

Manchmal übertreiben es die Briten mit ihrem Understatement. Da posaunen sie hinaus, dass die „weltweit ersten Premium-Diesel-Hybrid-SUVs von Land Rover kommen“. Und dann umkreist man den Testwagen, einen Range Rover Sport mit doppeltem Herzen. Doch vorne wie hinten ist das Signal HYBRID nicht zu finden. Dabei würde gerade diese Bezeichnung den roten Bullen deutlich entschärfen. Zumindest in den Augen jener Betrachter, die den Sinn und Zweck „durstiger“ Offroad-Riesen gern hinterfragen.

Ganz schön saftig: 113.400 Euro beträgt der Listenpreis für den Range Rover Sport Hybrid in der fürstlich ausgestatteten Spitzenversion Autobiography Dynamic (kurz A/D). Und trotzdem entdeckt man Optionen, für die sich mancher Kleinwagen genieren würde: 137 Euro Aufpreis werden beim Fünfsitzer für geteilt umklappbare Fondlehnen samt Durchlade verlangt. Kein Scherz!

Doch um die Preissphären, in denen sich ein Range Rover bewegt, nachvollziehen zu können, sollte man sich nicht allein auf den Ausstattungsumfang fixieren – sondern einfach Platz nehmen. Dann gewinnt man nämlich einen Eindruck, den man in dieser Ausprägung wirklich selten wahrnimmt: Panzer-Feeling! Wovon Rundumsicht und Handling freilich ausgenommen sind. Zumal die Alu-Karosserie und der optimierte Leichtbau das Leer-



Fahrbericht Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid A/D

„Red Bull“

Als Diesel-Hybrid steht der schwere „Rangy“ kaum unter Strom. Sein Elektromotor entwickelt maximal 35 kW, was zumeist nur für lautloses Anfahren reicht. Doch dank der saten Systemleistung von 340 PS und seiner günstigen NoVA-Einstufung ist er das attraktivste Modell innerhalb der Range Rover Sport-Palette (Bilder: WRD)

DATEN-KARTE

Motor: 24V-V6-Turbodiesel, 2.993 ccm, Euro 5b
Leistung: inkl. E-Motor 250 kW/340 PS bei 4.000/min
Drehmoment: 700 Nm bei 1.500–3.000/min
Spitze: 225 km/h
Testverbrauch: 8,7 l/100 km
Normverbrauch: 6,7 l/100 km
CO₂: 169 g/km
L/B/H: 4.850/2.073/1.780 mm
Leergewicht: 2.372 kg
Gesamtwgewicht: 3.150 kg
Preis: EUR 113.400,- inkl. 16% NoVA und 20% MwSt. (Top-Ausstattung)

gewicht des Hybrid-Modells auf gerade noch akzeptable 2,4 Tonnen beschränken.

Sagenhaft ist jedenfalls die Massivität, die der Range Rover Sport bis in die kleinste Fuge vermittelt – augenscheinlich für ewig und drei Tage gebaut. Nicht unerheblich für eine gute Umweltbilanz. Auch wenn das die Gegner großer SUVs ungern zu-

geben werden. Ein Qualitätslevel, den selbst Luxus-Gefährte deutscher Provenienz nicht zu übertreffen vermögen. Und das heißt was.

Technisch hat der Brite ohnehin viel auf dem Kasten: Für souveränen Vortrieb sorgen der kultivierte V6-Diesel, die angenehme Achtgang-Automatik und im Gelände das superbe Offroad-System, das quasi für jede Gatsch-Konsistenz über einen eigenen Schalter verfügt. Als lästig erweist sich dagegen die unlogische Bedienung des Wählhebels, der sich auch ohne Entriegelung der Sperre in der Schaltgasse bewegen lässt. Funktionslos, versteht sich. Doch wozu?

Das fragten wir uns zu Testbeginn auch beim kleinen Elektromotor, der dem Hybrid-Rangy zwar zu Fahrleistungen verhilft, die dem teureren V8-Diesel in nichts nachstehen. Aber emissionsfrei dahinrollen? Das gelingt nur ein paar hundert Meter.

Außerdem: Selbst bei Betriebstemperatur springt im Stand immer wieder der Verbrennungsmotor an. Also nur ein Alibi-Hybrid, der deshalb nach außen hin verschämt verschwiegen wird? Keineswegs! Die schwere Fuhre hat sich in der Praxis gerade mal 8,7 Liter gegönnt. Ein Wert, der bei gleichen Bedingungen mit Sicherheit von keinem Diesel-Rangy ohne E-Unterstützung unterboten worden wäre.

Was uns am Range Rover Sport sonst noch gefiel: die hervorragende Luftfederung, die ebenso leichtgängige wie zielgenaue Lenkung, die exzellente Klimaautomatik (konstant und kräftig) und der feinerwige Touchscreen. Verbesserungsvorschlag für das Modell „am Strom“: ein weithin sichtbares Hybrid-Emblem.

Werner R. Deutsch
 (www.Auto-Kaufberatung.at)



Auch ohne Holzdekor herrscht Clubatmosphäre im geräumigen Fond. Ein dritter Passagier in der Mitte sollte trotzdem über eine schlanke Statur verfügen. Erstaunlich rutschfest: die bequemen, perforierten Ledersitze außen



Ein Cockpit wie aus dem Vollen gebräut: Material- und Verarbeitungsgüte liegen auf RR-Niveau. Und damit meinen wir nicht Range Rover, sondern Rolls Royce! Ebenfalls britisch: die eigenwillige Bedienung des Automatik-Wählhebels



Ohne Raffinessen, dafür extrem solide: Der Laderaum lässt sich bis auf 1.761 Liter erweitern. Eine elektrisch verstellbare dritte Sitzreihe (5+2-Option) kostet knapp 2.000 Euro Aufpreis. Die Zuladung erhöht sich damit um hundert Kilo