

## Fahrbericht Range Rover Sport: Freund oder Umweltsau

Von Peter Schwerdtmann

**Law yu, Göthe oder kennen Sie den noch: „Er stand auf seines Daches Zinnen und schaute mit vergnügten Sinnen auf das beherrschte Samos hin“. Das Gefühl kann nachvollziehen, wer einen Range Rover Sport besteigt. So viel Erhabenheit und automobiler Majestät strahlt unter den SUV nur ein Range Rover aus. Beim Modell Sport kommt auch noch das Bewusstsein dazu, Macht über die scheinbar unendliche Kraft eines Achtzylinders zur Verfügung zu haben. „...gestehe, dass ich glücklich bin.“**

Die großen Edlen vom britischen Allradspezialisten Land Rover werden allerdings häufiger mit dem englischen Spruch „My home is my castle“ als mit Goethe in Zusammenhang gebracht. Beide Verbindungen hängen weniger mit der schieren Größe, sondern eher mit dem Stil des Range Rover zusammen: außen alles solide, gradlinig und mäßig modern mit sanfter Keilform und nicht von der aktuellen Vorstellung von dynamischem Design verbogen. Innen bringt es die schlichte Breite zusammen mit den großen Flächen, einer mächtigen Mittelkonsole und eher konservativ gehaltenen Instrumenten – so britisch distanziert vom Zeitgeist und so distinguiert gibt sich sonst keiner.

Die Verarbeitungsqualität wirkt diesem Adel angemessen – so, als hätten hier die berühmten englischen Autobauer Hand angelegt. Dabei rollt der Range Rover Sport vom Band. Beim aktuellen Erfolg der Marke wäre Handarbeit unbezahlbar, jedenfalls nicht einmal bei dem Basispreis von 85 310 Euro für den Range Rover Sport 4.4L SDV8, wie wir ihn jetzt führen.

Der große Acht-Zylinder-Diesel mit 4,4 Litern Hubraum entwickelt seine Leistung von 250 kW / 339 PS in aller Stille und seidenweich. Sein maximales Drehmoment entwickelt er bei Drehzahlen zwischen 1750 und 3000 Umdrehungen pro Minute und gibt es an eine Acht-Gang-Wandlerautomatik weiter. Besonders die Zeit für den Spurt von 0 auf 100 km/h lässt die vornehme Zurückhaltung allerdings vermissen: Nach 6,9 Sekunden stürmt

der stolze 2,5-Tonner über die 100-km/h-Marke.

Um fast eine halbe Tonne haben die Entwickler den aktuellen Range Rover Sport mit viel Aluminium-Einsatz und anderen Leichtbaumaßnahmen erleichtert. Und auch die Aerodynamik des fast zwei Meter breiten und 1,80 Meter hohen Autos wurde verbessert, sodass Land Rover heute einen Durchschnittsverbrauch von 8,7 Liter Diesel auf 100 km (entsprechend 229 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer) angeben kann. Immer noch kein vorbildlicher, aber ein angesichts des Gewichts, des Raumangebots, der Fähigkeiten und der Nutz- und Anhängelasten akzeptabler Wert.

Bei einem Sport-Modell zählen aber andere Eigenschaften mehr als der Verbrauch. Der Vorgänger des aktuellen Range Rover Sport war eher ein behäbiger Vertreter für die schnelle Geradeausfahrt. Der Neue tritt deutlich agiler auf, lenkt besser ein, wankt weniger, hält sich weniger stur im Geradeauslauf auf – kurz: er kann jetzt auch Kurven, sogar besser, als man es Fahrzeugen dieses Charakters und dieser Gewichtsklasse zutraut. Früher ätzten die Kollegen mit X5 gern, das einzig sportliche am Sport-Range-Rover seien das niedriger gehaltene Dach und die Zwei-Farb-Lackierung. Heute ist wegen des deutlich verbesserten Fahrverhaltens auf der Straße mehr Respekt angebracht.

Im Gelände macht dem Range Rover sowieso niemand etwas vor. Lange Federwege, die durch die Luftfederung hohe Bodenfreiheit, die eindrucksvoll große Achsverschränkung, die hohen Böschung- und Rampenwinkel sowie die Wattiefe von 85 Zentimetern verschaffen ihm in der Hand des Experten ungeahnte Kletterfertigkeiten. Mit dem Steuerungsprogramm „Terrain Response 2“ passen sich die Systeme des Fahrzeugs so an die Bedingungen an, dass auch weniger Geübte ihren Range zu erstaunlichen Leistungen im Gelände steuern können.

Auf der Höhe der Zeit sind auch die Fahrerassistenzsysteme wie die adaptive Fahrwerkssteuerung mit stufenlos verstellbaren Dämpfern, einem Dynamik-Modus, einer aktiven Neigungssteuerung, einem aktiven Hinterachs-Sperrdifferenzial, „Torque Vectoring“ und der Einlenkverstärkung durch Bremseneingriff. Das Infotainmentsystem mit einem 12,3-Zoll-Display für die Instrument und ein Acht-Zoll-Touchscreen gibt sich da konservativer. Aber Spurhalte- und Fernlichtassistent sind ebenso an Bord wie Verkehrszeichenerkennung wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung. Der Einparkassistent kann nun auch quer einparken, und das optionale Meridian-Audiosystem bietet 1700 Watt Leistung bei 23 Lautsprechern.

Bei so viel gutem Klang, wohlmeinender Unterstützung und dem guten Überblick nach

allen Seiten verliert auch der Neuling an Bord eines SUV diesen Ausmaßes rasch den Respekt vor der Größe und genießt statt dessen die ruhige, selbstbewusste Art, mit der sich der Range Rover Sport auch durch den Stadtverkehr bewegt. Seine ganze Souveränität zeigt der Sport allerdings erst auf der Langstrecke, am liebsten mit schnellen Kurven.

Zum Schluss etwas von einem Zeitgeist-Tyrannen, nicht von Samos. Wenigstens fuhr er energiebewusst ohne Licht durch Dämmerung und Bodennebel, aber weniger umweltbewusst allein im asphaltgrauen Beetle Cabriolet der ersten Generation. Als ich an ihm vorbeifahre, trifft mich ein drohender Blick unter der zu langen Pagenfrisur. Mit der rechten Hand presst der Fahrer ein Blatt Papier an die Seitenscheibe, zerknittert, offenbar schon oft benutzt. Darauf steht „Umweltsau“. Hoffentlich fährt er wenigstens einen Diesel. Ich jedenfalls habe einen neuen Freund gewonnen, der in der Praxis kaum mehr als zehn Liter Diesel verbraucht und es sogar mit sieben Personen und einem 3,5 Tonnen-Anhänger aufnehmen könnte.

Übrigens: Den Range Rover Sport gibt es auch als Hybridversion. (ampnet/Sm)

Daten Range Rover Sport SDV8 Diesel

Länge x Breite x Höhe (in m): 4.85 x 1,98 (mit Spiegeln 2.07) x 1,78

Radstand (m): 2,92

Motor: V8-Diesel, 4367 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 250 kW / 339 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm von 1750 - 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (optional 225 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,7 Liter

CO2-Emissionen: 229 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 2398 kg / max. 798 kg

Max. Böschungswinkel: vorn 33 Grad, hinten 31 Grad

Rampenwinkel: 27,3 Grad

Wattiefe: 85 cm

Kofferraumvolumen: 489 - 1761 Liter

Max. Anhängelast: 3500 kg

Wendekreis: 12,5 m

Reifen: 275/45 R 21

Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

Preis: 85 310 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Range Rover Sport.

---



Range Rover Sport.

---



Range Rover Sport.

---



Range Rover Sport.

---



Range Rover Sport.

---



Range Rover Sport.

---