

Pressepräsentation Range Rover Sport: Busch oder Boulevard

Von Jens Riedel

SUV sind immer noch en vogue. Mittlerweile hat die Fahrzeuggattung sogar das Kleinwagensegment erreicht. Doch nicht nur dort wird die Bezeichnung ihrer Bedeutung nicht mehr ganz gerecht. Das S trifft auf eine ganze Reihe von SUV schon lange nicht mehr zu. Die Messlatte in Sachen Sport-UV hängt ab 20. September 2013 dafür wieder etwas höher, denn dann kommt der neue Range Rover Sport auf den Markt. Der Brite wartet mit einigen Bestwerten und Besonderheiten auf.

Der Ur-Range-Rover, der 1970 präsentiert wurde, darf als Mutter aller Sport Utility Vehicles gelten. Dieser Tradition fühlt sich Land Rover auch weiterhin verpflichtet. Der neue Sport wurde parallel zum Anfang des Jahres eingeführten neuen Range Rover entwickelt. Das bedeutet vor allem eines: dank Vollaluminium-Karosserie und Kunststoffheckklappe bis zu über 420 Kilogramm Gewichtsersparnis – eine komplette Fahrzeugbesatzung – gegenüber der Vorgängerreihe. Dass trotzdem nur ein Viertel aller Bauteile mit dem normalen Range Rover identisch ist, zeigt, welche Mühe sich die Ingenieure gegeben haben und wohin die Reise geht. Agiler, dynamischer und schneller ist noch kein Land Rover gewesen.

Auch beim Range Rover Sport bleibt das klare Grundstyling der Baureihe erhalten. Er darf sich jetzt aber an dem moderner gezeichneten Evoque anlehnen und hat eine hinten dezent ansteigende Gürtellinie bekommen. Stringenz prägt auch den Stil des Interieurs. Klare Linien und auf das Wesentliche reduzierte Bedienelemente. So wurde die Zahl der Schalter nochmals halbiert und der Beifahrer findet bis auf die Taste zur Öffnung des (versteckten) Handschuhfachs und das Drehrad für die Lüftungsdüse nur die große mit Leder bezogene Armaturenbrettblende vor sich. Dafür wurde die Auswahl an Dekormustern, Dachhimmel-, Sitz- und Karosseriefarben sowie Felgen von 19 bis 22 Zoll nochmals deutlich erweitert

Der Sport ist knapp 15 Zentimeter kürzer und fünfeinhalb Zentimeter flacher als der Range Rover, hat eine schrägere Heckklappe und statt der „Haifischkiemen“ kleinere, sportlicher wirkende Luftauslässe an der Seite. Bei über sechs Zentimetern mehr Länge gegenüber dem Vorgänger wuchs der Radstand um fast 18 Zentimeter. Das schafft 2,4 Zentimeter mehr Beinfreiheit im Fond und auch Platz für die erstmals angebotene Option auf zwei elektrisch zu betätigende Zusatzsitze im Heck, die Land Rover für Heranwachsende bis etwa 14 Jahre vorgesehen hat.

Das bekannte und einzigartige Allradprogramm Terrain Response mit seinen vier separaten Geländeeinstellungen wurde speziell für den Neuling um einen Dynamik-Modus erweitert. Er schärft den ersten Buchstaben in der Gattungsbezeichnung, in dem die Fahrparameter einschließlich der Lenkung, der Dämpfer und der Wankstabilisierung entsprechend verändert werden. Zusätzliche Agilität verleiht dem Range Rover Sport das Torque Vectoring, bei dem die kurveninneren Räder etwas eingebremst und mehr Drehmoment auf die äußere Seite geschickt werden.

Gleich mehrere weitere Neuheiten werden mit dem jüngsten Spross der Marke eingeführt. Das reicht vom nun 12,3-Zoll großen Display für die digital arbeitenden Rundinstrumente über Verkehrszeichenerkennung, Flankenschutzüberwachung in engen Lücken und adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Stopp-Funktion für den Stau bis zum einmaligen und patentierten „Wade Sensing“. Bei diesem System loten Sensoren unter den Außenspiegeln die Wassertiefe aus und zeigen diese im 8-Zoll-Kontrolldisplay anhand der Fahrzeugsilhouette bildlich an. Denn bei aller Liebe zur Dynamik auf der Straße bleibt der Range Rover Sport ein Land Rover und damit überragend geländetauglich. Die Wassertiefe für Flussschiffahrten wuchs um ganze 15 Zentimeter auf nunmehr 850 Millimeter, die Karosserie lässt sich für die Autobahn nicht nur absenken, sondern für den Ausritt in die Wildnis auch hochfahren. Die maximale Bodenfreiheit liegt bei 29,2 Zentimetern (noch einmal fast sechs Zentimeter mehr als bisher), und auch mit seiner Achsverschränkung von 546 Millimetern rangiert der sportliche Range an der Spitze seines Segments. Unerreicht bleibt weiterhin die Anhängelast von 3,5 Tonnen.

Zum Markstart am 20. September 2013 gibt es drei Motoren mit Stop-Start-Automatik, die bis zu 24 Prozent sparsamer sind als die Vorgängertriebwerke. Der 3,0-Liter-Diesel steht in den beiden Leistungsstufen 190 kW / 258 PS (TDV6) und 215 kW / 292 PS (SDV6) zur Wahl. Beide bieten 600 Newtonmeter Drehmoment, konsumieren laut EU-Norm 7,3 bzw. 7,5 Liter pro 100 Kilometer und sorgen für Beschleunigungswerte von 7,6 beziehungsweise 7,2 Sekunden beim Sprint von null auf 100 km/h. Die

Höchstgeschwindigkeit ist in beiden Fällen auf 210 km/h begrenzt, der stärkere Diesel ist optional auch 222 km/h schnell.

Kultiviert geht es zur Sache, das Arbeitsprinzip bleibt dem Fahrer akustisch verborgen – zumal Land Rover auch dem Selbstzünder einen kernigen Auspuffklang verpasst hat. Dennoch geht es vor allem leise über die Landstraße, denn auch beim Innenraumgeräusch sticht der Neue die Konkurrenz weitgehend aus. Der 292-PS-Diesel macht aus dem Range Rover Sport trotz über 2,1 Tonnen Leergewicht ein sehr sportliches Auto, aber keinen Sportwagen. Den bekommen aber definitiv Käufer des 5,0-Liter-V8-Kompressortriebwerks mit seinen 375 kW / 510 PS und 625 Nm. Schon leichte Gasbefehle sorgen für druckvollen Schub und einen unnachahmlichen Sound. Bei Bedarf geht es in 5,3 Sekunden von null auf 100 km/h sowie innerhalb von etwas mehr als 16 Sekunden von null auf 160 km/h und wieder zurück zum Stillstand. Dafür brauchte der Vorgänger drei Sekunden mehr.

Alle drei Motoren erfüllen die Euro-5-Norm und sind ausschließlich mit der Acht-Stufen-Automatik von ZF ausgerüstet, die die Gänge merklos wechselt und ein stufenloses CVT-Getriebe vom Komfort her bei weitem überbietet. Die neue elektrische Servolenkung zeichnet sich durch eine starke Rückstellungsneigung aus, wirkt aber ein wenig synthetisch.

Neben einem 4,4-Liter-V8-Diesel mit 250 kW / 339 PS und 700 Nm Drehmoment wird es Ende des Jahres auch eine Diesel-Hybridversion des Range Rover Sport geben. Ebenfalls auf der Agenda steht die Einführung eines Vierzylinders. Das Vergnügen, jederzeit auf britische Art zwischen Boulevard und Busch zu wechseln, beginnt bei etwas unter 60 000 Euro. Für die Kompressorversion muss knapp die Hälfte mehr einkalkuliert werden. (ampnet/jri)

Daten Range Rover Sport 3.0 L SDV6

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,85 x 1,98 (o. Spiegel) x 1,78

Motor: V6-Turbodiesel, 2993 ccm

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

Max. Drehmoment: 600 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (opt. 222 km/h)

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

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

Kohlendioxidemission: 199 g/km / EU5

Effizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: mind. 2115 kg / max. 885 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,34

Gepäckraumvolumen: 489 - 1761 l

Max. Anhängelast: 3500 kg

Wendekreis: 12,6 m

Basispreis (voraussichtlich): 69 500 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.
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: Wade Sensing.
Range Rover Sport: Wade Sensing.



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 SDV6.



Range Rover Sport.