

Fahrbericht Range Rover SDV8: Seine Lordschaft auf DiÄrt

Von Axel F. Busse

Innen hui, auÄen pfui: Edle HÄlzer und feinste LederbezÄge im Cockpit, die RadhÄuser schlammverkrustet â beim Range Rover ist das kein Widerspruch. Vielmehr ist es Teil seiner IdentitÄt. Was noch im runderneuerten Spitzenmodell von Land Rover steckt, zeigt unser Praxistest. Wenn Seine Lordschaft ein paar PferdeanhÄnger von den regengetrÄnkten Koppeln seiner weitlÄufigen Latifundien ziehen will, bleibt ihm bei der Fahrzeugauswahl kein groÄer Spielraum. Entweder er fordert bei den StreitkrÄften Ihrer MajestÄt einen Bergepanzer an, oder er verlÄsst sich auf seinen Range Rover. Die meisten AdelsmÄnner tun Letzteres.

Seit 42 Jahren schafft es die britische Marke Land Rover, ihr Alleinstellungsmerkmal zu verteidigen, wenn es darum geht, uneingeschrÄnkte GelÄndetauglichkeit mit hÄchstem Komfort zu verbinden. Vom Monteverdi Safari in den Siebzigern einmal abgesehen, gab und gibt es nichts Vergleichbares. Bis mindestens 2016 wird das auch noch so bleiben, denn frÄher wird das angekÄndigte Luxus-SUV von Bentley nicht fertig.

Auch wenn die Kundschaft von derlei Fahrzeugen sich darum kaum schert: Die komfortablen GelÄndergÄnger haben in weitem Teilen der BevÄlkerung ein Imageproblem. GrÄÄtes Hindernis fÄr die freundliche Besprechung neuer Erzeugnisse dieser Art war stets die schiere Masse der klobigen Vehikel. Zweieinhalb Tonnen Leergewicht sind die Regel, beim Range Rover-Spitzenmodell waren es bisher sogar 2710 Kilogramm. Da kÄnnte man bequem zwei Kompaktautos draus machen.

âAbspeckenâ ist deshalb nicht nur in Fitness-Studios eine oft gehÄrte Vokabel. Nicht ohne Stolz weist Range Rover darauf hin, sein allseits bekannter Schwergewichtler habe 420 Kilogramm verloren. Der von uns gefahrene Range Rover SDV8 liegt im Mittelfeld der Modellpalette und bringt laut Hersteller 2360 Kilogramm auf die Waage. Das ist noch kein Zeichen von Magersucht, aber ein Fortschritt. Und mit 840 kg erlaubter Zuladung ist er wahrscheinlich der nobelste Lastesel, den man sich vorstellen kann.

Ein radikaler Schnitt in den Speck hat die Wende zu mehr Leichtigkeit gebracht. Das wirksame

Die Ätztprogramm heißt Aluminium, denn daraus besteht jetzt die Karosserie der neuen Modellgeneration. Der 4,4 Liter große Diesel leistet 250 kW / 339 PS, was einen Aufschlag von 26 PS gegenüber dem Vorgänger bedeutet. Mit 700 Newtonmetern Drehmoment stellt das Aggregat sogar den Kompressormotor des V8-Benziners in den Schatten. Ordentlich Schmalz also, auch wenn der EU-Norm-Verbrauchswert von 8,7 Litern im Drittmix für die Praxis nur eingeschränkte Bedeutung hat. Trotz zurückhaltender Fahrt war dieser Range nicht dazu zu bewegen, weniger als 10,8 Liter je 100 Kilometer Diesel zu konsumieren. Die Freundschaft mit dem Tankwart wird zwar auf eine Probe gestellt, ist aber nicht ernsthaft in Gefahr.

4,4 Meter Länge und 1,83 Meter Höhe bei mehr als zwei Metern Breite (inklusive Außenspiegel) sind nicht nur stattliche, sondern Ehrfurcht gebietende Dimensionen. Der Fahrer legt sie dennoch alsbald ab, denn die Karosserie ist erstaunlich übersichtlich. Wenn es wirklich mal eng wird, helfen die Außenkameras beim Zirkeln durch die schmale Einfahrt oder am Bordstein entlang, damit die teuren Felgen nicht leiden. Ab Werk werden 20-Zöller mitgeliefert, der Testwagen hatte 21-Zöller für gleich mal 2000 Euro extra pro Satz. Aber in Adelskreisen wird bekanntlich nur selten über Geld geredet.

Wichtiger ist dort das erhabene Fahrgefühl, und davon bietet der Range Rover reichlich. Schließlich thront der Fahrer in fast einem Meter Höhe über der Krume. Wem das nicht reicht, der aktiviert die Offroad-Einstellung der Luftfederung und kann damit die Bodenfreiheit auf mehr als 30 Zentimeter erhöhen. Schwimmen kann der Range Rover zwar nicht, aber wenn es nass von unten wird, steht er ebenfalls besser da als alles, was sich sonst Luxus-SUV nennt: Bis zum 90 Zentimeter durchwaten er souverän und wenn Zweifel aufkommen, ob die Wassertiefe durchfahrbar ist, gibt das Wade-Sensing-System (+350 Euro) die exakte Tiefe an.

Die Innenarchitektur ist bei allem Komfort schlank und sachlich, wo andere geschwungene Linien designen und verspielte Technik-Skulpturen modellieren, regiert im Range die klare Kante. Sauber gemasertes Holz, eckige Einfassungen, eine überschaubare Zahl von Hebeln und Schaltern, dazwischen geschmeidige Lederbezüge – das ist die Wohnlichkeit, die man in der gehobenen Gesellschaft schätzt. Schätzen würde man vielleicht auch eine schlichtere Bedienlogik von Navigations- und Entertainment-Einrichtungen, doch bis das oft kritisierte System abgelöst wird, muss man wohl noch bis zur nächsten Range-Generation warten. Optisch originell ist die Darstellung auf dem zentralen Monitor, der einen klassischen Rundtacho simuliert: Der Zeiger verdeckt die erreichten Ziffern nicht, sondern läuft scheinbar hinter ihnen vorbei.

Auch wenn Komfort-Niveau und Geräuschpegel zur Chauffeurs-Limousine taugen, sitzt man vorne besser als hinten. Nicht, dass es an Platz mangelt, aber die straffen Polster sind eher zum darauf als darin sitzen geeignet. Kuscheleiger würde es mit den optionalen Business-Class-Einzelsessel im Fond, die man für 3790 Euro bestellen kann. So aber kann auf der Rückbank etwas Unruhe

aufkommen, wenn der Fahrer das dynamische Potenzial der pracht- und kraftvollen Maschine auszunutzen beginnt.

Davon ist nÄmlich reichlich vorhanden, was sich nicht nur an der Marke von weniger als sieben Sekunden fÄr den Sprint von null auf 100 km/h manifestiert. Schon ab 1750 Kurbelwellen-Umdrehungen, also frÄher als bei allen andern Range-Rover-Modellen, ist die volle Durchzugskraft da und der DickhÄuter zieht herzhaft an. Dass der Schwerpunkt Ähnlich weit weg ist vom Boden wie der Mensch am Lenkrad, ist nicht zu verkennen, doch auch schnelle Kurvenfolgen erledigt der Range souverÄn. DafÄr sorgt das Dynamik-Response-System, das einen aktiven Neigungsausgleich bewirkt. Freilich wÄnschte man sich in der leichtgÄngigen Lenkung etwas mehr GefÄhl, das wÄrde den fahraktiven Eindruck noch verstÄrken.

Fahren ist eine Sache im Range, genieÄen eine andere und nicht minder wichtige. Auf eine hohe zweistellige Zahl dÄrft kommen, wer all die elektrischen Stellmotoren zÄhlt, die einem den Aufenthalt im Wagen und die Nutzung seiner Einrichtungen erleichtern sollen. Allein 14-fach verstellbar sind die belederten Fauteuils der ersten Reihe, die der zweiten sind elektrisch umklappbar, worauf sich eine 1,55 Meter lange TransportflÄche Äffnet. Gemessen an der FahrzeughÄhe ist die Ladekante mit 85 Zentimetern noch kommod niedrig, die Herausnahme der Laderaumabdeckung aber etwas fummelig. NatÄrlich werden die beiden Teile der Heckklappe elektrisch bewegt, das gleiche gilt fÄr die AnhÄngerkupplung, die in Ruhestellung unter dem StoÄfÄnger verborgen ist. Gezogen werden Äbrigens bis zu 3500 Kilogramm, so dass ein Gespann auf bis zu 6,7 Tonnen Gewicht kommen kann.

Ohne Anspruch auf VollstÄndigkeit seien hier noch einige Details erwÄhnt, die der geneigte Kunde fÄr den Grundpreis von 107 300 Euro mit erwirbt: Automatisches Terrain-Response-System fÄr den Allradantrieb, Bergabfahrhilfe, Wankneigungskontrolle, Umfeldbeleuchtung in den elektrischen AuÄenspiegeln (sie projizieren den Schriftzug âRange Roverâ auf den Boden), Drei-Zonen-Klimaautomatik, Kindersicherungen und Alarmanlage, Xenon-Scheinwerfer, Festplatten-Navigation, schlÄsselloses Zugangssystem, elektrisches Soft-Close-TÄrschlieÄen und, und, und. Die Meridian-Soundanlage verfÄgt Äber 13 Lautsprecher und einen Subwoofer.

Fazit: Wo der Range Rover steht, ist oben â das hat sich in mehr als 40 Jahren nicht geÄndert. Er verbindet umfassende GelÄndetauglichkeit mit High-End-Komfort. An diesem Auto keine Freude zu haben, ist praktisch unmÄglich â wenn die finanziellen und rÄumlichen Voraussetzungen stimmen. Aber wer sich in Geduld Äbt, kann seinen Traum vielleicht spÄter verwirklichen. Bisherige Range-Generationen haben nach rund vier Jahren statistisch etwa die HÄlfte ihres Wertes eingebÄt â und dann ist ein Range ja immer noch praktisch neuwertig. (ampnet/afb)

Daten Range Rover SDV8

Länge x Breite x Höhe (m): 5,00 x 1,98 x 1,83

Motor: V8-Turbodiesel, 4367 ccm

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

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

Höchstgeschwindigkeit: 217 km/h

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

Verbrauch (nach EU-Norm): 8,7 Liter

CO₂-Emissionen: 229 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: 2360 kg / 840 kg

Kofferraumvolumen: - 2030 l

Max. Anhängelast: 3500 kg

Reifen: 275/45 R 21

Basispreis: 107 100 Euro

Bilder zum Artikel



Range Rover SDV8.



Range Rover SDV8.



Range Rover SDV8.



Range Rover SDV8.



Range Rover SDV8.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.



Range Rover.
