
Fahrbericht Range Rover Sport: Entspanntes Gleiten für Betuchte

Von Axel F. Busse, cen

Nicht kleckern, sondern klotzen: Obwohl die Preise häufig in den sechsstelligen Bereich gehen, ist der Range Rover Sport in Deutschland das am zweithäufigsten geordnete Modell der Marke. Mit neuem Reihen-Sechszylinder und Mild-Hybrid-Technik trat das Dickschiff Mitte 2019 erneut auf den Plan.

Die neue – auch von Jaguar verwendete – Modell-Nomenklatur sagt sofort, wo's langgeht: Beim „P 400“ steht der Buchstabe für „Petrol“ und die Ziffer für die Leistung in Pferdestärken. Ein Benziner also, der aus drei Litern Hubraum 294 kW holt und 550 Newtonmeter Drehmoment bereitstellt. Neu sind das 48-Volt-Bordnetz und der elektrische Verdichter, der Verbrennungsluft komprimiert, bevor der Turbolader so richtig auf Touren kommt. Die entstehende Durchzugskraft liegt dadurch auf dem Niveau von gleichvolumigen Dieselmotoren. Der Anteil der Selbstzünder an den Verkäufen ist auch beim Range Rover Sport erheblich zurückgegangen. Lag er 2018 noch bei etwa drei Vierteln, sackte er im Verlauf des Folgejahres auf knapp über die Hälfte ab.

Dass man eine veritable Masse durch die Gegend fährt, weiß jeder, der in einem Range Rover Sport sitzt. Dennoch bot der üppig ausgestattete Testwagen eine kleine Überraschung: Statt des üblichen Übergewichts blieb die Waage bei 2320 Kilogramm stehen, womit er fast exakt die Herstellerangabe von 2330 Kilo traf. Die wird nach DIN mit 90 Prozent Kraftstoff-Füllung gemessen und der Testwagen hatte bei der Messung einen vollen Tank.

Mit einer Länge von 4,88 Metern übertrifft der Range Rover Sport einen anderen Import-Geländewagen dieses Kalibers – den Jeep Grand Cherokee – um rund fünf Zentimeter. Und noch in einer weiteren Wertung hat er den US-Import abgehängt: Mit rund 3500 neu zugelassenen Exemplaren hat er 2019 in Deutschland den großen Indianer um etwa 1000 Einheiten übertrumpft. Die wuchtige Karosse des britischen Edel-SUVs vermittelt allen Insassen zwar ein souveränes Fahrgefühl, ist aber auf der anderen Seite auch Einschränkungen unterworfen. Selbst mit eingeklappten Außenspiegeln misst seine Breite immer noch mehr als zwei Meter, weshalb er in Autobahn-Baustellen eigentlich die linke Spur meiden müsste.

Dass dies vielen Herrenfahrern und -fahrerinnen nicht bekannt ist oder sie sich bewusst darüber hinwegsetzen, kann man täglich beobachten. Sie genießen die bährige Kraft des Sechszylinders und den hohen Komfort, die gute Geräuschkämmung und die gern schrankenlose Freiheit, auch jenseits der Straße nichts an Beweglichkeit einzubüßen. Serienmäßig ist der Wagen mit Luftfederung ausgerüstet, die es erlaubt, die Bodenfrieheit bis auf 278 Millimeter zu steigern. Das reduziert etwaige Hindernisse auf ein Minimum. Bis zu 850 Millimeter darf der Bachlauf tief sein, der – festen Untergrund vorausgesetzt – durchwatet werden kann. Hänge und Abfahrten werden mit dem elektronischen Geländeprogramm gemeistert, das den Range Rover selbstständig vorwärts zieht und einbremst, so dass man nur noch das Lenkrad festhalten muss.

Gleichzeitig kann man sich auf Funktionalität und Vielseitigkeit verlassen, die sich zum Beispiel in einem enormen Ladevolumen von 780 bis nahezu 1700 Litern manifestiert. Damit das Beladen über die normalerweise in 93 Zentimetern Höhe befindliche Kante leichter gelingt, kann man das Hinterachsfahrwerk absenken und erhält so eine Ladekante von 78 Zentimetern Höhe. Der Gepäckraum ist bei aufgerichteten Sitzen fast einen Meter

tief, sind sie umgelegt, kann man bis auf 1,82 Meter Tiefe beladen. Die großzügigen Platzverhältnisse werden außerdem von der Innenbreite der Kabine illustriert, die vorn zwischen den Türverkleidungen 1,54 Meter und hinten 1,51 Meter beträgt.

Mit der letzten Renovierung hat der Range Rover Sport die Besonderheit eingebüßt, einen Drehknopf für die Getriebebeschaltung zu besitzen. Analog zum kleineren Evoque ist an der Mittelkonsole jetzt ein herkömmlicher Schaltknopf zu finden. Eine weitere Änderung hätte dem Sport gutgetan, doch sie unterblieb. Der Innenhebel für die Türöffnung ist sehr weit unten angebracht, die Tasten für die Fensterheber dafür oben auf der Türverkleidung. Beides ist nicht sonderlich praktisch, da ist der Evoque schon einen Schritt weiter. Ansonsten sind Möblierung und Cockpitgestaltung einander sehr ähnlich, großflächige TFT-Monitore bestimmen das Bild und entschlacken so die Kommandostruktur von Knöpfen und Schaltern.

Dank des Radstandes von 2,92 Metern herrscht hinten gute Beinfreiheit, es bleibt auch mit Panorama-Glasdach genug Platz über dem Scheitel, denn das Dach ist nach hinten nur minimal geneigt. Die Seitenfenster an den hinteren Türen lassen sich nicht vollständig versenken. Zur umfänglichen Serienausstattung des P 400 HST gehören unter anderem Bergan- und -abfahrhilfe, Anhänger-Stabilitätshilfe, Wankneigungskontrolle, beheizbare Frontscheibe, Matrix-LED-Scheinwerfer, Licht- und Regensensor, Lederpolster, 16-fach-verstellbare Vordersitze mit Heiz- und Kühlfunktion, Drei-Zonen-Klimaautomatik, elektrisch verstellbare Lenksäule, Edelstahlpedalerie, Navigations- und Infotainment-System mit WiFi-Hotspot, Rückfahrkamera, Spurverlassenswarner, Toter-Winkel-Warner, Notbremsassistent, Verkehrszeichenerkennung und vieles mehr.

Am kultivierten Lauf des Sechszylinders gibt es nichts zu tadeln, die Acht-Gang-Automatik portioniert die Motorkraft bedarfskonform. Aber sie lässt sich über die Lenkrad-Paddel auch nicht in höhere Stufen schalten, wenn die Elektronik der Meinung ist, dass das Tempo zu gering ist. Das Luftfahrwerk bügelt Unebenheiten gelassen weg, entspanntes Gleiten bleibt als Gesamteindruck. Die Übersicht der kantigen Karosserie ist gut und für Sonderfälle gibt es Kameraaugen. Mit 10,5 Litern lag der Durchschnittsverbrauch des Testwagens 1,2 Liter über dem Sollwert, was eine maßvolle Überschreitung darstellt.

Fazit: So kontrovers das SUV-Fahren derzeit auch diskutiert werden mag, in einem Auto wie dem Range Rover Sport gehört es zum Angenehmsten, was die Kfz-Welt zu bieten hat. Reichlich Power, wenn sie gebraucht wird, reichlich Gelassenheit und Entspannung auf der Langstrecke, dazu noch viel Platz und Funktionalität. Dass viele alte Kleinwagen die Umwelt ebenso beeinflussen wie wenige neue Zweittonner, ist eine Binse. Und, dass Letztere nicht überhandnehmen, regelt wie im Falle Range Rover Sport schon der Preis. Günstiger wäre zwar die Plug-in-Hybrid-Version, aber die hat eben nur einen Vierzylinder. (ampnet/afb)

Daten Range Rover Sport P400 HST

Länge x Breite x Höhe (m): 4,88 x 2,22 (m. Sp.) x 1,80
Radstand (m): 2,92
Motor: R6-Benziner, 2996 ccm Turbolader, e-Verdichter
Systemleistung: 400 PS (294 kW) bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 550 Nm bei 2000–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,3 Liter
CO₂-Emissionen: 213 g/km
Testverbrauch: 10,5 Liter
Tankinhalt: 104 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 2330 kg / max. 720 kg

Kofferraumvolumen: 780–1686 Liter
Max. Böschungswinkel: 33 Grad (v.) / 31 Grad (h.)
Max. Rampenwinkel: 27,2 Grad
Wattiefe: 850 mm
Grundpreis: 100.900 Euro
Testwagenpreis: 113.593 Euro

Bilder zum Artikel



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse