

RANGE ROVER



Dies ist so eine Art Reisebericht. Ich schreibe ihn, weil auch wir wie so viele schon immer davon gesprochen haben, eines Tages alles hinter uns zu lassen. Aber irgendwie blieben wir stets in unseren Plänen stecken. Bis jetzt. Denn jetzt haben wir einen Range Rover angeschafft. Und plötzlich scheint all das, was uns schon so lange zurückgehalten hat, keine Rolle mehr zu spielen. Ja, genau so sieht es für mich aus. Sobald Sie einen Wagen besitzen, der gross und leistungsfähig und vielseitig und komfortabel genug ist, um Sie überall hinzubringen, kann Sie nichts mehr aufhalten.

So fahren wir also los. Und ich finde es keine schlechte Idee, damit einen kleinen Bericht zu beginnen. Denn, wie gesagt: Schliesslich haben wir lange genug davon geredet, ein solches Abenteuer zu bestehen.



Etwas kann ich jetzt schon mit Bestimmtheit sagen: Ein Auto wie dieses habe ich noch nie erlebt.

Neben einem Berg von Gepäck, der für vier Personen und ein ganzes Jahr zu reichen schien, hatte es noch mehr als genug Platz für uns zwei.

Und es geht alles so mühelos.

Nach der Ausschiffung in Frankreich zeigt der grosse 3,528-Liter-V8-Motor, was in ihm steckt. Spielend, bei einer Spitze von rund 160 km/h.

Und man fühlt sich so herrlich über den Dingen.

Über die Dächer der meisten Autos sieht man ganz einfach hinweg. So lassen sich Überholmanöver sorgfältig einleiten. Und wenn man sich in einem unvertrauten Land im Stossverkehr zurechtfinden muss (wie hier in Paris), lernt man diesen Vorteil erst recht schätzen.

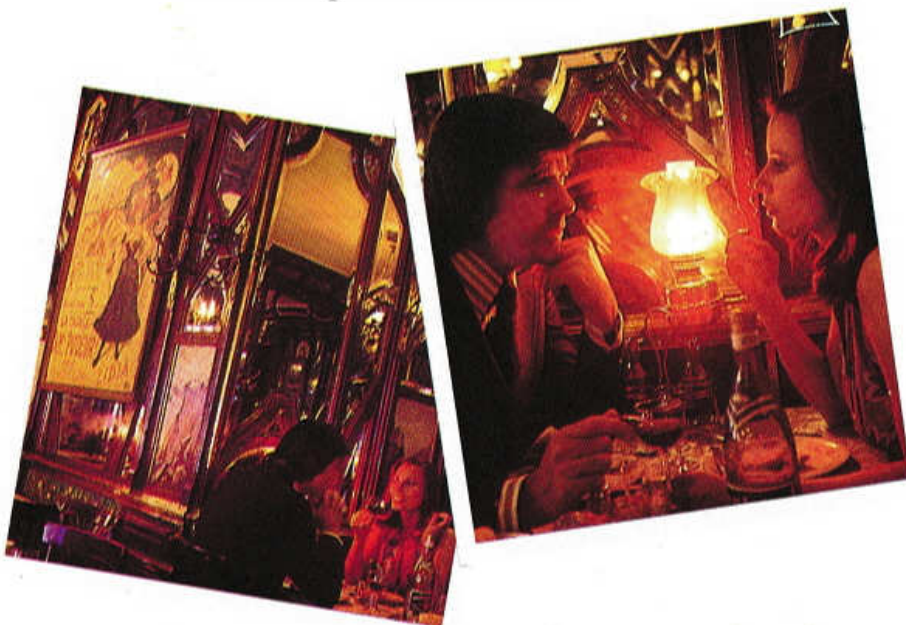
Ich weiss, dass englische Autos hier überhaupt sehr beliebt sind, aber der Range Rover wird ganz einfach als Sensation betrachtet.

Eigentlich gar nicht so überraschend. Schliesslich ist der Range Rover ein einmaliges Auto. In jeder Beziehung.

Ob Sie im Abendanzug bei Maxim's zum Dinner vorfahren oder in ausgetragenen Tweed das schottische Hochland besuchen, Sie fühlen sich immer auf der Höhe.

Keine Übertreibung also, wenn gesagt wird, dass dieses Auto nie fehl am Platz ist.

Um das zu entdecken, muss man gar nicht erst auf Expeditionen fahren.





96

PTE DES LILAS

2666

RANGE ROVER

GXC 915L

Der Range Rover ist für Autobahn-Reisen wie gemacht. Er schluckt die Kilometer einfach so hinunter.

Und der 86-Liter-Tank gibt Ihnen soviel Spielraum, dass Sie nur dort anzuhalten brauchen, wo es Ihnen Spass macht.

Auf diese Weise sind wir hoch in die Pyrenäen gelangt. Und es ist wirklich faszinierend, in so abgelegene Regionen vorstossen zu können. Und zwar immer mit Stil.

Der Vierradantrieb bringt Sie sicher durch das heimtückischste Gelände. Und wenn es wirklich brenzlich wird, schalten Sie einfach in den Geländegang.

(Dieser verblüffende Wagen hat acht Vorwärtsgänge!)

Wenn Sie steckenbleiben, können Sie durch einfachen Zug des Vakuum-Schalters das dritte Differential sperren.

Ich weiss zwar nicht genau, wie es funktioniert, aber jedenfalls sorgt es für maximale Kraftübertragung auf beide Achsen. Und es funktioniert. Das beweist unsere Aufnahme vom Gipfel eines schneebedeckten Berges.





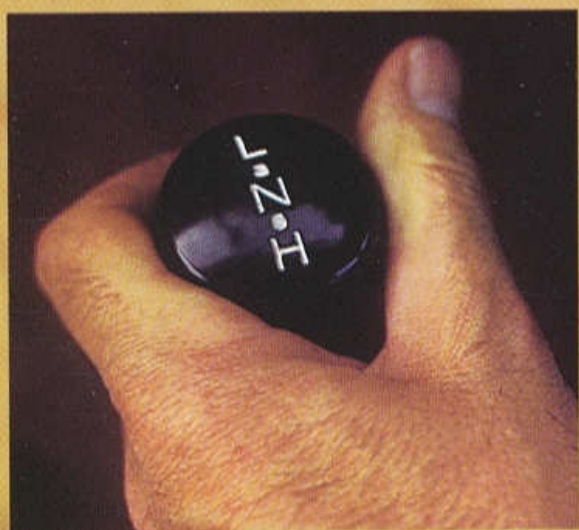
Hinaus in die überwältigende, ausgeglühte Landschaft Marokkos. Und hier drin im Wagen bleibt die kühle, entspannende und komfortable Atmosphäre.

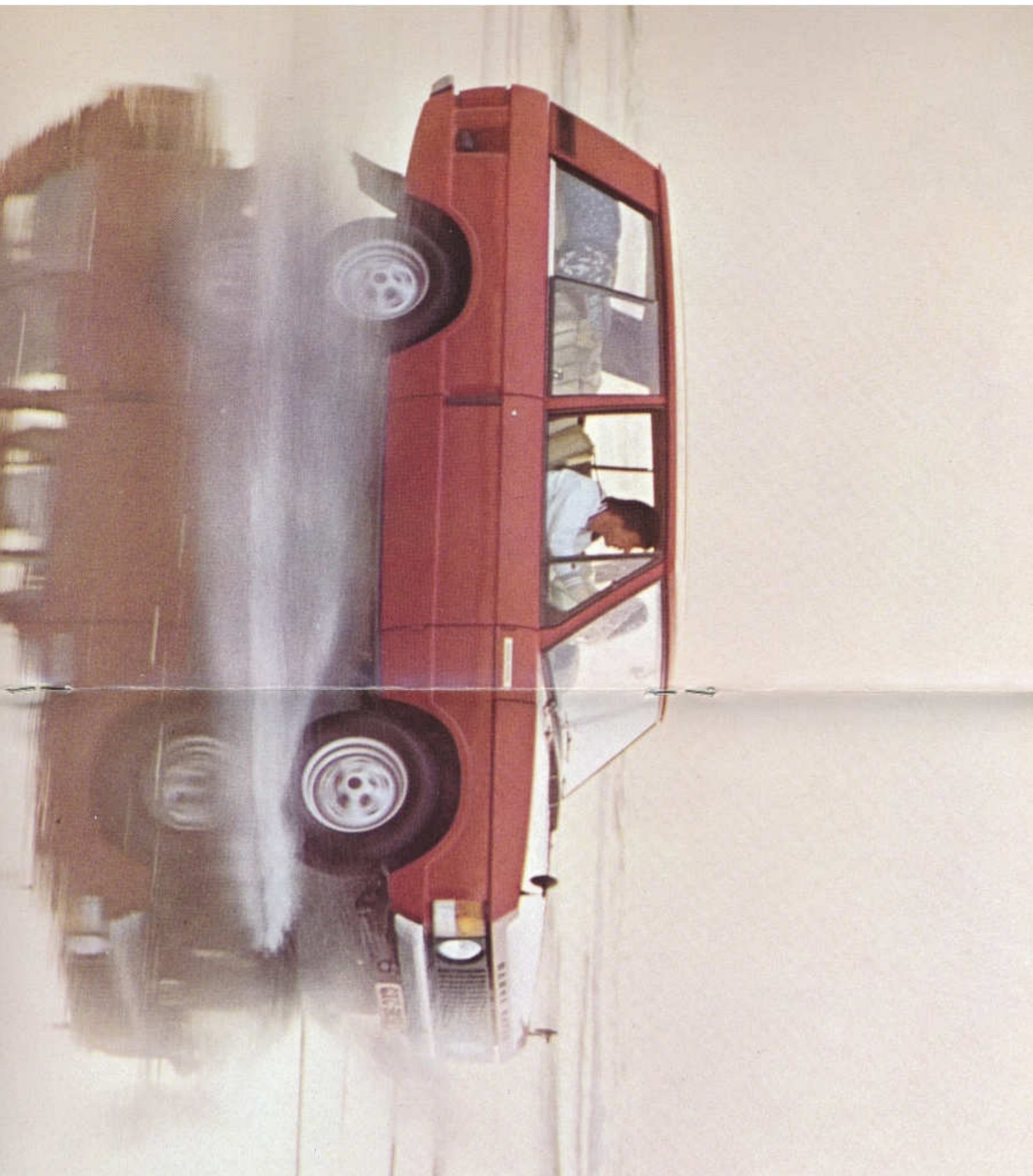
Die weiche, elastische Federung schluckt jeden Schlag. Und mit so viel Bodenfreiheit lassen einen Steinbrocken und Sträucher kalt.

Erst nach so vielen Kilometern wird Ihnen so richtig bewusst, wie bequem es der Fahrer hat. Ich dachte, es müsse sehr anstrengend sein, einen so grossen, starken Wagen über solche Distanzen zu fahren. Jetzt scheint es, dass ich nie bis ins letzte entdecke, wie mühelos alles geht. Alle Kontrollgeräte sind in bequemer Reichweite beim Steuer. Alle direkt im Blickfeld.

Nicht weniger begeisternd ist das Erlebnis als Passagier. Einfach einen Berg zu erklimmen, um zu entdecken, was dahinter liegt. Und sicher zu sein, dahinterzukommen.

Die acht Vorwärtsgänge und die Differentialsperrung sind über all diese Dünen ständig beansprucht worden. Nie liessen sie uns im Stich. Es gibt ein fast unbeschreibliches Gefühl des Vertrauens, wenn man eine der rauhsten Landschaften der Erde erobern kann. So bequem und mühelos.







Wir brausen über den weiten Strand und
geniessen den frischen Wind und den feinen
Sprühregen. Der Antrieb des Range Rovers
im Sand ist ganz einfach unwahrscheinlich.
Nicht anders als auf der Strasse.





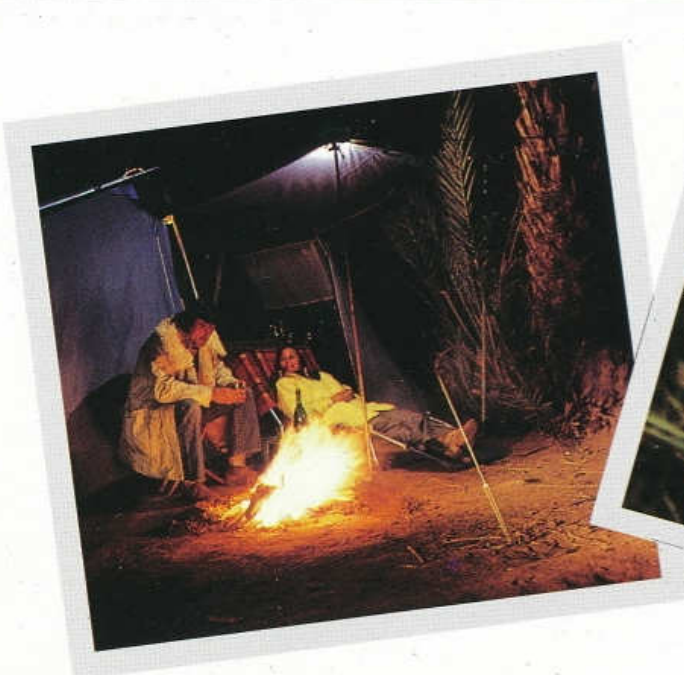
Für Hotels hatten wir schon immer viel übrig. Vor allem, wenn sie soviel Komfort wie ein Range Rover bieten.

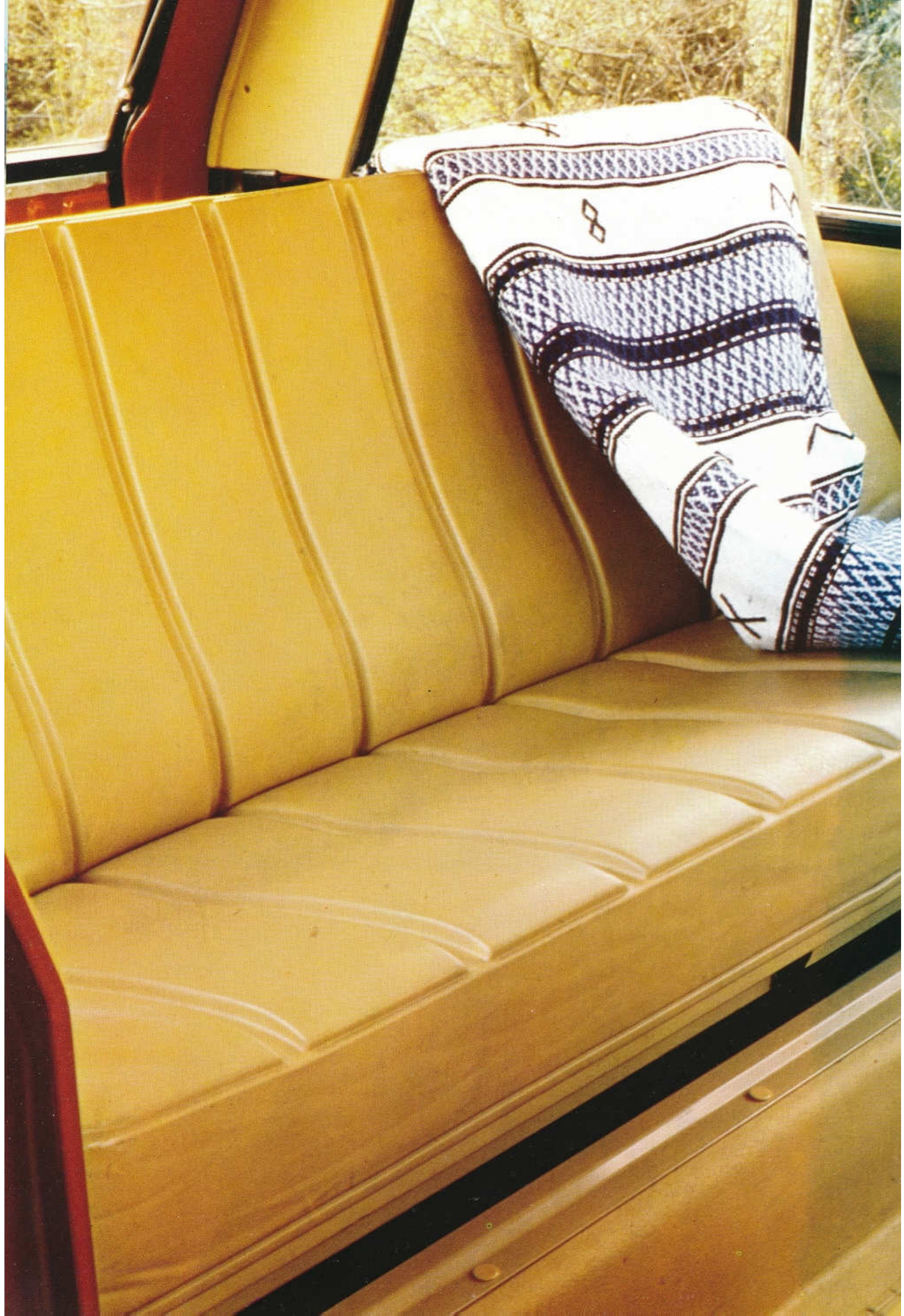
Aber Hotels sind nicht immer alles. Und wir dachten daran, einmal ein bisschen wie die Einheimischen zu leben. In einem Zelt unter dem klaren Wüstenhimmel. Eine romantische Idee, nicht wahr? Und wenn man schon nebst allem anderen Gepäck noch Platz für ein Zelt hat, sollte man davon profitieren. Denn wie gesagt, Hotels sind nicht immer alles.

Man sagt, im Range Rover haben sechs Personen Platz und rund 400 kg Gepäck. Oder zwei Personen und 650 kg. Das ist keine Übertreibung, wir wissen es jetzt.

Bei seinen grossen Türen ist das Ein- und Ausladen kein Problem. Und überdies ist die Aufhängung mit einer automatischen Niveauregelung gekoppelt. So viel Sie auch laden, der Range Rover geht nicht in die Knie.









Ein Kapitel für sich ist das einmalige Sicherheitsgefühl, welches Sie in einem Wagen genießen, der mit so viel Sinn für Sicherheit konzipiert worden ist.

Wie der Land-Rover hat auch der Range Rover ein starkes Chassis im Kastenprofil. Sicherheitssitze mit eingebauten Sicherheitsgurten geben auch in kritischen Situationen festen Halt. Sie können sicher sein, dass Wagen und Fahrer auf der Stelle unbehelligt zum Stillstand kommen, wenn die Servobremse einmal brüsk betätigt wird.

Und in einem Land wie diesem ist es gut, darauf zählen zu können.





COMPLETE WITH
S.B. 4.0 140-1 1987.

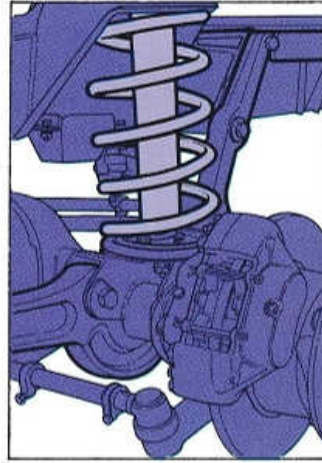


Technische Exklusivitäten

1. Drittes Differential
2. Aufhängung
3. Selbsttätiger Niveauregler
4. Allrad-Servo-Scheibenbremsen



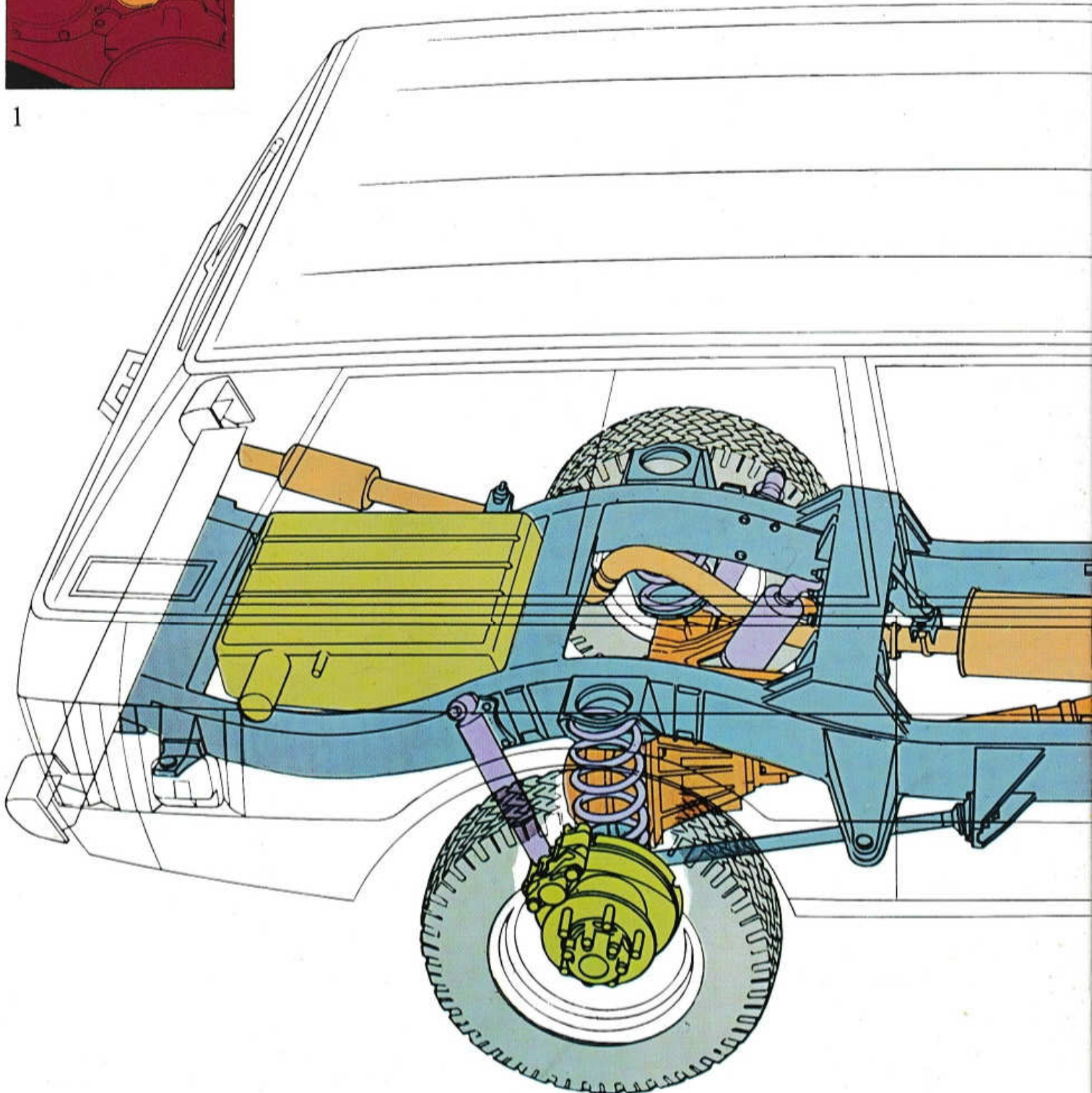
Das dritte Differential des Range Rover, zwischen der Vorder- und der Hinterachse liegend, verhindert zuverlässig ein Verdrehen der Antriebswellen und löst souverän die Probleme, die der permanente Allradantrieb vor allem bei hohen Geschwindigkeiten aufwirft. Im schweren Geländeeinsatz gewährleistet die Differentialsperre eine möglichst optimale Kraftübertragung.

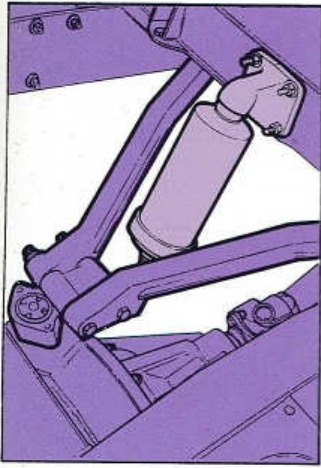


Die Aufhängung des Range Rover ist ganz auf seine harten Einsätze zugeschnitten, robust und ausserordentlich zuverlässig – und garantiert trotzdem ein sehr hohes Mass an Fahrkomfort und ausgezeichnete Fahreigenschaften im Gelände wie auf der Strasse. Starrachsen vorn und hinten sorgen für eine praktisch konstante Bodenfreiheit von 19/32 cm!

2

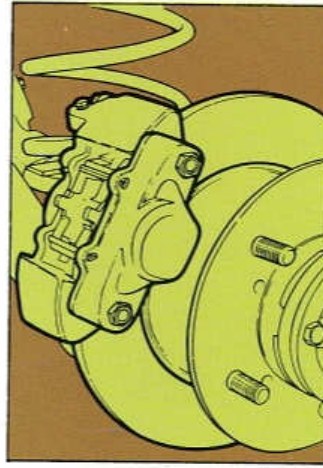
1





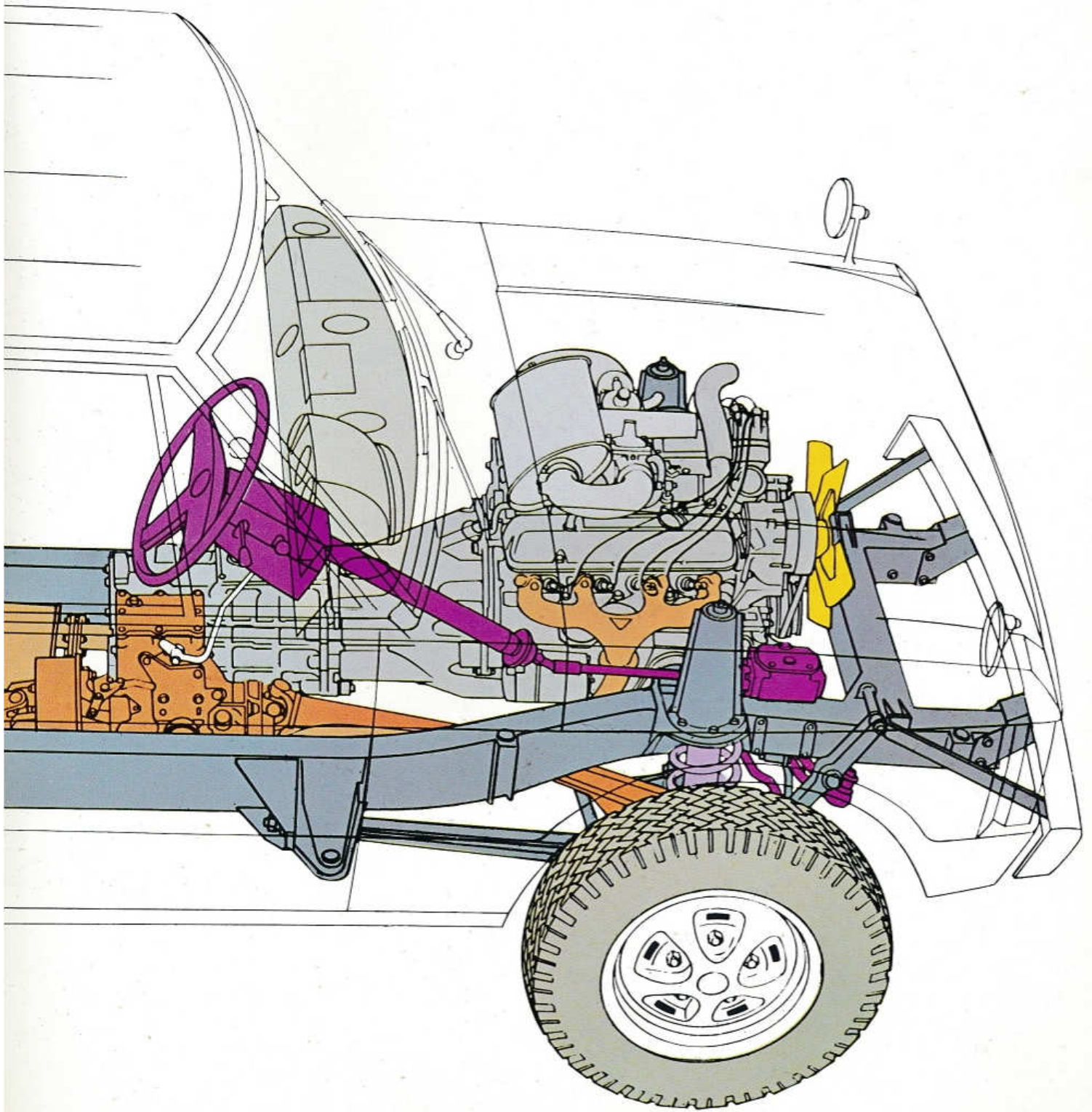
Der hintere Dreiecklenker des Range Rover ist mit einem Niveauregler ausgerüstet, der Wagenhöhe und Federungseigenschaften bei wechselnder Zuladung und beim Mitführen eines Anhängers konstant hält.

3



Die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten und der starke Motor stellen an die Sicherheit des Range Rover höchste Anforderungen – die Allrad-scheibenbremsen mit Servohilfe sind ihnen vollauf gewachsen!

4



Technische Daten:

Kraftübertragung

Einplattentrockenkupplung in Federscheibenausführung von 26,7 cm Durchmesser. Hauptgetriebe mit 4 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang. Vollsynchronisiert. Reduziergetriebe mit zwei Stufen auf der Getriebeantriebswelle. Ständiger Allradantrieb durch zentrales Differential. Dieses läßt sich durch einen Unterdruckschalter auf dem Getriebetunnel sperren. Spiralverzahnter Achsantrieb vorn und hinten. Die Vorderachse umfaßt eingeschlossene homokinetische Antriebsgelenke. Differentialuntersetzung 3,54:1.

Gesamtuntersetzungsverhältnisse

	Straßengang	Geländegang
Direktgang	4.16	11.76
Dritter Gang	6.25	17.69
Zweiter Gang	10.17	28.78
Erster Gang	16.91	47.83
Rückwärtsgang	15.23	43.07

Lenkung

Burmans-Kugelumlauf lenkung mit Schnecke und Rolle. AC-Sicherheitslenksäule. Lenkraddurchmesser 43 cm. Lenkungsuntersetzung in Geradeausstellung 18,2:1. Wendekreisdurchmesser 11,3 m, 3/4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Vorderradaufhängung

Schraubenfedern. Führung der Achsen durch Längslenker und Panhard-Stab. Langhubige hydraulische Teleskopstoßdämpfer.

Hinterradaufhängung

Schraubenfedern. Führung der Achse durch Längslenker, mittlerer Dreiecklenker mit Boge-Hydrumat. Langhubige hydraulische Teleskopstoßdämpfer.

Bremsen

Lockheed-Vierrad-Scheibenbremsen mit Bremskraftverstärker. Zweikreis-Bremsanlage und separate Leitungen zu den vorderen Bremssätteln. Handbremse in Trommelauflösung auf der hinteren Antriebswelle des Reduziergetriebes.

Reifen und Räder

Gepreßte Rostyle-Stahlräder, lackiert, 5 Radbolzen. Abmessungen 6.00 JK×16. Reifen: Michelin-Gürtelreifen XM+S (mit Schlauch) oder Firestone Town & Country Gürtelreifen, 205×16 (mit Schlauch).

Leistungen

Motor

Obengesteuerter Aluminiummotor in V8-Ausführung. Bohrung 88,9 mm, Hub 71,12 mm. Zylinderinhalt 3528 cm³. Verdichtung 8,5:1. Bruttoleistung 130 DIN-PS bei 5000 U/min., bestes Drehmoment

25,6 mkg bei 3000 U/min. Aluminium-Zylinderblock mit Stahlaufbüchsen. Aluminium-Zylinderköpfe mit Ventilen in Reihe für leistungsfähigen Gasfluß. Separater Ansaugkollektor mit zwei Vergasern. Hydraulische Ventilstößel mit automatischer Nachstellung. Spezialkolben in Leichtbauausführung mit leichter Vertiefung im Kolbenboden. Ausgewuchteter Kurbeltrieb, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Kupfer-Bronze-Lagerschalen mit Stahlstütze. Kurbelwellen-Schwingungsdämpfer. Das Öl wird durch eine Zahnradpumpe zu den Kurbelwellen-, Pleuel- und Nockenwellenlagern gefördert, ebenso zu den hydraulischen Stößeln und zur Verteilerwelle. Die Zylinderbohrungen werden durch Spritzöl von den Pleuelstangen aus geschmiert. Hauptstromölfilter. Wechselstromgenerator serienmäßig.

Kühlanlage

Unter Druck von 1,05 atü, mit Wasserpumpe. Lüfter, Thermostat und unter Druck stehender Expansionstank. Fassungsvermögen ca. 11 Liter. Querstromkühler.

Treibstoffanlage

Der 86-l-Tank befindet sich hinten zwischen den Chassislängsträgern. Sobald der Inhalt auf ca. 13 l abfällt, wird dies durch das Aufleuchten der Warnleuchte auf dem Instrumentenbrett angezeigt. Elektrische Benzinpumpe. Zwei Zenith-Stromberg-CD2-Vergaser.

Gesamtabmessungen

Radstand 2,54 m, Spur 1,49 m, Bodenfreiheit (unter den Achsen gemessen) 32 cm. Wendekreisdurchmesser 11,3 m. Gesamtlänge 4,47 m. Gesamtbreite 1,78 m. Gesamthöhe 1,78 m.

Gewichte

	Vorderachse	Hinterachse	Total
	kg	kg	kg
Leer, mit 22 l Benzin	862	862	1724
Bruttogewicht	907	1497	2404
* Gesamte Nutzlast	—	—	680
*) 5 Personen + 330 kg oder 2 Personen + 540 kg			
Höchstzulässige Anhängelast: 6000 kg			
Höchstzulässiges Gesamtgewicht (Zugwagen und Anhänger): 8404 kg.			

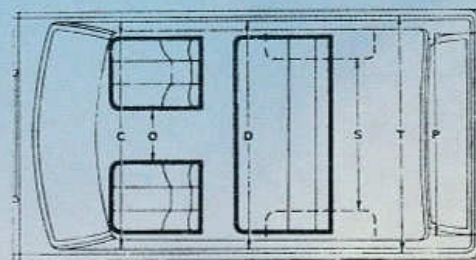
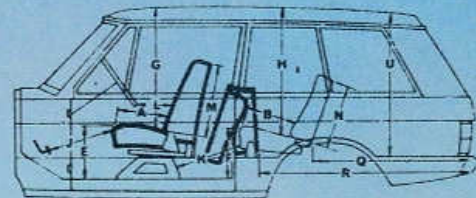
Karosseriefarben und Polsterung

Karosseriefarben: Lincoln Green, Sahara Dust, Bahama Gold, Masai Red, Tuscan Blue, Davos White. Polsterung: Palomino.

Auf Wunsch

Servolenkung, getönte Scheiben, Stoffpolsterung. Änderungen in Farben, Spezifikationen, technischen Merkmalen und Preisen vorbehalten. Obwohl diese Druckschriften mit der größtmöglichen Sorgfalt verfaßt wurden, um die neuesten Angaben zu vermitteln, bleiben Änderungen, die nach der Drucklegung eingetreten sind, vorbehalten.

Die technischen Daten sind den Werksangaben entnommen. Änderungen vorbehalten.



	Meter
A Tiefe des Vordersitzes	0,457
B Tiefe des Rücksitzkissens	0,420
C Innere Breite an der Kante des Vordersitzes	1,510
D Innere Breite an der Kante des Rücksitzes	1,480
E Oberfläche des Vordersitzkissens zum Boden	0,330
F Oberfläche des Rücksitzkissens zum Boden	0,370
G* Kopffreiheit — Vordersitz	0,890
H* Kopffreiheit — Rücksitz	0,910
J Vorderpolster zum Gaspedal	0,534
K Hinterpolster zur Fußstütze	0,460
L Rücklehne des Vordersitzes zum Lenkrad	0,375
M Höhe der Rücklehne des Vordersitzes	0,560
N Höhe der Rücklehne des Rücksitzes	0,490
O Abstand zwischen den beiden Vordersitzen	0,430
P Breite der hinteren Ladeklappenöffnung	1,403
Q Länge der Ladefläche, Sitz in Normalstellung	1,067
R Länge der Ladefläche, Sitz heruntergeklappt	1,473
S Breite der Ladefläche (zwischen den Radkasten)	1,092
T Breite der Ladefläche (auf Gürtelhöhe)	1,613
U Höhe der Ladefläche (Boden zum Dach)	1,041

* Bei Personen mit durchschnittlichem Gewicht. Abmessungen bei Fahrersitz in Mittelstellung. Der Fahrersitz läßt sich insgesamt um 18,6 cm und der Mitfahrersitz um 18,9 cm in der Längsrichtung verstellen.





