

## Pressepräsentation Range Rover Sport: Bruder Leichtfuß

Von Peter Schwerdtmann

**Land Rover liegt offenbar viel daran, der interessierten Auto-Welt zu zeigen, dass der Range Rover Sport genau das sein wird, was den Kritikern des neuen Range Rovers fehlt. Die loben zwar alle die gelungene Form, das unvergleichliche, luxuriöse Ambiente, den Raum und die schier unglaublichen Fähigkeiten im Gelände. Doch wollen sie von ihm mehr als schnelles, komfortables Reisen. Sie suchen ein dynamischeres Fahrverhalten, mehr Agilität, einen sportlicheren Kurvenritt - eben einen echten Bruder Leichtfuß.**

Deswegen beeilten sich die Techniker von Land Rover jetzt, darauf hinzuweisen, dass 75 Prozent der Teile zwischen dem Range Rover und dem Range Rover Sport unterschiedlich seien. In der Tat präsentiert sich das Sport-Modell so sehr als Range Rover, dass dieser Hinweis nötig ist. Mit seiner flacher stehenden A-Säule, dem insgesamt flacheren Dach und der geringeren Gesamthöhe wirkt er eben wie ein gestreckter Range. Aber er will mehr sein als das.

Innen wird das deutlicher als außen: Die Sitzposition rutscht um 20 mm nach unten, der Tunnel fällt um fast einen Zentimeter höher aus und das auch im Sport imposante Armaturenbrett wurde weiter nach unten gezogen, so dass der gepflegte Herr den Eindruck gewinnen könnte, er säße in einem Cockpit und nicht – wie beim Range Rover – sicher hinter einer Burgmauer.

Schneller, agiler und exakter reagieren als jeder bisherige Range Rover Sport soll der Neue. Auch er hat deswegen erst einmal abgespeckt. Wegen seiner Alu-Karosserie, vieler Fahrwerksteile aus Alu und viel Feinschliff am Gewicht wiegt er nun mit mindestens 2215 kg rund 425 kg weniger als sein Vorgänger. Gepaart mit neuen, effektiveren Motoren, der Acht-Gang-Automatik und dem Start-Stopp-System entsteht so auf der einen Seite ein um bis zu 24 Prozent niedrigerer Verbrauch und auf der anderen Seite bessere Fahrleistungen.

In Deutschland wird der Range Rover Sport in drei Motoren- und vier

Ausstattungsvarianten angeboten. Ein Drei-Liter-Sechszylinder-Diesel in zwei Leistungsstufen (190 kW / 258 PS und 215 kW / 292 PS) und jeweils 600 Newtonmeter (Nm) maximalem Drehmoment dürften hier das Rennen machen. Sie verbrauchen im Schnitt 7,3 bzw. 7,5 Liter Diesel (Normverbrauch nach EU-Norm) auf 100 km, beschleunigen in 7,6 bzw. 7,2 Sekunden von null auf 100 km/h und erreichen beide 210 km/h als Höchstgeschwindigkeit.

Wem das nicht reicht, der kann bei den Ausstattungen der Diesel die Dynamik-Version ordern und schafft dann 222 km/h Spitze oder er greift zum Benziner V8 Supercharged mit fünf Literhubraum. Dann verfügt er über 375 kW / 510 PS und 625 Nm, was 5,3 Sekunden von null auf 100 km/h, mit Dynamik-Paket 250 km/h Höchstgeschwindigkeit und einen Durchschnittsverbrauch von 12,8 Liter auf 100 km bedeutet.

Die Preise beginnen für den TDV6 als S-Modell mit 59 600 Euro. Darüber ordnen sich für dieses Einsteigermodell die Varianten SE und HSE. Für den stärkeren Diesel gibt es zusätzlich die Ausstattungsvarianten HSE Dynamic und Autobiography Dynamic, die sonst dem V8 vorbehalten sind. Der teuerste Diesel 3.0 L SDV6 Autobiography kostet 88 700 Euro, etwa so viel wie der Achtzylinder in der HSE Dynamic-Ausstattung. Für den Autobiography Dynamic hat Land Rover den Preis für Deutschland 800 Euro unter 100 000 eingebremst.

Beim Fahrwerk hat Land Rover eine Menge der Technologien eingesetzt, mit denen man heute Fahrdynamik gezielt in den Griff bekommt: 58 Prozent des Antriebs an der Hinterachse, eine Lenkung, die mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag direkt ausgelegt ist, Längs- und Quersperren nicht nur fürs Gelände, sondern auch für die optimale Traktion in Kurven, adaptive Dämpfer, aktive Rolldämpfung und vieles mehr, was dafür sorgt, dass der Sport spontan auf die Lenkung reagiert, sauber seine Bahn durch die Kurve zieht, dabei nicht ins Wanken gerät und am Kurvenausgang seinen Allradantrieb voll ins Spiel bringen kann.

Wir hatten jetzt im Rahmen des Jahrestags 65 Jahre Land Rover Gelegenheit, den Range Rover Sport kurz auf der Teststrecke von Land Rover im britischen Gaydon zu bewegen. Dabei bestätigte sich die Aussage zur Fahrdynamik. Schnelle Kurven nimmt er gelassen ohne erkennbare Seitenneigung. Auf dem Handlingkurs bewiesen die Lenkung und das Fahrwerk, dass man sie nun sicherlich nicht mehr als wenig dynamisch bezeichnen kann.

Auf der Hochgeschwindigkeitsrunde zeigte sich übrigens auch, dass die selbstbewusste Aussage der Techniker in Gaydon glauben darf, wenn sie sagen, der Range Rover Sport

sei der beste seiner Art beim Fahrgeräusch. Über seine Geländetauglichkeit können wir nach dem wilden Ritt auf dem Testgelände noch nichts sagen. Aber wer hat schon Zweifel an den Geländeeigenschaften eines Range Rovers.

An Bord wird der Range Rover Sport alle Systeme haben, die man in dieser Fahrzeugklasse heute anbietet. Darüber hinaus auch ein weit entwickeltes Head up-Display und eine Sensorik, die die Wassertiefe und den Winkel des Eintauchens in Wasser ermittelt.

Anders als der Range Rover bietet der Range Rover Sport auch eine dritte Sitzreihe mit zwei elektrisch klappbaren Sitzen an, die immerhin noch eine Kopffreiheit von 910 mm bieten und damit auch für Erwachsene geeignet sind. Die Land Rover-Manager haben eine einleuchtende Erklärung dafür: Sport-Käufer seien jünger und müssten mehr Kinder unterbringen. Die sind offenbar selbst zu jung, um sich vorstellen zu können, dass auch Enkel die Kaufentscheidungen beeinflussen könnten. Der alte Range Rover Sport hatte eine Eroberungsrate von 80 Prozent. Wenn das so bleiben soll, sind ein paar Bestager (Marketingenglisch für Rentner, am liebsten wohlhabende) doch sicher auch als Käufer willkommen. (ampnet/Sm)

#### Daten Range Rover Sport 3.0 L SDV6 Turbodiesel HSE

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,92 x 2,22 (mit Außenspiegeln) x 1,78

Motor: V6-Diesel, 2993 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 215 kW / 292 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 600 Nm bei 2000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 7,5 l /100 km

Kohlendioxidemission: 199 g/km / Effizienzklasse C

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,2 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Leergewicht / Zuladung: 2115 kg / maximal 885 kg

Maximale Anhängelast, gebremst: 3500 kg

Kofferraum: 784 l, erweiterbar auf 1761 l

Wendekreis: 12,6 m

Wattiefe: 850 mm

Böschungswinkel bei Off-Road-Niveau: vorn 31 Grad, hinten 30,9 Grad

Bodenfreiheit, maximal: 265 mm

Räder / Reifen: 20 Zoll Leichtmetall / 255/55 R 20

Basispreis: 71 400 Euro

Bilder zum Artikel:



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.

Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.  
Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.

Range Rover Sport.



Range Rover Sport.



Range Rover Sport.