

CLASSIC DRIVER

Range Rover Generationen

Ikonen leben länger

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Mathias Paulokat/ Land Rover

Großer Geburtstag: Am 17. Juni 2010 feierte der Range Rover seinen Vierzigsten. Als erstes Fahrzeug weltweit setzte der „Range“ auf Straße wie im Gelände gleichermaßen Maßstäbe. Der kultivierte Brite begründete die Klasse der Luxus-Geländewagen und setzte einen Meilenstein in der Entwicklung der heute weit verbreiteten „Sports Utility Vehicle“. Classic Driver skizziert die Etappen eines beeindruckenden Aufstiegs zum Geländewagen-Olymp.

Die erzählenswerte Geschichte des Range Rover nahm 1970 mit der heute "[Classic](#)" genannten Erstauflage ihren Ausgangspunkt. Sie wurde, in einer Vielzahl von Varianten und ständig weiter entwickelt, mehr als 25 Jahre lang produziert. 1994 folgte dann die zweite Generation mit der internen Bezeichnung P38a, ehe 2001 das aktuelle Modell mit dem internen Typ-Code L322 debütierte. Diese Baureihe erhielt jüngst ein erneut [beeindruckendes Update](#) und zeigt sich anlässlich der Feiern zum [40. Geburtstag](#) ganz State of the Art.



Das jüngste Modell erreicht höhere Jahresverkaufszahlen als alle Vorgänger. Ob in London oder Los Angeles, in Sydney oder Shanghai, in Turin oder Tokio: Der Range Rover ist heute für den anspruchsvollen Kunden erste Wahl unter den Luxus-Offroadern. Warum ist das so? „Der Range Rover vereint von je her vier Fahrzeuge in einem“, erläutert Managing Director Phil Popham. „Er ist erstens ein sieben Tage in der Woche nutzbares Luxusmobil; zweitens ein Freizeitauto, das alle Autobahnen und Pisten unter die Räder nimmt; drittens ein Hochleistungs-Reisewagen für lange Strecken und schließlich viertens ein robuster Geländegänger.“ Obwohl der Mann der Befangenheit nicht unverdächtig ist, müssen wir nach zahlreichen eigenen Range Rover Touren quer durch Europa zustimmen: Recht hat er!



Dort stecken bleiben, wo andere nicht hinkommen

„Unsere Idee war, den Komfort und das Straßen-Fahrverhalten einer Rover-Limousine mit der Geländetauglichkeit eines [Land Rover](#) zu kreuzen. So etwas hatte davor noch niemand versucht.“ So äußerte sich [Charles Spencer „Spen“ King](#), der „Vater“ des Range Rover kurz vor seinem Tod im Sommer 2010. Als Chefingenieur in der Rover-Pkw-Sparte war King ursprünglich zwar mit neuen Fahrzeugprojekten befasst,

nicht aber mit den Land Rover-Modellen der damals zu Rover gehörenden Geländewagenmarke. Aber „Spen“ King hatte Land Rover im Blut. Denn seine Onkel waren keine Geringeren als die Brüder Spencer und Maurice Wilks. Und die hatten 1948 gemeinsam Land Rover gegründet.

King: „Der Range Rover trat als vollkommen anderes Auto an. Er hatte das Ziel, im Gelände in gleicher Weise zu überzeugen wie beim Fahrverhalten auf der Straße. Ich dachte damals, es müsste doch möglich sein, einem Land Rover deutlich mehr Komfort abzugewinnen, ohne seine enormen Möglichkeiten abseits der Straßen zu beeinträchtigen. Dann kam noch der V8-Motor hinzu, den Rover damals bei General Motors einkaufte. Alle diese Ideen und Elemente fügten wir zusammen – und dann konnte uns niemand mehr aufhalten. Schließlich hatten unsere Vertriebspartner in den USA uns versichert, dass der Freizeit-Allradmarkt eine große Zukunft verspricht.“ Kurioserweise dauerte es jedoch noch 17 Jahre nach der Modellpremiere, ehe der Range Rover auch nach Nordamerika kam – trotz seines riesigen Erfolgs in ganz Europa.



Der Prototyp: 100-Zoll-Station Wagon

Die Arbeiten am ersten Range Rover-Prototypen, dem damals so genannten „100-Zoll-Station Wagon“, begannen im Jahr 1966. „Er war als Premium-Freizeitfahrzeug konzipiert, aber noch nicht als Luxusmodell“, erinnert sich der frühere Projektingenieur Geoff Miller. „Darüber hinaus sollte er technisch anspruchsvoll sein. ‚Spen‘ war überzeugt, dass das Fahrzeug vorn und hinten mit Schraubenfedern ausgerüstet sein musste, um auf der Straße den Komfort eines Pkw bieten zu können. Allerdings besaß damals kein Allradmodell Schraubenfedern, denn sie mussten für eine gute Geländegängigkeit sehr lange Federwege aufweisen.“ Zu den weiteren technischen Neuheiten zählten eine Aluminiumkarosserie, wie sie auch der Land Rover aufwies, ein komplett aus Aluminium gefertigter Motor und Scheibenbremsen rundum. Das Fahrzeug war kein Selbstgänger – nahezu das gesamte Rover-Management begegnete dem Prototypen mit Skepsis.

Bevor der erste Range Rover aus der Serienproduktion die Bänder im Werk Solihull verließ, wurden lediglich zehn Prototypen hergestellt. Sie trugen den Schriftzug „Velar“ – angelehnt an das spanische „velar“ für „wachen“ und das italienische „velare“ für „verbergen“ oder „verhüllen“. Den Namen Range Rover prägte schließlich Designer Tony Poole, nachdem andere Vorschläge, wie „Panther“ oder „Leopard“, verworfen worden waren. Sein Debüt vor der Weltpresse gab der Range Rover schließlich am 17. Juni 1970 – bei einer Presseveranstaltung in Cornwall mit Offroad-Testfahrten in einem Zinnbergwerk bei St. Agnes.



Der erste Luxus-Geländewagen der Welt

Bei der Ausstattung konnte der erste Range Rover anfangs noch nicht mit übermäßig viel Luxus aufwarten.

Dies sollte erst ein paar Jahre später folgen. Die Premierengeneration des Range Rover präsentierte sich vielmehr relativ spartanisch: Vinylsitzbezüge korrespondierten mit Vinyl- und Gummibelägen auf dem Kabinenboden. Nicht unbedingt schön, aber leicht auszuspritzen. Holz, Leder oder sogar Teppich suchte man 1970 vergeblich. Bei seinem Debüt im Jahr 1970 war der Range Rover nur als Zweitürer mit Schaltgetriebe lieferbar. Erst 1981 war es für den Range Rover-Viertürer so weit, ehe ein Jahr später auch die Getriebeautomatik folgte. Beide Merkmale waren unbedingt Voraussetzungen für jedweden Markterfolg in den USA, wo der Verkauf des Range Rover dann 1987 anlief.

Die erste Generation des Range Rover war ihrer Zeit weit voraus. Als Beleg dafür mag nicht zuletzt die Tatsache dienen, dass sie mehr als 25 Jahre produziert und selbstverständlich auch erfolgreich vermarktet wurde. In den 70er Jahren änderte sich das Modell nur wenig – in einem generell unerfreulichen Jahrzehnt für die britische Autoindustrie, geprägt von Dreitagewochen und politischen Unruhen. Es stand nur ein bescheidener Entwicklungsetat zur Verfügung und davon abgesehen verkaufte sich der Range Rover sehr gut. Warum also etwas ändern? In den 80ern nahm das Tempo der Modellentwicklung dann Fahrt auf – vorrangig mit dem Ziel, den Range Rover [luxuriöser](#) zu machen. Die Innenausstattung wurde kontinuierlich aufgewertet. Teppiche, Lederpolster und Holzeinlagen machten den Range Rover zur echten Alternative zu luxuriösen Limousinen. Auch hier war er der Vorreiter unter allen Offroadern.



Fortschritt ebenfalls bei der Technik: Der 3,5-Liter-Aluminium-V8 wuchs 1989 auf 3,9 und 1992 auf 4,2 Liter Hubraum – mit den entsprechenden positiven Auswirkungen auf Leistungsvermögen und Laufverhalten. Die ab 1982 erhältliche Dreistufenautomatik von Chrysler ersetzte man 1985 durch eine sanftere und wirtschaftlichere ZF-Einheit mit vier Stufen. 1992 schließlich präsentierte Land Rover als letzte große Innovation der ersten Range Rover-Generation den LSE mit verlängertem Radstand und elektronisch höhenverstellbarem Fahrwerk – dieses Komfortmerkmal war auch für den „normalen“ Range Rover mit 100-Zoll-Fahrwerk lieferbar.



P38a: die zweite Range Rover-Generation

Unter dem Kürzel P38a trat 1994 die zweite Auflage des Range Rover an, benannt nach dem Gebäude 38A auf dem Werksgelände in Solihull: Hier vollzog sich die Entwicklung des Modells. Die neue Generation glänzte mit mehr Luxus, noch mehr Komfort auf der Straße und Vielseitigkeit im Gelände. Die zweite Range Rover-Generation bot drei Motorenalternativen: einen leistungsstarken 2,5-Liter-Sechszylinder-Diesel von BMW sowie Varianten mit 3,9 und 4,6 Liter Hubraum des aus Aluminium gefertigten Rover-V8.

Der 4,6-Liter-Topmotor erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in knapp über neun Sekunden: der bis dahin schnellste Serien-Range Rover. Das höhenverstellbare Fahrwerk hatte bereits gegen Ende des Produktionszyklus der ersten Modellgeneration ihre Premiere gefeiert. Für den P38a wurde die Aufhängung weiter entwickelt und als

Serienausstattung integriert, so dass sie jederzeit, auf und abseits der Straßen ihre Stärken ausspielen konnte.



Der L322 stellt die dritte Range Rover-Generation dar. Mit diesem Auto machte der Range Rover einen gewaltigen Satz vorwärts. Er erklimmte neue Gipfel und setzte Orientierungspunkte in der 4x4-Welt im Hinblick auf Luxus und Bandbreite der Fähigkeiten. CEO Bob Dover bezeichnete den neuen Range Rover als „leistungsfähigstes Fahrzeug der Welt mit der größten Fülle an Möglichkeiten“. Zu den Innovationen zählten beim dritten Range Rover ein festeres Monocoque anstelle des im Geländewagenbau üblichen Leiterraumens und die unabhängige Einzelradaufhängung mit kreuzverbundenen Luftfedern – zu jener Zeit besaßen fast alle Offroader noch ungeteilte Achsen; einige haben sie noch heute. Der Innenraum des Range Rover wurde zudem als hochwertigste Lösung des gesamten Marktes gelobt. Und wer den neuen Range genau inspiziert, wird feststellen: daran hat sich nichts geändert.

Zeitleiste

Alle wichtigen Stationen und Entwicklungsschritte des britischen Allrad-Klassikers finden Sie hier auf einen Blick.

1966

Beginn der Arbeiten am ersten Range Rover-Prototypen, dem „100-Zoll-Station Wagon“, die Prototypen hießen „Velar“

1970

Verkaufsstart des ersten, zweitürigen Range Rover-Modells – später als „Classic“ bezeichnet

1971

Der Range Rover erhält für seine technische Qualität den „RAC Dewar“-Preis

1972

Als erstes Auto überhaupt überwindet der Range Rover im Rahmen einer britischen Armee-Expedition das „Darien-Hindernis“ in der „Transamericana“

1974

Während einer Wüstenexpedition durchquert der Range Rover die Sahara von West nach Ost – 12 000 Kilometer in 100 Tagen

1977

Ein modifizierter Range Rover siegt in der 4x4-Wertung des London-Sydney-Marathons: mit 30 000 harten Kilometern die längste auf Geschwindigkeit angelegte Automobilralley aller Zeiten

1979

Sieg eines speziell umgerüsteten Range Rover bei der ersten Rallye Paris-Dakar – Wiederholung des Range Rover-Erfolgs im Jahr 1981

1981

Vorstellung des ersten Range Rover-Serienmodells mit vier Türen – parallel zur Premiere des ersten werkseitig hergestellten Sondermodells, Range Rover „In Vogue“

1982

Range Rover auch mit Automatik erhältlich

1983

Einführung des Fünfgang-Schaltgetriebes im Range Rover

1985

Der Range Rover „Bullet“ mit Dieselmotor bricht gleich 27 Geschwindigkeitsrekorde, darunter die Diesel-Bestmarke für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 100 mph (160 km/h) in 24 Stunden

1987

Markteinführung des Range Rover in Nordamerika

1989

Als erstes 4x4-Modell weltweit ist der Range Rover mit ABS ausgerüstet

1990

Premiere des sportlichen Sondermodells Range Rover CSK, benannt nach Charles Spencer King, dem „Erfinder“ des Modells

1992

Als erster Geländewagen der Welt erhält der Range Rover Classic eine elektronische Traktionskontrolle (ETC). Zudem Einführung des Range Rover LSE mit langem Radstand und Integration der elektronisch gesteuerten Luftfederung in die Range Rover-Baureihe – erneut eine Weltneuheit für die Allradklasse

1994

Verkaufsstart der zweiten Modellgeneration des Range Rover (P38a)

1996

Nach exakt 317 615 produzierten Einheiten endet die Fertigung des Range Rover Classic

1999

Vorstellung des Sondermodells Range Rover Linley auf der London Motor Show

2001

Die von Grund auf neue Generation des Range Rover (L322) feiert ihr Debüt

2002

Die Produktion des Range Rover im Werk Solihull überschreitet die Marke von einer halben Million

2005

Der Range Rover Sport geht als zweite Modellalternative an den Start

2006

Einführung des „Terrain Response“-Systems und des TDV8-Dieselmotors

2009

Gemeinsam mit weiteren technischen Neuerungen erhält der Range Rover hochmoderne 5,0-Liter-Benzinmotoren in Saug- und Kompressor Ausführung

2010

40. Geburtstag des Range Rover. Eine kleine, dritte Modellreihe debütiert auf dem Autosalon in Paris: der Range Rover Evoque

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/range-rover-generationen>

© Classic Driver. All rights reserved.