

---

## Vorstellung Range Rover P400e und SVR: Randerscheinungen

Von Michael Kirchberger

Wenn Land Rover eine Neuheit vorstellt und dabei auch noch elektrisch wird, dann ist der britische Adel bereitwillig mit von der Partie. Schließlich hatte ja die Königin höchstselbst – oder zumindest laut Darstellung der kongenialen Helen Mirren in der oscarprämierten Produktion „Die Queen“ – an ihrem Range Rover nach einem Plattfuß das Rad gewechselt. Und das auch noch mitten in einem Bachlauf. Und wenn eben jenes Nachfolgemodell des Range Rover nun elektrisch und dennoch uneingeschränkt off-road-tauglich durchs Gelände fahren kann, dann öffnet der ehrwürdige Duke of Marlborough eigens hierfür bereitwillig seine Ländereien rund um den berühmten Familiensitz Blenheim Castle, in dessen Gästezimmer am 30. November 1874 Jennie Spencer-Churchill den gesunden Buben Winston auf die Welt gebracht hat.

Viel blaues Blut also, das den Range Rover P400e beflügeln soll, und der dank Plug-in-Technik mit nominell nur 2,8 Litern Benzin sowie einer vollen Batterieladung 100 Kilometer weit kommt. 13,1 Kilowattstunden elektrischer Energie sind im Lithiumionen-Akku gespeichert, der braucht an einer Wallbox zwei Stunden und 45 Minuten, um geladen zu werden. An einem mit 10 Ampere abgesicherten Haushaltsanschluss vergehen sieben Stunden und 30 Minuten für den kompletten Ladevorgang. Der Strom reicht für 50 batterieelektrisch gefahrene Kilometer, sofern der Fahrer nicht im Traum daran denkt, die theoretisch mögliche Höchstgeschwindigkeit von 137 km/h im E-Betrieb auszuprobieren. Auch fließt der Elektrobetrieb nicht in die Verbrauchsberechnung ein, die ist beim P400e wie bei allen seinen Artgenossen eher Augenwischerei – legalisiert vom passenden NEFZ-Zyklus.

Die Einstiegshürde ist nicht gerade niedrig. 118 700 Euro kostet die Basisversion des Plug-in-Hybriden in der Ausstattung Vogue, in Riesenschritten eilt der Preis dann je nach Umfang der Extras auf die 200 000-Euro-Grenze zu, das Spitzenmodell SV Autobiography mit langem Radstand bietet Range Rover für 198 000 Euro an, die vielen zu bezahlenden Sonderwünsche noch nicht eingerechnet. Immerhin verspricht die Hybridtechnik auf dem täglichen Arbeitsweg deutliche Einsparungen beim Verbrauch und senkt damit die Kosten, wenn der hin und zurück nicht länger als 50 Kilometer ist oder am Arbeits-Parkplatz die Möglichkeit fürs Nachladen gegeben ist.

Das Zusammenspiel des aufgeladenen, 300 PS starken Zwei-Liter-Benziners mit dem 115 PS starken Elektromotor funktioniert überaus harmonisch und wirksam. Der E-Motor sitzt direkt am sanft schaltenden ZF-Automatikgetriebe mit acht Übersetzungsstufen und stellt seine zusätzlichen 250 Newtonmeter Drehmoment so für beide Achsen bereit. Auch im Gelände zeigt er Manieren und unterstützt nach Kräften, wo es notwendig ist, erlaubt eine feine Dosierung seiner Leistung und hilft vor allem dort weiter, wo es knifflig wird. Die üblichen Funktionen für schweres Terrain entsprechen beim Hybrid-Range denen seiner konventionell motorisierten Brudermodelle. Es gibt die Geländeuntersetzung für Kriechgeschwindigkeit, die Niveauregulierung der Karosserie und den permanenten Allradantrieb mit selektiver Steuerung der Differenzialsperren für Sand, Matsch oder felsigen Boden. Damit fährt der Range auch mit der Kraft zweier Herzen in der Champions-League der Gelände-Meister vor, vergleichbar allenfalls mit dem Urgestein Mercedes-G-Klasse.

Auf dem Asphalt verwöhnt der Range Rover mit gutem Federungskomfort und sehr

anständigen Fahrleistungen. In 6,8 Sekunden beschleunigt er von 0 auf 100 km/h, 220 km/h erreicht er als Höchstgeschwindigkeit. Die vereinten Kräfte des Maschinen-Ensembles, das es gemeinsam auf 297 kW / 404 PS Systemleistung bringt, genügen on- und offroad gleichermaßen souverän. 640 Newtonmeter (Nm) Drehmomentspitze liegen zwischen 1500 und 4000 Umdrehungen pro Minute (U/min) an.

Das hohe Gewicht des Plug-in-Modells, das mit 2509 Kilogramm sogar das der schweren V8-Diesel-Ausführung um fünf Kilogramm, die Benziner gar um rund 250 Kilogramm übertrifft, macht sich unterdessen eher bei der Quer- als der Längsbeschleunigung bemerkbar. In Kurven neigt sich die Karosserie spürbar nach außen, Kurvenrübern gehört deswegen nicht zu den Paradedisziplinen der Hybrid-Version. Auch die Tugend der Zugwagentauglichkeit ist bei ihm eingeschränkt. Während der Range Rover üblicherweise Gewichte bis zu 3,5 Tonnen ins Schlepp nehmen darf, werden dem P400e lediglich 2500 Kilogramm gestattet. Technisch sei eine höhere Anhängelast möglich, heißt es, hierfür wären jedoch aufwändigere Kühlsysteme notwendig geworden, die schwer auf die Waage drücken würden.

Der Hybrid ist ein Leisetreter, was dem Waidmann auf der Pirsch willkommen sein wird, dem Fußgänger oder Fahrradfahrer in der verkehrsberuhigten Zone jedoch zum Verhängnis werden könnte. Zur Unfallvermeidung gibt der elektrifizierte Range Rover bei Schleichfahrt akustische Signale ab, um andere auf sich aufmerksam zu machen. Sogar den Rat des nationalen Verbandes für Blindenhunde habe man bei dieser Ausstattung herangezogen, sagt der Hersteller.

Die Akustik hat auch bei der zweiten Neuheit im Programm von Range Rover eine tragende Rolle gespielt. In der Modellreihe Sport tritt die Spitzenversion SVR jetzt mit einem kräftigeren Kompressor-V8 an. Der Benziner schöpft jetzt aus fünf Liter Hubraum 575 PS (423 kW) und beschleunigt den 2310 Kilogramm schweren Viertürer in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Mit einem Spitzentempo von 280 km/h fährt der sportlichste Range Rover zum Preis von 132 200 Euro mit Wettbewerbern wie dem Porsche Cayenne oder den AMG-Modellen von Mercedes um die Wette. Aktive Radaufhängungen machen ihn spurstabil, 700 Newtonmeter durchzugsstark. Größere Bremsen tragen den immensen Fahrleistungen Rechnung. Dies tut auch der auf 104 Liter gewachsene Treibstofftank. Denn bei einem Normverbrauch von 12,8 Litern Benzin (CO<sub>2</sub>-Ausstoß 294 g/km) würde die Reichweite eher gering ausfallen.

Sparen oder spurten, beide Zielrichtungen verfolgt Range Rover mit den zwei Neuerscheinungen, die im Mai auf die Straßen rollen. Dass sich die Hybrid-Version wirtschaftlich rechnet, ist trotz des theoretischen Niedrigstverbrauchs wohl ausgeschlossen. Und ob 280 km/h Spitze für einen 2,3-Tonner angemessen sind, erschließt sich nur einem exklusiven Kundenkreis. Beide Geländewagen setzen auf höchste Individualität und beschreiben die ganze Spannweite des Range Rover-Modellspektrums. So gesehen sind sie gleich im doppeltem Wortsinn Randerscheinungen. (ampnet/mk)

Daten Range Rover P400e Vogue

Länge x Breite x Höhe (m): 5,0 x 1,98 x 1,84

Radstand (m): 2,92

Motor: R4-Benziner, 1997 ccm Turbolader

Synchron-Elektromotor

Systemleistung: 297 kW / 404 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 640 Nm bei 1500 - 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

---

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 2,8 Liter  
Effizienzklasse: A+  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 64 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: min. 2509 kg / max. 703 kg  
Kofferraumvolumen: 802 - 1843 Liter  
Bereifung: 255/55 R20  
Böschungswinkel v/h: 26 / 24,6  
Grundpreis: 118 700 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Sport SVR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover

---