



GROSSES AUTO KLEINER PREIS

Das feine Lederinterieur verleiht dem Range Rover Luxusambiente. Wer hohe Unterhaltskosten nicht scheut, bekommt beim englischen 4x4 viel Auto fürs Geld.

TEXT Dirk Johae FOTOS Hardy Mutschler





In einen Range Rover zu steigen heißt, ein Stück England zu betreten. Welcome to the club.

Natürlich war es der falsche Tag für den Ausflug. Der Himmel trüb und wolkenverhangen, auf der Ostalb hatte es geschneit. Kein Mensch auf der Straße, noch nicht mal einen Hund hatte sich bei dem Schmuddelwetter vor die Tür verirrt. Doch ein Dreh am Zündschlüssel des Range Rover und der V8 säuselt seinen Fahrer in den Traum: „Welcome to the club, wir bevorzugen die leisen Töne, Hektik ist so unpassend wie die Büchse Bier zum Fünf-Uhr-Tee“, schrieb der Testredakteur von auto motor und sport im November 1994.

Ihm ging es vor gut 20 Jahren also ähnlich. Die zweite Generation des Range Rover war da gerade neu auf den Markt gekommen. 750 Millionen Pfund hatte Land Rover investiert, um den 1970 erstmals präsentierten UR-SUV auf den neuesten Stand zu bringen. Heute ist der P38A, wie unser Raum-Gleiter aus England intern hieß, ein vom Einstandpreis her günstiger Youngtimer.

Unter 10000 Euro

Gute Exemplare der Range Rover II-Familie gibt es für Preise unterhalb der 10000 Euro-Grenze. Dafür steigt man ohne Zwischenstation in die Luxuskatégorie auf. Allein schon die Ledersessel für Fahrer und Beifahrer würden einem pikfeinen Club in West Sussex zur Ehre gereichen. Die an einen Lastwagen erinnernde Sitzposition fällt bei dem edlen Leder nicht ins Gewicht. Sie verstärkt vielmehr das erhabene, ja leicht vernobte Fahrgefühl, über den Dingen zu schweben. Die elektronisch gesteuerte Luftfederung, die Land Rover dem anspruchsvollen Spross mit der glatt gezogenen Karosserielinie wie auch schon den letzten Exemplaren des Vorläufers spendierte, unterstreicht dieses Flair.

Der V8-Motor aus Aluminium stammte noch nicht aus der Entwicklungsabteilung des damals neuen Hausherrn BMW. Vielmehr geht das Kraftpaket mit einem Drehmoment von

380 Newtonmeter noch auf den ursprünglichen Rover-Motor zurück, der von einem Buick-Motor abstammte. Das Aggregat mit dem Hubrauminhalt dreier Magnumflaschen feinsten Champagners scheint prickelnde Kraft für alle Lebenslagen zu bieten. Nur an den Bergaufpassagen tut sich der Rover mit seinen 2200 Kilogramm ein wenig schwer. Man ahnt, was der ams-Tester nach seiner Premiere im neuen Range Rover meinte: „Der vornehme Brite aus den West Midlands macht aus jedem Vollgastier einen Gentleman, aus dem Punker der Autobahn den netten Herrn der Schnellstraßen.“ Du wolltest einen Tag mit englischen Feeling, also benimm dich am Steuer auch angemessen, scheint der V8 vornehm zu flüstern.

Schon die geglättete Karosserieform, die so stramm sitzt wie der schwarze Anzug eines Butlers auf dem englischen Landsitz, wirkt distinguierter und eleganter als beim Urmodell. Das war fast ein Vierteljahrhundert lang auf dem Markt, ein äußerst langlebiger Klassiker aus England, der sich trotz Wind und Wetter der Märkte vom Kontinent standhaft dem Jugendwahn zur Wehr setzen konnte. Um ihm die Falten aus dem wettergegerbten Gesicht zu ziehen, wurden nach einer neomodischen Sitte Designer aus einiger Herren Länder zurate gezogen. Doch dem Land Rover-Formgestalter George Thomson gelingt wohl der letzte große Triumph der britischen Automobilbautradition: Sein Entwurf für den P38A sticht den Vorschlag aus dem Haus des italienischen Stardesigners Bertone aus.

So bleiben der zweiten Baureihe zumindest einige der Ecken und Kanten erhalten, die den Ahnherrn aller Range Rover und Sport Utility Vehicles unverwechselbar machen.

Doch unter der geglätteten Haut ließen die Ingenieure nichts beim Alten. Mit einem großen Budget entwi-

2780
kg

Trotz der Verwendung des Leichtbau-Werkstoffs Aluminium für Teile der Karosserie ist der Range Rover kein Leichtgewicht. Mit maximaler Beladung bringt er 2,8 Tonnen auf die Waage.

kelteten und testeten sie den Nachfolger: Der Leiterrahmen aus Stahl wurde neu konzipiert und wesentlich verwindungssteifer ausgelegt. Die Starrachsen waren bei weniger Gewicht noch robuster und die Federung übernahm das mit EAS abgekürzte Luftfederungssystem. Damit ließ sich das Fahrwerk auf fünf verschiedene Höhenniveaus über einen Bereich von 105 Millimetern einstellen, je nach Einsatzbereich. Der permanente Allradantrieb mit der Visco-Sperre am Zentraldifferenzial wurde mit einer elektronischen Traktionskontrolle verfeinert.

Das neomodisch ETC abgekürzte System nutzte die Steuerung des ABS, um das Durchdrehen der Räder zu verhindern. In der Disziplin „Traktion“ war der Range Rover damit ein Musterschüler: Das bescheinigte ihm auch der Wintervergleichstest von auto motor und sport im Januar 1995 mit vier Autos mit permanentem Allradantrieb. Für den Einsatz im harten Gelände verfügt der Range Rover zudem über ein zweistufiges Reduktionsgetriebe. Doch für einen deftigen Ritt durchs Gelände scheint der noble Youngtimer zu schade.

Der Tag mit der Range Rover of-fenbarte natürlich auch einige Schwächen. Die Schalter für die elektrischen Fensterheber sind an der Mittelkonsole angebracht und ein Fall für echte Kenner, wie bei einem guten Whisky von den schottischen Inseln. Es dauert eine Weile, bis man das richtige Knöpfchen für das gewünschte Fenster identifiziert hat.

Doch den größten Kummer bereitet der Durst des V8. Für die 224 PS starke Maschine sprechen zwar ihr ehrlicher, unverfälschter Kern und die bei anstrengender Arbeit rauchige Stimme. Doch dabei leistet sich das Aggregat den gesunden Durst, der mit dem Bierverbrauch eines Stahlarbeiters im Black Country nach Feierabend zu vergleichen ist. Bei fast 20

1 Feiner Luxus des 35th Anniversary-Sondermodells

2 Robust: Unter dem Luxuslook steckt ein Offroader

3 Facelift: 1999 kamen neue Scheinwerfer und Blinker

4 Gut gerüstet: 16-Zoll-Felgen mit Winterreifen

5 V8-Motor: vibrationsfreier Lauf, sehr durchzugsstark

6 Abstammung: ein echter Geländewagen

7 Glatt gezogen: Die Karosserielinie wirkt modern

DATEN & FAKTEN Range Rover 4.6 HSE (P38A)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Achtzylinder-V-Motor, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine zentrale, per Kette angetriebene Nockenwelle, Stößel, Stößelstangen und Kipphebel mit hydraulischem Spielausgleich, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Bohrung x Hub 94,0 x 82,0 mm, Hubraum 4553 cm³,

Leistung 224 PS bei 4750/min, Drehmoment 380 Nm bei 3600/min, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Lucas), Nass-Sumpfschmierung

Kraftübertragung Automatisches Vierstufen-Getriebe sowie zweistufiges Reduktionsgetriebe, permanenter Allradantrieb, automatisch sper-

rendes Mitteldifferenzial mit Viskosekupplung

Karosserie und Fahrwerk Alu-/Stahlkarosserie auf Leiterrahmen (Stahl), vorn und hinten Starrachse mit Luffedern, Rädergröße 8 J x 16

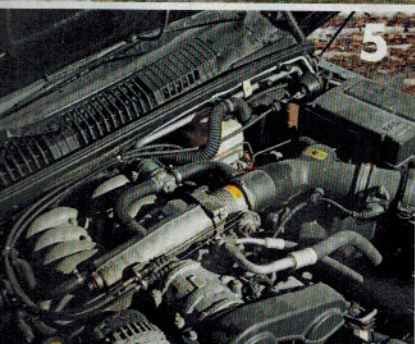
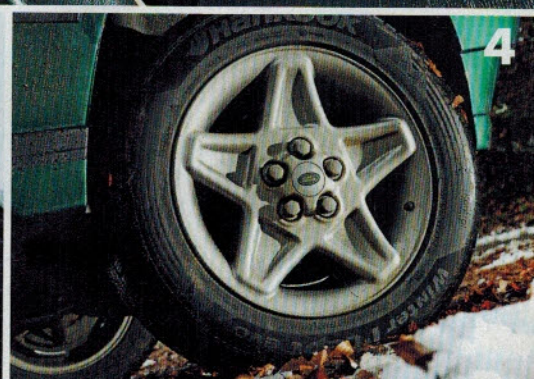
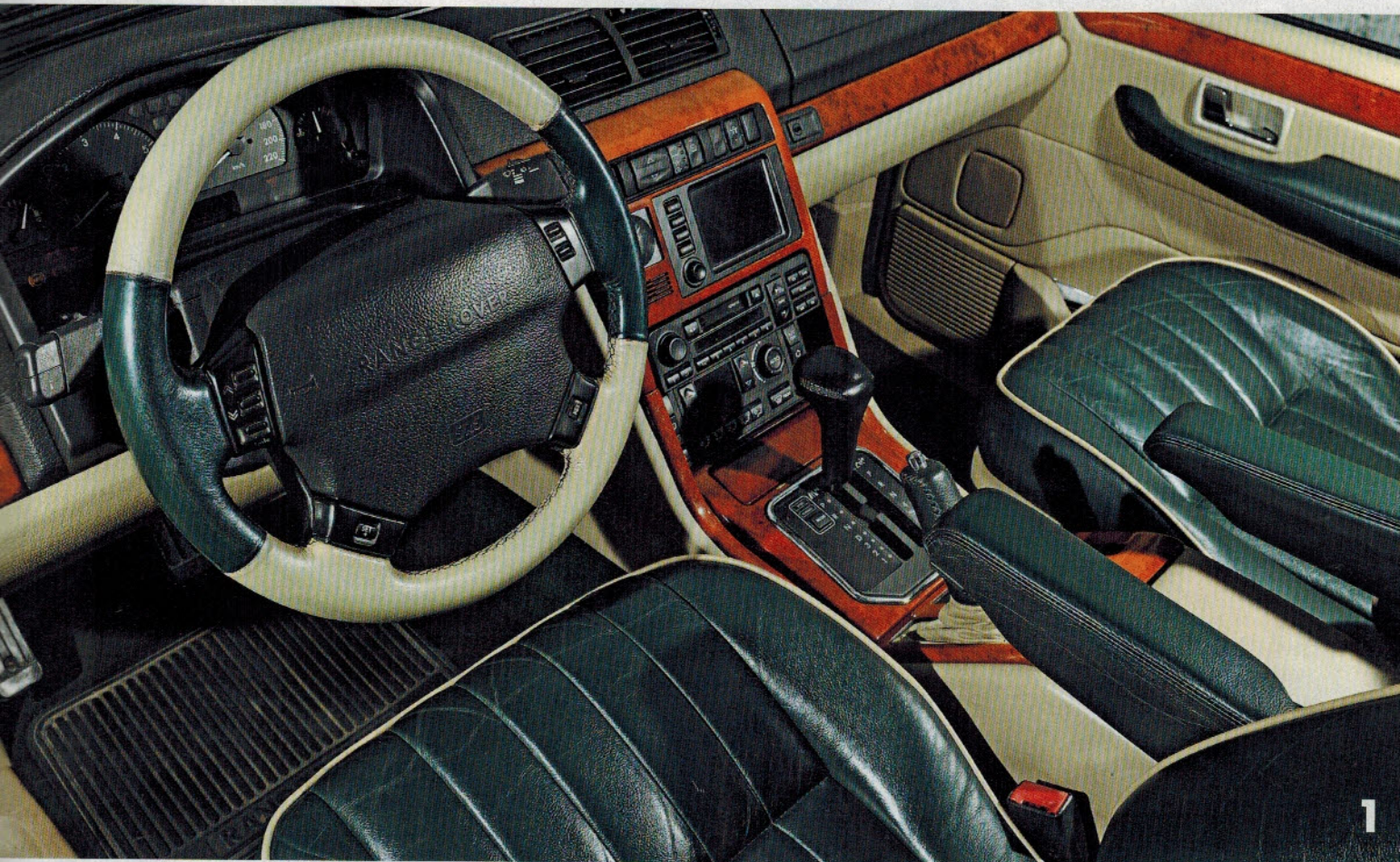
Maße und Gewichte Radstand/Länge 2745 mm/4713 mm,

Breite/Höhe: 1853 mm/1817 mm, Leergewicht: 2172 kg

Fahrleistungen und Verbrauch Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h,

Verbrauch 19,6 L/100 km (ams 1994) **Bauzeit und Stückzahl**

1994 bis 2001 (Range Rover II), 167 259 Exemplare



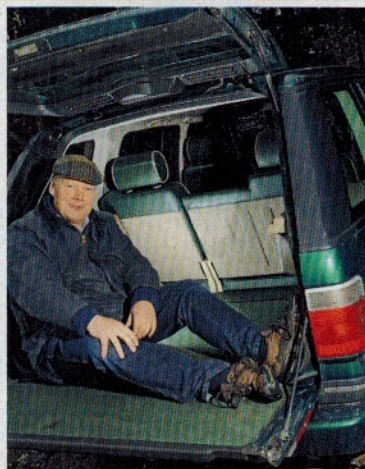


Litern auf 100 Kilometer lag der durchschnittliche Verbrauch für den Benziner 1994 im Test von ams. Im Maximalfall ließ der Achtzylinder über 23 Liter durch die Benzinleitungen rinne: Dann reichte der Tankinhalt für weniger als 300 Kilometer. Doch neben der Fahrt über raue Abwege sollte man sich bei einem Range Rover auch allzu forsche Landstraßenmanöver verkneifen, eben Gentleman statt Vollgastier. Dann trägt man die distinktierte Britishness weit effektvoller zur Schau als mit einem verschreckten Blick auf die Tankanzeige.

Auch die über 1,80 Meter hohe Karosserie mit ihrer Schaukelneigung sowie die bei mehrfacher Nutzung schnell nachlassenden Bremsen geben dem Chauffeur unvermittelt die wenig vornehme Mahnung, sich jetzt aber bitte zu mäßigen. Doch wer später ankommt, kann am Ende aller Tage länger genießen.

Mit weißen Handschuhen

Für den gediegenen Genuss am Fahren scheinen die Range Rover gebaut worden zu sein. Unterstützt von der unauffällig wie mit weißen Seidenschuhen agierenden ZF-Viergangautomatik schwebt der Range Rover der zweiten Generation durch die Landschaft. Irgendwann im Laufe des Tages, wenn die Welt da draußen sich unverändert von der schmutzigen Seite zeigt, fragt man sich, warum man diesen Lederclubsessel überhaupt verlassen muss. Kein anderes Auto löst so sehr das Versprechen ein, mit seinen Insassen so stilvoll durch dick und dünn zu gehen, Pferde stehlen inklusive. So einen lässt du nicht mehr von der Leine. „My car is my castle“, war gestern. „Mein Auto ist mein Landgut“, lautet die moderne Losung und der Range Rover ist die beste Verkörperung. ■



FAZIT

Let's put it in a nutshell, machen wir es kurz: An dem trüben Frühwintertag in der Ostalb hat mich der Range Rover II in einen Kurzurlaub nach England entführt. Dieses Interieur mit der Vollederausrüstung, die erhabene Sitzposition und der schnurrende V8 haben einfach Spaß gemacht. Landlord müsste man sein.

KAUFBERATUNG RANGE ROVER P38A

Der Range Rover verbindet robuste Geländegängigkeit mit den Qualitäten einer feinen Luxuslimousine. Grundsätzlich gilt beim Kauf: Der technische Zustand ist wichtiger als eine schöne Optik.

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ★★★★★ Alltagsstauglichkeit | ★★★★★ Unterhaltskosten |
| ★★★★★ Ersatzteillage | ★★★★★ Verfügbarkeit |
| ★★★★★ Reparaturfreundlichkeit | ★★★★★ Nachfrage |

KAROSSERIE-CHECK

Die gute Nachricht vorweg: Die allermeisten Range Rover sind ausschließlich auf festem Untergrund bewegt worden. Spuren von harten Geländetouren an der Karosserie sind daher selten. Wichtig ist der Zustand der Bereiche unter den Alu-Teilen. Lauert hier der Rost, so werden umfangreiche Restaurierungsarbeiten notwendig, die meist nur von einer Fachwerkstatt ausgeführt werden können.

TECHNIK-CHECK

Gepflegte Technik ist bei einem Luxus-Allradler wie dem Range Rover das A und O. Entscheidend sind eine regelmäßige, sachgemäße Wartung sowie stets ausreichende Ölstände in den diversen Getrieben und im Behälter der Servolenkung. Regelmäßige Pflege brauchen auch die Achsschenkelgehäuse. Außerdem beachten: undichte Heizungskühler und Wärmetauscher.

PREISE

Bei Einführung 1994 Range Rover 4,6 HSE	108 750 DM
Bei Produktionsende 2001 Range Rover 4,6 HSE	128 899 DM
Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4)	9500/2900 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Deutscher Land Rover Club e.V., Telefon 030/692007420
(Geschäftsstelle), www.deutscher-land-rover-club.de

Landypoint (Range Rover Classic Center), Telefon 07579/92110,
www.landypoint.de

Sorg Premium Cars, Telefon 0661/950009,
www.sorg-premium-cars.de

ERSATZTEILE

Grundsätzlich ist die Versorgung mit Ersatzteilen recht gut. Allerdings warnen Fachleute vor Billigteilen (zum Beispiel Spurstangenköpfe), die vor allem im Internet angeboten werden. Besser sind qualitativ hochwertige Teile vom Spezialisten.



Die aufwendige Technik verlangt eine gute Wartung

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| 1 Rahmenspitzen | 6 Achsschenkelgehäuse |
| 2 A-Säule/Stehbleche | 7 Steuerkette |
| 3 Motorhaube | 8 Eingelaufene Nockenwelle |
| 4 Vordere Radhäuser | 9 Defekte Hydrostößel |
| 5 Heckklappe | 10 Luftfederung |