Range Rover V8 Supercharged: Fels in der Brandung

Mit neuem Design, neuen Motoren und vor allem einem komplett überarbeiteten Innenraum geht das Spitzenmodell von Land Rover, der Range Rover, in das nunmehr achte Jahr seiner Produktion. Classic Driver hat den Neo-Klassiker unter den SUVs in den herbstlichen Wäldern des Weserberglandes einmal unter das Blech geschaut.

„Cocooning“ heißt der neudeutsche Ausdruck für das Bestreben des Menschen, es sich in stürmischen Zeiten in seiner vertrauten Welt so richtig gemütlich zu machen. Und da ein Großteil der Zeit heute im Auto verbracht wird, liegt es nahe, dass es auch dort nicht zugehen soll, wie in der Bahnhofswartehalle von Novosibirsk. Mit der Renovierung des Spitzenmodells haben es die Land Rover Mannen verstanden, im Innenraum ein neues anspruchsvolles Ambiente zu schaffen, das für beste Wohlfühlatmosphäre sorgt.

Hochwertigeres Interieur

Insbesondere im Bereich des Armaturenbrettes fallen die Änderungen sofort auf. Statt dem sich bislang vor den Insassen auftürmenden Trumm gefällt die Schalttafel des Range Rover Jahrgang 2010 nun mit schlichter Eleganz, weichen Linien und moderner Haptik. Vorbei sind die Zeiten, in denen harte Oberflächen den Premiumeindruck schmälerten. Zahlreiche Aluminiumeinlagen sowie Holzapplikationen prägen das Bild. Abgerundet wir der Eindruck durch eine mit Leder besetzte Oberfläche des Armaturenbrettes, die in der Farbgebung der ebenfalls erneuerten Sitzanlage angepasst ist. Besonders stolz ist man bei Land Rover auf das neue Kombiinstrument, das sich dem Betrachter nach dem Einsteigen zunächst einmal mit dem Land Rover-Logo präsentiert. Mit dem Einschalten der Zündung kommt Leben in den 12 Zoll großen TFT-Bildschirm, der die gewünschten Informationen über Drehzahl, Geschwindigkeit und Tankinhalt virtuell anzeigt. Die gute Ablesbarkeit des Systems wird jedoch durch das im Vorserienstand noch vorhandene Rucken der Zeigerbewegungen eingetrübt. Einen praktischen Nutzen gegenüber dem bisher verwendeten Tachoeinsatz vermag der Betrachter zwar nicht erkennen, Land Rover betont aber, dass durch die Möglichkeit der freien Konfiguration des Displays der Individualisierung kaum noch Grenzen gesetzt sein werden. So kann auch künftig dem Wunsch russischer Oligarchen Rechnung getragen werden, beim Einsteigen mit einem Abbild Ihres Firmenwappens begrüßt zu werden

Sicherheit durch fünf Kameras

Interessanter dürfte für viele Range Rover-Kunden das Angebot an neuen Assistenzsystemen sein. Ab dem Modelljahr 2010 steht ein Paket aus insgesamt fünf einzeln ansteuerbaren Außenkameras als Sonderausstattung bereit. Dieses Surround-System erleichtert zum Einen das Einparken, zum Anderen trägt es durch die verbesserte Übersicht zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

In Verbindung mit der optionalen Anhängerkupplung läuft das System zur Hochform auf: Das Rückwärtsfahren mit dem Anhänger wird dank präziser Fahrangaben durch farbliche Markierungen auf dem Bildschirm des Navigationsgerätes zum Kinderspiel. Zusätzlich bietet ein optionaler Spurwechselassistent, der durch Signalleuchten in den Gläsern der Außenspiegel vor Gegenständen im toten Winkel warnt, mehr Sicherheit im Umgang mit dem Geländewagen.

Ebenfalls erneuert wurde das komplette Entertainment- und Elektriksystem des Range Rover, was neben der Anschlussmöglichkeit eines iPods und anderen Mp3-Player, der verbesserten Akustik der Harman/Kardon Anlage (1.200 Watt) auch eine gesteigerte Betriebssicherheit des Fahrzeugs zur Folge hat. Weniger Freude bereitet hingegen die nach wie vor antiquiert wirkende Navigation in der Mitte der Schalttafel. Nicht nur, dass diese auf eine Abbildung der Fahrhinweise im Kombiinstrument verzichtet, sie ist dank des Touchscreens auch wenig komfortabel zu bedienen. Zudem stört die grob pixelige Darstellung und die ungewöhnlich umständliche Bedienung die hohe Funktionalität der Range Rover-Kommandozentrale. Da tröstet es dann wenig, wenn der Beifahrer dank des neuen Dual-View-Monitors während der Fahrt die aktuellen Börsenkurse verfolgen kann, während der Fahrer mit den Tücken der Navi-Menüführung kämpft.

Technik mit Augenmaß aktualisiert

Für die Überarbeitung der Antriebstechnik und der Karosserie des Range Rover nahmen sich die Ingenieure den Wunsch ihrer Kunden zu Herzen, der da lautete: „Ändern sich nichts, machen sie es nur besser“. Daher beschränkte man sich auf einige optische Retuschen an Scheinwerfern und Schürzen und widmete sich mit großer Hingabe der Adaption des bereits aus dem Jaguar XFR bekannten V8-Kompressormotors mit Benzindirekteinspritzung. Dieser neu konstruierte 5,0 Liter Aluminium V8 leistet 510 PS, beschleunigt den immerhin 2,7 Tonnen schweren Range Rover binnen 6,2 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Auch der Range Rover Sport profitiert von dem neuen Aggregat, welches Dank des vergleichsweise geringeren Gewichts des Sports noch agiler wirkt.

Realisiert werden diese Fahrleistungen nahezu mühelos, denn das überarbeitete Sechsgang-Automatikgetriebe mit permanentem Allradantrieb erkennt den Wunsch des Fahrers nach sportlicher Fortbewegung und passt die Schaltcharakteristik den Erfordernissen an. Mit 14,9 Litern auf 100 km sank der Verbrauch des Range Rover Supercharged dabei im Vergleich zu seinem Vorgänger um 6,9 Prozent. Dass dieser Wert vermutlich nur in der Theorie zu erreichen sein dürfte, zeigt die Testfahrt auf dem Bilster Berg. Bereits kurz oberhalb der Leerlaufdrehzahl pumpt der nun deutlich laufruhigere Twin-Vortex-Kompressor die verdichtete Ansaugluft in die acht Brennräume. Dank dieser Zwangsbeatmung sowie der variablen Nockenwellenverstellung steht dem Fahrer bereits ab 2.500 /min ein extrem hohes Drehmoment von 625 Nm zur Verfügung, das es ihm ermöglicht, außerordentlich souverän auf prekäre Verkehrssituationen zu reagieren.

Souverän auch auf der Straße

Dabei vermittelt der Supercharged den Insassen nie den Eindruck von Hektik. Leistung ist hier kein rares und flüchtiges Gut, sondern steht stets in Hülle und Fülle zum Abruf bereit. So kommt es, dass der Range Rover nahezu jede gewünschte Geschwindigkeit völlig mühelos und äußerst spontan erreicht, ohne jemals die Insassen mit einem ansteigenden Geräuschpegel zu belästigen. Dank seines luftgefederten Fahrwerks und der präzisen Lenkung ist der Range Rover zudem wendig und leicht zu beherrschen. So werden auch winklige Landstraßen zu einem Vergnügen. Ist man dennoch einmal zu schnell unterwegs, helfen die überarbeitete Bremsanlage sowie die zahlreichen Stabilitätsprogramme die Situation zu bereinigen. Das trotz aller Sportlichkeit und der opulenten 20-Zoll-Bereifung ein erstaunlicher Fahrkomfort an Bord des Range Rover herrscht, macht deutlich, wie gewissenhaft Land Rover die Abstimmung des serienmäßigen Luftfederfahrwerks vorgenommen hat.

Preise trotz Modellpflege auf unverändertem Niveau

Soviel Technik hat naturgemäß ihren Preis und der beginnt im Falle des Range Rover V8 Supercharged bei stattlichen 110.400 Euro. Die deutlich verfeinerte Autobiography Version, die unter anderem über ein Multimedia-System für die Fondpassagiere und eine Standheizung verfügt, ist mit 126.00 Euro noch einmal deutlich teurer. Doch dürfte diese Investition angesichts der langen Modellzyklen gut angelegt sein, denn aus der Mode kommt ein Range Rover auch in stürmischen Zeiten offenbar nicht.

Text: Sven Jürisch
Fotos: J. Philip Rathgen

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/range-rover-v8-supercharged-fels-der-brandung
© Classic Driver. All rights reserved.