

Tribune



Ausgabe 2/2010



BY APPOINTMENT
TO HER MAJESTY THE QUEEN
LAND ROVER FINANCE
LAND ROVER, WARRICK



BY APPOINTMENT
TO HER MAJESTY THE QUEEN
LAND ROVER FINANCE
LAND ROVER, WARRICK



BY APPOINTMENT
TO HER MAJESTY THE QUEEN
LAND ROVER FINANCE
LAND ROVER, WARRICK

DER RANGE ROVER EVOQUE:

**ELEGANT, KOMPAKT
UND SEHR EFFIZIENT**



RANGE
ROVER



Editorial

EINE IKONE WIRD 40!

Sehr geehrte Damen und Herren, geschätzte Kundinnen und Kunden

Der Range Rover hat 1970 eine neue Fahrzeugkategorie geschaffen – die der luxuriösen und multifunktionalen Allradfahrzeuge. Er ist seither weltweiter Trendsetter und gilt als Synonym für diese Fahrzeugklasse. Vor 40 Jahren begann die unglaubliche Erfolgsgeschichte, ein Fahrzeug für alle nur erdenklichen Einsatzbereiche, ohne dabei auf Komfort und Luxus verzichten zu müssen. Diese Idee hat sich rund um den Globus durchgesetzt und die Nachfrage ist ungebrochen gross. Dies spricht für ein überzeugendes Konzept – all in one, one for all!

Ein grosser Teil dieser Tribune ist dem Range Rover Jubiläum gewidmet. Wir blicken aber nicht nur zurück, denn inzwischen wurde ein weiteres, neues Kapitel der faszinierenden Range Rover Geschichte aufgeschlagen: Der neue Range Rover Evoque feierte vor wenigen Tagen am Automobilsalon in Paris Weltpremiere. Er ergänzt die bisherigen zwei Range Rover Modelle und ist der kompakteste und effizienteste Range Rover, der je gebaut wurde.

Doch der neue Evoque ist nicht das einzige Geburtstagsgeschenk zum 40-jährigen Jubiläum: Die Modellgeneration 2011 des Range Rover mit einem brandneuen Hightech-4.4-Liter-TDV8-Dieselmotor steht im Oktober bei den 28 Land Rover Partnern in der Schweiz für Sie bereit.

Auch ohne diese Neuheiten war Land Rover zusammen mit Range Rover in den ersten acht Monaten 2010 sehr erfolgreich. So konnten in der Schweiz 1084 Fahrzeuge an unsere Kundschaft ausgeliefert werden. Dies entspricht einer Steigerung von 60.8% gegenüber der gleichen Zeitspanne des Vorjahres. Für diesen Vertrauensbeweis bedanke ich mich im Namen der gesamten Land Rover Vertriebsorganisation in der Schweiz recht herzlich.

Zwei weitere Highlights des Land Rover Herbstes 2010 sind der neue Freelander 2 mit einem Rundum-Facelift und neuem Dieselmotor in zwei Leistungsstufen sowie die luxuriöse Limited Edition Defender Black Pearl.

Wir stellen Ihnen in der Tribune aber nicht nur unsere Produkte vor, sondern auch Menschen und Organisationen, die mit ihren ganz persönlichen Geschichten mit Land Rover verbunden sind und unsere multifunktionalen Allradfahrzeuge auf unterschiedlichste Weise einsetzen und schätzen.

Viel Spass bei der Lektüre!



Ihr
Stephan Vögeli
Managing Director JAGUAR Land Rover Schweiz AG



Geburtstag einer Ikone:

DER RANGE ROVER WIRD 40



Geburtstag einer Ikone

MANUFACTURED BY
 RANGE ROVER
 COVENTRY ENGLAND



Vor 40 Jahren gründete Range Rover die Klasse der Luxus-Allradfahrzeuge und setzte einen Meilenstein in der Entwicklung der sogenannten «Sports Utility Vehicle» (SUV). Insgesamt gab es drei Modellgenerationen – 1970 kam die heute «Classic» genannte Erstauflage auf den Markt, wurde ständig weiterentwickelt und in einer Vielzahl von Varianten mehr als 25 Jahre lang produziert. 1994 folgte die zweite Generation und schliesslich 2001 das aktuelle Modell.

Der kontinuierliche Erfolg des Range Rover ebnete auch anderen Premiumherstellern den Weg in den boomenden Markt der luxuriösen SUV, was jedoch der Beliebtheit des Range Rover rund um den Globus keinen Abbruch tat – im Gegenteil. Die jüngste Modellgeneration erreichte weltweit höhere Jahresverkaufszahlen als alle Vorgänger.

«Der Range Rover vereint von jeher vier Fahrzeuge in einem», so Managing Director Phil Popham. «Er ist erstens ein sieben Tage in der Woche nutzbares Luxus-Fahrzeug; zweitens ein Freizeitauto, das alle Autobahnen und Pisten unter die Räder nimmt; drittens ein Hochleistungs-Reisewagen für lange Strecken und viertens ein robuster Geländegänger.»

Als weitere Modellvariante präsentierte Land Rover im Jahr 2005 den Range Rover Sport. Das Schwestermodell des Range Rover feiert mit seinem sportlich-dynamischen Charakter grosse Erfolge und war 2007 der weltweite Bestseller der gesamten Marke Land Rover.

In wenigen Monaten erhält die Range Rover Familie nochmals Zuwachs durch ein drittes Modellangebot: Der neue Range Rover Evoque wird noch kompakter, leichter und wirtschaftlicher auftreten, jedoch ebenso hochwertig, luxuriös und aussergewöhnlich wie seine beiden Schwestermodelle sein.

Geburtstag einer Ikone



Der Range Rover Classic in seinen zahlreichen Varianten – den Einsatzmöglichkeiten waren keine Grenzen gesetzt.



Charles Spencer King: « Der Range Rover hatte das Ziel, im Gelände in gleicher Weise zu überzeugen wie auf der Strasse. Ich dachte damals, man müsste doch einem Land Rover deutlich mehr Komfort abgewinnen können, ohne seine enormen Möglichkeiten abseits der Strassen zu beeinträchtigen. Dann kam noch der V8-Motor hinzu, den Rover damals einkaufte – und dann konnte uns niemand mehr aufhalten. »

Der «100-Zoll-Station Wagon»

Die Arbeiten am ersten Range Rover Prototypen, dem sogenannten «100-Zoll-Station Wagon», begannen im Jahr 1966. «Er war als Premium-Freizeitfahrzeug konzipiert, aber noch nicht als Luxusmodell», erinnert sich der frühere Projektingenieur Geof 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 Personenwagens 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 «last but not least» als erstes in grösserer Serie hergestelltes Fahrzeug mit permanentem Allradantrieb sowie Scheibenbremsen rundum.

Die Erfolgsgeschichte des Range Rover im Detail

Die Idee für den Range Rover kann Charles Spencer «Spen» King für sich beanspruchen. Er wollte den Komfort und das Strassenfahrverhalten einer Rover Limousine mit der Geländetauglichkeit eines Land Rover kreuzen. So etwas hatte davor noch niemand gewagt. Aber es schien einen Versuch wert. Mitte der 1960er-Jahre gingen die Rover-Ingenieure nach Amerika, um Erfahrungen und Ideen zu sammeln. Autohändler bestätigten ihnen, dass jenseits des Atlantiks der Markt für vierradangetriebene Freizeitfahrzeuge wuchs. Hier tummelten sich Kunden, die ein gutes Zugfahrzeug suchten, die Camping und das Leben in der Natur schätzten, denen aber Fahrkomfort auf den Freeways oder in der Stadt ebenso wichtig war.

Für diesen Käuferkreis gab es in den USA einige wenige Angebote – allesamt grossvolumige amerikanische Modelle wie Jeep Wagoneer, Ford Bronco oder International Harvester Scout. Sie waren geräumig und leicht beherrschbar, besaßen einen zuschaltbaren Vierradantrieb für eine gewisse Geländegängigkeit und kraftvolle Motoren, die akzeptable Fahrleistungen auf der Strasse erlaubten. Auf dem europäischen Markt existierte damals nichts Vergleichbares. Land Rover Ingenieure untersuchten und bewerteten die amerikanischen Modelle. Sie blieben im Gelände weit hinter den Möglichkeiten eines Land Rover zurück und auf der Strasse konnten sie keinesfalls mit dem Komfort und der Kultiviertheit einer hochwertigen Limousine Schritt halten.

Geburtstag einer Ikone

«Vier Fahrzeuge in einem»

Sein Debüt vor der Weltpresse gab der Range Rover am 17. Juni 1970 – in Cornwall mit Offroad-Testfahrten in einem Zinnbergwerk bei St. Agnes. Land Rover pries seine Neuentwicklung als «vielseitigstes Auto der Welt» an, das «den Komfort eines Rover-Personenwagens mit der Robustheit und Geländetauglichkeit eines Land Rover Allradlers kombiniert».

Ein Auto «für alle Jahreszeiten»

Zunächst hiess er noch «Range Rover Station Wagon». Der Zusatz verschwand sehr schnell. Was aber praktisch unverändert Gültigkeit hat, ist die damalige Beschreibung: «Er fühlt sich auf der Ranch in Texas ebenso heimisch wie auf der Überholspur europäischer Autobahnen.» Später kam der Zusatz «das Auto für alle Gelegenheiten» – ein Slogan, der haften blieb.

Der erste Luxus-Geländewagen der Welt

Der Range Rover sollte zum Begründer der Klasse der luxuriösen Geländewagen werden. Zunächst erstreckte sich die Hochwertigkeit jedoch vorrangig auf Fahrkomfort und Leistungsvermögen, die keinen Vergleich mit Premiumlimousinen zu scheuen brauchten. Bei der Ausstattung hingegen zeigte sich der erste Range Rover anfangs noch relativ spartanisch.

Doch schon bald wurde das Modell aufgewertet: Teppich hielt Einzug – zuerst auf dem Kardantunnel, wo er den angenehmen Nebeneffekt hatte, die Antriebsgeräusche zu dämmen. Auch der Kofferraum, der bei den Prototypen aus nacktem Blech bestand, erhielt bald eine Auskleidung, einschliesslich einer Abdeckung für das Bordwerkzeug.

Nur zwei Türen

Bei seinem Debüt im Jahr 1970 war der Range Rover nur als Zweitürer lieferbar. Auch ein Automatikgetriebe zählte nicht zum Angebot. Erst 1981 war es für den Range Rover Viertürer so weit, ein Jahr später folgte die Getriebeautomatik. Beides waren wichtige Voraussetzungen für den Markterfolg in den USA, wo der Verkauf des Range Rover 1987 anlief.

«Classic»-Modell überdauerte 25 Jahre

Die erste Generation des Range Rover war ihrer Zeit weit voraus – sie wurde mehr als 25 Jahre produziert und erfolgreich vermarktet. In den 70er-Jahren änderte sich das Modell nur wenig. 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.

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. Ab Modelljahr 1990 kam der Range Rover als erster SUV mit ABS. Die ab 1982 erhältliche Dreistufenautomatik 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.



Geburtstag einer Ikone

Die zweite Range Rover Generation

Unter dem Kürzel P38a trat 1994 die zweite Auflage des Range Rover an. Sie glänzte mit mehr Luxus, noch mehr Komfort auf der Strasse und Vielseitigkeit im Gelände und bot drei Motorenalternativen: einen leistungsstarken 2.5-Liter-Sechszylinderdiesel sowie Varianten mit 3.9 und 4.6 Litern 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.

Die dritte Range Rover Generation

Mit der 2001 vorgestellten dritten Generation (L322) machte der Range Rover einen gewaltigen Sprung nach vorn. Er setzte Orientierungspunkte in der 4x4-Welt im Hinblick auf Luxus und Bandbreite der Fähigkeiten. Zu den Innovationen zählten ein festeres Monocoque anstelle des im Geländewagenbau üblichen Leiterrahmens und die unabhängige Einzelradaufhängung mit kreuzverbundenen Luftfedern – zu jener Zeit besaßen fast alle Offroader noch ungeteilte Achsen; einige haben sie noch heute.

Das Design

Die Karosserie des Range Rover erkennt man auf den ersten Blick. «Vier oder fünf Elemente machen das Design des Range Rover aus:

die Einfachheit der Seitenansicht, das Verhältnis von Glas und Blech, das scheinbar schwebende Dach und die schalenförmige Motorhaube. Gleiches gilt für den Fahrzeuginnenraum. Er wurde so gestaltet, dass die Passagiere so weit aussen wie möglich sitzen, um beste Sichtverhältnisse zu genießen. Sie können die Motorhaube ebenso überblicken wie alle vier Fahrzeugkanten», erläutert der frühere Designdirektor Geoff Upex. Der heutige Designdirektor Gerry McGovern ergänzt: «Es ist nicht schwer zu erkennen, warum der Range Rover so erfolgreich ist. Sowohl das aktuelle Modell als auch die erste Generation besitzt eine klare, unverwechselbare Form: eine Ikone.»

Bei den ersten Serienmodellen des Jahres 1970 hatte der Range Rover noch in Wagenfarbe lackierte Dachsäulen. Damals war es schwierig, diese Pressteile mit einer hochwertigen Oberfläche zu produzieren. Daher wechselte man bei den Säulen auf eine quasi «verhüllende» Beschichtung in Schwarz – der Effekt des «schwebenden» Dachs war geboren.

Der Range Rover hat sich mittlerweile zum echten Designklassiker entwickelt. Ein Range Rover der ersten Generation wurde sogar bereits im Pariser Louvre ausgestellt. Vor diesem Hintergrund erstaunt die Aussage von «Spen» King, dass «wir vermutlich gerade einmal 0,001 Prozent unserer Zeit auf das



Erscheinungsbild verwendeten». Wie bei vielen genialen Designideen folgt auch hier die Form der Funktion. Die exzellente Funktionalität führte zu einem klaren Stil und einer einfach gehaltenen Form.

Das Design der zweiten Range Rover Generation

P38a, die zweite Range Rover Auflage, war eine Neuentwicklung von Grund auf. Dem Designteam wurde dabei schnell klar, dass sie Gefahr liefen, den Stil des Modells radikal zu ändern. Marktforschungserhebungen hatten ergeben, dass die Kunden deutliche

Die zweite Range Rover Auflage blieb dem traditionellen Karosseriedesign treu.



Geburtstag einer Ikone



Änderungen am Karosseriedesign nur sehr ungern akzeptieren würden. So bewahrte der Range Rover seine entscheidenden Qualitäten: die «command driving»-Position des Fahrers, das von den schwarzen Dachsäulen erzeugte scheinbar «schwebende» Dach, grosse Glasflächen, eine tiefe Gürtellinie, die um die Kanten herumgezogene Motorhaube mit gut sichtbaren Ausformungen, eine charakteristische Form der E-Säule, eine zweiteilige Heckklappe mit als Aussichtsplattform nutzbarem unterem Teil, gerade Gestaltungslinien ohne Ecken und Stufen an den Seiten sowie enge Radausschnitte.

Das Design der dritten Range Rover Generation

Auch in der jüngsten, 2001 präsentierten Modellgeneration fanden die klassischen Designmerkmale des Range Rover ihre Fortsetzung. Aufgewertet durch neue Lösungen an Grill, Leuchten, Rädern und vielen weiteren Elementen, bewahrt der aktuelle Range Rover die klassische Form seiner Vorgänger. Im Innenraum wurde der Fortschritt noch deutlicher sicht- und spürbar. Das Designteam nahm Anregungen aus jeder Richtung auf – von hochwertigen Audiosystemen, ozeantauglichen Jachten, First-Class-Flugzeugsitzen, edlen Möbeln oder exquisitem Schmuck. Diese Ideen wurden mit der klassischen «Holz und Leder»-Anmutung des Range Rover zu einem Luxusniveau kombiniert, das nicht nur in dieser Baureihe, sondern im gesamten 4x4-Markt seinesgleichen sucht.

Die Technik

Für den luxuriös anmutenden Fahrkomfort auf befestigter Fahrbahn sowie für die herausragenden Offroad-Qualitäten des Range Rover gibt es einen Dreh- und Angelpunkt: die langhubigen Schraubenfedern. Ihre langen Federwege erlaubten eine hervorragende Achsverstränkung, was vor allem im Gelände von Vorteil war. Ein selbstnivellierendes System an der Hinterachse stellte dabei Handlungseigenschaften und Fahrkomfort ungeachtet der Beladung sicher: eine der Voraussetzungen für die exzellente Eignung des Range Rover als Zugfahrzeug.

Als erster Offroader besass der Range Rover ausserdem Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Diese waren auch nötig, denn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h und seinem Beschleunigungsvermögen setzte sich die erste Range Rover Generation an die Spitze des gesamten Allradmarktes.

Aluminium-V8 mit reichlich Leistung und Drehmoment

Seine Kraft bezog die erste Auflage des Range Rover aus einem 3.5-Liter-V8. Er war leicht, leistungs- und durchzugsstark und daneben mechanisch vergleichsweise einfach konzipiert. Gekoppelt war er mit einem Vier-Gang-Schaltgetriebe und einem zweistufigen Verteilergetriebe, sodass im Endeffekt acht Gänge zur Verfügung standen. Ein

Zentralfedertrieb ermöglichte den permanenten Antrieb aller vier Räder – ebenfalls ein Novum. Der permanente Vierradantrieb des Range Rover verteilte das Drehmoment in gleichem Anteil auf Vorder- und Hinterräder – eine entscheidende Voraussetzung für eine vergleichsweise leichte Bauweise der Achsen.

Der erste Range Rover mit Dieselmotor

Eine Vorreiterrolle unter den Luxus-Geländewagen nahm der Range Rover gleichfalls bei der Einführung einer Dieselvariante ein. Dabei bediente sich Land Rover im Angebot des italienischen Dieselspezialisten VM. Die ausgewählte 2.4-Liter-Einheit war mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in mehr als 18 Sekunden gewiss kein Raketenantrieb. Allerdings eroberte der 1986 präsentierte Range Rover Diesel schnell zahlreiche Käufer vor allem auf dem europäischen Kontinent, wo die Bedeutung des Selbstzünders rasch zunahm. Zudem ebnete der erste Range Rover Diesel den Weg für weitere, wesentlich fortschrittlichere Triebwerke. So bietet der heutige TDV8 beispielsweise ein höheres Leistungsvermögen als der früher angebotene V8-Benziner – und dies bei einer um 30 Prozent besseren Wirtschaftlichkeit.

4x4-Neuheit: ABS

Zu den absoluten Neuheiten im 4x4-Markt



Geburtstag einer Ikone

muss auch die Ausrüstung des Range Rover mit ABS gezählt werden. Land Rover Ingenieure hatten rund fünf Jahre an der Entwicklung eines geländewagentauglichen ABS gearbeitet – und waren dabei vor allem auf glattem und holprigem Untergrund auf Probleme gestossen. Nachdem Lösungen gefunden waren, konnte 1989 das ABS in den Spitzenversionen des Range Rover als Serienausstattung und in den übrigen Modellen als Option zur Verfügung gestellt werden.

Elektronische Traktionskontrolle

Bei der Traktion bauten die Land Rover Ingenieure in ihrem Topmodell nicht ausschliesslich auf seine mechanischen Qualitäten. Mit elektronischen Systemen wurde der Range Rover zum Pionier für den

Geländewagenmarkt – als weltweit erster Offroader hatte er 1992 eine elektronische Traktionskontrolle (ETC) an Bord. Nachdem das System anfangs nur auf die Hinterachse einwirkte, wurde seine Funktion bald auf alle vier Räder ausgedehnt.

Die heutige dritte Range Rover Generation verfügt neben der weiterentwickelten Traktionskontrolle über eine Fülle elektronischer Brems- und Fahrhilfen. Dazu zählen die Dynamische Stabilitätskontrolle (DSC), die Bergabfahrkontrolle HDC (eine Erfindung von Land Rover), elektronische Bremskraftverteilung (EBD) und ein Bremsassistent.

Elektronisch gesteuerte Luftfederung

Der Range Rover hat im Lauf seiner 40-jährigen Modellgeschichte die Autowelt immer wieder mit bahnbrechenden Neuerungen bereichert. Dazu gehört fraglos die elektronisch gesteuerte Luftfederung (EAS – Electronic Air Suspension), mit der er 1992 als erster Offroader der Welt aufwarten konnte. Die zunächst im Range Rover Classic eingesetzte Luftfederung besass fünf Höheneinstellungen. Die elektronisch gesteuerte Luftfederung zählte ab der zweiten Range Rover Generation zur Serienausstattung der luxuriösen Baureihe.

Aluminiumkarosserie

Das Chassis der ersten Range Rover Auflage bestand aus einem robusten Kastenrahmen. Beim Aufbau wurden, abgesehen von Motorhaube und Heckklappe, sämtliche Karosserieteile aus leichtem und korrosionsbeständigem Aluminium gefertigt.

Die grosse Mehrheit der Automodelle verwendet für Karosseriekomponenten konventionellen Stahl. Aluminium bietet demgegenüber zahlreiche Vorteile. Es ist nicht nur leichter und korrosionsresistenter, sondern auch deutlich haltbarer und leichter zu recyceln. Bei Land Rover hat die Verwendung von Aluminium eine lange Tradition, die bis ins Gründungsjahr 1948 zurückreicht. Damals wurde für den Ur-Land Rover grosszügig Aluminium eingesetzt – wegen der vielen Vorteile dieses Materials, aber auch weil Aluminium im Nachkriegs-Grossbritannien leichter verfügbar war als Stahl.

Das Serienmodell besass mit Ausnahme von Motorhaube und Heckklappe durchweg Aluminiumkarosseriekomponenten. Die bei den ersten Prototypen gleichfalls aus Aluminium bestehende Motorhaube wurde später neu gestaltet und um die charakteristischen Ausformungen an der Front ergänzt. Diese spezielle Gestalt konnte aus Aluminium nicht in der gewünschten hohen Präzision gepresst werden, sodass die Ingenieure hier auf Stahl umschwenkten.

Die aktuelle Auflage des Range Rover setzt

**SBB CFF FFS**

Zusammen mit dem Unternehmen Carmichael aus Worcester entwickelte Land Rover einen um 40 Zoll verlängerten Range Rover mit drei Achsen – Range Rover 6x4, um der verlängerten Karosserie die erforderliche Stabilität zu geben, wie sie zum Beispiel bei Feuerwehrezwecke zum Einsatz kam. In der Schweiz wurden davon mehrere Stück für die Schweizerischen Bundesbahnen SBB produziert und beim Schweizer Karosserieunternehmen Hess AG in Bellach wurden diese Fahrzeuge noch spezifisch den Anforderungen der SBB angepasst und weiterentwickelt. Die SBB setzte sie vor allem in Katastrophengebiete ein.



Geburtstag einer Ikone

die Leichtmetalltradition selbstverständlich fort. Neben Motorhaube und Vorderkotflügeln bestehen die Türen ebenfalls aus Aluminium – und zwar nicht allein die Aussenseiten, wie beim Vorgängermodell, sondern die gesamte Konstruktion. Diese Lösung allein spart beim aktuellen Range Rover 40 Kilo Gewicht ein.

« Virtuelle » Instrumente und « Dual-View »-Bildschirm

Der Modelljahrgang 2010 des Range Rover brachte erneut spektakuläre Neuerungen – vor allem in der Passagierkabine. So verfügt er auf einer TFT-Anzeige im Armaturenbrett über « virtuelle » Instrumente – der bis dahin weitreichendste Einsatz der neuen Technik im Automobilbau. Die neuen « virtuellen » Instrumente glänzen mit bester Übersichtlichkeit und Flexibilität.

Neben den « virtuellen » Instrumenten hat der Range Rover 2010 als erstes Automobil einen « Dual-View »-Bildschirm an Bord. Das mittig am Armaturenbrett platzierte Display erlaubt Fahrer und Beifahrer die gleichzeitige Ansicht von zwei völlig verschiedenen Bildern. So kann der Fahrer etwa Informationen der Satellitennavigation verfolgen, während der Passagier auf dem Sitz neben ihm parallel eine DVD anschaut.

Sport und Abenteuer

Ein Premium-Geländewagen wie der Range Rover wird von vielen zwangsläufig als reiner « Soft-Roader » angesehen. Daher begann man schon bald mit umfangreichen Aktivitäten, um vor allem die hohe Geländetauglichkeit des Modells herauszustreichen. Der Range Rover absolvierte ein hartes Programm: Er durchquerte Wüsten, erklimmte Berge, durchwatete Flüsse und bezwang Sümpfe. Schliesslich sind luxuriöser Anspruch und Abenteuergeist beim Range Rover kein Widerspruch, vielmehr zwei Seiten der gleichen Medaille.

Motorsport

Auch im Motorsport setzte der Range Rover Akzente. So gewann ein speziell umgebautes Fahrzeug 1979 die erste Auflage der berühmten Rallye Paris–Dakar, gesteuert von den Franzosen Alain Génestier und Joseph Terbiaut. Diesen Erfolg konnte der Range Rover 1981 wiederholen. Die Rallye Paris–Dakar ist ein Langstreckenrennen für modifizierte Offroader und Motorräder durch



There are four basic types of car in the world. And you can own all of them.



A luxury car.



An estate car.



A performance car.



A cross-country car.

Now you can drive four cars at once in the shape of our new Range Rover. You'll be the owner of a luxury car, a performance car, an estate car and a cross-country car.

First, a luxury car. We quote from our engineers' report: 'Driver and passenger comfort of a degree not previously obtained at anything like the price... superior suspension and interior appointments.'

Second, a performance car. The 3,200cc V8 engine gives a top speed of around 100 mph. There's a permanent four-wheel drive (usually only found on £7,000 cars) giving road holding that outclasses most two-wheel drive cars.

Third, an estate car. With the back seat down there's a room for loads of up to 1,200 lb. And the top half of the divided tail board is self-supporting, so you can safely leave it open

when you're carrying extra long loads.

And fourth, a cross-country car. The chassis is as strong as a Land Rover's (can you think of anything tougher?). And like the Land Rover the painted chassis and aluminium body panels resist rust and corrosion. The sturdy suspension, combined with an automatic ride levelling device, gives an unshakably smooth ride cross-country, laden or unladen. And a permanent four-wheel drive system makes it virtually impossible to get bogged down.

The Range Rover could be the answer if you're looking for one of the above four cars.

And if it so happens that you'd find all four quite useful, then the Range Rover is definitely the answer.

For the first time, you can have four cars under one roof.



The Range Rover from Rover.



Diese Anzeige erschien am 17. Juni 1970 in englischen Tageszeitungen.

Geburtstag einer Ikone



Europa und Nordafrika. Über Sieg und Niederlage entschied dabei jedes Mal die lange Passage in der Sahara.

Beim London–Sydney-Marathon entschied der Range Rover im Jahr 1977 die 4x4-Wertung für sich. Der australische Rallyefahrer und Fernsehmoderator Evan Green pilotierte dabei einen in seinem Heimatland vorbereiteten Range Rover mit 4.4-Liter-V8-Motor. In der Gesamtwertung der mit rund 30'000 Kilometern längsten geschwindigkeitsorientierten Rallye aller Zeiten belegte der Range Rover einen respektablen elften Platz.

Geschwindigkeitsrekorde

Bestmarken und Rekorde pflastern den 40-jährigen Erfolgsweg des Range Rover. Einen besonderen Höhepunkt erreichte er 1985, als das «Bullet»-Dieselmodell nicht weniger als 27 Geschwindigkeitsrekorde aufstellte – darunter die Bestmarke für einen Durchschnitt von mehr als 100 mph (161 km/h) über 24 Stunden. Angetrieben wurde der Rekordjäger von einer speziell getunten Version des Dieselmotors aus der italienischen VM-Produktion.

Camel Trophy

Für viele war sie das «4x4-Olympia»: die Camel Trophy, eine faszinierende Mischung aus Sport, Abenteuer und Expedition. In den Jahren 1981, 82 und 87 stellte der Range Rover das Trophy-Fahrzeug, wobei die Ziele allesamt exotisch waren. So durchquerten die Range Rover 1981 den tropischen Regenwald auf der indonesischen Insel Sumatra, während ein Jahr später die Tour durch Papua-Neuguinea führte. 1987 hieß das Ziel dann Madagaskar: Die Range Rover mit den neuen VM-Dieselmotoren waren die ersten Autos überhaupt, die die Insel von Nord nach Süd auf einer Distanz von 2'200 Kilometern bezwangen. Für ein Höchstmass an Schutz und Sicherheit sorgten zahlreiche Modifikationen an den Range Rover Trophy-Fahrzeugen, wie Überrollkäfige, ein verstärkter Unterbodenschutz, Winden, Ansaug-schnorchel sowie Navigations- und Kommunikationsausrüstung.



Sondermodelle

Der Range Rover an sich war schon vom ersten Tag an ein sehr vielseitiges Auto. Für die Vielzahl an Kundenwünschen und individuellen Vorstellungen wurden darüber hinaus zahlreiche Sondermodelle hergestellt, die alle ihre Nischen im Markt fanden. Zunächst waren es vorrangig externe Spezialisten, die «special editions» herausbrachten. Land Rover selbst änderte in den 1970er-Jahren nur sehr wenig an seinem Bestseller und zeigte zu dieser Zeit auch kaum Bereitschaft, Sonderserien des Range Rover aufzulegen. So übernahmen flexibel operierende Unternehmen wie Monteverdi aus der Schweiz im ersten Modelljahrzehnt das durchaus lukrative Geschäft.

Im Lauf der 80er-Jahre änderte Land Rover seine Firmenpolitik und brachte eine ganze Reihe eigener Sondermodelle heraus, die zum Teil neue Marktentwicklungen testen sollten. So wies der Range Rover «In Vogue» die Richtung hin zu mehr Luxus, während der CSK die sportliche Zukunft des Modells betonte.

Einige der «limited edition» Range Rover sind auch viele Jahre später unvergessen. Dazu zählt fraglos der luxuriöse «Westminster», der sportliche «Vitesse» oder der abenteuerorientierte «Rhinoceros», für den afrikanische Stammesangehörige eigens Holzschnitzereien eines Nashorns anfertigten. Aber darüber hinaus gibt es noch weitere denkwürdige Extraausgaben.

Politiker wie Konzernchefs schätzen seit langer Zeit die Qualitäten des Range Rover. So fungiert das Modell als offizielles Fahrzeug vieler Staatschefs wie des britischen Premierministers. Das aktuelle Modell für besondere Sicherheitsanforderungen wurde in einer eigens gegründeten Abteilung des Unternehmens entwickelt: Land Rover Special Vehicles. Der jüngste Range Rover wurde in ein gepanzertes Fahrzeug umgebaut, nachdem sich zuvor externe Spezialisten mit diesem Kundenkreis befasst hatten. Der «offizielle» gepanzerte Range Rover wurde 2007 vorgestellt und bietet Schutz nach der Europaklasse B6.

Geburtstag einer Ikone



1969
RANGE ROVER
First off line



1970
Classic Drivable
Chassis

1971
RANGE ROVER
Darrien Gap



1974
RANGE ROVER
Carmichael
Commando 6x4
Emergency Tender



1985
RANGE ROVER
(Beaver Bullet)

1994
RANGE ROVER
2. Generation



2001
RANGE ROVER
3. Generation

2005
RANGE ROVER
SPORT



2010
RANGE ROVER
EVOQUE

Die Erfolgsgeschichte des Range Rover im Überblick

- 1966** Beginn der Arbeiten am ersten Range Rover Prototypen, dem « 100-Zoll-Station Wagon »
- 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 « Trans-americana »
- 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 Automobilrallye 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 Fünf-Gang-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)
- 1992** Einführung des Range Rover LSE mit langem Radstand
- 1992** 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 Modellreihe 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 Kompressoraustrführung
- 2010** 40. Geburtstag des Range Rover
- 2010** Der neue kompakte Range Rover Evoque feiert auf dem Pariser Autosalon Premiere

Range Rover Evoque

BRILLANTES
DESIGN

Wir möchten Sie mit dem neuen Evoque bekannt machen, dem kompaktesten, effizientesten und leichtesten Range Rover, der je produziert wurde. Schon die offizielle Präsentation beim Pariser Automobilsalon sorgte für Aufregung, und alles spricht dafür, dass er 2011 das Auto des Jahres wird. Er wird erst ab Herbst 2011 auf der Strasse zu sehen sein, aber *wir* konnten schon einen exklusiven Blick auf den Range Rover Evoque werfen: Das Warten lohnt sich ➔

fotos alex howe



Tribune

Range Rover Evoque



Range Rover Evoque



DIE OPTIK

Nur selten lassen sich Konzeptstudien 1:1 in Serienfahrzeuge umsetzen – ebenso wenig, wie Catwalk-Models den modebewussten Kundinnen gleichen, die sich von ihnen inspirieren lassen. Anders der brandneue Range Rover Evoque. Er sieht der preisgekrönten LRX-Studie, die Land Rover Anfang 2008 auf den wichtigsten Automobilsalons vorstellte, erstaunlich ähnlich – fast bis auf den Millimeter.

Dieselben eleganten Konturen, dieselbe ansteigende Gürtellinie, dieselbe muschelförmig aufgesetzte Motorhaube und dieselben ausgestellten Radkästen. **„Wir haben unser Wort gehalten und ein Fahrzeug produziert, das dem Geist der LRX-Studie treu bleibt“**, meint Design Director Gerry McGovern.

Er ist der kleinste und kraftstoffeffizienteste Range Rover aller Zeiten – kaum länger als ein Porsche Boxster und, in seiner einfachsten Variante, sparsamer als die meisten Kleinwagen. Und doch ist er der Inbegriff von Premium: Verarbeitungsqualität, Luxus und Leistung auf Premium-Niveau, aber in kompakter Verpackung.

Der Evoque ist ein kleinerer Range Rover, aber kein geringerer. Er verfügt über hochwertige Ledersitze mit Doppelnähten, echte Aluminium-Finishes sowie High-Tech-Features wie den 8-Zoll-Touchscreen mit Dual-View-Technologie.

Eine der Besonderheiten des Evoque ist, dass er ein Coupé ist. Und zudem eins, das – dank der flachen Dachlinie, des keilförmigen Profils und der hohen Taille – aus der breiten Masse hervorsteht.

Range Rover Evoque



Gerry McGovern und sein Team kombinierten die klassischen Designelemente des Range Rover – die überlappende, schalenförmige Motorhaube, das „schwebende“ Dach und die ausgestellten Radkästen – mit dem Look eines modernen Sportcoupés. **Es ist zwar eine neue Art von Range Rover, aber doch unverkennbar ein Range Rover.** Ins Auge fallen auch neue Merkmale wie die steigende Fensterlinie, die flache Front und das niedrige Dach. Dank der schwarzen Säulen „schwebt“ das Dach nach wie vor, die Motorhaube überlappt die vorderen Kotflügel, und die Räder wurden möglichst weit aussen platziert, um Karosserieüberhänge auf ein Minimum zu reduzieren.

Traditionell ist das Design des Range Rover durch starke vertikale und horizontale Linien

geprägt. Man beachte den markanten grafischen Effekt, der durch den perforierten zweistreibigen Kühlergrill und die schlanken Scheinwerfer entsteht. Die Front- und Hecklampen verfügen über LED-Technik und enthalten spitz zulaufende Blinker. Die Heckleuchten weisen ein dreidimensionales Blütendesign auf, das sie wie Juwelen funkeln lässt.

Die kurzen Karosserieüberhänge haben dynamische Vorteile, z. B. durch bessere Strassenlage und besseres Handling. Der Range Rover Evoque verfügt damit von allen Premium-SUVs über die besten vorderen und hinteren Überhangwinkel – unerlässlich für hohe Geländetauglichkeit. Auch die Bodenfreiheit liegt weit über dem Durchschnitt. Somit eignet sich der Range Rover Evoque für Prachtstrassen und Feldwege gleichermaßen gut. →

Oben: Ein Range Rover wie kein anderer – klein und perfekt geformt. Unten: Der Evoque interpretiert klassische Designelemente des Range Rover neu



Range Rover Evoque

DIE HAPTİK

Der Range Rover ist für seine geschmackvolle Innenausstattung bekannt, die bereits als „das beste Fahrzeuginterieur der Welt“ bezeichnet wurde. Auch der neue Range Rover Evoque setzt auf Qualität und handwerklich perfekte Verarbeitung – aber in einem sportlicheren Rahmen.

Ein gutes Beispiel für die Verwendung hochwertiger Materialien ist die obere Instrumententafel. Bei den High-End-Modellen wurde „Windsor“-Leder verwendet, das in Handarbeit mit Doppelnähten versehen wurde. Der Mittelteil des Armaturenbretts ist mit Leder bezogen, und auch die Türverkleidungen und Sitze sind aus Leder. Selbst dort, wo bei den einfacheren Modellen kein Leder verwendet wurde, ist die Instrumententafel mit einem strukturierten Soft-Touch-Material verkleidet, das mit Doppelnähten versehen wurde.

Als Kontrast zu den Leder- und Soft-Touch-Materialien wurden wiederholt Metall-Finishes, z. B. gebürstetes Aluminium, eingesetzt. **Der neue „Size Zero“ Range Rover bietet ausserdem verstärkt die Möglichkeit, individuelle Sonderwünsche zu realisieren.**

Neben Speziallackierungen werden

Rechts und unten: Luxus und Technologie verschmelzen zu einem Premium-Fahrerlebnis für Fahrer und Beifahrer



verschiedene Ausstattungsvarianten angeboten, bei denen eine Kombination aus wildlederartigen Stoff- bzw. Lederbezügen und Aluminium- bzw. Echtholz-Zierleisten verwendet werden.

Luxus mischt sich mit High-Tech. Das Herzstück der Bedienelemente ist das 8-Zoll-Touchscreen-Display in HD-Qualität. Optional steht die innovative Dual-View-Technologie zur Verfügung, dank der der Fahrer den Anweisungen des Satellitennavigationssystems folgen kann, während sich der Beifahrer auf demselben Bildschirm eine DVD ansieht.

Meridian, Anbieter hochwertiger Hi-Fi-Geräte für den Heimgebrauch, hat eine Reihe von Sound-Systemen für den Range Rover Evoque entwickelt. Angeboten werden zwei Varianten: ein leistungsstarkes 380-Watt-System mit 11 Lautsprechern und ein 825-Watt-Premium-System, bei dem an 15 Verstärkerkanäle 17 Lautsprecher angeschlossen werden können.

LEDs sorgen für subtile Innenbeleuchtung. Bei Automatik-Modellen fährt der Drehschalter aus massivem Aluminium geräuschlos heraus, sobald der Motor angelassen wird. Darüber hinaus kann der Evoque mit dem grössten Panoramadach bestellt werden, mit dem je ein Range Rover ausgestattet wurde.

Die Rückbank bietet Platz für drei Insassen, und auch der Kofferraum ist überraschend geräumig. Das Entertainment-Paket für die Insassen umfasst 8-Zoll-Bildschirme und kabellose Kopfhörer.

Der Evoque ist der nachhaltigste Range Rover aller Zeiten. Ganz abgesehen von der verbesserten Kraftstoffeffizienz werden konsequent recycelte Materialien verwertet, die in den verschiedensten Bereichen zum Einsatz kommen. So werden beispielsweise die wildlederartigen Stoffbezüge aus 35 Plastikflaschen hergestellt, während das Metall, das im Innenraum verwendet wird, zu 95 Prozent aus recyceltem Aluminium besteht. →



Tribune

Range Rover Evoque



Range Rover Evoque



Range Rover Evoque



DIE DYNAMIK

Die erste Überraschung gleich vorweg: Zum ersten Mal wird ein Range Rover auch mit Zweiradantrieb angeboten. Aufgrund des geringeren Gewichts verbraucht das Modell mit Zweiradantrieb auch weniger Kraftstoff. **Das einfachste Dieselmotoren weist einen CO₂-Ausstoss von rund 130 g/km auf und ist damit das derzeit „grünste“ Premium-SUV.**

Der Evoque mit Standard-Allradantrieb bietet die gewohnte Wetter- und Geländetauglichkeit des Range Rover. Der permanente Allradantrieb passt die Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse kontinuierlich an die jeweiligen Bedingungen an. Das sorgt für gutes Offroad-Verhalten und bietet zusätzliche Sicherheit auf nassen oder vereisten Strassen. Ein weiterer Pluspunkt ist das Terrain-Response-System.

Das Fahrerlebnis des Evoque ist sportlicher als im Range Rover. Ausgangsbasis war der Range Rover Sport, der sich – auf der Strasse – wie eine Highend-Sportlimousine fahren lässt. Der Range Rover Evoque ist jedoch um einiges wendiger, auch aufgrund seiner geringeren Grösse und seines niedrigeren Gewichts. **Chefingenieur David Mitchell wollte ein „engagiertes Fahrerlebnis, ohne auf Stil**

und Eleganz – charakteristische Merkmale aller Range Rover – zu verzichten“. Besonderer Wert wurde auf hohe Lenkpräzision und Wendigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten gelegt, um für mehr Beweglichkeit im Stadtverkehr zu sorgen.

Die Einzelradaufhängung, die sowohl beim Range Rover als auch beim Range Rover Sport eingesetzt wird, verbessert Handling und Fahrverhalten, während der lange Federweg für Fahrkomfort im Gelände sorgt. Das „Adaptive Dynamics“-System des Wagens weist „stufenlos einstellbare Stossdämpfer“ von Magne-Ride auf, um eine noch bessere Balance zwischen Ansprechverhalten und Komfort herzustellen.

Der Evoque wird mit verschiedenen Vierzylinder-Diesel- und Benzinmotoren geliefert; alle sind mit Turboladern ausgestattet, um die Leistungsfähigkeit zu steigern. Der Benzinmotor ist ein neues 2,0-Liter-240-PS-Aggregat, das über modernste Technologien wie Direkteinspritzung und doppelte variable Ventilsteuerung verfügt, die das allgemeine Fahrverhalten günstig beeinflusst. Gepaart mit seinem 6-Gang-Automatikgetriebe wird dieser Motor in schätzungsweise

7,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen.

Die Range Rover Evoque Dieselmotoren haben den neuen 2,2-Liter-TD4-Turbodiesel, der in den Versionen SD4 (190 PS), TD4 (150 PS) und dem sehr sparsamen eD4 (150 PS) erhältlich ist und ein ausgezeichnetes Gleichgewicht zwischen Leistungsstärke und Kraftstoffeffizienz bietet. Selbst beim eher leistungsorientierten SD4 liegen die CO₂-Werte, wenn er mit einem 6-Gang-Handschriftgetriebe gepaart ist, unter 150 g/km.

Das genügsamste Modell ist der 150-PS-2,2-Liter-Diesel. In der Zweiradantrieb-Version liegt der CO₂-Ausstoss bei nur 130 g/km. Das Stopp-Start-System, mit dem die Fahrzeuge mit manuellen Getrieben ausgestattet sind, schaltet den Motor automatisch ab, wenn der Wagen zum Stillstand kommt – und senkt so den Kraftstoffverbrauch.

GENTLEMEN'S DINNER



«Grosse Diskussion zum neuen Range Rover Evoque war: Soll er evolutionär oder revolutionär sein?»



Gerry McGovern,
Designdirektor
[2006 bis heute]

«Ich denke, beim aktuellen Range Rover gibt es einen gewissen Geist von «Britishness», obwohl wir dies nicht beabsichtigt hatten.»



Geoff Upex,
Designdirektor
[2000–2006]

Sie sind zu Gast bei einer ganz besonderen Dinner-Party zur Feier des 40. Geburtstages von Range Rover. Bevor wir beginnen, möchten wir Ihnen die vier Personen vorstellen, die unbestritten zu den wichtigsten Leuten in der Geschichte von Range Rover gehören.

Text: Gavin Conway, Fotos: Phil Fisk

Gerry wird spät kommen, er kommt immer spät, meint Geoff Upex. Er ist der Erste eines aussergewöhnlichen Quartetts – vier Männer, die die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft von Range Rover repräsentieren. Wir haben sie in einem separaten Raum in Raymond Blanc's Restaurant zusammengebracht. Geoff Upex, ehemaliger Designdirektor bei Land Rover und verantwortlich für den aktuellen Range Rover, hat Geof Miller mitgebracht. Miller war der Projektingenieur für den allerersten 1970er Range Rover.

Der Nächste, und keineswegs verspätet, ist Gerry McGovern, der heutige Land Rover Designdirektor. Upex und McGovern verfallen in ein familiäres Geplänkel, gewürzt mit netten Neckereien und Insiderwissen. Geof Miller streift die Runde der Anwesenden mit einem freundlichen Lächeln, er geniesst dieses bemerkenswerte Zusammentreffen sichtlich. Und dann kommt der «Vater» des Range Rover Classic, Charles Spencer «Spen» King. Eine imposante Erscheinung mit einer für seine 84 Jahre noch immer kräftigen Stimme.

King bringt einen Esprit mit, der über all die Jahre nicht abgestumpft ist. Und, ja, auch einen Hauch von Jähzorn. Und so beginnen sie denn mitten unter dem Scheppern des Besteckes auf dem Geschirr und dem gelegentlichen Gelächter (oder der Entrüstung) die Geschichte von Range Rover zu erzählen.

Charles Spencer «Spen» King: Die Idee für den original Range Rover entstand in meinem Kopf. Wir wollten etwas entwickeln, das geländetauglich wie ein Land Rover war, jedoch ein deutlich schöneres Fahrzeug auf gewöhnlichen Rädern sein würde.

Geof Miller: Die Ingenieurabteilung von Land Rover war zu jener Zeit sehr entwicklungsorientiert. Alles Neue basierte auf einem Land Rover. Also machten wir die Modifikationen, bauten ein Einzelstück und baten dann das Zeichnungsbüro, eine Zeichnung zu machen. Viele waren überzeugt, dass es ein Flop werden würde, doch als Spen den zweiten Prototyp fuhr, kam sofort das Gefühl auf: «Das ist es, wir haben es geschafft und es ist verdammt gut». Das war 1967.

Geoff Upex: Das ist tatsächlich sehr interessant, denn wenn man daran denkt, wie die Industrie heute vorgeht, ist es genau das Gegenteil. Du (Gerry) baust heute nichts mehr, es ist alles virtuell. Und am Ende kommt das Produkt heraus. Es ist also fast die Antithese von dem, was Geof eben beschrieben hat.

Gerry McGovern: Wenn du Jahrzehnte zurückgehst, gab es Leute wie uns (Designer) nicht. Ich denke, dass damals das Styling möglicherweise hinter der Technik zurückstand. Doch das Aussehen der Fahrzeuge ist unsere Verantwortung. Besonders bei Land Rover hat Design eine weit grössere Bedeutung als bloss die Art zu definieren, wie es aussieht.

King: Wir verwendeten vielleicht 0,001 Prozent unserer Zeit für das Aussehen des original Range Rover.

Miller: Und ich denke, die Verkaufsabteilung war in heller Aufregung darüber, wie sie das Ding verkaufen sollten. Sie waren sich auch nicht sicher darüber, wie sie das Fahrzeug nennen sollten. Sie fragten alle Leute nach Namensvorschlägen und dachten über Dinge wie «Panther» und «Leopard» nach, doch dann sagte Tony Poole, der damals im Styling arbeitete: «Warum nennen wir es nicht Range Rover?»

King: Ich erinnere mich, wir hatten keine Vorgaben. Wir dachten, dass das Fahrzeug von Leuten gekauft werden würde, die im Gelände komfortabel vorankommen möchten, und glaubten, die Kunden wären pensionier-

Interview

te Offiziere der Armee, wichtige Leute der Bauwirtschaft, wohlhabende Bauern – diese Art Menschenschlag. Damals war es ein teures Fahrzeug.

Miller: Ich erinnere mich, dass es nach der Lancierung lange Zeit einen Schwarzmarkt gab, denn wir konnten die Nachfrage nicht befriedigen. Von Anfang an gefiel er Leuten, von denen wir es nicht erwartet hätten. So war er beispielsweise beliebt bei Direktoren kleinerer Firmen, die ihre wichtigen Kunden mit dem allerneuesten Wagen zum Essen ausführen wollten.

McGovern: Es ist nicht schwierig zu sehen, weshalb er so beliebt war. Wie die aktuelle Version hatte auch der original Range Rover eine so einfache und kultige Form.

Upex: Das stimmt. Einen Range Rover kannst du mit drei oder vier Linien auf einem Stück Papier umreissen. Ein Kind könnte ihn zeichnen, tatsächlich ist er so unverwechselbar wie ein Mini, ein Porsche 911 oder ein Käfer. Das Design eines Range Rover besteht aus vier oder fünf Elementen. Grundsätzlich die Einfachheit der Seitenansicht, das Verhältnis von Glas zur Karosserie, das fließende Dach, die zinnenbewehrte Motorhaube. Das Gleiche gilt auch für das Innere des Fahrzeugs. Es wurde so entworfen, dass die Insassen möglichst hoch sitzen und die beste Sicht haben. Sie können über die Motorhaube schauen und sehen jede Ecke des Fahrzeugs. So viel zum souveränen Fahren.

King: Das fließende Dach ist ein gutes Beispiel für den einzigartigen Stil und einige klassische Aspekte, die das ursprüngliche Design kennzeichnen. Wie ihr wisst, ist das hintere Seitenfenster im Profil eine Art Parallelogramm. Das Problem war, dass es zu jener Zeit nicht möglich war, die dafür notwendigen Rahmenprofile zu pressen. Eine Lösung bestand darin, sie mit der bekannten Abdeckung zu tarnen, die mittlerweile zu einem Schlüsselkennzeichen des fließenden Daches geworden ist.

McGovern: Das ist absolut brilliant. Weisst du, das habe ich nie gewusst! Man sieht, dass viele dieser Designelemente aus guten funktionalen Gründen entstanden sind, wie die bewehrte Motorhaube, dank der man alle Ecken sieht.

King: Das war nicht ich, es gab auch Sachen, die von anderen Leuten gekommen sind. Ja, es mag zwar gut ausgesehen haben, aber es war ein Desaster, was mich betrifft, denn es war unmöglich, die Aluminiumhaube in diese Form zu pressen, und so endete es dann mit dieser aussergewöhnlich grossen Stahlhaube!

McGovern: Wenn man über solch kultige Details nachdenkt – die Diskussion über den nächsten Range Rover ist: Soll er evolutionär oder revolutionär sein? Wir machten viele recht revolutionär aussehende Vorschläge und dann machten wir das, so wie wir es nennen, eine mutige Evolution. Wir brachen es herab auf zwei, der eine war eher formal, eleganter und du konntest sehen, dass die DNA näher beim gegenwärtigen Fahrzeug lag, während der andere Vorschlag recht radikal war. Nun begannen wir, diese Designs einer breiten Gruppe von Leuten zu zeigen und 99,9 Prozent davon bevorzugten anstatt der radikalen Lösung die mutige Evolution. Range Rover war nie kaputt, also brauchte man auch nicht zu flicken.

Upex: Im Zusammenhang mit dem Range Rover Sport ist dies ein interessanter Punkt. Ich erinnere mich, damals herrschte eine grosse Ängstlichkeit, das Range Rover Zeichen auf einem anderen Fahrzeug anzubringen, und ich denke, dass wir vielleicht nicht so mutig waren, wie wir hätten sein können. Wir lernten, dass du den Range Rover Sport bis zu einer recht radikalen Grenze pushen kannst.

McGovern: Dies trifft auch auf den neuen Range Rover Evoque zu. Wir machten zehn Konzepte und einige davon waren in ihrer Richtung recht funktional, doch sie fanden überhaupt keinen Anklang in den Befragungen, die wir machten. Dasjenige, das sich als Bestes herausstellte, war wirklich dramatisch und sportlich. Eines ist sicher: Es wird kein kleiner, abgemagertes Range Rover. Er wird hochklassig und gut ausgestattet. Natürlich wird er auch das kleinste, leichteste und effizienteste Fahrzeug sein, das Range Rover je gebaut hat. In einer nachhaltigen Welt musst du kommunizieren, dass du dir über Nachhaltigkeit Gedanken machst.

Upex: Also, was ist es, was Range Rover definiert? Ich denke, wenn du drin sitzt, hast du ein ganz anderes Gefühl als in anderen Fahrzeugen. Ich muss zugeben, aus meiner Erfahrung, recht viele von ihnen gefahren zu haben, jeden Tag, wenn du in das Ding einsteigst, denkst du: eigentlich ein ganz netter Ort, sich aufzuhalten. Ich hatte nie ein anderes Fahrzeug.

King: Dem stimme ich zu. Es muss schön sein, darin zu sitzen und zu fahren, und er muss es dir ermöglichen, alles um dich herum zu sehen. Dies ist der absolut wichtigste Punkt.

Upex: Ich denke, es gibt einen gewissen Geist von «Britishness», obwohl wir dies

Charles Spencer «Spen» King † 1925 – 2010

Nur einige Tage vor der grossen 40 Jahre Range Rover Feier in London – die traurige Nachricht: Charles Spencer «Spen» King, der Erfinder der Offroad-Ikone, ist tot. Er starb am 26. Juni im Alter von 85 Jahren an einem Herzinfarkt, den er infolge eines Verkehrsunfalls erlitten hatte. Der Vater des Range Rover begründete mit seiner Erfindung die Fahrzeugklasse der luxuriösen Geländewagen. King hatte Land Rover im Blut, denn seine Onkel Spencer und Maurice Wilks hatten Land Rover 1948 gegründet. «Unsere Idee war, den Komfort und das Strassenverhalten einer Rover-Limousine mit der Geländetauglichkeit eines Land Rover zu kreuzen. So etwas hatte davor noch niemand versucht», erinnerte sich King anlässlich des Dinners im Frühjahr 2010.

nicht beabsichtigt hatten. Im Interieur gibt es beispielsweise nichts, was übertrieben britisch ist. Nichtsdestotrotz wurde er von einigen Briten entworfen und wir waren gewillt, das beste Design zu machen – also ist das allgemeine Gefühl, dass dies ein britisches Auto ist.

McGovern: Es muss ein Gefühl von Ereignis sein. Es ist dieses Gefühl von Erhabenheit, diese emotionale Qualität. Grossartiges Design ist ein Schlüssel zur Begehrlichkeit des Kunden – doch die Art, wie es funktioniert und sich anfühlt, ist ebenfalls entscheidend. Ich hatte eine Freundin, die ich sechs Jahre kannte. Als ich sie zum ersten Mal sah, kam ich gerade aus den Vereinigten Staaten zurück und fuhr eine Vielzahl verschiedener Fahrzeuge. Als ich sie einmal in einem Range Rover abholte, fuhr ich vor der Coventry Station vor und als sie die Tür öffnete und hineinsah, sagte sie: «Ah, jetzt hast du ein anständiges Fahrzeug.» Das sagt wirklich alles.

Upex: Und ich erinnere mich daran, als der Journalist Jeremy Clarkson nach Skibo Castle kam, wo wir den Range Rover lancierten. Er sagte: «Upex, dies ist das beste Interieur, in dem ich je gesessen bin.» Es ist interessant, denn die drei Journalisten von Top Gear sind sich nicht in vielem einig, doch in einem stimmen sie zu: Wenn du dich auf diesem Planeten für ein Fahrzeug entscheiden müsstest, dann wäre es ein Range Rover.

«Wir verwendeten vielleicht 0,001 Prozent unserer Zeit für das Aussehen des original Range Rover.»



Charles Spencer «Spen» King †, Chefsingenieur [1959–1967]

«Von Anfang an hat er den Leuten gefallen, was wir nicht erwartet hatten.»



Geof Miller, Chefsingenieur [1962–1979]

Der Range Rover Modelljahr 2011:

MIT NEUEM LEISTUNGSSTARKEM 4.4-LITER-TDV8-TURBODIESEL



Die Range Rover Modellgeneration 2011 wartet mit einem neuen, leistungsstarken, hocheffizienten 4.4-Liter-TDV8-Turbodiesel sowie weiteren zahlreichen Verbesserungen an Technik, Ausstattung und Design auf und wird auf dem Schweizer Markt ab Oktober 2010 zur Verfügung stehen.

Product News



Der neue 4.4-Liter-Diesel mit parallelsequenzieller Turboaufladung ersetzt den erfolgreichen 3.6-Liter-TDV8. Das exklusiv dem Range Rover vorbehaltene Triebwerk präsentiert sich als wahrer «Super-Diesel» – mit 230 kW (313 PS) und einem imposanten Drehmoment von 700 Nm. Hinzu kommen ein niedriger Verbrauch, geringe CO₂-Emissionen und die Erfüllung der Euro-5-Abgasnorm.



Erstmals mit Achtstufenautomatik

Nicht weniger attraktiv ist die neue Achtstufenautomatik des Spezialisten ZF. Die elektronisch gesteuerte Einheit besticht mit schnellem Ansprechen, seidenweichen Gangwechseln und hoher Wirtschaftlichkeit. Die perfekt abgestimmte, effiziente Motor-Getriebe-Einheit ermöglicht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in lediglich 7,8 Sekunden, während der Spurt von 80 auf 120 km/h in 5,1 Sekunden absolviert wird.

Unverändert im Range Rover Programm bleibt der 5.0-Liter-V8-Kompressorbenziner. Das mit einer Sechsstufenautomatik von ZF bestückte Aggregat erbringt eine Leistung von 375 kW (510 PS) sowie ein Drehmomentmaximum von 625 Nm und bringt den Range Rover Supercharged in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Hinzu kommen zahlreiche technische Highlights wie die Integration der Leerlaufsteuerung «Transmission Idle Control». Passend zum neuen 4.4-Liter-TDV8 kommt das auf einer Lösung des Spezialisten Brembo basierende Bremssystem zum Einsatz, das bereits den Range Rover Supercharged wirkungsvoll verzögert. Ausserdem erhielt das bewährte «Terrain Response™»-System einen Berganfahrassistenten und eine Gefälle-Beschleunigungssteuerung. Im grosszügigen Innenraum setzen beleuchtete Einstiegsleisten an den Vordertüren, neue Schalthebel für die Dieselvversionen und weiter verbesserte Audiosysteme neue Akzente.

Neben dem Wählhebel in der Mittelkonsole verfügt der Range Rover 2011 über Schaltwippen am Lenkrad, mit denen der Fahrer manuell auf das Getriebe einwirken kann. Der «CommandShift»-Wählhebel selbst wurde beim 4.4-Liter-TDV8 durch einen Drehschalter ersetzt, mit dem der Fahrer zwischen den Modi «P», «R», «N», «D» oder «Sport» wählen kann – in der zuletzt genannten Alternative optimiert das Getriebe die Reaktionszeiten, um ein schnelleres Ansprechen und Hochschalten und somit zügigere Überholvorgänge zu erlauben. Bei ausgeschalteter Zündung schliesst der Drehschalter bündig mit der Mittelkonsole ab. Bei eingeschalteter Zündung fährt der Auswahlknopf selbsttätig und lautlos heraus. Um jede Verwechslungsgefahr mit dem Gangwähler auszuschliessen, wurde das Design des «Terrain Response™»-Drehschalters im neuen Range Rover deutlich geändert.

Das Karosseriedesign der jüngsten Range Rover Generation besticht durch neue Formen an Kühlergrill und seitlichen Lufteinlässen. Neue Aussenfarben sowie Leichtmetallfelgen ergänzen das Angebot.

Die empfohlenen Kundennettverkaufspreise beginnen bei **CHF 132'300.–** für die Version mit dem neuen 4.4-Liter-TDV8-Dieselmotor, während der Range Rover Supercharged mit 5.0-Liter-V8-Kompressor ab **CHF 164'900.–** lieferbar sein wird.



Sondermodell Range Rover «Autobiography Black Limited Edition»

Den 40. Geburtstag des Range Rover begeht die legendäre Geländewagenmarke mit einer höchst exklusiven Extraausgabe ihres Luxusliners: Das Sondermodell «Autobiography Black Limited Edition» basiert auf dem neuen 4.4-Liter-LR-TDV8-Turbodiesel und ist in der Schweiz auf 40 Einheiten begrenzt. Einzigartig ist dabei bereits die Lackierung in «Barolo Black», die ideal mit den diamantgedrehten 20-Zoll-Leichtmetallrädern sowie dem markanten verchromt-schwarzen Design von Kühlergrill und seitlichen Lufteinlässen harmonisiert. Im Innenraum des auf 700 Einheiten weltweit begrenzten Sondermodells sind die Farbkombinationen «Jet/Ivory», «Jet/Jet» oder «Jet/Pimento» erhältlich. Darüber hinaus befinden sich an vielen Stellen edle Hölzer und hochwertiges Leder, während die dezent aufgebrachten «Autobiography Black»-Logos und der beleuchtete Range Rover Schriftzug in den Trittleisten die besondere Optik hervorheben. Das Sondermodell Range Rover «Autobiography Black» wird zum empfohlenen Kundennettoppreis von CHF 190'900.– angeboten.



40 Jahre Range Rover

Lesenswert:

40 ANEKDOTEN RUND UM RANGE ROVER

Nr. 4

Lesen Sie, was Madonna, der Papst, der Louvre, der Sultan von Brunei, eine Kobold Uhr, Johnny Cash, ein nicht so berühmtes Ölgemälde, Edmiston Yachten, Jeremy Clarkson, Ralph Lauren und ein gigantischer Hochwasserschutz tief unter den Strassen von Tokyo gemein haben.

Während der Prototypphase in den 1960ern hatten die Range Rover **VELAR Schilder**, um alle Journalisten zu täuschen, die auf der Suche nach einem Primeur waren. Die Mutmassungen über die Bedeutung von VELAR gehen auseinander: Die offizielle Version lautet, dass es ein spanisches Wort ist für « schützen oder Sorge tragen », andere Quellen sagen, dass es für **Vee Eight** in an **LA**nd **RO**ver steht oder vom italienischen « velare » (« verbergen oder verdecken ») kommt.

Nr. 1



Die Country-Music-Legende **Johnny Cash** war bekannt als « The Man in Black », doch er fuhr einen klassischen Range Rover, der wesentlich bunter war. « Es war ein 89er-Modell, das in der französischen Produktion von « Das Dschungelbuch » zum Einsatz kam », schrieb er in seiner 1997 erschienenen Autobiographie « Cash », « und er hatte eine besonders aussergewöhnliche Lackierung: eine mattschwarze Grundierung, meine Lieblingsfarbe, verziert mit lauter bunten, von Hand gemalten Dschungelpflanzen und -tieren. »

Nr. 5

路虎揽胜

Die chinesischen Schriftzeichen für den Namen Range Rover bedeuten « **errungener Sieg** ».

Noch bis vor Kurzem war ein Land Rover Konzeptfahrzeug eher selten, was erklärt, weshalb der **Range Stormer** mit seinen Flügeltüren, seinen auffällig gestreiften Sitzen und seiner Ausstattung in Sattelleder so viel Aufsehen erregte. Er gab nicht nur die Design-Richtung für den neuen Range Rover Sport vor, sondern war auch der erste Land Rover mit der vollkommen neuen « Terrain Response™ »-Technologie.



Nr. 2

Nr. 6



Nr. 3

Spen King [†], der **visionäre Ingenieur** hinter Range Rover, fuhr einen für die Strasse ausgelegten Rover 2000 auf dem Feld rund um das Werk Solihull, um die Wirkung von Spiralfedern bei einem Geländefahrzeug zu erproben – zu jener Zeit eine aussergewöhnliche Idee.

Das **italienische Riva Speedboot** war eine der Designinspirationen für die jüngste Range Rover Generation. Die sich verjüngenden Linien sind im Aussendesign zu finden, die Metall-elemente im Interieur wurden von den Haspeln und Seilrollen luxuriöser Rennyachten inspiriert.

40 Jahre Range Rover



Nr.7

Eines der spannendsten Abenteuer, die je in Top Gear veröffentlicht wurden, spielte sich 2006 ab: Range Rover Sport gegen einen **Challenger 2 Militärpanzer**. Die überlegene Wendigkeit und die solide Geländetauglichkeit des Range Rover Sport ermöglichten es dem Journalisten Jeremy Clarkson, den 62-Tonnen-Panzer eine ganze Weile auszutricksen, bevor er ins Zielgelände kam (brutal, doch letztendlich verzichteten die Kanoniere der British Army darauf, wirklich zu schießen). « Es ist tatsächlich ein sehr, sehr gutes Geländefahrzeug », bestätigte Clarkson. « Doch wenn Sie beabsichtigen sollten, ein anderes Land zu erobern, nehmen Sie einen Panzer. »



Nr.9

Im **Bond-Film** « Quantum of Solace » (« Ein Quantum Trost ») wurde ein Range Rover Sport von 007 persönlich gefahren. Was Sie vielleicht nicht wissen, ist, dass Range Rover Fahrzeuge ebenfalls ihre Auftritte hatten in: Layer Cake, Eastern Premises, Casino Royale, Snatch, RocknRolla, Ocean's Eleven (und Twelve und Thirteen,) Under Suspicion, The Football Factory, The Player und vielen mehr.

2005 bewältigte ein Range Rover Sport die **gefährlichste Strasse der Welt** in Bolivien. Sie liegt rund 5'000 Meter über Meereshöhe, verbindet La Paz mit Coroico und ist bekannt als El Camino de la Muerte (Todesstrasse). Infolge von 700 Meter tiefen Abgründen, Erdbeben, Wasserfällen und extremen Wetterbedingungen kommen auf dieser Strasse alljährlich rund 250 Menschen ums Leben.

Nr.8

Nr.10

Kurz nach seiner Lancierung wurde der Range Rover als Designikone geehrt. Ein massstabgetreues Modell des Fahrzeugs wurde im **Louvre in Paris** in einer Ausstellung gezeigt, die deutlich machen sollte, welchen Einfluss Design und Designer auf den britischen Lebensstil haben. Das Modell hatte funktionierende Türen, Sitze, Heckklappe und eine komplette Instrumentierung.

Nr.11



Der hier abgebildete gepanzerte Range Rover hat acht Kugeln aus einem **Kalashnikow AK-47 Gewehr**, acht Geschosse aus einer **Makarowa Pistole** und ein 7,62-mm-Projektile aus einer Schussdistanz von 10 Metern abgewehrt. Das schusssichere Glas ist 40 mm dick und der Unterboden widersteht zwei **DM71 Handgranaten**. Ein optional eingebautes Sauerstoffsystem schützt alle fünf Insassen vor einem **Gasangriff**, die Konstruktion der Reifen beruht auf Run-Flat-Technologie und die Aufhängung wurde speziell abgestimmt – denn eine Flucht ist noch immer die beste Form der Verteidigung.



40 Jahre Range Rover

Nr.12

Obwohl er aussergewöhnliche Qualitäten im Gelände hat, legten die Ingenieure beim Range Rover Sport den Schwerpunkt der Entwicklung doch auf die Strassenlage. Die Testfahrten erfolgten auf dem **berühmtesten Nürburgring**, wo über 8'000 Kilometer mit einer Spitzengeschwindigkeit von mehr als 200 km/h zurückgelegt wurden und die Strecke in erstaunlichen **8 Minuten und 49 Sekunden** bewältigt werden konnte. Jede Runde hat 73 Kurven mit endlosen Kombinationen von Radien, Wölbungen, Gefällen und Steigungen und so ist es nicht verwunderlich, dass der Range Rover Sport ein so perfektes, leistungsfähiges Fahrzeug geworden ist.

Nr.14

Der Land Rover LRX Concept Car von 2008 wies den Weg zu einem völlig neuen Range Rover und konnte als Range Rover Evoque am 30. September 2010 am Pariser Automobilsalon Weltpremiere feiern. Seine einzigartige Silhouette, betont durch das deutlich abfallende Dach und die steil ansteigende Gürtellinie, schafft eine moderne und relevante Umsetzung der Range Rover Designsprache.



Nr.16

Die Jackson Family reiste in einem Konvoi mit **10 schwarzen Range Rovern**, die sie vom lokalen Land Rover Händler in Encino, Kalifornien, geliehen hatte, zur Trauerfeier für Michael Jackson.

Nr.17

Das Herz jedes Range Rover und Range Rover Sport ist das «Terrain Response™»-System. Diese Technologie verfügt über acht elektronische Kontrolleinheiten und neueste High-Tech-Steuerung von 11 Systemen, inklusive Aufhängungseinstellung und Traktionskontrolle. Es gibt 500 Abstimmungskombinationen, um mit jedem Gelände zurechtzukommen – der Spezialist ist immer mit an Bord.

Nr.18

Der **Erfinder Trevor Baylis**, berühmt für seine Erfindung des aufziehbaren Radios, kaufte seinen ersten Range Rover von den Einkünften aus seinen Auftritten als **Unterwasser-Entfesselungskünstler** in einem Berliner Zirkus. Verkleidet als Pharaon und eingeschlossen in einem falschen ägyptischen Sarkophag wurde er 35 Meter unter Wasser versenkt. Es blieb Trevor gerade genug Zeit – und Luft, – den zugengelagerten Sargdeckel zu heben, doch was das atemlose Publikum nicht wusste, war, dass der Sarg auch ein geniales hydraulisches Kolbensystem eingebaut hatte, das ihm half, zu entkommen.

Nr.13

Die aktuelle Range Rover Generation musste das aushalten, was man «beschleunigten Lebenszyklustest» nennt, um herauszufinden, wie jeder Range Rover den Anforderungen des Alltags widersteht. Um zu beweisen, dass ein Range Rover auch 15 kanadische Winter übersteht, absolvierte der Prototyp acht Wochen Fahrt auf einer **brutalen Salzwasserteststrecke**. Zusätzlich durchliefen die Systeme für Klarsicht und Enteisung Härte-tests bei Temperaturen von -30°C .

In den 70ern und 80ern baute die britische Firma Wood and Pickett Spezialanfertigungen für Wohlhabende. Diese brachten oft mehr Leistung, hatten breitere Räder und die Interieurs wurden je nach Kundenwunsch mit Recaro Sitzen, Sportlenkrädern und zusätzlichen Anzeigen ausgestattet. Sie waren bei Stars jener Zeit – wie beispielsweise **Peter Sellers** – sehr beliebt. In den späten 70ern waren Wood and Pickett auch Berater für den ersten Range Rover Vogue.

Nr.15



40 Jahre Range Rover



Madonna nutzte 2008 bei den Dreharbeiten für den Film RocknRolla ihren Range Rover als medizinische Versorgungsstation. Es wurden Vitamine für die Statisten verteilt und den Stars, inklusive Hollywood-Liebling Gerard Butler, Vitamin A gespritzt – alles auf den Rücksitzen ihres Fahrzeugs. Übrigens setzten Madonna und Guy Richie bei ihrer Hochzeit auf dem exklusiven Skibo Castle im schottischen Hochland ebenfalls auf Range Rover.

Nr.19

Nr.21

Im Rahmen der Anstrengungen, die CO₂-Bilanz des royalen Haushalts zu verbessern, hat **Prinz Charles** seinen Range Rover auf den Betrieb mit 100 Prozent Biodiesel umbauen lassen. Zudem hat er die Garage für seinen Range Rover in Birkhall mit einem isolierenden Bodenbelag aus recycelten Reifen auslegen lassen, damit der Wagen nicht allzu tiefen Temperaturen ausgesetzt ist, die den speziellen Treibstoff zu dickflüssig machen würden.



Nr.20

Als **Papst Johannes Paul II.** 1982 seinen Anhängern in England zuwinkte, tat er dies vom Fond eines umgebauten weißen Range Rover aus. Es war das erste «Papamobil» mit schusssicheren Scheiben zum Schutze des Pontifex, was nach dem Mordversuch 1981 auch als notwendig erschien. Zufälligerweise wurde das Fahrzeug von Ogle designt, den gleichen Leuten, die auch den Raleigh Chopper konzipiert haben.

Nr.22

1970 gab es kein vielseitigeres Fahrzeug als den Range Rover. Daher kreierte die Werbeagentur von Land Rover den Slogan «The Car For All Reasons».

Ein ausgefallener, diamantbesetzter Range Rover Sport? Paris Hilton wird nachgesagt, dass sie ihren mit Diamanten schmücken wollte, doch der amerikanische Musikmogul Damon Dash hat sie davon abgehalten. Sein Schmucklabel **Tiret New York** hat einen Range Rover Sport mit diamantbestückten Armaturen kreiert, die aus der Kollektion von Tiret stammen. Dieses Fahrzeug erleichterte ihr Bankkonto um nicht weniger als 700'000 Franken.

Es gab Gerüchte, dass das **Kultmodehaus Ralph Lauren** mit Land Rover North America bezüglich eines Sondermodells Ralph Lauren Range Rover zusammenarbeiten wollte. Inzwischen ist die Zusammenarbeit von Range Rover mit dem führenden Modelabel offenkundig – 2008 stand der Range Rover Sport mehrere Wochen im Schaufenster des Ralph Lauren Shops in der Madison Avenue in New York.

Nr.23



Nr.25

2008 schrieb der **Hersteller von Luxusyachten**, Edmiston, mit der «Edmiston Superyacht Range Rover Design Competition» einen Designwettbewerb für Range Rover aus. Sieben der weltbesten Yachtdesigner wurden eingeladen, ihre Entwürfe einzureichen, und Andrew Winch gewann mit seinem «Sea Rover», einer Schönheit aus Teak und verchromtem Stahl mit abnehmbarem Glasdach, den ersten Preis.

Nr.24



40 Jahre Range Rover

Nr.26

Der Einführungspreis für den Range Rover wurde vor 40 Jahren auf ungefähr £ 2'000 festgesetzt, knapp unter der **Hälfte der Kosten für ein durchschnittliches Haus**. Aufgrund eines von der Rezession gebeutelten Jahrzehnts erreicht der Preis für einen Range Rover 1978 £ 9'000.

Nr.27

Bevor die Produktion aufgenommen wurde, mussten zwei Range Rover in Marokko unter extrem heißen Klimabedingungen Tests durchlaufen. Der Treck über beinahe 6'000 Kilometer wird im Film **Sahara South** dokumentiert, der noch immer auf der Website des Heritage Museums angeboten wird.
www.heritage-motor-centre.co.uk

Der neue **turbogeladene Range Rover Sport** beschleunigt aus dem Stand auf 160 km/h und bremst in gerade mal 15,6 Sekunden wieder auf null ab.

Nr.30

Als es um das Design des original Range Rover ging, war der Ingenieur Spen King sich selbst überlassen, denn damals lag die Priorität in den Designstudios bei anderen Rover Modellen. Wie viele Ingenieure war auch King der Ansicht, dass die **Form immer der Funktion folgen sollte**, und das Resultat war ein einfaches, aber elegantes Design. Es war so gut, dass David Bache und sein Designteam später an Kings Design nur noch kleinere Überarbeitungen vornehmen mussten.

Nr.28



Nr.29

Jeremy Carlson war so begeistert vom Range Rover, dass er ihn zum **besten Fahrzeug der Welt** erklärte. In The Sunday Times schrieb er: « In den vergangenen 30 Jahren habe ich Tausende von Modellen auf der Strasse getestet ... und Abertausende Zeilen zu diesem Thema geschrieben. Dabei lag die Antwort auf alle Mobilitätsprobleme klar auf der Hand: der Range Rover.

Nr.32

1985 lief **der erste Range Rover Diesel** mit dem Codenamen « Project Bullet » auf der Teststrecke MIRA in England 24 Stunden lang mit über 160 km/h. Er brach dabei 27 Rekorde für Dieselfahrzeuge.

Nr.31



Nr.33

In den 60ern war der Range Rover bekannt unter der Bezeichnung **« The 100 inch Station Wagon »**.

Unter den Strassen von Tokyo gibt es ein gigantisches Wassersystem, genannt das G-Cans-Projekt, eine **Welt mit riesigen Tunnels**, Wassertanks, Silos und Turbinen. Diese Kulisse war Drehort für einen amerikanischen Range Rover Sport Fernsehspot, in dem sich das Fahrzeug seinen Weg spritzend und kletternd durch dieses epische unterirdische Labyrinth bahnt.

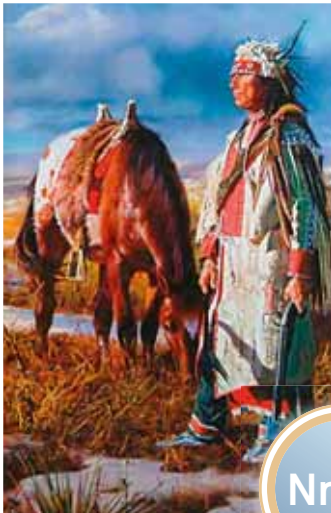
40 Jahre Range Rover

Für offizielle Zeremonien verfügt der Sultan von Brunei, einst der **reichste Mann der Welt**, über einen speziell gebauten goldenen Range Rover. Doch die Qual der Wahl ist gross – sein Wagenpark umfasst eine Sammlung von mehr als 5'000 Luxusfahrzeugen.

Nr. 35

Anlässlich der 20-Jahr-Feier von Range Rover in Amerika entwickelte der **amerikanische Uhrenhersteller Kobold** eine speziell für die Armaturentafel einer Sonderserie von Range Rover designte Uhr. Von den Fahrzeugen wurden nur 40 Einheiten gebaut und die Nachfrage war so gross, dass man auslosen musste, wer den Zuschlag bekam. Zum Preis von £ 89'000 wurde jeder Wagen mit einem Set handgemachter Uhren aus raumfahrttauglichem Titan ausgeliefert.

Nr. 34



Nr. 37

Im Rahmen eines Tests für « menschliche Fehler » wurde **eine Dose Coca Cola** direkt auf der « Terrain Response™ »-Bedienung des Range Rover verschüttet. Es überzeugte die Ingenieure, dass die Bedienung auch nach einem solchen Missgeschick noch einwandfrei funktionierte.

Nr. 36

Möchten Sie einen Range Rover an Ihrer Wand hängen haben? Dieses **Ölbild** des kalifornischen Künstlers Ed Kucera mit dem Titel « Range Rover » wurde kürzlich für 12'500 Franken verkauft.

Der « In Vogue » war eine limitierte Sonderserie von Range Rover und wurde zusammen mit der **Zeitschrift Vogue** nach **Fotoaufnahmen für Lancôme und Jaeger** 1981 in Biarritz lanciert. Als zusätzlichen Luxus hatte der « In Vogue » eine spezielle Lackierung, ein aufgewertetes Interieur und einen Picknickkorb im Gepäckraum. Lediglich 1'000 wurden in der Originalausführung gebaut, allerdings erhöhte sich die Anzahl, da die Nachfrage das Angebot überstieg.

Nr. 38



Nr. 39

Mit dem neuen **Evoque** wurde der Range Rover aus dem Jahr 1970 neu interpretiert und couragiert als moderner, attraktiver und hochwertiger Kompakt-SUV wegweisend weiterentwickelt. Er ist – so Design Director Gerry McGovern – « eine natürliche Ergänzung der Range Rover Modellreihe, mit vielen erkennbaren Range Rover Designmerkmalen ». Er ist der kleinste und treibstoffsparendste Range Rover, der je entwickelt wurde.

Im Jahre 2000 wurde der Range Rover Linley eingeführt. Er kostete damals über £ 100'000 und wurde von **Viscount Linley**, exklusiver Möbeldesigner und Präsident von Christie's England, konzipiert. Die Sonderserie lag bei gerade mal 10 Fahrzeugen und war inspiriert von seiner Möbellinie Metropolitan – die Aussenfarbe in Klavierlack sowie schwarzes Leder und Ebenholzeinlagen im Interieur. Das Fahrzeug, das für sämtliche Werbeaufnahmen diente, wurde übrigens nach der Lancierung an einen Händler in Wales verkauft, doch schon Stunden nach seiner Ankunft wurde es gestohlen und nie mehr gesehen.

Nr. 40



Product News

Der Freelander Modelljahr 2011:

MEHR AUSWAHL, MEHR LEISTUNG UND HÖHERE EFFIZIENZ





Product News



Im Modelljahr 2011 präsentiert sich der Freelander mit einer Reihe interessanter Neuerungen und einer weiterentwickelten Dieselergeneration.

Erstmals kommt ein neuer 2.2-Liter-Turbodiesel zum Einsatz, der in zwei Leistungsstufen erhältlich sein wird – mit 110 kW (150 PS) und 140 kW (190 PS). Die im nächsten Jahr auf den Markt kommende Basisversion mit Frontantrieb erreicht einen sensationellen Verbrauch von nur 6,0 Liter und einem CO₂ Ausstoss von nur 158 g/km und ist serienmässig mit Stopp-Start-Automatik und Sechs-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet.

Der Freelander TD4 mit 110 kW (150 PS) ist mit sechsstufigem Schalt- oder Automatikgetriebe kombinierbar und verfügt über den bewährten Allradantrieb. Den neuen Freelander SD4 mit 140 kW (190 PS) gibt es ausschliesslich mit Sechsstufenautomatik. Das hochmoderne Triebwerk bietet in beiden Ausführungen 20 Nm mehr Drehmoment als der bisherige Freelander-Diesel und damit weiter verbesserte Durchzugskraft.

Als Alternative steht unverändert der 3.2-Liter-Reihensechszylinder zur Wahl. Das i6-Benzinertriebwerk wurde neu abgestimmt und erfüllt die Euro-5-Norm. Die Leistung blieb mit 171 kW (233 PS) unverändert.

Die Karosserie wurde deutlich aufgefrischt. Attraktive Akzente setzen ein neues Design an Frontstossfänger und Kühlergrill, optimierte Front- und Heckleuchten, zusätzliche in Wagenfarbe lackierte Elemente und neue 18- bzw. 19-Zoll-Leichtmetallräder. Schliesslich erhielt die Farbpalette Zuwachs mit den Lacktönen «Kosrae Green», «Baltic Blue» und «Fuji White».

Im Innenraum bietet der Freelander 2011 verschiedene neue Designs und Bezüge der Sitze sowie eine optimierte Instrumentierung. An der Spitze der Ausstattungspalette steht das «Premium Pack». Es umfasst eine «Windsor»-LederAusstattung mit acht- bzw. sechsfacher elektrischer Verstellung der Vordersitze, hochwertigen Teppich-Fussmatten und verkleideter Mittelkonsole.



A full-page photograph of Christina Liebherr, a woman with blonde hair, smiling. She is wearing a dark navy blue riding jacket with gold buttons and a white turtleneck. The jacket features a 'LAND ROVER' logo on the left chest and a 'TRUST equitation' logo on the right chest. She is also wearing white riding breeches. The background is a stable with a wooden floor and a horse in the background.

**CHRISTINA
LIEBHERR
SETZT AUF
RANGE ROVER**

News

Die sportliche Zukunft von Christina Liebherr mit ihrem Erfolgspferd No Mercy war im Sommer 2009 von einer Minute auf die andere beendet. Beim CHIO in Aachen rutschte das Spitzenpferd No Mercy nach der Landung in einer Linkswendung weg, übersprang noch die Triple Barre, knickte danach ein und lahmt sofort. Das Ausnahmepferd musste sich wegen eines Sehnenrisses im linken Vorderbein aus dem Turniersport verabschieden. Die sichere Teilnahme an grossen Wettkämpfen war plötzlich geplatzt. Die Redaktion TRIBUNE hat die 31-Jährige auf ihrer eigenen Reitanlage in Riaz in der Nähe von Bulle besucht. In einem persönlichen Gespräch verrät sie unter anderem auch, warum sie bei ihren Reisen nicht auf den Komfort eines Range Rover verzichten will.



Vor gut einem Jahr war Ihr Kalender noch gefüllt mit internationalen Wettkampfterminen und die Zukunft so erfolversprechend, wie sie besser nicht sein konnte für eine junge Springreiterin, die zur internationalen Elite zählt. Wie haben Sie die erste Zeit nach dem Aus für No Mercy erlebt?

Die Verletzung war ein sehr harter Schlag für mich. Zunächst ging es darum, eine Behandlungsmethode zu finden, die die besten Genesungschancen bot. Ich bekam damals viele Ratschläge und Hilfsangebote von anderen Reitern, Tierärzten und sonstigen Heilern. Auf zwei weitere Pferde konnte ich nicht zurückgreifen, da sie ebenfalls gesundheitliche Probleme hatten. Doch es gab noch andere unerfahrenere Pferde im Stall, die nur darauf warteten, auf grössere Aufgaben vorbereitet zu werden. Also habe ich die Krise als Chance gesehen und mehr Zeit in diese jungen Pferde investiert.

Lassen Sie uns einen Blick zurück werfen. Welches waren für Sie persönlich die grössten sportlichen Erfolge mit dem Wallach No Mercy?

Ich habe natürlich viele gute und spektakuläre Erinnerungen an die sportliche Karriere von No Mercy. Mit ihm hatte ich die meisten Stürze und die grössten Erfolge. Der Sieg im GP von Nörten-Hardenberg – mein erster internationaler GP-Sieg – und natürlich die beiden Silbermedaillen 2005 in San Patrigna, Italien, waren die emotionalsten Siege. Damals lag ich nach dem ersten Parcours an 36. Stelle und drei Tage später, nach vier weiteren Nullrunden, wurde ich Vize-Europameisterin.

News

«Mit No Mercy hatte ich die meisten Stürze und die grössten Erfolge.»



No Mercy ist also immer noch ein Weggefährte von Ihnen?

Auf jeden Fall soll No Mercy seinen «Ruhestand» im Turnierstall «La Baumetta» in Riaz geniessen. Er braucht die Menschen um sich herum, die er kennt und die ihm auch jetzt noch so viel Aufmerksamkeit schenken wie bei einem Turnier. Sonst würde er sicher depressiv werden und sich unnütz fühlen. Pferde sind sehr feinfühlig.

Wurde Ihnen die Leidenschaft zum Springreiten in die Wiege gelegt – oder hat sich erst später abgezeichnet, dass Sie Ambitionen haben, ganz vorne mitzureiten? Wann haben Sie sich für den Schritt ins Profilager entschieden?

Ich bin durch glückliche Umstände zum Springreiten gekommen. Meine Mutter brachte meine Geschwister und mich auf einen Ponyhof wegen der frischen Luft und um den Umgang mit Tieren zu lernen. Nach einiger Zeit fragte sie mich, ob ich einen Wunsch zur ersten Kommunion hätte. Ich wollte Rocky, eines von fünf Welsch-Ponys auf dem Ponyhof. Ich war gerade einmal neun Jahre alt und fasste meinen ganzen Mut zusammen, meinen Vater zu bitten, mir ein Pony zu schenken.

Ich war sicher, eine Absage zu bekommen. Doch ich bekam Rocky, mit der Bedingung, dass ich ihn jeden Tag bewege und mich gut um ihn kümmere. Seitdem reite ich jeden Tag.

Zwei Jahre später zogen wir um, in den Reitstall in Bulle. Dort waren nur Springreiter. Meine Schwester und ich probierten auch das aus und es gefiel uns. Mit elf bekam ich ein fünfjähriges Pferd – nicht zu empfehlen – und fing mit zwölf Jahren an, Concours zu reiten. Für die Junioren und Jungreiter gewann ich bei den Jugendeuropameisterschaften bereits mehrere Medaillen. Nach der Maturaprüfung war für mich noch nicht klar, dass ich Profireiterin werden wollte.

Mir erschien eine berufliche Ausbildung ausserhalb des Sports wichtig und ich entschied mich für die Internationale Schule für Touristik. Mit dem Diplom als eidgenössisch-diplomierete Touristin wollte ich einen Job im Tourismus und Springreiten auf hohem Niveau kombinieren.

Doch der Gedanke, zwei Dinge zu tun und aus Zeitmangel nicht bei beiden den vollen Einsatz bringen zu können, machte mich nicht

glücklich. Mit dem Hintergedanken, auch später noch in der Tourismusbranche arbeiten zu können, habe ich mich fürs Springreiten entschieden.

Wie sieht heute ein normaler Tagesablauf von Christina Liebherr aus? Sind Sie mit der Suche und Auswahl eines neuen Pferdes komplett ausgelastet?

Ich reite nach wie vor an internationalen Turnieren mit und weiss, dass es Zeit braucht, einen geeigneten Sportpartner zu finden. Daneben suche ich junge Nachwuchstalente, um sie auszubilden. Beides bedeutet viel reisen und fahren. Dabei möchte ich natürlich meinen Range Rover Sport nicht missen.

News

«Mein Wille und mein Durchhaltevermögen helfen mir, eine schwierige Zeit in einen Neustart umzuwandeln.»



No Mercy zu ersetzen ist also keine leichte Aufgabe. Um bei erstklassigen Turnieren mitzumachen und auch wieder mit der Schweizer Mannschaft am Start zu stehen – reicht die Zeit noch? Sind die Olympischen Spiele 2012 in London noch ein erreichbares Ziel?

Die Olympischen Spiele in London 2012 sind auf jeden Fall ein Ziel von mir. Nachdem ich mit der Schweizer Mannschaft die Bronzemedaille in Hongkong/Peking gewonnen habe, bin ich umso motivierter.

Ihr bisheriges Leben drehte sich in erster Linie um eine Pferdestärke (PS). Seit gut drei Monaten haben Sie nun 272 zusätzliche PS im Stall. Wie sind Sie mit dem Range Rover Sport zufrieden und was überzeugt Sie?

Die 272 PS des Range Rover Sport haben mich auf Anhieb begeistert: Die Kraft und die Schnelligkeit auf der Strasse vermitteln ein ausserordentliches Gefühl, das Design innen und aussen ist sportlich-elegant und die Geländegängigkeit macht das Ziehen eines Anhängers zum Kinderspiel.

Weshalb haben Sie sich für die Zusammenarbeit mit Land Rover/Range Rover entschieden?

Im Grunde suche ich bei einem aussergewöhnlichen Springpferd dieselben Eigenschaften und Qualitäten, wie sie Automobile von Land Rover/Range Rover besitzen: Kraft, Ausdauer, Stabilität, Schnelligkeit, Schönheit und Sicherheit. Es ist einfach ein besonderes Gefühl, in einem Range Rover zu fahren.

Eine abschliessende Frage: Gibt es etwas in Ihrem Leben, was Sie noch ganz neu anpacken möchten?

Ich bin ein zufriedener Mensch mit viel Lebensfreude und Selbstvertrauen. Mein Wille und mein Durchhaltevermögen helfen mir, eine schwierige Zeit in einen Neustart umzuwandeln. Ich fühle, dass jetzt die Zeit für einen Neustart gekommen ist und ich wieder Erfolg auf höchstem internationalem Niveau haben möchte. Es freut mich sehr, dabei die Unterstützung eines Partners wie Land Rover/Range Rover zu haben.

Christina Liebherr, wir danken Ihnen für das offene Gespräch.



Beim Driving Experience Fahrtraining liess sich Christina Liebherr die fahrtechnischen Möglichkeiten im Onroad und Offroad-Bereich erklären.

Gastkolumnist und Satire-Schreiber Andreas Thiel:

ISLAND – WO DIE WOLKEN AUS DEM BODEN KOMMEN

Jahrelang fliegen die Umweltminister dieser Welt von Klimakonferenz zu Klimakonferenz, um über die Reduktion von Flugbewegungen zu diskutieren und sich auf CO₂-Reduktionsziele für das Jahr 2050 zu einigen. Den Isländern genügt ein kleiner Vulkanausbruch, um diese Reduktionsziele im Zeitraum von einer Woche zu erreichen.

Im Hotel Hilton in Reykjavík verhandeln derzeit Diplomaten der EU mit den Isländern über das Geld der Internetbank Icesafe, das die Europäer von den Isländern zurückfordern. Die Isländer wollen das Geld aber nur zurückerstatten, wenn die Europäer die Asche zurückgeben.

Text: Andreas Thiel, Bilder: Bettina Fürst

Satire



Leben mit dem Vulkan

Montag 12:30 Uhr: Ich stecke in Stockholm fest. Der Weiterflug nach Island wurde gestrichen. Die nächste Maschine geht um 22 Uhr. Ich nehme mir ein Zimmer im Radisson Airport Hotel, um den fehlenden Schlaf von letzter Nacht nachzuholen. Ich hatte mit Endo Anaconda in Bern zum Abschied noch einen Whisky trinken müssen. Kaum liege ich im Bett und habe das Licht gelöscht, ruft Peter von der Weltwoche an und fragt, wo die Kolumne bleibt. Ich stehe auf und setze mich an den Laptop. Um 18:00 ist die Kolumne fertig. Noch zwei Stunden schlafen und dann duschen.

21:00 Uhr, am Gate: Der Flug wurde auf 23:00 Uhr verschoben. Zurück zum Hotel. Ich frage, ob ich nochmals auf mein Zimmer könne. Bezahlt habe ich ja sowieso für eine ganze Nacht. Noch eine wohlverdiente Stunde Schlaf und dann kalt duschen.

22:30 Uhr, der Flug wurde gestrichen: Nächster Flug: 01:00 Uhr. Zurück ins Hotel. Eine Stunde schlafen, dann kalt duschen.

00:30 Uhr, die Maschine wird um 02:15 Uhr erwartet: Zurück ins Hotel. Das Bett ist noch warm.

03:00 Uhr: Ich fliege – nach Helsinki.

Eine Woche später

Mittwoch: Thomas und Remo von der Schweizer Illustrierten kommen vom Vulkan herunter, um in Reykjavik etwas frische Luft zu schnappen. Kurz noch ein paar Fotos am Strand mit dem Defender vor dem Leuchtturm. Das Shooting dauert, bis die Flut den Land Rover unterspült hat und wir im Sand feststecken. Bevor wir auch nur das Wort «Pannendienst» denken können, sind zwei junge Isländer da und ziehen unseren zweieinhalb Tonnen schweren Land Rover aus dem Sand. Wenn man ein Problem hat, dann hat man das am besten in Island. Die Isländer sind unglaublich hilfsbereit. Ansonsten sind sie mürrisch und verschlossen. Ohne ein Problem braucht man einem Isländer gar nicht erst zu kommen. Leute ohne Probleme sollten zu Hause bleiben und für sich selbst schauen.



Satire



Essen in Island

Freitag: Heute waren wir bei Sigurbjörg und George zum Essen eingeladen. Es gab in Molke eingelegte Schafshoden, sauer eingelegten Walfischspeck, den obligaten Haifisch, welcher durch seinen intensiven Ammoniakgeschmack besticht, der daher rührt, dass der Hai mehrere Monate lang im Sand vergraben lag.

Ferner gibt es eine Schafsleberwurst, die dem Geruch nach neben dem Hai gelegen haben muss. Der Walfischspeck ist aber erstaunlich zartschmelzend und eher an Butter erinnernd denn an Lebertran. Und die Schafshoden in Molke haben mich auch überrascht. Die schmeckten irgendwie wie eine in Joghurt eingelegte Cervelat.

Sonntag: Die Diskrepanz zwischen dem, was wir erwarten, und dem, was uns erwartet, ist in dieser Welt gross. Am grössten ist sie aber in Island. Die Forelle auf dem Menüplan sprang uns sozusagen aus dem Auge in den Mund. Endlich würden unsere von der isländischen Küche massakrierten Gaumen von einer zarten, frisch geräucherter Forelle umschmeichelt werden.

Wir bestellten zwei grosse Portionen mit Toast und Butter. Die Forelle schmeckte ungefähr wie die Schafsleberwurst vom letzten Freitag. Der Wirt versicherte uns, die Forelle müsse so schmecken, er habe sie selbst geräuchert. Womit er sie denn geräuchert habe, fragen wir. Er antwortet: Mit Schafsmist. Auf unsere verdutzte Frage hin, warum er die Forelle denn nicht über dem

Holzfeuer geräuchert habe, zeigt der Wirt mit der Hand zum Fenster raus. Jetzt fällt es uns auch wieder auf: Auf Island gibt es keine Bäume. Ein Hund würde auf dieser Insel wahnsinnig werden. Vermutlich deswegen sind Hunde in Reykjavík verboten. Nur Seehunde sind erlaubt. Die brauchen keine Bäume, um zu pinkeln. Seehunde pinkeln ins Seebecken. Und sie haben den gleichen Hundeblick wie Hunde, besonders die kleinen, einen traurig bettelnden Blick, der sagt: « Ich will bitte gestreichelt werden. » Und wenn man dann so ein niedliches Seehundebaby streicheln will, faucht es einen an wie eine tollwütige Katze. Die Natur ist voller Rätsel. Aber eine schöne Frau auf der Strasse fasst man ja auch nicht einfach so an. In der Natur gilt das Gleiche wie in jeder Konditorei: Nur mit den Augen schauen.

Satire



Andreas Thiel – seit Mai 2009 wohnhaft in Island – schreibt regelmässig als Kolumnist für die Tribune satirische Geschichten über sein Leben in Island. Geboren am 2. Februar 1971 in Bern, machte er 1995 seinen Abschluss an der «Desmond Jones School of Mime and Physical Theatre» in London. Sein erstes Programm führte er ab 1997 zusammen mit Jean Claude Sassine unter dem Titel «Einsames Literarisches Kabarett» auf. Seither gab er über 2'000 Vorstellungen nicht nur in der Schweiz, in Deutschland und in Österreich, sondern auch weltweit.



Dienstag: Gestern Abend gab es geräucherten Walfisch. Mit viel Senf wäre es vermutlich noch gegangen. Und die Svartfugl-Eier, die von mutigen Seemännern in den Steilklippen am Seil hängend einzeln zusammengesucht werden, schmecken auch eigenartig. Die Kletterei scheint mir etwas viel Aufwand zu sein für ein Ei, das nach Fisch schmeckt. «Svartfugl» heisst übersetzt «Schwarzvogel».

Auf Deutsch heisst der Svartfugl allerdings Trottellumme. Aber Sprache folgt nicht immer der Logik. Dass die Stockente auf Isländisch «Stökkönd» heisst und das Odinshühnchen «Ódinshani», leuchtet ein.

Aber wie die Isländer beim Eistaucher auf «Himbrimi» gekommen sind, ist völlig unklar.

Später auf dem Hotelparkplatz nehmen wir dann noch den 25 kg schweren Eisblock – Überrest eines geschmolzenen Eisberges, den wir am Strand aufgeladen haben – aus dem Land Rover, schlagen ein grosses Stück ab und nehmen es mit in die Hotelbar. Einen 10-jährigen Whisky mit über 1'000 Jahre altem Eis zu kühlen, war schon immer mein Traum.

Wie geht es weiter am Pol?

Micheline Calmy-Ray ist eigens zum Nordpol geflogen. Dort ist sie vor versammelter Schweizer Presse einmal im Kreis um den eigenen Schatten geschritten und hat dann gesagt, dies sei ein diplomatischer Erfolg für die Schweiz. Moritz Leuenberger schlägt in einem Luxushotel am Golf von Mexiko an der

Jubiläumsfeier anlässlich seiner 150. und letzten Teilnahme an einer Klimakonferenz eine weltweite H₂O-Abgabe auf Eiswürfel in alkoholhaltigen Getränken für Autofahrer vor. Nicolas Sarkozy beschliesst, den Eiswürfelverbrauch weltweit zu überwachen und zu regulieren. Und Barack Obama verspricht, mit dem internationalen Eiswürfelhandel den Nordpol wieder zum Blühen zu bringen. Am Abschlussbankett lädt Silvio Berlusconi noch alle Teilnehmerinnen der Klimakonferenz, die unter 25 Jahre alt sind, zu einer kleinen Klimaerwärmungsparty ein.

Limitiertes Sondermodell:

DEFENDER BLACK PEARL



Product News

Das edle Sondermodell Defender BLACK PEARL ist auf 25 Stück limitiert und zeichnet sich durch aussergewöhnliche optische Details aus. Kühlergrill, Dach und Land Rover Schriftzug des Defender BLACK PEARL sind in der Wagenfarbe Santorini Black lackiert.

Zur exklusiven Ausstattung gehören ausserdem:

- Scheinwerfer in Klarglasoptik
- 16-Zoll-Leichtmetallfelge im « Diamond Turned Finish »
- Mittelkonsole in « Black Wood » lackiert
- sportliche Leder-Komfortsitze vorne beheizbar
- Sportlederlenkrad und Armaturenbrett-Oberseite mit Ledereinfassung
- Ablagebox mit gepolsterter Armauflage
- 7-Sitz-Paket sowie diverse Verkleidungen in Leder Ebony/Mocca.

Als britisches Produkt speziell für den Schweizer Markt produziert sind zwei Plaketten unter der Frontscheibe angebracht – die Schweizer Flagge in Kombination mit dem « Union Jack ».

Während ABS und Traktionskontrolle das Fahren mit dem BLACK PEARL sicher machen, übernimmt der bewährte 2.4-Liter-Common-Rail-Diesel mit 122 PS den kraftvollen Antrieb. Der Defender BLACK PEARL basiert auf dem Defender 110 Station Wagon.



Empfohlene Kunden-Nettoverkaufspreise inkl. 7.6 % MwSt.:

Defender BLACK PEARL (7-Sitzer)
 Defender BLACK PEARL (5-Sitzer)

CHF 75'900.–
 CHF 74'700.–

Partnerschaften:

LAND ROVER UNTERSTÜTZT DAS ROTE KREUZ



Partnerschaften

Land Rover und die Internationale Föderation der Rotkreuz- und Rothalbmond-Gesellschaften sind eine globale Partnerschaft für die nächsten drei Jahre eingegangen. Diese steht unter dem Motto «Reaching Vulnerable People Around the World» (Unterstützung für die Verletzlichsten weltweit).

Die Partnerschaft setzt die bisherige Unterstützung von Land Rover für das Rote Kreuz fort. Land Rover hat der Internationalen Föderation seit 2007 mehr als 4 Mio. Schweizer Franken für die Hilfe an etwa 100'000 Menschen gespendet. Damit werden die Lebensbedingungen für Menschen in besonders benachteiligten und von Krisen heimgesuchten Gegenden verbessert.

Die neue Partnerschaft umfasst die Zusammenarbeit mit 15 nationalen Rotkreuz- und Rothalbmond-Gesellschaften. Land Rover Schweiz und das Schweizerische Rote Kreuz (SRK) werden gemeinsame zukünftige Kooperationsmöglichkeiten überprüfen und entscheiden, welche Projekte in der Schweiz gemeinsam unterstützt werden.

Im Vordergrund der globalen Partnerschaft stehen zwei bedeutende Rotkreuz-Programme, die etwa 120'000 Menschen zugute kommen:

In **Sierra Leone** unterstützt Land Rover das Rote Kreuz bei der Verbesserung der Gesundheitsversorgung in abgelegenen Gebieten. Dazu gehören auch der Zugang zu sauberem Wasser, die Stärkung der Dorfgemeinschaften zur besseren Bewältigung von Katastrophen sowie die Unterstützung junger Opfer des Bürgerkriegs.

In **China** steht die Bekämpfung von HIV/AIDS im Zentrum. Die Partnerschaft mit dem Chinesischen Roten Kreuz bezweckt, mit Präventionsmassnahmen die Personen mit dem höchsten Ansteckungsrisiko zu erreichen.

Darüber hinaus reagierte Land Rover auf die dramatische Lage in Pakistan, wo mehr als 14 Millionen Menschen von einer Flutkatastrophe betroffen sind. Als Soforthilfe spendete Land Rover dem pakistanischen Roten Halbmond sechs Land Rover Defender 110 Station Wagon, die die Katastrophenhilfsflotte der Organisation verstärken. Die geländegängigen Fahrzeuge sind in Pakistan sehr willkommen, da viele Strassen und Brücken von der Flut beschädigt oder zerstört wurden – die bisherigen Transportwege in das Katastrophengebiet sind an vielen Stellen unterbrochen. Die sechs Defender können nun dazu genutzt werden, Nahrung, sauberes Wasser, Zelte oder Medikamente vor allem zu jenen Tausenden Flutopfern zu bringen, die sich in weit entlegenen oder schwer zugänglichen Orten befinden. Weiterhin haben die Mitarbeiter von Land Rover bereits zahlreiche Geldspenden für die Katastrophenhilfe des britischen Roten Kreuzes geleistet.



Das Schweizerische Rote Kreuz (SRK)

Das SRK wurde 1866 gegründet und ist die älteste und wichtigste humanitäre Organisation der Schweiz. Als vom Bund anerkannte, einzige nationale Rotkreuz-Gesellschaft ist es Teil der weltweiten Rotkreuzbewegung. Mit einem Bekanntheitsgrad von 98% sowie einer Basis von fast 500'000 Mitgliedern ist das SRK in der Schweizer Bevölkerung tief verankert. Rund 50'000 freiwillige Helferinnen und Helfer und 4'400 Angestellte engagieren sich täglich für mehr Menschlichkeit. Das SRK setzt sich im Inland in den Bereichen Gesundheit, Integration und Rettung ein. Im Ausland leistet es Katastrophenhilfe, Wiederaufbau und Entwicklungszusammenarbeit. Langfristig fördert es die Gesundheit als Voraussetzung menschenwürdiger Lebensverhältnisse in über 30 Ländern der Welt.



Neu:

WINTERBROSCHÜRE

Damit Sie sich optimal auf den Winter vorbereiten können, haben wir für Sie eine exklusive Winterbroschüre zusammengestellt.

Darin finden Sie Informationen über Land Rover Winterkomplettäder und Zubehör sowie nützliche Wintertipps und verschiedene Gear-Artikel. Ausserdem können Sie an einem Wettbewerb teilnehmen, bei dem es tolle Preise zu gewinnen gibt.

Sind Sie auf den ersten Schnee vorbereitet? Gerade in der kalten Jahreszeit gibt es viele gute Gründe, die für Land Rover Winterkomplettäder sprechen:

- Dank des speziellen Materialmixes bieten Winterreifen bei einer Aussentemperatur von unter 7 °C mehr Strassenhaftung.
- Das spezielle Reifenprofil sorgt für gute Haftung bei Feuchtigkeit und reduziert die Gefahr von Aquaplaning und Unfällen.
- Der Schnee wird in die breiten Profilschultern gepresst – und damit eine besonders gute Traktion und hervorragende Bremsleistung sichergestellt.

DER LAND ROVER WINTER KOMMT



ZUBEHÖR WINTER 2010 / 11

RANGE
ROVER

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Fragen Sie bei Ihrem nächsten Besuch in der Land Rover Vertretung nach der Winterbroschüre. Ihr Land Rover Partner wird Sie gerne beraten.

Land Rover wieder offizieller Fahrzeug-Sponsor:

AVO SESSION BASEL – «CELEBRATING 25 YEARS»

Das internationale Musikfestival AVO SESSION Basel lädt vom 22. Oktober bis 14. November wieder zu einem vielseitigen Programm ein. Nationale und internationale Künstler werden einmal mehr in Basel für Furore sorgen.



Inzwischen sind die Top-Acts der diesjährigen Auflage bekannt. Am Freitag, 22. Oktober, werden anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der AVO SESSION Basel JAMIROQUAI / ROY AYERS den Festival-Besuchern einheizen. Weitere Infos finden Sie auf www.avo.ch.



Fr., 22. Oktober 2010

Jamiroquai / Roy Ayers

Sa., 23. Oktober 2010

Robert Plant And The Band Of Joy /
Justin Adams & Juldeh Camara

Mo., 25. Oktober 2010

Sheryl Crow /
Roli Frei & The Soulful Desert

Di., 26. Oktober 2010

Ray Davies / Razorlight

Mi., 27. Oktober 2010

Morcheeba / Sananda Maitreya

Fr., 29. Oktober 2010

Mary J. Blige / Justin Nozuka

Sa., 30. Oktober 2010

Mary J. Blige / Jones

So., 31. Oktober 2010

Joe Jackson / Joy Denalane

So., 07. November 2010

Element Of Crime / 2Raumwohnung

Di., 09. November 2010

Gino Paoli / Luca Carboni

Mi., 10. November 2010

Anastacia / Ritschi

Do., 11. November 2010

Jessye Norman /
Tom Principato & Powerhouse

Sa., 13. November 2010

Jamie Cullum / Dianne Reeves

So., 14. November 2010

Mariza / Eliane Elias



Tribune



Gerry McGovern, Land Rover Design Director, hat Victoria Beckham zu seiner neuen Kreativ Designdirektorin für Range Rover ernannt. Dies wurde anlässlich der Jubiläumsparty des Range Rover angekündigt, die in der Orangerie des Kensington Palastes in London statt fand. "Victoria ist eine sehr talentierte englische Mode-Designerin und hat ein sehr gutes Gespür für Design und Trends", sagt Gerry McGovern. Sie versteht Luxus-Produkte, sie ist Range Rover Fan und seit vielen Jahren Range Rover Besitzerin. Anlässlich der Jubiläumsfeier meinte Victoria Beckham: "Ich freue mich sehr auf diese Zusammenarbeit". Gerrys Design Team wird mit Victoria Beckham zusammenarbeiten, um zukünftige Range Rover-Designprojekte zu verwirklichen → die Zusammenarbeit beginnt mit einem Sondermodell des Range Rover Evoque.

RANGE
ROVER



IMPRESSUM

Herausgeber:

JAGUAR Land Rover Schweiz AG
Industriestrasse
5745 Safenwil
Telefon: 062 788 88 33
Fax: 062 788 85 00
E-Mail: tribune@jaguar-lr.ch
www.landrover.ch

Verantwortlich für den Inhalt:

JAGUAR Land Rover Schweiz AG
Karin Held

Gestaltung und Realisierung:

RSDialog GmbH

