

CLASSIC DRIVER

Range Rover TDV8, Modelljahr 2011: Rock n' Roll



„40 und absolut zeitlos!“ Welches Fahrzeug kann das für sich in Anspruch nehmen? Der Range Rover kann. Er zählt zu den unangefochtenen Geländeikonen und verteidigt im Luxus-Segment erfolgreich den Ruf des komfortabelsten Geländewagens der Welt. Zum runden Geburtstag erhält der beliebte und große Diesel nun eine umfangreiche Auffrischung mit neuem Motor. Fortan arbeitet ein 4,4-Liter-V8 mit 313 PS Leistung unter dem Kantendeckel. In Verbindung mit einer neuen Achtgang-Automatik verdient der neue Range Superlative: extrem kraftvoll, extrem elastisch, extrem komfortabel und – natürlich – extrem geländegängig.

Seltsam. Bei einem neuen Range Rover denke ich unwillkürlich immer wieder auch an einen Porsche 911: Immer dann, wenn bei diesen Fahrzeugtypen eine Modellpflege oder gar ein Modellwechsel ansteht, stellt sich mir die Frage: Was will, was kann man bei diesen Autos noch wesentlich besser machen? Ganz im Vertrauen: Der bis vor kurzem noch aktuelle [TDV8 Range](#) ist unverändert ein richtig gutes Auto. Die Frage ist berechtigt: ist neu wirklich auch besser?

Schon die Historie gibt die Antwort: ein klares „Ja“. Denn die Übung des „besser machen“ gelang bislang immer. Beim 911 und auch beim Range. Auch jetzt wieder: Die neueste [Ausgabe](#) des rollenden britischen Oberhauses überzeugt in jeder Hinsicht – on-road wie off-road –, wie wir auf rund 400 km quer durch Portugal jetzt selbst erfahren konnten. Die Optik hat sich dabei kaum verändert. Ein kleines Lifting an Front und Heck, ein etwas strengerer Blick. Das war es im Prinzip schon. Gut so. Der Range verbietet Exterieur-Experimente. Bei Land Rover weiß man das und verhält sich danach.





Die bloßen Fakten und Zahlen des Modelljahrgangs 2011 hingegen wecken das Interesse: ein neuer Motor mit 0,8 Liter mehr Hubraum, ein Leistungsplus von 41 PS auf nunmehr 313 PS und ein Drehmomentgipfel von 700 Newtonmeter verspricht das Datenblatt. Eine neue Achtstufenautomatik von ZF mit verbessertem „Terrain Response“ System und ein um 18 Prozent geringerer Verbrauch bei Erfüllung strengster Abgasnormen. So ein Package verdient Respekt, schürt Erwartungen.



Und die werden voll erfüllt. Die Werte lassen sich auch während der Fahrt in vollem Umfang erleben. Der Motor zieht bärenstark durch alle Drehzahlbereiche und konzertiert im Automatikmodus beeindruckend harmonisch mit dem automatischen Gangwechsler. Der legt die Fahrstufen schnell und dennoch seidenweich ein. Das Ergebnis ist nicht nur eine hohe Wirtschaftlichkeit, auch das Erlebnis vom permanenten Kraftfluss ist im Range ausgesprochen ausgeprägt vorhanden. Das spiegelt sich naturgemäß in den Fahrleistungen wider. Die portugiesischen Autobahnen ins Hinterland bieten ausreichend Freilauf. Der Diesel-Range spurtet in nur 7,8 Sekunden aus der Mautbox auf 100 km/h. Man sollte sich dabei nur nicht erwischen lassen. Genauso wenig beim Ausfahren des Top-Speeds, den der Selbstzünder bei 210 km/h erreicht.



Genussfahrer haben ohnehin anderes im Sinn. Sie lieben die Tempobreite dazwischen. Zwischen 140 km/h und 180 km/h entfaltet der Range seine wahren Talente auf der Straße. Er geriert sich als ungemein komfortabler und kultivierter Reisewagen gepaart mit bester Aussicht. Formidabel! Statt eines Gangwahlhebels wird das ZF 8HP70-Automatikgetriebe wie auch bei [Jaguar](#) mit einem Drehschalter bedient, der beim Betätigen der Zündung aus der Mittelkonsole fährt. Schaltfreudige Zeitgenossen nutzen weiterhin die Paddel am Volant. Müssen dabei aber auf die Intelligenz des Getriebes verzichten: Bei Kurvenfahrten hält dieses den niedrigen Gang, erhöht bei Hitze die Motordrehzahl zur besseren Kühlung oder koppelt sich beim Stillstand des Fahrzeugs größtenteils vom Motor ab, um Kraftstoff zu sparen.



Die gleiche Cleverness bietet der 4,4-Liter Motor – eine komplette Neuentwicklung. Zwei unterschiedlich groß dimensionierte Turbolader sorgen für die ständig fein dosierte Druckbeatmung – ausdrücklich ohne Turboloch. Ein kleiner Lader mit variabler Turbinengeometrie ist für den unteren Drehzahlbereich zuständig.

Ab 2.400 Touren schaltet sich der zweite Lader über ein Schaltrohr hinzu. Ein Wert sagt hierzu alles: In nur 5,1 Sekunden spurtet der Range von 80 km/h auf 120 km/h. Der Verbrauch soll dabei deutlich unter zehn Liter bleiben. Wir realisieren tatsächlich nur einen wenig höheren Wert – inklusive dem einstündigen Ausflug ins Gelände.



Auch an die Sicherheit ist gedacht: Das Brembo-Bremssystem sorgt für blitzschnelle Verzögerungen – wenn es denn sein muss. Am liebsten gleitet der Range ungebremst über die linke Spur. Eine leicht überarbeitete Passagierkabine mit Mehrschicht-Sichtschutzglas, einzeln verstellbare Sitze im Fond und ein nochmals aufgewertetes „Logic 7“ Audio-System von Harmann Kardon mit 19 Lautsprechern und 1.200 Watt Leistung sorgen für entspanntes Reisen mit erlebbarem Niveau nahe der automobilen [Superluxusklasse](#).



Doch der Range kann auch anders. Ganz anders! Nach einem dreiminütigen Radwechsel auf MT-Bereifung,

welchen Geländeprofil und Verschränkung des Range ohne Hebebühne oder Wagenheber möglich machen, geht es direkt ins Flussbett. Nicht quer durch, sondern längs entlang. Einen halben Kilometer waten wir durch das kühle Element. Das Wasser platscht dabei manches Mal von außen an den Türgriff. Die Türen selbst halten dicht. Der hochflorige Teppich in hellem Sandton bleibt staubtrocken. Eine überzeugende Vorstellung.



Noch beeindruckender ist jedoch, wie mühelos sich der neue Range in die Höhe windet. Kurz das Luftfederfahrwerk angehoben, den Kriechgang eingelegt und das Gas nach vorne gedrückt - schon geht es aufwärts. Ohne Getriebewinseln oder Reifenscharren. Einfach klaglos. Stoisch, unbeirrt: Sei es auch noch so steil und steinig. Das ausgeklügelte „Terrain Response“ System war immer schon gut, ist jetzt aber tatsächlich noch besser geworden. Eine Gefälle-Beschleunigungssteuerung und ein Berganfahrassistent tragen dazu bei.



Soviel Luxus und Technik hat einen Preis. Und der ist erwartungsgemäß kein Sonderangebot, erscheint uns in der Classic Driver Redaktion bei all dem Können des neuen Geländeklassikers jedoch angemessen. Der TDV8 in der Grundversion startet bei 88.500 Euro. Man kann noch etliche weitere vierstellige Beträge in Extras investieren oder gleich zum Vogue für 96.300 Euro bzw. dem Autobiography-Modell mit Vollausstattung für 114.100 Euro greifen. Sie sind kein Dieselfreund? Die beste Alternative zum Diesel-Range bleiben die Benzin Modelle – alle Infos erhalten Sie hierzu auf [Classic Driver](#). Damit können Sie die Range Rover Ikonografie nahezu komplett entschlüsseln. Und wissen danach auch, warum der neue Range wieder etwas besser ist als der Vorgänger. Rätsel gelöst.

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Mathias Paulokat / Land Rover

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/range-rover-tdv8-modelljahr-2011-rock-n-roll>
© Classic Driver. All rights reserved.