets an Bord wie ein Spurhalteassistent. Ein farbiges Head-up-Display, das auch Kartenausschnitte anzeigen kann, gehört zum Serienumfang der HSE-Ausstattung. Immer dabei sind ein Totwinkel-Assistent, die Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sowie der Heckkollisionswarner und die Verkehrszeichenerkennung, die sowohl die Frontkamera als auch das Kartenmaterial des Navigationssystems nutzt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (Test 11/2022) bescheinigt dem Range Rover einen guten Insassenschutz, der mit 84 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Insgesamt gibt es dafür die vollen fünf Sterne. Front- und Seitenairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 Meter große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße gut geschützt. Nach einem Unfall bremsst das Auto

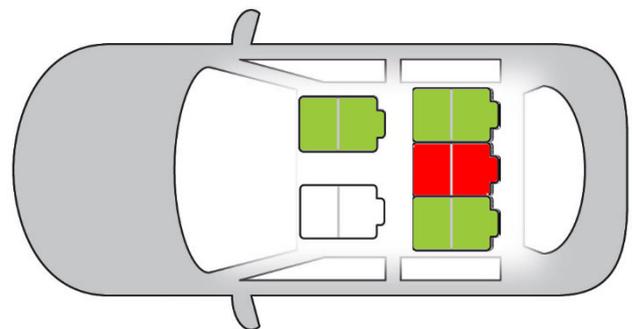
selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Ebenso Serie sind crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen bei einem Aufprall. Das Trennnetz für den Kofferraum ist serienmäßig, es kann hinter den Rücksitzen oder hinter den Vordersitzen montiert werden.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Range Rover im Euro NCAP-Crashtest gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schalter am Dachhimmel deaktivieren, dann dürfen dort auch verschiedene Kindersitze verbaut werden. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, hinten auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Dank ausreichender Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platzeinnehmender Basis genug Platz, die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen wird jedoch etwas eingeschränkt. Die Fondtüren lassen sich vom Fahrerplatz aus sperren (Kindersicherung).

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,0 Fußgängerschutz

Der Range Rover bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 72 Prozent der erreichbaren Punkte – über eine aktive Motorhaube verfügt der Engländer nicht. Besonders die vordere Motorhaubenkante im Bereich der Scheinwerfer könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotenzials noch

nachgiebiger gestaltet sein; gefährlich sind auch die unnachgiebigen A-Säulen. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, damit kann eine Kollision mit auch mit Radfahrer vermieden oder zumindest in der Schwere reduziert werden.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Range Rover ist ein großes und schweres Auto - insofern verwundert der Verbrauch im ADAC Ecotest nicht. Er liegt bei hohen 8,7 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 270 g pro km. Mit so einem Ergebnis sind im Abschnitt Verbrauch verständlicherweise keine Punkte mehr zu holen. Innerorts liegt der Verbrauch des Range Rover mit 350 PS Diesel bei 9,3 l, außerorts bei 7,7 l und auf der Autobahn bei 9,9 l/100 km. Dank Mildhybridsystem und aufwendiger Motortechnik hat der Antrieb aber dennoch ein erstaunliches Effizienz-Potenzial. Wenn man mit Landstraßentempo ruhig dahinfahren kann und nur wenig beschleunigen muss, kann der Durchschnittsverbrauch sogar

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

unter 6 l/100 km sinken. Angesichts des Luxus, der Größe und des Gewichts des Range Rovers ein beeindruckender Wert - Stadtverkehr und schnelle Autobahnfahrten treiben diesen

Wert aber schnell wieder nach oben. Der Verbrauch ist letztlich maßgeblich von umsichtiger Fahrweise abhängig.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei der Abgasreinigung ist der Range Rover auf der Höhe der Zeit, sie funktioniert in allen Lebenslagen einwandfrei und effektiv. Daher sind alle Schadstoffgruppen weit unter den Grenzwerten, egal ob innerorts, außerorts oder auf der Autobahn. Besonders niedrig fallen die Partikelemissionen aus. Aber auch bei den Stickoxiden liegt der Dieselmotor weit

unter den Grenzwerten, selbst die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden alle deutlich unterschritten. Der Lohn sind voll 50 Punkte bei den Schadstoffen. Sie stellen auch die Gesamtpunktzahl im Ecotest dar, insofern reicht es gerade so für drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

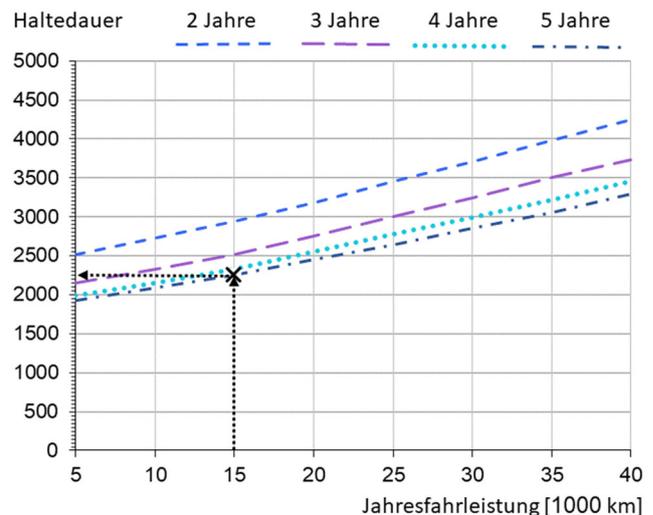
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Range Rover fahren war schon immer teuer, inzwischen ist es aber exorbitant teuer. Schon der Grundpreis für unser Testfahrzeug liegt bei gut 145.000 Euro. Mit einigen Extras kommt der Testwagen auf 165.418 Euro. Natürlich ist die Ausstattung sehr üppig, die Technik aufwendig und durchdacht und Verarbeitung und Materialqualität sehr gut - ob dies jedoch einen so enormen Preis rechtfertigt, muss jeder Interessent für sich entscheiden. Immerhin gibt es drei Jahre Garantie - wer mehr will, muss extra zahlen. Die Durchrostungsgarantie fällt mit nur 6 Jahren ziemlich kurz aus - etwas mehr Vertrauen des Herstellers in seinen Range Rover würde man schon erwarten. Wie sich der Restwert des Range Rover über die nächsten Jahre entwickeln wird, lässt sich in so volatilen Zeiten nicht so leicht prognostizieren. Immerhin wird er recht selten bleiben angesichts des Preises. So oder so liegt der absolute Wertverlust natürlich enorm hoch. Ebenso die Steuer mit 633 Euro pro Jahr. Bei den Versicherungseinstufungen sieht es nicht besser aus, die Haftpflicht liegt bei 24, Teil- und Vollkasko bei 31 bzw. 32.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2263 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	P400	P440e	P510e	P530	D250	D300	D350
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2996	8/4395	6/2997	6/2997	6/2997
Leistung [kW (PS)]	294 (400)	324 (440)	375 (510)	390 (530)	183 (249)	221 (300)	258 (350)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	550/2000	620/1500	700/1500	750/1800	600/1250	650/1500	700/1500
0-100 km/h [s]	5,8	6,0	5,5	4,6	8,3	6,9	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	225	242	250	206	218	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,2 S	0,9 S + 30 kWh	0,9 S + 30 kWh	11,9 S	8,2 D	8,2 D	8,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	230	21	21	270	215	215	217
Versicherungsklassen KH/VK/TK	24/32/31	24/32/31	24/32/31	24/32/31	24/32/31	24/32/31	24/32/31
Steuer pro Jahr [Euro]	460	60	60	648	625	625	633
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2171	2051	k.A.	2389	2090	2106	2240
Preis [Euro]	141.600	137.800	154.500	154.800	125.900	129.800	145.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zyl.-Diesel (Mild-Hybrid), Bi-Turbo, Euro 6d, SCR-Kat, DPF	
Hubraum	2.997 ccm
Leistung	258 kW/350 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	217 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	m ² /0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/45 R21
Länge/Breite/Höhe	5.052/2.047/1.870 mm
Leergewicht/Zuladung	2.505/845 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	818/1.841 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	150/100 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	England, Solihull

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	285/45 R22 114Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero;
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	8,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,3/7,7/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	231 g/km (WTW* 270 g/km)
Reichweite	920 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.210 mm
Leergewicht/Zuladung	2.726/624 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	610/855/1.775 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	244 Euro	Werkstattkosten	197 Euro
Fixkosten	301 Euro	Wertverlust	1520 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2.263 Euro		
Steuer pro Jahr	633 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/32/31		
Basispreis Range Rover D350 HSE Automatik	145.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	165.418 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.505 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.488 Euro*
Metalllackierung	ab 1.202 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	320 Euro*

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,1	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,7
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	1,5	Bremse	2,9
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,2	Umwelt/Ecotest	3,3
Komfort	1,2	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	1,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,5		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	0,6		

Stand: März 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer