



ABOVE & BEYOND

PRESSEINFORMATION

Britische 4x4-Marke feiert ihre Geburtsstunde

„Above and Beyond“ – Seit 70 Jahren überwindet Land Rover alle Grenzen

- Allradkompetenz, umfassender Komfort und anspruchsvolle Technik
- Neue Segmente geschaffen und innovative Technologien eingeführt
- Sechs Modellreihen decken breites Angebotsspektrum ab
- Milliarden-Investitionen bereiten weitere Erfolge in der Zukunft vor

Kronberg, 30. April 2018 – Seit 1948 ist Land Rover in der Automobilwelt vertreten – und hat unvergleichliche Spuren hinterlassen. 70 Jahre Land Rover bedeuten sieben Jahrzehnte voller Tradition und Innovation sowie über sechs Millionen produzierte Fahrzeuge. Mit ihren sechs Baureihen hat sich die britische Marke in aller Welt als Taktgeber des Geländewagen- und SUV-Markts etabliert. „Above and beyond“ – die junge und innovative Modellpalette trägt Land Rover von Erfolg zu Erfolg: So stellte der 4x4-Anbieter im Jahr 2017 mit 442.508 vermarkteten Fahrzeugen wiederum einen neuen weltweiten Verkaufsrekord auf. Hochmoderne Technologien und neue, wegweisende Modellkonzepte sorgen dafür, dass Land Rover auch in Zukunft auf diesem Kurs des Erfolgs weitersteuern wird.

Der „Urvater“ aller Land Rover war am 30. April 1948 erstmals in der Öffentlichkeit zu bestaunen. Auf der Amsterdam Motor Show präsentierten die Briten an diesem Tag die Erfindung des Rover-Ingenieurs Maurice Wilks, die er eigentlich vor allem für englische Landwirte konzipiert hatte. In sieben Jahrzehnten entwickelte sich aus diesem bescheidenen Anfang ein global anerkannter 4x4-Spezialist mit reicher Expertise und dem breitesten Modellangebot des Marktes.

Der Name Land Rover genießt in der Automobilwelt einen unverwechselbaren Klang: Die britische Marke steht für höchste Allradkompetenz ebenso wie für umfassenden Komfort und anspruchsvolle Technik. In den 70 Jahren seit der Markengründung haben Modelle mit dem Land Rover Logo immer wieder Geschichte geschrieben und Grenzen überwunden.



ABOVE & BEYOND

Ein Land Rover ist nicht irgendein Auto. Ein Land Rover steht rund um den Erdball für einen Geländewagen, dem kein Weg zu weit und keine Aufgabe zu schwer ist. Daneben hat die britische Traditionsmarke gleich für mehrere neue Segmente des Geländewagenmarktes den Weg bereitet – etwa der Luxus-Offroader mit dem Range Rover oder der europäischen Kompakt-SUV mit dem Freelander. Land Rover steht heute für moderne, hochwertige Geländewagen, die hohen Fahrkomfort auf der Straße mit bester Geländetauglichkeit vereinen und gleichzeitig einen flexiblen und komfortablen Innenraum bieten.

Im Lauf ihrer 70-jährigen Geschichte hat sich die britische Marke außerdem wiederholt durch technische Innovationen hervorgetan, die zum Teil erstmals im 4x4-Markt erschienen. So führten beispielsweise der Range Rover ABS und der Land Rover Discovery Fahrer- und Beifahrer-Airbag in den Markt ein. Technologien wie Luftfederung, Bergabfahrlilfe, Traktionskontrolle oder Stopp-Start-System feierten ebenfalls in einem Land Rover Modell ihre Geländewagenpremierer. Zuletzt setzte das Unternehmen mit der „Terrain Response“-Steuerung aller wichtigen Fahrzeugsysteme und der leichten Aluminium-Karosseriekonstruktion für Range Rover und Range Rover Sport weitere viel beachtete Meilensteine.

Damit das Innovationstempo beibehalten bzw. sogar noch gesteigert werden kann, sind umfangreiche Investitionen bewilligt: Allein im Jahr 2018 wendet Jaguar Land Rover mehr als vier Milliarden Pfund Sterling (rund 4,6 Milliarden Euro) für neue Produkte, alternative Antriebe, innovative Technologien und hochmoderne Anlagen auf. Das Unternehmen ist im gesamten produzierenden Gewerbe Großbritanniens der größte Investor in Forschung und Entwicklung.

Die Land Rover-Geschichte im Überblick

Wer 70 Jahre alt wird, darf einmal zurückblicken. Für Land Rover lohnt sich diese Rückschau ganz besonders, denn im Jubiläumsjahr ist die britische Geländewagenmarke lebendiger als je zuvor. Rekordzahlen beim Verkauf in aller Welt in 2017 gehen Hand in Hand mit einem mittlerweile sechs Baureihen umfassenden Modellprogramm, das seit Jahrzehnten Geschichte und Geschichten schreibt.

Sucht man nach Ursachen für die enorme Beliebtheit und die Rekordzahlen, stößt man unweigerlich auf die höchst attraktive Modellpalette. Mit insgesamt sechs Baureihen decken Land Rover und Range Rover eine Breite des 4x4-Marktes ab wie wohl kein zweiter Anbieter.



ABOVE & BEYOND

Vom Arbeitstier bis zum Luxusmobil, vom schicken Trendsetter bis zum hochflexiblen Alltagsbegleiter hält das Portfolio alles bereit, was das Geländewagen- und SUV-Herz begehrt.

Das Modellspektrum umfasst derzeit aufseiten von Land Rover den kompakten Discovery Sport und den vielseitigen Discovery. Ihnen zur Seite steht das Range Rover-Quartett: Es wird angeführt vom Luxus-Flaggschiff Range Rover, gefolgt vom Range Rover Sport, dem neuen Range Rover Velar und dem stylischen Range Rover Evoque, der sich in Rekordzeit zum meistverkauften Modell der gesamten Marke aufgeschwungen hat.

Exportschlager made in UK

Insgesamt beschäftigen Land Rover und die Schwestermarke Jaguar weltweit direkt rund 43.000 Mitarbeiter und sichern weitere zirka 240.000 Arbeitsplätze bei Händlerbetrieben, Vertriebsgesellschaften und Zulieferern. In den vergangenen sieben Jahren hat Jaguar Land Rover die Mitarbeiterzahl mehr als verdoppelt sowie Fahrzeugverkäufe und Umsatz im gleichen Zeitraum mehr als verdreifacht.

In der Summe verfügt Jaguar Land Rover im Vereinigten Königreich derzeit über acht Standorte: das Hauptquartier Whitley, das Design- und Technikzentrum Gaydon, das Technikzentrum der Abteilung Special Vehicle Operations in Coventry, das Technologiezentrum an der Warwick University, das Motorenwerk Wolverhampton und die Produktionsstätten Halewood, Castle Bromwich und Solihull. Darüber hinaus sichert das Unternehmen seine Wachstumspläne mit einer konsequent vorangetriebenen Internationalisierung, zu der beispielsweise ein Technologiezentrum in Portland (USA) und neue Montagewerke in China, Indien und Brasilien gehören. Im Bau befindet sich ein weiteres Werk in der Slowakei, kurz vor dem Start befindet sich die Fertigungskooperation mit Magna-Steyr im österreichischen Graz.

Land Rover-Automobile werden in 130 Ländern der Erde verkauft – rund 80 Prozent der Produktion gehen in den Export. Besonderes Qualitätsindiz: Mehr als zwei Drittel aller seit 1948 gebauten „Landys“ sind noch immer auf den Straßen und Pisten der Welt unterwegs.

Nicht alle Land Rover- und Defender-Modelle kamen und kommen übrigens aus England. Größere Serien entstanden vor Jahren in Spanien und Belgien. Ein Teil der Produktion wurde darüber hinaus als CKD-Teilesatz („Completely Knocked Down“) von den britischen Inseln aus



ABOVE & BEYOND

um den Globus geschickt und in ausländischen Montagewerken zusammengebaut. Ziele waren dabei die Türkei, Kenia, Malaysia, Indien und Pakistan. Heute montieren unter anderem Werke in Brasilien und Indien Land Rover-Modelle für lokale Märkte.

Ein Geländewagen mit landwirtschaftlichen Wurzeln

Der erste Land-Rover – bis 1990 wurde der Name mit Bindestrich geschrieben – erschien am 30. April 1948 auf der Amsterdam Motor Show. Maurice Fernand Cary Wilks (1904 – 1963), leitender Ingenieur bei Rover und Bruder des geschäftsführenden Direktors Spencer Bernau Wilks, wollte einen „Rover für den Farmer, mit dem er überall hinkommt und alles machen kann, einen universellen Land Rover“. Maurice Wilks erhoffte sich von einem solchen Fahrzeug die dringend benötigten Ausfuhrgewinne für den krisengeschüttelten Automobilhersteller. Hintergrund: Wegen chronischer Devisenknappheit teilte die britische Regierung in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg der Industrie die wertvollen Rohstoffe nach der Höhe der Exporterlöse zu.

Konstruktive Merkmale des Ur-Land Rover waren ein Kastenrahmenchassis, Starrachsen vorn und hinten sowie eine Aluminiumkarosserie. Das Leichtmetall war nämlich äußerst korrosionsbeständig und im Gegensatz zu Stahl ohne teure Presswerkzeuge zu bearbeiten. Um die Fertigung rationell zu gestalten, entschieden sich die Entwickler für ein kantiges, leicht umsetzbares Design. Die geradlinige Bauweise erleichterte darüber hinaus den Bau von Sonderausführungen und damit die universelle Einsatzfähigkeit des Fahrzeugs. Als Motor bot sich zunächst ein 37 kW (50 PS) starker Vierzylinder mit 1,6 Liter Hubraum aus dem Rover-Regal an.

Einfach, robust und erfolgreich

Für den Geländeeinsatz verfügte der „Landy“, wie er von seinen Freunden schon bald getauft wurde, über ein Reduktionsgetriebe. Der Antrieb auf die Vorderachse ließ sich per Zugschalter entkoppeln. Ansonsten präsentierte sich der Land Rover äußerst spartanisch. Ein festes Dach, abschließbare Türen, gefederte Sitze oder Seitenscheiben mit Gummidichtung gab es nicht, denn man wollte den Steuerbonus als landwirtschaftliches Fahrzeug nicht gefährden. Sehr übersichtlich war auch das Farbprogramm: Anfangs gab es den Geländewagen ausschließlich in Grün. Getestet wurde der rustikale Offroader im so genannten „Dschungel“, einem direkt neben der Fabrik in Solihull angelegten Testareal voller Hügel, Schlammfelder und Geröllpisten. Seit



ABOVE & BEYOND

dem Ur-Land Rover musste hier jede Neuentwicklung des Unternehmens – gestern wie heute – ihre Fähigkeiten im Gelände unter Beweis stellen.

„Als wir das Fahrzeug bei der Amsterdam Motor Show vorstellten, bekamen wir sofort unglaublich viele Vorbestellungen, und der Rover-Vorstand erkannte, dass er damit einen Volltreffer gelandet hatte.“

Roger Crathorne, „Mr. Land Rover“, bis 2014 über 50 Jahre lang für Land Rover tätig, unter anderem als Entwicklungsingenieur, Ausbilder, Demonstrationsfahrer und Testpilot – und Zeitzeuge der Land Rover Geschichte.

Der Land Rover war vom Start weg ein Erfolg: Schon zwei Jahre nach seiner Premiere wurde das Modell in 70 Länder exportiert. Nach Einführung einer Variante mit langem Radstand 1954 war der britische Kletterkünstler erstmals auch mit festem Dach und vier Türen erhältlich.

Zweitkarriere beim Militär

1958 debütierte die optisch überarbeitete Serie II des Land Rover. Auch das Militär hatte mittlerweile die Qualitäten des Fahrzeugs entdeckt. Bereits 1951 wurden kleinere Kontingente in den Dienst Ihrer Majestät gestellt. 1956 wurde der robuste Wagen schließlich zum Standardfahrzeug der britischen Streitkräfte erhoben, andere Armeen folgten rasch.

Insgesamt gingen rund 50 Prozent aller jemals produzierten Fahrzeuge der Land Rover-/Defender-Reihe an Militärs und Behörden, darunter Versionen mit Panzerung und Kettenantrieb sowie der „Lightweight“ von 1965, der mit nur 1250 Kilogramm Leergewicht an den Hubschrauberhaken genommen werden konnte. Dass der Werbeslogan „Go anywhere“ in Solihull ernst genommen wurde, zeigten auch etliche zivile Sonderausführungen für den härtesten Offroad-Einsatz, wie Modelle mit 6x6-Antrieb und sogar einige Land Rover, die für den Betrieb auf Eisenbahnschienen umgerüstet waren.

Im Geschäftsjahr 1970/71 stellte Land Rover mit mehr als 56.000 Fahrzeugen einen neuen Verkaufsrekord auf. Bezogen auf den Land Rover – den späteren Defender – gilt er noch heute. Auch die Krise der britischen Automobilindustrie in den 1970er-Jahren überstand der Geländewagen ohne Blessuren: Stets pendelten die Verkaufszahlen um die 50.000, bis 1976 der einmillionste „Landy“ von der Linie rollte.



ABOVE & BEYOND

Inzwischen war 1971 die dritte Serie des Klassikers auf dem Markt erschienen, die sich äußerlich kaum von ihrem Vorgänger unterschied, unter der Alukarosse allerdings mit Details wie einem vollsynchronisierten Getriebe aufwarten konnte. Ab 1979 bekam das Spitzenmodell der Baureihe einen permanenten Allradantrieb mit sperrbarem Zentraldifferenzial.

Modernisierung in kleinen Schritten

Das Jahr 1983 sah die Einführung des schraubengefederten Land Rover. Diese Baureihe wurde ab 1990 unter dem Namen Defender vertrieben. Mit der Umbenennung wurde die Bezeichnung Land Rover zum Markennamen erhoben. Neben den klassischen Ausführungen mit kurzem und langem Radstand kam als neue Variante ein Pick-Up mit Doppelkabine für insgesamt sechs Personen hinzu.

„Ich werde oft gefragt, warum wir den Namen von Land Rover in Defender geändert haben. Als wir 1989 mit der Produktion des Discovery begannen, konnten wir ihn natürlich nicht als Land Rover oder Range Rover vermarkten. Folglich mussten wir sämtliche Modellbezeichnungen ändern. Zum Namen Defender kam es also, weil wir die verschiedenen Fahrzeuge in der Familie unterscheiden mussten.“

Roger Crathorne, „Mr. Land Rover“

2002 folgte die Markteinführung der nächsten Modellgeneration, die die große Tradition der Baureihe in moderner Form fortführte. Während das unverwechselbare Design nur sehr behutsam Veränderungen erfuhr, feierten selbstverständlich auch bei diesem Klassiker unter der Motorhaube und dem Unterboden sowie im Fahrgastraum die Segnungen der modernen Automobiltechnik Einzug. Mehr Komfort und Hochwertigkeit brachten etwa neu gestaltete Sitze, ein neues Armaturenbrett und verbesserte Audiosysteme. Wichtigste Neuerung auf technischer Seite war ein moderner 2,2-Liter-Turbodiesel, der Durchzugsstärke mit niedrigem Verbrauch kombiniert.

Dank seiner Originalität, verfeinert durch dezente Anpassungen an die Moderne, fand der Defender unverändert viele Liebhaber: Mit rund 25.000 weltweit verkauften Einheiten blieb der Absatz Jahr für Jahr stabil. Mehr als zwei Millionen seit 1948 gebaute Einheiten haben dem Defender längst einen Platz in den Geschichtsbüchern der Automobilindustrie gesichert.



ABOVE & BEYOND

Abschied nehmen hieß es dann am 29. Januar 2016 von dieser Ikone der Automobilgeschichte, als der letzte Defender im englischen Stammwerk Solihull vom Band rollte. Land Rover feierte das Auslaufen der Defender-Produktion gebührend – beispielsweise mit einem Festakt, der auf die fast sieben Jahrzehnte Modellgeschichte zurückblickte, einer Parade historischer Fahrzeuge und dem Start des „Heritage“-Restaurierungsprogramms für klassische Modelle. Doch die Defender-Geschichte ist nicht zu Ende!

Das zweite Eisen im Feuer: der Range Rover

Mangelte es den meisten Geländewagen lange an Komfort und einem eleganten Äußeren, so änderte sich dies im Juni 1970 mit Erscheinen des Range Rover. Der Neuling wurde praktisch über Nacht zum Inbegriff des luxuriösen Geländewagens. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Der Range Rover markierte den Beginn einer Ära moderner, vielseitig verwendbarer Offroad-Automobile, die die Vorteile von Gelände- und Straßenfahrzeug, von Kombi und Sportlimousine in sich vereinigen.

Dieser Kompromiss erforderte eine Technik, mit der Land Rover Maßstäbe für alle weiteren Offroad-Modelle setzte. Typisch Geländewagen waren der Leiterraum und die Starrachsen vorn und hinten. Dem Niveau eines modernen Straßenautomobils entsprachen hingegen die Schraubenfedern ringsum sowie Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Bemerkenswerte Innovationen waren die Niveauregulierung an der Hinterachse und der permanente Allradantrieb mit sperrbarem Mittendifferenzial. Für Geländefahrten verfügte der Range Rover zusätzlich über ein Reduktionsgetriebe, als Antriebsquelle diente ihm anfangs ein 115 kW (156 PS) starker V8-Motor mit 3,5 Liter Hubraum. Auch die Spitzengeschwindigkeit von 150 km/h bewegte sich auf Pkw-Niveau.

Hightech auf dem Vormarsch

Zum Luxusfahrzeug nach heutigen Maßstäben wurde der Range Rover Stück für Stück: 1973 bekam er eine Servolenkung, 1981 erschien eine viertürige Version mit elektrischen Fensterhebern, 1982 als Option ein Automatikgetriebe und 1983 ein serienmäßiges Fünfgang-Schaltgetriebe anstelle der bisherigen viergängigen Kraftübertragung. Mit dem Ausstattungsumfang wuchs der Erfolg beim Publikum: 1987 wurden erstmals mehr Range Rover verkauft als Land Rover.



ABOVE & BEYOND

Da die Konkurrenz nicht schlief, mussten sich die Range-Rover Entwickler etwas Neues einfallen lassen, um die Exklusivität ihres Produkts sicherzustellen. Die Antwort aus Solihull hieß „Lufffederung“. Ab 1992 konnte der Range Rover mit dem EAS-System (Electronic Air Suspension) auf verschiedene Höhen gehievt werden.

Technisch und optisch war der Range Rover der zweiten Serie im Jahr 1994 ein völlig neues Auto. Das Design kombinierte moderne Linien mit klassischen Range Rover Zügen. Unter der edlen Linie seines Aluminiumkleides steckte indes eine komplette Neuentwicklung, die bei gleicher Geländetauglichkeit noch komfortabler auf der Straße unterwegs war. Ein neu konstruiertes Chassis mit einem stabileren und crashsichereren Leiterraum, leichtere und robustere Starrachsen sowie eine weiter entwickelte Lufffederung machten es möglich. Unter der Haube standen erstmals zwei Benziner und ein Turbodiesel zur Auswahl. Die zweite Range Rover Generation brach damit schon im ersten vollen Produktionsjahr den Fertigungsrekord ihres Vorgängers aus dem Jahr 1989.

Nachfolgemodell mit noch mehr Luxus

Viele traditionelle Elemente des Range Rover blieben seit der Einführung vor mehr als 40 Jahren unverändert und sind heute ein unverzichtbarer Bestandteil des typischen Designs von Range Rover. Ein Range Rover wäre kein Range Rover, hätte er nicht die praktische horizontal geteilte Heckklappe, die hohe Sitzposition, das „schwebende“ Dach, die schalenförmige Motorhaube und die fast rechteckige Silhouette mit horizontalen und vertikalen Karosserielinien.

Die dritte Generation des Range Rover, die 2002 an den Start rollte, wurde insgesamt moderner und bekam neue Stilelemente wie neugestaltete Scheinwerfer und Heckleuchten und markante Lufteinlässe in den vorderen Kotflügeln. Die wichtigsten Neuerungen fanden jedoch unter der Motorhaube statt, wie die selbsttragende Karosserie und die Einzelradaufhängung mit Lufffederung ringsum anstelle der traditionellen Starrachsen. Souveräne Fahrleistungen garantierten ein 4,2-Liter-V8-Kompressormotor oder ein 3,6-Liter-TDV8-Diesel mit zwei Turboladern.

Die Anfang 2013 in Deutschland vorgestellte vierte Range Rover Generation ist mehr denn je das Nonplusultra im 4x4-Luxussegment. Seine Ausnahmestellung beweist der von Grund auf



ABOVE & BEYOND

neu entwickelte Range Rover mit Technikdetails wie der komplett aus leichtem Aluminium gefertigten Karosserie, die der Effizienz und dem Fahrkomfort des Modells neue Dimensionen eröffnet. Als erster SUV überhaupt verfügt der Range Rover über diese Innovation, die das Fahrzeuggewicht um bis zu 420 Kilogramm reduziert und das Fahrverhalten weiter optimiert.

Serienmäßige Details wie Luftfederung, „intelligenter“ Allradantrieb und eine Fülle modernster Steuerungen leisten im Range Rover wertvolle Dienste. Darunter fallen beispielsweise der aktive Neigungsausgleich „Dynamic Response“, die adaptive Fahrwerkssteuerung „Adaptive Dynamics“ oder das „Terrain Response 2“-Steuerungssystem mit revolutionärem „Auto“-Modus.

Im Lauf der folgenden Jahre wurde die Angebotspalette des Range Rover noch umfangreicher, exklusiver und innovativer. So ist der Luxusliner im Modelljahrgang 2018 beispielsweise auch als hochmoderner Plug-in Hybrid erhältlich, der Elektro- und Benzinmotor in einem System kombiniert. Daneben feiert das neue Range Rover SV Coupé seine Premiere, das erste Luxus-SUV-Coupé im Fullsize-Segment, während das ausschließlich in Langversion lieferbare neue Spitzenmodell Range Rover SVAutobiography das Portfolio nach oben abrundet.

Ein neuer Alleskönner: der Discovery

1986 entschied Rover, ein Modell zu bauen, das die Lücke zwischen dem rustikalen Land Rover und dem luxuriösen Range Rover schließen sollte. 1989 war es so weit: Unter dem Namen Discovery erschien der dritte Geländewagen von Land Rover auf dem Markt, zunächst nur als Zweitürer. Wie bei allen bisherigen Land Rover Geländewagen bestand die Karosserie aus Aluminiumblechen mit Stahlrahmen. In Sachen Antrieb blieb es beim traditionellen permanenten Allradantrieb mit sperrbarem Zentraldifferenzial. Inklusive der beiden Notsitze im Gepäckraum längs zur Fahrt fanden im Discovery bis zu sieben Personen Platz. Seine Vielseitigkeit, verbunden mit der markentypischen Robustheit und Ausstrahlung, bereitete dem Discovery einen glänzenden Start: 1990 wurden bereits 23.056 Stück gebaut.

Zu den Erfolgsrezepten gehörte auch, dass Neuerungen für den Discovery schnell umgesetzt wurden. Schon 1990 kam ein Viertürer, 1992 folgte eine Vierstufenautomatik. 1994 wurde der 3,5-Liter-V8 durch eine modernere 3,9-Liter-Version mit 138 kW (188 PS) ersetzt.



ABOVE & BEYOND

Immer auf der Höhe der Zeit

Zusätzlichen Schwung brachte die gründliche optische und technische Überarbeitung im Jahr 1998. Der Discovery der Serie II wuchs dabei um 181 Millimeter in der Länge. Für standesgemäßen Vortrieb wurde dem „Disco“, wie ihn seine Fans nennen, ein neuer 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbodiesel mit 102 kW (139 PS) implantiert. Neu an Bord waren darüber hinaus die elektronische Bergabfahrhilfe und eine elektronische Traktionskontrolle. Seine Tauglichkeit auch für schwerstes Gelände konnte der „mittlere“ Land Rover unter anderem als Wettbewerbsfahrzeug der „Camel Trophy“ unter Beweis stellen. Die Konsequenz: Die Serie II setzte die Erfolge ihrer Vorgängerreihe nahtlos fort.

2004 debütierte die nächste Discovery Generation. Mit modernen Land Rover Design, dem innovativen „Terrain Response“-System, neuen Motoren sowie einem extrem flexiblen und geräumigen Interieur mit vielen Ablagemöglichkeiten und wahlweise fünf oder sieben Sitzen setzte die dritte Discovery Auflage Maßstäbe in ihrem Segment. Außerdem führte dieser Discovery die von Land Rover entwickelte „Integrated Body-Frame“-Architektur oder integrierte Karosserie-Chassis-Konstruktion in den Serienbau der legendären Marke ein.

2009 folgte die vierte Modellgeneration des Alleskönners, der am 29. Februar 2012 seinen großen Tag hatte: Im Werk Solihull rollte das einmillionste Exemplar des Dauerbrenners vom Band. Zur Feier des Tages schickte Land Rover seinen Millionär auf die „Journey of Discovery“: eine Expedition über 13.000 Kilometer und durch 13 Länder bis nach Peking.

Inzwischen sind es sogar über 1,2 Millionen produzierte Discovery – hat die 2017 präsentierte neue Modellgeneration der Baureihe doch kräftigen neuen Schub verliehen. Die fünfte Auflage des Verkaufsschlagers ist erneut ein echter Land Rover Geländewagen: authentisch, vielseitig und in jeder Hinsicht leistungsfähig. Der neue Discovery bietet bis zu sieben Passagieren auf vollwertigen Sitzen in drei Reihen großzügig Platz und Komfort – und er glänzt mit zahlreichen cleveren Details, die ihn zum Alleskönner für den Auto-Alltag machen. Die Basis des neuen Discovery bildet die hochmoderne Land Rover-Plattform für Fullsize-SUV: Sie ist extrem robust und sicher, dabei leicht und innovativ. Hinzu kommt selbstverständlich modernste Technik, die schnell und einfach nutzbar ist. So sind Familien zum Beispiel über den Discovery stets mit der Welt um sie herum verbunden.



ABOVE & BEYOND

Nächster Bestseller: der Freelander

Das Jahr 1997 markierte für Land Rover einen Umbruch. Erstmals lief unter dem traditionsreichen Namen ein Fahrzeug vom Band, das nicht vollkommen der reinen Geländewagenlehre entsprach: der Freelander. Anders als seine Schwestermodelle konnte der erste komplett am Computer konstruierte Land Rover nämlich keine Geländeuntersetzung vorweisen. Statt Starrachsen gab es Einzelradaufhängung rundum und die Karosserie war selbsttragend. Für die notwendige Trittfestigkeit auf schwierigem Untergrund sorgte ein permanenter Allradantrieb, jetzt aber mit Viskokupplung statt sperrbarem Zentraldifferenzial.

Mit seinem unkonventionellen Charme verstand sich der „kleine“ Land Rover als Trendfahrzeug und Einstiegsmodell für jüngere Kunden – und diese Aufgabe erfüllte er von Beginn seiner Karriere an ausgezeichnet. Bereits im ersten vollen Produktionsjahr 1998 verkaufte das Unternehmen 47.000 Freelander, 1999 waren es sogar 70.000 Einheiten. Damit etablierte sich der Debütant aus dem Stand als Bestseller der Marke und als meistverkaufter Geländewagen in Europa.

Zusätzlich beflügelt wurde der Markterfolg durch eine konsequente Modellpflege. So erschien im Frühjahr 2007 die von Grund auf neu entwickelte und in praktisch jeder Hinsicht weiter verbesserte zweite Modellgeneration des Freelander. Sie überzeugte mit reichlich Fahrkomfort auf der Straße, ergänzt durch den von Land Rover seit Jahrzehnten gewohnten und für Offroad-Einsätze unbedingt nötigen Abenteuergeist. Der Freelander machte dann 2015 im Kompaktsegment Platz für den ebenso erfolgreichen Nachfolger Discovery Sport.

Die fünfte Baureihe: Range Rover Sport

Nach einer aufsehenerregenden Studie namens Range Stormer, die 2004 auf der Detroit Motor Show debütierte, präsentierte Land Rover im Frühjahr 2005 mit dem Range Rover Sport einen von Grund auf neu entwickelten „Sports Tourer“-SUV. Er ergänzte als fünfte Baureihe die Land Rover Angebotspalette und erschloss der Traditionsmarke höchst erfolgreich das wachsende Segment der sportlichen 4x4-Modelle.

Der Range Rover Sport war vom Start weg ein enormer Erfolg. Sein stimmiges Gesamtkonzept als sportlich-dynamischer, aber gleichwohl betont komfortabler SUV überzeugte die Kunden



ABOVE & BEYOND

weltweit und machte das Modell jahrelang zur meistverkauften Land Rover Baureihe, bis es 2012 vom „kleineren Bruder“ Evoque in der Bestsellerrolle abgelöst wurde.

2013 erschien die zweite Generation des Range Rover Sport auf dem Markt. Das komplett neu entwickelte Modell wirft beste Straßen-Dynamikwerte in die Waagschale. Und dies in Kombination mit den herausragenden Fähigkeiten im Gelände, die Modelle des Hauses Land Rover seit Jahrzehnten prägen. Ihn kennzeichnen zudem ein muskulöses und dabei elegantes Karosseriedesign und ein Innenraum, in dem Hochwertigkeit und Flexibilität gleichermaßen zu Hause sind – bis hin zur Option der praktischen 5+2-Sitzkonfiguration. Als erster Vertreter seines Marktsegments erhielt der Range Rover Sport zudem die Aluminium-Karosseriearchitektur, die ihm mehr als 420 Kilogramm Gewicht sparen hilft.

Von der Studie LRX zum Range Rover Evoque

Als Land Rover auf der „North American International Auto Show 2008“ eine Konzeptstudie enthüllte, horchte die Automobilwelt auf. Das Land Rover LRX genannte Concept Car brach mit nahezu allen Konventionen – nicht nur jenen von Land Rover, sondern der Branche überhaupt. Eine geradezu aggressive Keilform hob die Studie weit aus der SUV-Menge heraus. Hinzu gesellten sich eine Vielzahl fortschrittlicher Technologien und auffällig moderner britischer Schick.

Nur wenige Monate nach dem aufsehenerregenden Messeauftritt in Detroit stand fest: Das Concept Car wird zur Realität. Rund dreieinhalb Jahre nach Detroit rollte 2011 mit dem Range Rover Evoque das Serienmodell des kühnen LRX heran. Und es glich dem Vorläufer wie ein Ei dem anderen. Fast bis auf den Millimeter genau übernahm der Evoque die Dimensionen der Konzeptstudie – natürlich auch den Charme, den Stil und die urbane Modernität des Vorbilds.

Der im kompakten Premiumsegment des boomenden Marktes angesiedelte Neuling überzeugt mit seinem beinahe futuristischen, dynamischen Karosseriestyling ebenso wie mit einer Fülle hochentwickelter Technologien oder einem Ausstattungs- und Qualitätsniveau in bester Range Rover Tradition. Dabei präsentiert sich der Range Rover Evoque als kompaktester, leichtester und effizientester Range Rover aller Zeiten.



ABOVE & BEYOND

Eines der Erfolgsrezepte des Range Rover Evoque ist seine außerordentlich große Modellvielfalt. Der Premium-SUV aus Großbritannien wird nicht nur entweder als Coupé oder Fünftürer angeboten, sondern auch in zahlreichen Ausstattungslinien Pure, Prestige und Dynamic. Sie bieten eine Fülle an Möglichkeiten, das Fahrzeug ganz nach persönlichem Geschmack maßzuschneidern.

Der Range Rover Evoque entwickelte sich auf Anhieb zum rekordträchtigen Bestseller. Schon in seinem ersten vollen Verkaufsjahr 2012 kam er auf mehr als 100.000 weltweit verkaufte Einheiten – von keiner anderen Modellreihe hat Land Rover jemals in einem Jahr so viele Fahrzeuge vermarktet. Mittlerweile sind es mehr als 600.000 verkaufte Evoque Modelle.

Dieser fantastische Erfolg hat viele Ursachen – nicht zuletzt das innovative Karosseriedesign mit einer unverwechselbaren Silhouette. Diese Designlösung bietet sich auch für eine Cabriolet-Variante an, die seit Kurzem das Evoque Angebot bereichert. Das Range Rover Evoque Cabriolet besticht ebenso wie Coupé und Fünftürer mit einer Fülle hochentwickelter Technologien und einem Ausstattungs- und Qualitätsniveau in bester Range Rover Tradition.

Discovery Sport als weiterer Verkaufsschlager

Aus dem Freelander entwickelte sich im Land Rover Modellprogramm 2015 der Discovery Sport – ohne Abstriche am Verkaufserfolg im Kompaktsegment des Geländewagenmarktes. Im Gegenteil: Seit seiner Premiere liefert sich der Discovery Sport einen harten Kampf mit Range Rover Evoque und Range Rover Sport um den Spitzenplatz unter den Land Rover Modellen in der weltweiten Käufergunst.

Diese Beliebtheit bei den Kunden rund um den Globus beruht auf dem gelungenen Konzept des Discovery Sport. Er zeigte als erster Vertreter, in welche Richtung sich die künftige Discovery Modellfamilie entwickeln sollte – und er teilt viele Vorzüge des seit Jahrzehnten für seine Vielseitigkeit geschätzten großen Bruders „Disco“. Der Discovery Sport wirft die Land Rover typische große Bandbreite an Fähigkeiten in die Waagschale und verknüpft sie mit enormer Vielseitigkeit sowie einem hochwertig angelegten Innenraum für bis zu sieben Passagiere.

Auf diese Weise qualifiziert sich der Discovery Sport zum wohl vielseitigsten Premium-Kompakt-SUV des Marktes. Bei betont kompakten Abmessungen bringt er eine unvergleichliche Mischung



ABOVE & BEYOND

an den Start: enorme Flexibilität durch Details wie die 5+2-Sitzkonfiguration, gepaart mit bemerkenswerter Hochwertigkeit in Design und Technik. So ist der Discovery Sport mit einer ganzen Serie interessanter Land Rover Innovationen bestückt. Dazu zählt ein erstmals im SUV-Segment realisierter Fußgänger-Airbag ebenso wie ein autonomer Notbremsassistent, die aufwendige Mehrlenker-Hinterachse oder eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen. Weitere technische Highlights der Modellreihe sind ein Head-up-Display, das von Land Rover entwickelte System All-Terrain Progress Control (ATPC) oder eine elektrische Heckklappe mit Gestensteuerung.

Das Avantgarde-SUV: Range Rover Velar

Als sechste Baureihe aus dem Haus Land Rover und jüngster Neuzugang betrat im Sommer 2017 der Range Rover Velar die automobilen Bühne – und sorgt dabei für Furore. Denn der neue Velar bringt allerbeste Voraussetzungen für den SUV-Markt mit: nämlich eine neue Dimension an Glamour, Modernität und Eleganz. Der Neuling glänzt mit hohem Leistungsvermögen ebenso wie mit verwöhnendem Luxus und exklusiver Raffinesse – eine Kombination, die die Kunden in dieser Form bisher im Segment der Midsize-SUV vergeblich suchen. Der neue Velar knüpft an die großen Erfolge seiner Range Rover Brüder Evoque und Range Rover Sport an, zwischen denen er im Land Rover Modellprogramm seinen Platz einnimmt. Dabei präsentiert sich der Velar als Range Rover neuer Prägung für einen neuen Käufertyp, denn er ist pur und elegant, dabei bestückt mit einer Fülle innovativer Technikdetails.

Im neuen Range Rover Velar realisieren die Land Rover Entwickler außergewöhnliche Prinzipien, wie das visuelle Konzept der Reduktion oder ein akribisches Streben nach Perfektion in jedem Detail. Darüber hinaus ist der Velar ein echter Hingucker: mit perfekter optischer Balance, optimierten Proportionen und einem dynamischen Heck. Bis zu 22 Zoll große Räder krönen die spektakuläre Silhouette und die packende optische Präsenz des Neulings.

Ideal zum avantgardistischen Karosseriedesign des Velar passen seine hochentwickelten Technologien, etwa Voll-LED-Scheinwerfer – die schmalsten, die Land Rover je in ein Serienmodell integriert hat. Den reduktiven Charakter des Designs unterstreichen besonders die herausfahrbaren Türgriffe, die zugleich den Luftwiderstandsbeiwert der Velar Karosserie auf $c_w = 0,32$ senken: Damit ist er das aerodynamisch effizienteste Land Rover Modell aller Zeiten.



ABOVE & BEYOND

Zum Angebot innovativer Technologien zählt im eleganten und puristisch gestylten Interieur des Velar ferner das Infotainment-System Touch Pro Duo: Zwei hochauflösende 10-Zoll-Touchscreens fügen sich harmonisch in die reduktiv geprägte Innenraumarchitektur ein. Erstmals in dieser Klasse macht der neue Velar außerdem für die Sitzbezüge ein nachhaltiges Angebot in Form besonders umweltverträglicher Premium-Textilien als Alternative zu Leder.

2018: Range Rover und Range Rover Sport Plug-In Hybrid

In 47 Jahren mehr als eine Million Mal gebaut, sattelt Land Rover bei seinem Flaggschiff noch einmal drauf. Denn im neuen Jahrgang fügt das edle Modell aus Großbritannien seinem ohnehin schon sehr breit konzipierten Charakter drei weitere Facetten hinzu: Ab sofort ist der Range Rover zum einen als neuer hochmoderner Plug-in Hybrid erhältlich, der Elektro- und Benzinmotor in einem System kombiniert. Die innovative Technologie befördert den Range Rover in eine neue Dimension, bringt sie den Passagieren doch lautlosen Luxus – einen neuen Grad an Effizienz, verknüpft mit dem Stil und der enormen Leistungsbandbreite, für die der Range Rover seit nahezu fünf Jahrzehnten steht.

Range Rover Neuvorstellung auf dem Genfer Autosalon 2018

Zum anderen feiert das neue **Range Rover SV Coupé*** seine Premiere – das erste Luxus-SUV-Coupé* im Full-Size-Segment. Der in limitierter Auflage von 999 Stück handgefertigte Zweitürer setzt im Hinblick auf Design und Hochwertigkeit neue Maßstäbe. Schließlich bietet das ausschließlich in Langversion lieferbare neue Spitzenmodell Range Rover SVAutobiography eine unvergleichliche Kombination aus traditioneller Handwerkskunst und hochmodernen Technologien. Und Land Rover hat sein Markenflaggschiff im neuen Modelljahrgang weiter verfeinert. So erhält der Range Rover ein modifiziertes und aufgefrischtes Karosseriedesign und ein nochmaliges Plus an Komfort und Hochwertigkeit im Innenraum, für das nicht zuletzt das neu hinzugekommene, hoch entwickelte Infotainment-System Touch Pro Duo sowie ein komplett neues Sitzdesign stehen. Aufseiten des Antriebs brilliert der Range Rover 2018 neben dem neuen Plug-in Hybrid mit dem auf jetzt 416 kW (565 PS) leistungsgesteigerten 5.0 Liter V8 Kompressor-Benzinmotor.

Damit unterstreicht der Range Rover nachdrücklich seine einzigartige Position unter den besonders anspruchsvollen 4x4- und SUV-Modellen, die den edlen Briten aus der Masse herausheben.



ABOVE & BEYOND

Weitere Informationen und Fotos zur redaktionellen Nutzung erhalten Sie unter

<https://media.landrover.com/de>

Informationen zu Jaguar Land Rover erhalten Sie hier:

www.jaguarlandrover.com

twitter.com/jlr_news

Besuchen Sie uns auch bei Facebook und Instagram!

facebook.com/landrover.de

instagram.com/landroverde

Anmerkungen für die Redaktion

Land Rover

Land Rover entwickelt und produziert seit 1948 4x4-Fahrzeuge, die sich weltweit mit ihrer Geländetauglichkeit und ihrer großen Bandbreite an Fähigkeiten einen unverwechselbaren Namen gemacht haben. Die Modellpalette umfasst die sechs Baureihen Discovery Sport, Discovery, Range Rover Evoque, Range Rover Velar, Range Rover Sport und Range Rover. Seit dem Modelljahr 2018 gehört zu der breit angelegten Triebwerkspalette ein neu entwickelter Plug-in-Hybridantrieb (PHEV) aus Benzin- und Elektromotor für Range Rover und Range Rover Sport mit einer kombinierten Systemleistung von 297 kW (404 PS) bei gerade einmal 64 g/km CO₂-Emissionen. Rund 80 Prozent der Land Rover Produktion gehen in den Export in mehr als 100 Länder.

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Campus Kronberg 7

D-61476 Kronberg/Ts.

Andrea Leitner-Garnell, Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: 0 61 73 32 71-120, aleitner@jaguarlandrover.com



ABOVE & BEYOND

Verbrauchs- und Emissionswerte Land Rover: Plug-in Hybrid Range Rover, Plug-in Hybrid Range Rover Sport, Land Rover Discovery Sport, Land Rover Discovery, Range Rover Evoque, Range Rover Velar, Range Rover Sport, Range Rover, Range Rover SV Coupé:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover SV Coupé Kompressor 5.0 Liter V8: 13,8 l/100km – Plug-in Hybrid Range Rover: 2,8 l/100km; 21 kWh/100 km

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover SV Coupé Kompressor 5.0 Liter V8: 317 g/km – Plug-in Hybrid Range Rover: 64 g/km

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Jaguar- und Land Rover-Vertragspartnern und bei Jaguar Land Rover Deutschland GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.