

Schöne Ansichten

Autoflotte-Test | SUV-Coupés liegen im Trend. Mit dem Velar hat nun auch Range Rover sein Exemplar im Angebot. Was der elegante Engländer kann, sagt unser Test.



Fotos: Christian Frederik Merrey/Autoflotte

Im Detail | Range Rover Velar D300 R-Dynamic HSE

Grundpreis Testwagen **73.555 Euro**

V6/2.993 cm³ | 221 kW/300 PS | 700 Nm/1.500 – 1.750 U/min | 8-G.-Aut. | 6,5 s | 241 km/h | 6,4 D | 167 g/km

4.803 x 2.032 x 1.665 mm | 673 – 1.731 Liter

Wartung: 1 Jahr/26.000 km

Effizienzklasse | Schadstoffnorm: B | Euro 6

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 22 | N30 | N28

Garantie: 3 Jahre/100.000 Kilometer

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Restwerte | DAT-Prognose

Range Rover Velar D300 R-Dynamic HSE



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 57,2 %

25.000 km/Jahr: 52,8 %

40.000 km/Jahr: 45,3 %

Sofort erkannt | Typisches Range-Rover-Gesicht, aber besonders dynamische Note

— Es ist nicht neu, dass Hersteller Nischen über Nischen in ihrem Programm füllen. Auch da, wo der geneigte Autointeressierte oftmals gar keine Lücke mehr im Programm sieht. Bei Land Rover allerdings klaffte – zumindest wenn wir unseren Blick ausschließlich auf die Subbrand Range Rover richten – bis letzten Herbst noch ein Loch, das zumindest nicht völlig zu übersehen war. Wem der Evoque zu klein, der Range Rover Sport aber zu groß war, der hatte das Nachsehen. Geht nicht, dachte man sich in Coventry und brachte den Range Rover Velar an den Start.

Das Testauto | Mehr geht immer, aber kaum bei unserem Testwagen. Der Range Rover Velar fuhr bei uns als D300 R-Dynamic HSE vor. Das heißt konkret: Wir konnten den 300 PS starken Top-Diesel und insgesamt zweitstärksten Velar-Motor – auf Benzinseite bietet nur der Vierzylinder P300 gleich viel Leistung, mit 380 PS noch mehr Power aus sechs Töpfen der P380 – auf Herz und Nieren testen. Außerdem gab es das höchste Ausstattungslevel HSE in Kombination mit der sportlich angehauchten Designlinie R-Dynamic. Sie beinhaltet für 2.857 Euro Aufpreis Deko-Elemente, Zehn- statt Fünfspeichen-Leichtmetallfelgen, speziell gestylte Schürzen vorn und hinten, ein chromumfasstes Multifunktions-Lederlenkrad und Nebel-



Wow-Effekt | Schickes Design auch im Innenraum, breite Mittelkonsole schränkt das Raumgefühl subjektiv ein, teils nicht überzeugende Materialqualität

scheinwerfer. Ab 73.555 Euro steht der Velar D300 R-Dynamic HSE in der Preisliste. Was bietet er dafür? Anders als die Basis (Velar), die mit 18-Zöllern daherkommt, steht der HSE immer auf 21-Zoll-Leichtmetallrädern. Außerdem gibt es im HSE für gute Sicht serienmäßig Matrix-LED-Scheinwerfer mit intelligentem Fernlicht sowie elektrische, einklappbare, beheizbare und automatisch abblendende Außenspiegel. Lenksäule und Heckklappe lassen sich elektrisch bedienen, es gibt Ledersitze, vorn 20-fach verstellbar, hinten mit elektrischen Rückenlehnen, außerdem volldigitale Instrumente mit 12,3-Zoll-TFT-Display. Für mehr Fahrspaß im Alltag

sorgt das Meridian-Surround-Soundsystem, für stressfreies Ankommen das Navigationssystem Pro inklusive digitaler Dienste. Aus dem Basis-Niveau bringt der Velar HSE zudem bereits unter anderem die Achtgangautomatik, adaptives Fahrwerk, Licht- und Regensensor, Zweizonen-Klimaautomatik, Bluetooth, Einparkhilfe hinten oder Keyless Entry mit.

Karosserie | Keine Frage, der Velar ist ein großer Design-Wurf. Die lange Haube, das flache Dach, der schräge Heckabschluss – der Engländer ist das Coupé unter den SUVs. Den sportlich-eleganten Eindruck verstärken die versenkten Türgriffe, die bei Bedarf

automatisch aus den Türen herausfahren. Besonders gut steht dem Velar dabei das Dach in schwarzer Kontrastlackierung (568 Euro). Schön ist außerdem, dass der Engländer mit seinen feschen Linien auf den Vorder- und Rücksitzen zwar kein Raumwunder ist, objektiv gesehen aber auch nicht kneift. Vorne schränkt die breite Mittelkonsole das Raumgefühl eher subjektiv ein, hinten gibt es – trotz abfallender Dachlinie – auch für 1,80 Meter große Passagiere genug Kopf- und Knieraum. Und über zu wenig Stauraum kann sich beim 673 bis 1.731 Liter großen Kofferraum auch niemand beschweren. Hier nervt innen eher die deutliche Stufe.

Interieur | Auch innen zeigt sich der Velar von seiner modischen Seite. Die breite Mittelkonsole unterstreicht das Gefühl, ein sportliches Auto zu steuern. Individualismus zeigt der Velar bei der – nicht immer ganz logischen – Bedienung. So sitzen im oberen und mittleren Teil der Mittelkonsole zwei zehn Zoll große Touchscreens. Über den oberen Monitor, der beim Start zur besseren Bedienbarkeit ein Stück zum Fahrer herausfährt, lassen sich unter anderem das Navi, Telefonfunktionen, das Entertainmentsystem oder die Kameras bedienen. Der untere Monitor dient der Steuerung der Klimaautomatik, der Sitze und weiterer Fahrzeugeinstellungen wie der verschiedenen Modi des adaptiven Fahrwerks oder On- und Offroadfunktionen. Interaktiv gibt sich auch das Multifunktionslenkrad. Je nach gewählter Aufgabe erscheinen zum Beispiel entweder Lautstärkereglern oder Telefonbedienelemente in den Tasten. Ein nettes Gimmick, das auf den ersten Kilometern verwirrt. Die Material- und Verarbeitungsqualität ist nicht schlecht, könnte angesichts des Einstandspreises aber ein bisschen besser sein. Ein Beispiel ist die billig wirkende Instrumentenabdeckung auf dem Armaturenbrett.

Antrieb | Power hat der Velar D300, keine Frage. Maximal 700 Nm, die bereits bei 1.500 Umdrehungen anliegen, und 300 PS bringen selbst den in der Basisversion leer schon fast zwei Tonnen schweren Velar im Spurttempo ins Laufen. Was uns allerdings auffiel, war der – manchmal selbst in Teillast – kernige Motorsound. Wer hier sonores Sechszylinderschnurren erwartet, wird enttäuscht. Schön ist aber das überzeugende Zusammenspiel zwischen Motor und Automatik, die sehr harmonisch zwischen ihren gut sortierten acht Gängen hin und her schaltet. Kommen wir zum Verbrauch – ein spannendes Thema bei einem mehr als zwei Tonnen schweren SUV: Und wenig überraschend ist der Velar kein Spritsparwunder, inklusive einiger

schneller Autobahnetappen flossen je 100 Kilometer im Schnitt 9,8 Liter Diesel durch die Zylinder. Und auch wenn wir uns weitgehend an die Richtgeschwindigkeit hielten, waren es noch knapp 8,3 Liter.

Fahrpraxis | In der Modellhierarchie ist der Velar zwischen Evoque (4,37 Meter lang) und Sport (4,88 Meter lang) positioniert. Mit 4,80 Meter Länge bewegt er sich aber am oberen Ende dieser (bisherigen) Lücke. Der Velar ist mit seinem adaptiven Fahrwerk mit Luftfederung ein hervorragender Langstreckengleiter, in der Stadt aber überzeugt er weniger. Er ist nicht wendig, und seine stylische Karosserie erfordert einige optische und akustische Helferlein, um nicht an allen möglichen Engstellen anzuecken. Dazu kommt, dass die Rückfahrkamera ihre Arbeit oft eher ruckelig verrichtet und das Bild für Bruchteile von Sekunden einfriert. Auch das DAB-Radio (306 Euro) verrichtete seine Arbeit – fuhr man von einem Bundesland ins andere – mit Unterbrechungen. Sehr zuverlässig agierte dagegen der Frontkollisionswarner, der mit eindringlichem Piepsen eher zu früh auf mögliche Gefahren hinweist.

Autoflotte-Tipp | Als D300 R-Dynamic HSE kommt der Velar mit einigen Gimmicks, die man abspecken kann. So verzichten wir auf den Sechszylinder-Diesel, das R-Dyna-

mic-Paket und die Top-Linie HSE. Unser Velar D240 SE mit 240 PS startet also bei 58.681 Euro. Serienmäßig sind dann bereits nützliche Dinge wie Matrix-LED-Licht mit intelligentem Fernlicht, elektrische Heckklappe, elektrische Vordersitze, Digitalinstrumente, Meridian-Surround-Soundsystem, Navi, Rückfahrkamera oder das Fahrerassistentpaket mit Totwinkel- und Verkehrszeichenassistent, Geschwindigkeitsbegrenzer sowie Aufmerksamkeitsassistent. Ein bisschen mehr Spaß muss aber sein, und deshalb gönnen wir uns folgende Extras:

- ▶ Schwarzes Kontrastdach (568 Euro)
- ▶ Panoramaschiebedach (1.487 Euro)
- ▶ Metalllack (787 Euro)
- ▶ Schwarze 20-Zoll-Felgen (420 Euro)
- ▶ Schwarze Dachreling (262 Euro)
- ▶ Beheizbare Frontscheibe (306 Euro)
- ▶ Beheizbares Lenkrad (218 Euro)
- ▶ Fahrerassistentpaket Premium (1.933 Euro; Totwinkel-Assistent, Surround-Kamerasystem, adaptiver Tempomat mit Lenkassistent, Notfall-Bremsassistent, Parkassistent Einparkhilfe 360°, Kollisionswarner hinten) und
- ▶ DAB-Radio (306 Euro)

So kostet unser gut ausgestatteter Velar 64.968 Euro und bietet doch alles, was das Fahrerherz begehrt. | cfm



Da geht was ... | Trotz flachen Heckabschlusses passt ordentlich Gepäck in den Velar

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dynamisch-elegantes Design ▶ Komfortabler Langstreckengleiter ▶ Viel Power unter der Haube 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nicht immer logische Bedienung ▶ Für den Preis nicht immer angemessene Materialqualität ▶ Motorakustik dürfte zurückhaltender sein



Cooler Gimmick | Die ein- und ausfahrenden Türgriffe haben es tatsächlich in die Serie geschafft