



BY APPOINTMENT  
TO HER MAJESTY THE QUEEN  
MANUFACTURERS OF  
LAND ROVER VEHICLES  
LAND ROVER, WARWICK



BY APPOINTMENT  
TO HER MAJESTY THE DUKE OF EDINBURGH  
MANUFACTURERS OF  
LAND ROVER VEHICLES  
LAND ROVER, WARWICK



BY APPOINTMENT  
TO HER MAJESTY THE PRINCE OF WALES  
MANUFACTURERS OF  
LAND ROVER VEHICLES  
LAND ROVER, WARWICK

## PRESSEINFORMATION



### LANGFASSUNG

Neuer effizienter Antrieb und verfeinerte Technik

## **Range Rover – Jahrgang 2014:**

### **Luxusliner rüstet mit Hightech auf**

- **Hybridantrieb\* senkt CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf 169 g/km**
- **Langversion bietet 200 Millimeter mehr Außenlänge**
- **„InControl“: neue Konnektivitäts-Plattform**
- **Verbesserte Assistenz- und Unterhaltungssysteme**

**Schwalbach, November 2013 – Noch mehr Hightech und eine größere Auswahl für den Luxusliner: Der Range Rover rüstet zum Modelljahr 2014 kräftig auf. Das vor einem Dreivierteljahr erfolgreich gestartete neue Topmodell des britischen 4x4-Spezialisten bereichert die SUV-Luxusklasse mit einer Fülle neuer Details. Dazu zählen neue und optimierte Assistenz-, Unterhaltungs- und Konnektivitätssysteme ebenso wie der besonders effiziente Diesel-Hybridantrieb, der die Motorenpalette ergänzt. Ebenfalls neu ins Programm aufgenommen wurde eine weitere Modellvariante: die exklusive Range Rover Langversion. Die zahlreichen Novitäten schärfen das Profil des Range Rover nochmals – und sie schaffen noch mehr Auswahlmöglichkeiten in einem Marktsegment, das traditionell großen Wert auf Individualität legt.**

Unter den hochwertigen SUV-Modellen besitzt der Range Rover eine herausgehobene Position: Er gilt als Referenzgröße und als Vorbild – hat er doch vor gut 40 Jahren die Klasse der Luxus-Geländewagen überhaupt erst begründet. Er wurde somit zum Wegbereiter aller folgenden SUVs.

Seinen unvergleichlichen Rang untermauert der Range Rover jetzt mit einer wahren Fülle neuer Techniklösungen. So ist die Modellgeneration 2014 beispielsweise mit einem Digitalkamerasystem zur Unterstützung von drei innovativen Assistenzsystemen bestückt: Verkehrsschildererkennung sowie Spurhalte- und Fernlichtassistent. Die

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Mayk Wienkötter • Am Kronberger Hang 2a • D-65824 Schwalbach/Ts.

Telefon: 06196 / 9521 - 160 • [maykwien@jaguarlandrover.com](mailto:maykwien@jaguarlandrover.com) • <http://de.media.landrover.com>



Geschwindigkeitsregelung arbeitet mit einem „Queue Assist“, dem Stauassistenten: Damit kann der Fahrer die ACC-Funktion bis zum Stillstand der Fahrzeugkolonne nutzen. Weiterhin erhältlich ist mit dem Modelljahr 2014 ein erweiterter Einparkassistent, der auch das Manövrieren in quer angeordnete Parklücken übernimmt.

Unter dem Namen „InControl“ integriert Land Rover außerdem ein umfangreiches Konnektivitätspaket in den Range Rover. Die Plattform sichert die nahtlose Verbindung zwischen Fahrzeug sowie dem Privat- und Berufsleben seiner Nutzer. Insgesamt drei „Connected Car“-Technologien erlauben dabei die Überwachung des Fahrzeugstatus über eine Smartphone-App – außerdem die Lokalisierung des gestohlenen Fahrzeugs, das Absetzen von Notrufen oder die Aktivierung der Land Rover-Pannenhilfe. Und als Krönung lässt sich mit „InControl“ im Range Rover ein WiFi-3G-Hotspot einrichten, über den die Passagiere während der Fahrt mit insgesamt acht Smartphones und Tablets ins Netz gehen können.

Weiterhin in der Ausstattungsliste steht ein neues Multimediasystem für die Fondpassagiere. Neben dem bisher erhältlichen System mit zwei 8-Zoll-Displays gibt es in der Modellgeneration 2014 auch eine neue Anlage mit größeren 10,2-Zoll-Bildschirmen.

### **Neue Range Rover Langversion**

Land Rover macht darüber hinaus die Palette der Modellausführungen seines Luxus-SUV im Jahrgang 2014 noch bunter und vielfältiger: mit der Range Rover Langversion.

Erstmals seit 20 Jahren präsentiert das Unternehmen wieder einen Range Rover mit verlängertem Radstand. Das ultimative Luxus-SUV wird auf diese Weise für jene Kundengruppen attraktiver, die eine Alternative zu traditionellen „langen“ Oberklasselimousinen suchen. Die Range Rover Langversion bietet dank geschickter Raumnutzung volle 186 Millimeter mehr Beinfreiheit im Fond – außerdem lassen sich die „Executive Class“-Sitze mit ihrer 17-Grad-Neigungsverstellung in praktisch jede gewünschte Komfortposition bringen.



### **Neuer effizienter Diesel-Hybridantrieb\* gibt sein Debüt**

Premiere im Range Rover 2014 feiert schließlich ein besonderer Antrieb: der erste Diesel-Hybrid aus dem Haus Land Rover, der die Effizienz in neue Sphären führt – mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von lediglich 169 g/km. Der neue Parallel-Hybrid kombiniert exzellente Wirtschaftlichkeit und vorzügliche Effizienzwerte mit dem breitgefächerten Leistungsvermögen eines Range Rover.

Der neue Parallel-Hybridantrieb besteht aus dem modernen, 215 kW (292 PS) leistenden 3,0-Liter-SDV6, einem 35 kW (48 PS) starken Elektromotor und einer ZF-Achtstufen-automatik. Das gesamte Hybridsystem wiegt inklusive Lithium-Ionen-Akku weniger als 120 Kilogramm. Das Elektrotriebwerk allein stellt ein maximales Drehmoment von 170 Nm bereit – zur Unterstützung beim Überholen oder als eigenständiger Antrieb. Zugleich fungiert der E-Motor als Generator, um den flüssigkeitsgekühlten 266-Volt-Lithium-Ionen-Akku zu laden. Rein elektrisch kann der Range Rover Hybrid mit einem Tempo bis zu 48 km/h rund 1,6 Kilometer zurücklegen, bevor der Turbodiesel nahtlos den Antrieb übernimmt. Der Pilot kann mit insgesamt vier wählbaren Fahrmodi die für jede Situation optimale Kombination aus Diesel- und Elektroantrieb auswählen.

Mit einer Systemleistung von 250 kW (340 PS) und einem Drehmomentmaximum von 700 Nm muss die 3,0-Liter-SDV6-Hybrideinheit keinen Leistungsvergleich scheuen. Der Range Rover beschleunigt mit Hybridantrieb in knappen 6,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine abgeregelte Maximalgeschwindigkeit von 218 km/h. Gleichzeitig sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 169 g/km, während der Kraftstoffverbrauch im kombinierten Zyklus mit 6,4 Litern pro 100 Kilometer einen für diese Fahrzeugklasse beeindruckend niedrigen Wert erreicht. Die aktuelle Modellgeneration des Range Rover wurde von Anfang an für die Integration eines Hybridsystems konzipiert. So müssen weder beim Platzangebot in Innenraum oder Gepäckabteil noch bei den Offroad-Eigenschaften Abstriche gemacht werden.

Der neue Diesel-Hybrid tritt im Range Rover an die Seite der bisherigen, hoch entwickelten Antriebsalternativen. Dazu zählt etwa der 3,0-Liter-TDV6\*, der 190 kW (258 PS) Leistung mit niedrigen Verbrauchs- und Abgaswerten vereint – die jedoch keinesfalls mit mangelnder



Leistung erkaufte werden müssen. Der 3,0-Liter-Sechszylinder stellt vielmehr seine 600 Nm Drehmomentmaximum derart agil und mühelos bereit, dass der Range Rover den Spurt von 0 auf 100 km/h in gerade einmal 7,9 Sekunden absolviert.

Zweite Dieseloption im Range Rover ist der nicht minder beeindruckende SDV8. Neben seidenweichem Lauf und erstaunlich niedrigen Abgaswerten brilliert der 4,4-Liter-Achtzylinder\* mit einer Leistung von 249 kW (339 PS) und einem maximalen Drehmoment von nicht weniger als 700 Nm, das schon zwischen 1750 und 3000/min bereitsteht. Damit beschleunigt der Range Rover SDV8 in 6,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Die Poleposition im Range Rover-Motorenangebot behauptet der imposante 5,0-Liter-V8-Kompressor\* mit seiner Leistung von 375 kW (510 PS). Mit der unbändigen Kraft des Triebwerks wird die Fahrt mit dem Range Rover zum unvergleichlichen Erlebnis – erst recht, wenn man die Messwerte des Supercharged-Modells betrachtet. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt die Topvariante 5,4 Sekunden – erst bei einem Höchsttempo von 250 km/h wird der Vorwärtsdrang automatisch abgeregelt.

### **Weltweit erster SUV mit Alukarosserie**

Die Premiere des Range Rover bescherte dem SUV-Markt eine absolute Neuheit: Als erstes Modell der Welt besitzt der britische Luxusliner eine Vollaluminium-Karosseriestruktur, die deutlich leichter, leistungsfähiger und nachhaltiger als konventionelle Lösungen ist.

Mit der Monocoque-Karosserie aus leichtem Aluminium schafft der Range Rover eine deutliche Gewichtseinsparung: Die Struktur allein bringt 180 Kilo weniger auf die Waage – sie ist sage und schreibe 39 Prozent leichter als eine vergleichbare Stahlkarosserie. Hinzu kommen weitere Einsparungen in allen Fahrzeugbereichen, die das Modell insgesamt bis zu 420 Kilogramm leichter machen.

Damit platziert sich die Alustruktur im 4x4-Premiummarkt nicht nur mit weitem Abstand als leichteste Lösung, sie besitzt zugleich auch eine enorme Steifigkeit. Denn für die Range Rover-Karosserie galten ausnahmslos alle harten Offroad- und Belastungsstandards wie für jedes Land Rover-Modell.



Die Karosserien für den Range Rover und das Schwestermodell Range Rover Sport entstehen in einer mit einem Investitionsaufwand von 370 Millionen Pfund Sterling (467 Millionen Euro) neu errichteten, höchst modernen Produktionsstätte: dem größten Alu-Karosseriewerk der Welt in Solihull. Die Verbindungen der Range Rover-Alukarosserie werden dabei genietet und geklebt – ein in der Luft- und Raumfahrtindustrie entwickeltes und von Jaguar Land Rover für automobiler Zwecke angepasstes Verfahren. Mit dem Alu-Leichtbau präsentiert Jaguar Land Rover ein spektakuläres Ergebnis des Eine-Milliarden-Pfund-Investitionsprogramms (zirka 1,3 Milliarden Euro) in neue Technologien. Die beiden Hersteller produzieren Hochleistungs-Alustrukturen bereits seit 2003 in großen Stückzahlen.

Ein weiteres wichtiges Innovationselement des Range Rover ist seine Fahrwerksarchitektur in Leichtbauweise. Das größtenteils aus leichten Aluminiumelementen konstruierte Fahrwerk besitzt rundum einzeln aufgehängte Räder: vorn an weit gespreizten Doppelquerlenkern und hinten in einer aufwendigen Mehrlenkeranordnung.

Diese Konstruktion garantiert dem Range Rover exzellente Federwege von 260 Millimetern vorn und 310 Millimetern hinten. Die Aufhängung im Range Rover erlaubt eine hervorragende Achsverdrängung und optimale Radführung – die Grundlage für eine sichere Bewältigung schweren Geländes.

In bewährter Manier wird das leichte Range Rover-Fahrwerk mit einer verstellbaren Luftfederung aller Räder kombiniert, die auf und abseits der Straßen nützliche Komfortdienste leistet. Die Luftfedern besitzen Einstellmöglichkeiten für unterschiedliche Karosseriehöhen, eine Querverbindung für maximale Achsverdrängung und eine ausgeklügelte Abstimmung der Hardware sowie modifizierte Luftfedern an den Vorderrädern.

Allein schon die Fahrwerkskonfiguration verschafft dem Range Rover hervorragende Handlungseigenschaften – bei einem Fahrkomfort, der in der Luxusklasse keinen Vergleich zu scheuen braucht. Für die optimierte Leistungsfähigkeit sind neben dem Leichtbau-Fahrwerk hoch entwickelte elektronische Helfer verantwortlich, die eine Menge zur optimierten Fahrdynamik beitragen. Zu nennen ist hier beispielsweise die elektrische Servolenkung. Sie



gewährleistet dank einer besonders exakten Feinabstimmung ein exzellentes Lenkgefühl. Die Realisierung einer elektrischen Servolenkung eröffnete darüber hinaus die Chance, den Range Rover mit einem Einparkassistenten für Längs- und Querparklücken zu versehen: Er erkennt selbstständig passende Parkflächen und lenkt das Fahrzeug automatisch hinein.

### **Mindestens 500 Mal pro Sekunde Überwachung**

Darüber hinaus hat der Range Rover den aktiven Neigungsausgleich „Dynamic Response“, bestückt mit einer Zweikanaltechnologie, an Bord. „Dynamic Response“ wirkt in Kurven der Karosserieneigung entgegen und erhöht so deutlich Fahrkomfort und Sicherheit. Zur Serienausrüstung sämtlicher Versionen des Range Rover zählt überdies „Adaptive Dynamics“, die adaptive Fahrwerkssteuerung mit stufenlos einstellbaren Dämpfern. Sie überwacht die Bewegungen der Karosserie mindestens 500 Mal pro Sekunde und reagiert so praktisch in Echtzeit auf Lenkbefehle des Fahrers und Fahrbahnbedingungen.

In der SUV-Luxusklasse glänzt der Range Rover mit einem unübertroffenen Talent für jedes Terrain und seiner unter jeglichen Umständen extremen Gelassenheit. Für dieses Profil bringt er allerbeste Voraussetzungen mit – darunter die jüngste Entwicklungsstufe des von Land Rover kreierten „Terrain Response“-Systems: „Terrain Response 2“ erreicht dabei eine neue Dimension. Erstmals wurde hier ein „Auto“-Modus realisiert.

„Terrain Response 2“ nutzt zur Analyse der aktuellen Fahrbedingungen verschiedene „intelligente“ Systeme und wählt dann automatisch das passende Terrain-Programm. Dabei hat es die freie Wahl unter den fünf Programmen „Normal“, „Gras/Schotter/Schnee“, „Schlamm“, „Sand“ und „Felsen“. Je nach Beschaffenheit des Untergrunds und den Reaktionen des Fahrzeugs wird dabei das Fahr- und Traktionsverhalten optimiert, indem „Terrain Response 2“ alle maßgeblichen Komponenten, wie Motor, Getriebe, Mitteldifferenzial, Assistenz- und Fahrwerkssysteme, beeinflusst.

Im „Auto“-Modus kommt das System völlig ohne weitere Eingriffe des Fahrers aus – gleichzeitig informiert „Terrain Response 2“ den Piloten über mögliche bzw. vom System als nötig erachtete Verbesserungen, wie das Einlegen der Geländeuntersetzung oder das Anheben der Karosserie per Luftfederung.



Ergänzung erfährt das „Terrain Response 2“-System im Range Rover mit einer Vielzahl hoch entwickelter Sicherheits- und Assistenzsysteme, wie Bergan- und Bergab-Fahrhilfe, Bremskraft-Entriegelungssteuerung, Stabilitätskontrolle, Traktionskontrolle und Wankneigungssteuerung. Sicher verzögert wird das Topmodell mithilfe eines überaus leistungsfähigen Bremssystems mit rundum montierten Scheiben sowie besonders leichten, aber sehr fest zupackenden Sechs-Kolben-Bremssätteln des Spezialisten Brembo an den Vorderrädern.

In bester jahrzehntelanger Übung von Marke und Modell gelangt die Antriebskraft des Range Rover permanent an alle vier Räder. In der aktuellen Range Rover-Generation wird diese Technik verfeinert mit Details wie einer „intelligenten“ Steuerung oder der Geländeuntersetzung für schwierigste Aufgaben „off the road“ und im Zugbetrieb. Das zweistufige Verteilergetriebe besitzt eine voll synchronisierte Umschaltmöglichkeit zwischen hohen und niedrigen Gängen, wodurch auch während der Fahrt, bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h die Geländeuntersetzung eingelegt werden kann. Zur weiteren Optimierung von Traktion und Stabilität kann das Modell optional mit einer aktiven Hinterachs-Differenzialsperre ausgerüstet werden.

Im Hinblick auf Zugvermögen ist der Range Rover im SUV-Markt unübertroffen, denn er kann Anhänger bis zu 3,5 Tonnen an den Haken nehmen. Abgerundet wird das Technologiepaket mit der patentierten „Wade Sensing“-Funktion. Sie ermittelt automatisch die Tiefe von Wasserdurchfahrten, wodurch die 900 Millimeter betragende Wassertiefe des Modells sowie die Bodenfreiheit von maximal 303 Millimetern perfekt nutzbar werden.

### **Umfassendes Programm rund um den Globus**

Mit einem höchst anspruchsvollen Entwicklungs- und Testprogramm auf und abseits der Straßen stellt Land Rover die enorme Leistungsfähigkeit des Range Rover sicher – erbarmungslose Prüfungen in vielen Ländern mit allen erdenklichen Klimaextremen und Untergründen. Nur ein Beispiel dafür ist der finale Härtetest, den der neue Diesel-Hybridantrieb erst kürzlich im Range Rover absolvierte: auf einer mehr als 16 000 Kilometer





langen Tour von Großbritannien bis nach Indien, auf den Spuren der legendären Seidenstraße.

Innovative und überlegene Technik macht jedoch nur einen Teil der Faszination des Range Rover aus. Mindestens ebenso bedeutend ist für viele Besitzer die unvergleichliche Atmosphäre, die das Interieur verströmt. Verwöhnender Luxus und kompromissloser Komfort sind hier gepaart mit exquisiten Materialien, handwerklich perfekter Verarbeitung und einem ebenso stilvollen wie anspruchsvoll modernen Design.

### **Reisen im edlen und hochwertigen Ambiente**

In der aktuellen Modellgeneration präsentiert sich das Innenleben des Range Rover unvergleichlich edel, hochwertig und großzügig. So eröffnet sich bereits in der Normalausführung des Range Rover an den Rücksitzen eine enorme Beinfreiheit, während darüber hinaus zwei optional lieferbare „Executive Class“-Einzelsitze mit vielfältigen Verstellmöglichkeiten Reisen auf höchstem Luxusniveau versprechen.

Qualität und Verarbeitung der verwendeten Materialien sind Markenzeichen des Luxusliners – im Verbund mit den eleganten Gestaltungslinien erzeugen sie das unvergleichliche Range Rover-Ambiente. Die Oberflächen des Passagierabteils sind mit feinsten Naturstoffen bezogen und belegt, wie erstklassigen Lederqualitäten, edlen Hölzern und aufwendig verarbeiteten Metallen.

Sein Flaggschiff bietet Land Rover mit drei verschiedenen Qualitätsstufen des Premium-Leders an. Das Leder wird im Innenraum großzügig verarbeitet und findet sich auf praktisch allen sichtbaren Flächen – von den Sitzen über Instrumententafel und Türen bis zum Dachhimmel. Ihren Abschluss finden die aufwendigen Lederbezüge der Sitze und weiterer Oberflächen mit edlen Zwillingsnähten in traditioneller handwerklicher Qualität.

### **20-fach verstellbare Sitze mit Massagefunktion**

Die Topvarianten des Range Rover bieten Vordersitze mit bis zu 20 Verstellmöglichkeiten sowie zusätzlich fünf Massagefunktionen, Sitzflächenverlängerung und Flügelkopfstützen. Im Modelljahr 2014 wurde dieses Angebot mit einer weiteren elektrischen Verstellung für den





oberen Teil der Rückenlehnen nochmals ausgeweitet. Die Fondsitze verfügen in den Spitzenmodellen serienmäßig über elektrische Verstellungen der Lehnen und der Lendenwirbelstützen.

Vom souveränen „Command Driving“-Fahrerplatz aus lässt sich der Range Rover mühelos kontrollieren und steuern – mithilfe übersichtlicher Instrumente und intuitiv angelegter Bedienungseinheiten. Das Zentrum des Kommandostands bilden die beiden hochauflösenden Farbd Displays: eine 12,3-Zoll-Einheit für die Hauptinstrumente und der 8-Zoll-Touchscreen zur Bedienung aller wichtigen Funktionen in der Mittelkonsole. Beide Bildschirme passen sich automatisch der jeweiligen Fahrsituation an und präsentieren dem Piloten alle wichtigen Informationen und Bedienoptionen in übersichtlicher Form.

Die Mittelkonsole erstreckt sich im Range Rover majestätisch breit zwischen Fahrer- und Beifahrerplatz. Die klaren Linien an Instrumententafel und Mittelkonsole geben einen Hinweis darauf, dass das Interieur des Range Rover in der jüngsten Modellgeneration deutlich vereinfacht wurde. So enthalten die Bedienungseinheiten beispielsweise rund 50 Prozent weniger Schalter als bei der Vorgängerversion.

Die Qualität des Fahrerlebnisses für Pilot und Passagiere befördert Land Rover in seinem Luxusliner auf vielfache Weise: nicht zuletzt mit einer breiten Auswahl komfort- und luxusbetonter Ausstattungsdetails, wie hochwertige Audiosysteme, verschiedene Klimasteuerungen oder das spektakuläre Panorama-Schiebedach. Im Range Rover stehen drei unterschiedliche Audioanlagen des Spezialisten Meridian zur Wahl, wobei das Spitzenmodell nicht weniger als 1700 Watt und 29 Lautsprecher inklusive Subwoofer anbietet. Hinzu kommen attraktive Details wie die elektrische Betätigung des oberen und unteren Teils der Heckklappe, Türen mit Zuziehhilfe oder verschiedene Kühlfächer.

Sicherheitsgewinne versprechen ferner weitere Helfer, wie das Überwachungssystem des „toten Winkels“ mit seitlich angebrachten Radarsensoren, ein einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer, das „Surround“-Kamerasystem mit Kreuzungskamera, der Anhängerassistent oder die Beleuchtung, zu der eine automatische Fernlichtsteuerung und adaptive Xenon-Scheinwerfer mit LED-Signatur gehören.



### **„Autobiography“-Programm mit 22 exklusiven Lackfarben**

Für die aktuelle Range Rover-Modellgeneration haben Kunden praktisch die freie Auswahl – in der Kollektion verfügbarer Innen- und Außenfarben ebenso wie im Angebot an schicken Leichtmetallfelgen. Hinzu kommen exklusive Details wie die optionalen „Executive Class“-Einzelsitze im Fond, elektrisch ausfahrbare Trittstufen oder eine elektrisch ausfahrbare Anhängerkupplung. Sollte selbst diese Bandbreite an Möglichkeiten nicht genügen, erfüllt der Range Rover mit seinem „Autobiography“-Programm ausgefallene Wünsche. Allein 22 Lackfarben sind exklusiv den „Autobiography“-Modellversionen vorbehalten.

Besonders intensiv widmet man sich beim Range Rover der Abschottung des Innenraums gegen Geräusche. Sämtliche unerwünschten Lärmquellen werden im Range Rover eliminiert, zum Beispiel mithilfe neuartiger doppelt isolierter Motorlager oder der Akustikbeschichtung der Windschutzscheibe sowie der Verglasung in den vorderen und hinteren Türen.

### **Klassisches Design in frischer Interpretation**

Gewissermaßen als Krönung besitzt der Range Rover seit Anbeginn die Form einer Ikone – auf den ersten Blick identifizierbar, zeitlos elegant, betörend schlicht und einzigartig klar. Bei der Entwicklung der aktuellen Modellgeneration konnten die Land Rover-Designer auf dieses große Erbe zurückgreifen. Sie versahen es mit einer modernen Vision, die sich an einer neuen Generation Range Rover-Kunden orientiert. Die frischen Interpretationen klassischer Designlinien bedeuten nicht mehr und nicht weniger als die kühn angelegte Evolution der ikonischen Range Rover-Designsprache. Darüber hinaus signalisiert das sanft gehaltene, moderne Erscheinungsbild, welche Fülle an technischen Innovationen unter dem Blech des Range Rover verborgen ist.

Die Gesamtlänge von knapp unter fünf Metern korrespondiert im Range Rover mit einem geglätteten und windschlüpfrigen Profil: der aerodynamischste Range Rover aller Zeiten. In der Frontansicht wiederum dominiert der Eindruck von Kraft – dank des eindrucksvoll breiten Kühlergrills und markanter Scheinwerfer. Allerdings sorgen auch hier verschiedene stilistische Kniffe für Windschnittigkeit, wie die leichte Neigung des Grills, die stärker gerundeten Karosseriekannten oder die dynamisch geneigten A-Säulen.



Ins Auge fallen am Modell außerdem die seitlichen Lufteinlässe in den Vordertüren sowie weitere edle Akzente, wie die nahezu vollkommen bündig eingepasste seitliche Verglasung oder die Verkleidungen der Dachsäulen in hochglänzendem Schwarz.

Weitere Informationen und Fotos erhalten Sie unter <http://de.media.landrover.com>.

\*

Range Rover 3.0 TDV6 A8 (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 8,5 - außerorts 7,0 - kombiniert 7,5; CO<sub>2</sub>-Emission 196 g/km)

Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 5,8 - außerorts 6,7 - kombiniert 6,4; CO<sub>2</sub>-Emission 169 g/km)

Range Rover 4.4 SDV8 A8 (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 11,5 - außerorts 7,6 - kombiniert 8,7; CO<sub>2</sub>-Emission 229 g/km)

Range Rover 5.0 V8 Supercharged A8 (Kraftstoffverbrauch l/100 km innerorts 18,3 - außerorts 9,7 - kombiniert 12,8; CO<sub>2</sub>-Emission 322 g/km)



Pressekontakt:

Mayk Wienkötter, Leiter Produkt- und Markenpresse

Land Rover Deutschland

Tel.: +49 (0)6196 / 9521-160

Mobil: +49 (0)151 / 180 130 40

E-Mail: [maykwien@jaguarlandrover.com](mailto:maykwien@jaguarlandrover.com)

Verbrauchs- und Emissionswerte Freelander, Discovery, Range Rover Evoque,

Range Rover Sport, Range Rover inklusive Supercharged-Modelle:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus: 13,8 – 4,9 l/100km

CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 322 – 129 g/km

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Jaguar- und Land Rover-Vertragspartnern und bei Jaguar Land Rover Deutschland GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter [www.dat.de](http://www.dat.de) verfügbar.