

# CLASSIC DRIVER

## Range Rover Sport 2012: Zeit und Traum



**Der Bestseller Range Rover Sport fährt im Modelljahr 2012 mit neuer Dynamik vor. Mehr Leistung bei weniger Verbrauch, eine neue ZF-Automatik mit acht Gängen, verbessertes Interieur und ein aufgefrischtes Design kennzeichnen den jungen Klassiker.**

Man darf sich die Land-Rover-Leute als glückliche Menschen vorstellen. Derzeit läuft es ausgesprochen rund bei der Allradmarke. Die Verkaufszahlen weisen weltweit nach oben. Alleine in Deutschland übertraf Land Rover bis September 2011 mit einem Zuwachs von 11,5 Prozent auf 5.913 Neuzulassungen sein Ergebnis des Vorjahres. Der erstmals 2005 präsentierte [Range Rover Sport](#) ist hierbei das Zugpferd im Land-Rover-Stall. Die Stilmischung aus hochwertiger [Range-Rover](#)-Klasse und dynamischer Agilität kommt an. Zu Recht, denn der kleine Bruder des Range Rover vereint Markentugenden auf überzeugende Weise. Gönnen wir der fünften Baureihe - vor Markteinführung des [Range Rover Evoque](#) - noch einmal unsere ungeteilte Aufmerksamkeit. Der aktuelle Sporty hat sie sich ehrlich verdient.





Denn zum Modelljahrgang 2012 gönnt Land Rover dem „Sports Tourer“ eine umfangreiche Verjüngungskur. Zum Beispiel bei den Motoren: Die beiden 3,0 Liter-Diesel-Aggregate glänzen mit verbesserter Effizienz, weniger Verbrauch und reduziertem CO<sub>2</sub>-Ausstoß - bei teilweise sogar höherer Leistung. Die von uns gefahrene Spitzenversion, edel koloriert in Buckingham Blue, bringt es nun auf 256 PS. Die zweite Dieselalternative im Range Rover Sport leistet unverändert 211 PS. Jedoch wurden die Emissionswerte durch ein neues Niederdruck-Einspritzsystem deutlich verbessert. Dritter im Bunde der Range Rover Sport Motoren bleibt der 5,0-Liter V8-Benziner, der mit Kompressoraufladung 510 PS leistet und mit einer Sechsgang-ZF-Automatik zusammen arbeitet.





Ideal zu beiden Diesel-Aggregaten passt indes die neue Getriebe-Automatik, die im Range Rover Sport des Modelljahrgangs 2012 ihr Debüt gibt: die 8HP70-Achtstufenautomatik von ZF. Mit ihren acht Stufen bietet sie eine enge Abstufung und weite Gangspreizung, während die lange Overdrive-Übersetzung perfekt mit dem üppigen Drehmoment des 3,0-Liter-Turbodiesels korrespondiert. Das Ergebnis ist spürbare Harmonie. Wir sind die gewundenen Straßen im Nordosten Mecklenburgs ganz bewusst in forscher Gangart angegangen. Der sportliche Range ließ sich allerdings nicht aus der Fassung bringen. Hektischer Schaltsalat? Fehlanzeige. Statt dessen extrem flinke Gangwechsel: In nur 200 Millisekunden ist ein Schaltvorgang komplett abgeschlossen. Kein Wunder, dass der Vortrieb im Range kraftvoll fließend erscheint. Und das fühlt sich gut an. Souverän zieht der Sporty seine Bahnen. Er lenkt präzise ein, wankt in schnell gefahrenen Kurven kaum und kommt am Kurvenende spurtstark heraus. Kurzum: Fahreigenschaften? Standesgemäß!

Gesteuert werden die Funktionen des achtstufigen Getriebes entweder über den Drehregler in der

Mittelkonsole oder mit Schaltwippen am Lenkrad. Zudem geben sich die neuen Selbstzünder nochmals sparsamer: Land Rover verspricht einen von 9,2 auf 8,5 Liter gesenkten Verbrauch auf 100 Kilometer. In dem von uns gefahrenen 256 PS starken Fahrzeug soll der Verbrauch von 9,2 Liter Diesel auf 8,8 Liter sinken. Das sind in dieser Leistungsklasse, in Anbetracht von Fahrzeuggröße und -gewicht, bemerkenswerte Werte.





Doch ein Range Rover darf nicht nur in der Kategorie „Vernunft“ Punkte machen. Auch in Sachen „Design“ und „Ausstattung“ muss ein Range ganz vorne fahren. Ins Auge fallen dabei neue Farben an zahlreichen Karosseriedetails sowie neue Innenraum-Farbkonzepte für die Modellversionen „Autobiography“ und „Limited Edition“. Mehr Komfort bietet zudem eine elektrisch betätigte Heckklappe, deren Öffnungshöhe nach persönlichem Wunsch festgelegt werden kann. Ebenfalls neu im Range Rover Sport ist ein 7-Zoll-Touchscreen mit „Dual View“-Technologie. Hierbei kann der Fahrer Navigationshinweise verfolgen, während der Beifahrer parallel auf dem gleichen Bildschirm eine DVD genießt. Das Unterhaltungssystem im Fond wiederum profitiert vom Wechsel zur „White Fire“-Funkübertragungstechnologie. Eine neue Sprachsteuerung soll den Bedienkomfort verbessern. Zudem wurde das Bordnetz verstärkt.



Das gilt auch das Premium-Klangpaket Logic 7 von Harman Kardon. Dieses bietet nun 17 Lautsprecher, die nicht weniger als 825 Watt Leistung übertragen. Erfreulich zudem: Insgesamt hat Land Rover die Ausstattungspakete überarbeitet. „S“ steht unverändert für das Basismodell. Doch das ist erstaunlich gut

bestückt: laminierte Front- und Seitenscheiben, Tempomat, hochwertiges Audio-System, Klimaautomatik, Xenon-Scheinwerfer, Festplatten-Navigation, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Anhängerstabilitätssystem und Luftfederung etwa sind serienmäßig an Bord. Die von uns gefahrene SE-Variante weist eine Lederausstattung auf, die unserer Meinung nach in jeden echten Range gehört. Dazu gibt es ein Bluetooth-fähiges Telefon. Wer sich für einen HSE entscheidet, erhält ab sofort Rückfahrkamera, vordere Einparkhilfe, Leder-Alcantara-Sitze und werkseitig montierte Edelstahl-Einstiegsleisten dazu. Supercharged-Modelle weisen weitere Extras wie Schaltwippen, Premium-Ledersitze und Abblendautomatik auf.

Wem das nicht genug ist, dem bietet das „Autobiograph“-Konzept weitere Möglichkeiten der Individualisierung. Nicht umsonst assoziiert man mit dem Range Rover das Bild der luxuriösen Freiheit. Die Preise hierfür beginnen ab 55.800 Euro für die S-Variante. Das von uns gefahrene 3.0 SDV6 SE-Modell schlägt ab 62.900 Euro zu Buche. Der 3.0 SDV6 HSE kostet ab 67.900 Euro. Für die 510 PS starke Supercharged-Version fallen wenigstens 83.400 Euro an. Der teuerste Range Rover Sport, das 5,0-V8-SC-Modell mit Styling-Kit, kostet mit 93.950 Euro beinahe so viel wie zwei Basismodelle. Doch nicht immer ist das teuerste Fahrzeug auch die beste Wahl. Aus unserer Sicht bietet das getestete SE-Modell mit dem stärkeren Motor ein ansprechendes Packaging, ohne dabei echte Kompromisse eingehen zu müssen. Wehr freiwillig mehr ausgeben möchte, sollte in Ausstattungsdetails investieren und nicht unbedingt in den großen Benzinmotor. Dann wird der Traum vom Range Rover Sport zu einem beinahe zeitlosen Fahrvergnügen.

**Moderne und klassische Geländewagen finden sich im [Classic Driver Marktplatz](#).**

*Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)*

**Galerie**









**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/range-rover-sport-2012-zeit-und-traum>  
© Classic Driver. All rights reserved.