
Praxistest Range Rover P530: Majestät lassen bitten

Von Axel F. Busse, cen

In der geländegängigen Luxusklasse war ein Range Rover viele Jahre ganz allein in Wald und Flur unterwegs. Nicht nur Bentley Bentayga und Rolls-Royce Cullinan haben ihm diesen Sonderstatus im absoluten Top-Segment inzwischen streitig gemacht, auch Porsche Cayenne und Maserati Levante knabbern heute an seinem Status. Seit der neue Range Rover auf dem Markt ist, stellen sich Kunden die Frage, ob er wieder einen Vorsprung herausfahren kann?

Aus Sicht von Land Rover Deutschland erscheint der neue Range Rover keinen Tag zu früh. Zwischen 2019 und 2021 hat sich die Anzahl der Neuzulassungen hierzulande fast halbiert. Dazu kommt, dass große und schwere Pkw zunehmend ein Imageproblem haben, denn Sparsamkeit ist das Thema der Zeit. Range Rover will dem Rechnung tragen, indem zwei Plug-In-Hybride bald das Modell-Portfolio ergänzen. Sie sollen bis zu 100 Kilometer emissionsfrei fahren können.

Zunächst ist ein 4,4 Liter großer Achtzylinder die Topmotorisierung, die wir als „First Edition“ gefahren sind. 530 PS werden in dem aufgeladenen Triebwerk zubereitet und 750 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle gestemmt. Das soll ausreichen, um den Fünf-Meter-Trumm in 4,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen. Ganz so fix war der Testwagen freilich nicht zu bewegen, was vor allem an dem nicht gerade idealen Wettkampf-Gewicht gelegen haben dürfte. Laut technischer Daten des Herstellers soll das Modell P530 exakt 2510 Kilogramm (ohne Fahrer) wiegen, die gefahrene First Edition wog 2720 Kilogramm.

Sackweise elektrische Stellmotoren

Das reicht für zwei Kompakt-Pkw. Aber Range Rover meint es eben auch gut mit seinen Kunden und hat die First Edition bis unters Panorama-Glasdach mit edlen (und in der Summe leider gewichtigen) Sonderausstattungen vollgepackt. Dazu gehören 23-Zoll-Alufelgen, Wärmeschutz- bzw. Akustik-Verglasung rundum, beleuchtete Einstiegsleisten aus Metall, das Kühlfach in der Mittelkonsole und ein Soundsystem mit 35 Lautsprechern. An Bord gibt es nur wenig, was manuell bewegt werden kann. Dass die zweiteilige Heckklappe elektrisch öffnet und schließt, darf in dieser Preisklasse vorausgesetzt werden, aber braucht auch die Laderaumabdeckung eine Automatik? Die Masse der Stellmotoren dürfte einen Gutteil des Übergewichts ausmachen, allein in einem Sitz sollen es gut 60 davon sein.

Das Multimediasystem im Fond ist ebenfalls Teil des First-Edition-Pakets und eine feine Sache für die hinten Sitzenden, denn es kann auf langen Autobahn-Passagen für Unterhaltung sorgen. Doch leider macht es den Range Rover, zumindest, wenn man sich für die Version mit normalem Radstand entscheidet, auch eine Spur weniger praktisch und funktional. Die beiden 11,4-Zoll-Displays sind im Wege, wenn man die rückwärtigen Komfortsessel nebst voluminöser Kopfstützen (natürlich elektrisch) umklappen will. So sind die 1841 Liter Ladevolumen (nach Quader-Messmethode) nicht zu nutzen. Sind die Vordersitze soweit Richtung Frontscheibe verschoben, dass die Lehnen der zweiten Reihe vollständig umgelegt werden können und der vergrößerte Kofferraum zur Verfügung steht, können dort jedoch nur noch Kinder sitzen.

Dieser Schwachpunkt erstaunt umso mehr, als an einigen Details zu erkennen ist, dass die Entwickler mit viel Akribie nach Verbesserungspotenzial gesucht und es auch gefunden haben. Da sind zum Beispiel die beleuchteten Gurtschlösser, die das Anschnallen im Dunkeln erleichtern oder der Helligkeitssensor, der die Displaybeleuchtung automatisch anpasst, wenn etwa eine Tunneldurchfahrt mehr

Strahlkraft erfordert. Die Dreifach-Belegung der Drehschalter zur Klimaregulierung bedarf zwar einer gewissen Gewöhnung, dient aber der Reduktion von Bedienelementen im Cockpit.

Relaxen unter der Heckklappe

Die majestätische Sitzposition des Lenkenden rund 90 Zentimeter über Straßenniveau wird zu Recht geschätzt, der Range Rover kann aber auch „in die Knie“ gehen, wenn schweres Gut im mit dickem Teppich ausgeschlagenen Gepäckraum verstaut werden soll. Die minimale Höhe des als Laderampe (elektrisch) ausgeklappten unteren Teils der Hecktür beträgt komfortable 70 Zentimeter, die höchste Einstellung 86 cm. Der untere Klappenteil trägt 350 Kilo Gewicht und lädt mittels aufstellbarer Notsitze auch zum Verweilen beim Picknick ein.

Trotz der geringen Gummiüberdeckung der riesigen Räder sind Einbußen beim Fahrkomfort nicht wahrnehmbar. Die toll abgestimmte Luftfederung bügelt alles an Unebenheiten aus, was Fahrbahnen mit Reparaturstau zu bieten haben. Meist schwebt es sich so milde dahin, dass zuweilen ist ein kleines Nachwippen zu spüren ist. Die Kabine ist erstklassig geräuschisoliert, den Rest eliminiert der Gegenschall, der über die Lautsprecher in den Innenraum abgegeben wird.

Die Beinfreiheit in der zweiten Reihe ist (beim SWB-Modell) nicht ganz so üppig, wie es drei Meter Radstand vermuten ließen. Das liegt daran, dass die wulstigen Polster der Sessel viel Platz beanspruchen. Mit 1,55 Metern vorn und 1,50 Metern hinten ist die Kabine aber so geräumig, dass jederzeit Wohlfühlatmosphäre herrscht. Damit die auch bei zügiger Kurvenfahrt nicht verloren geht, verfügt das Fahrzeug über einen Wankausgleich. Der kann jedoch nicht vollständig verhindern, dass sich die knapp 1,90 Meter hohe Karosse in manchen Kurven zur Seite neigt und so daran erinnert, dass es Grenzen der Physik gibt.

Wendig durch Allradlenkung

Überlegenheit bei Leistung und Komfort, so sieht man es beim britischen Hoflieferanten, sollen Kunden aber nicht dazu verleiten, den Range Rover als SUV anzusehen. Er soll als Geländewagen gelten, weshalb er mit allem ausgerüstet ist, was die Technik zur souveränen Bewältigung von Herausforderungen jenseits der Straße zu bieten hat. Die Luftfederung kann die Bodenfreiheit bis auf fast 30 Zentimeter erhöhen, Getriebeuntersetzung, Sperrdifferenziale, Bodenkameras und eine Wattiefe von 90 Zentimetern lassen keine Wünsche offen. Die Frage ist eher, wie oft ein familiär genutzter Range Rover ein größeres Hindernis zu überwinden hat, als die Bordsteinkante vor dem Kindergarten.

Das wuchtige Schwergewicht kann sogar wendig, dafür sorgt die Allradlenkung, für gute Sicht nach hinten der Kamerarückspiegel. Auch wenn es für die angepeilte Zielgruppe nur von geringer Bedeutung sein mag, ein Blick auf die Wirtschaftlichkeit: Bei etwa gleicher Verteilung von Kurzstrecken- und Überlandfahrt verbrauchte der Testwagen laut Bordcomputer 12,8 Liter auf 100 km. Das ist nicht eben wenig, aber doch nur 0,9 Liter über der Herstellerangabe. Auf der Langstrecke kommt ihm vor allem die konsequent geglättete Außenhaut zugute, die einen cW-Wert von 0,30 bewirkt. Das schafft nicht mal jedes Sportcoupé. Wer das Potenzial dieses Range Rovers, das erst bei 250 km/h endet, ausnutzt, sollte mit Werten oberhalb 14 Litern rechnen. (Axel F. Busse/cen)

Daten Range Rover P530 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 x 2,21 x 1,87

Radstand (m): 3,00

Antrieb: V8-Benziner, 4395 ccm, Twinturbo, Allrad, 8-Stufen-AT, 2-stufiges Verteilergetriebe

Leistung: 390 kW / 530 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 750 Nm bei 1800–4600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,9 Liter
Testverbrauch: 12,8 Liter
Tankinhalt: 90 Liter
CO₂-Emissionen: 270 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2510 kg / max. 846 kg
Leergewicht Testwagen: 2720 kg
Kofferraumvolumen: 818–1841 Liter
Bodenfreiheit: 219–295 mm (offroad)
Wattiefe: 900 mm
Böschungswinkel (v./h.): 34,7 Grad / 29,0 Grad
Rampenwinkel: 27,7 Grad
Max. Anhängelast: 3500 kg
Wendekreis: 11,4 m
Basispreis: 180.400 Euro
Testwagenpreis: 181.888 Euro

Bilder zum Artikel



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Range Rover P530.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse
