



RANGE ROVER
SPORT

PRESSEINFORMATION

Der neue Range Rover Sport: Dynamischer Charakter, präzise Reaktionen und souveräne Leistung

Kronberg, Januar 2023 – Die neue Generation des Range Rover Sport ist der dynamischste Vertreter dieser seit 2005 produzierten Modellreihe. Sie überzeugt mit kraftvollen und leistungsstarken Triebwerken ebenso wie mit technologisch anspruchsvollen Chassissystemen. Dadurch werden im jüngsten Range Rover Sport neue Dimensionen der Agilität und Fahrereinbindung Wirklichkeit – ohne den geringsten Abstrich am marken- und modelltypischen Komfort eines Range Rover.

- **Integriertes Kraftzentrum:** Der neue Range Rover Sport besitzt eine enorme Bandbreite dynamischer Fähigkeiten, koordiniert vom Integrated Chassis Control System, das für Leistung und Gelassenheit in jeder Situation sorgt
- **Wegweisende Federung:** Als erster Land Rover bietet die neue Generation des Range Rover Sport eine dynamische Luftfederung mit einstellbarem Luftfedervolumen für besonders schnelle und dynamische Reaktionen auf der Straße und im Gelände
- **Dynamik im Paket:** Das für den neuen Range Rover Sport verfügbare Stormer-Handlingpaket¹ streicht mithilfe hochentwickelter Chassiskontrollsysteme den Charakter des Modells als echtes Performance-SUV besonders eindrücklich heraus
- **Blitzschnelle Reaktionen:** Die serienmäßige Allradlenkung² macht die neue Modellgeneration des Range Rover Sport äußerst agil – bemerkenswerte Wendigkeit bei geringem Tempo steht exzellente Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten gegenüber
- **Von Natur aus agil:** Dynamic Response Pro² bietet eine leistungsstarke elektronische Wankstabilisierung und optimiert dadurch Komfort und Stabilität des neuen Range Rover Sport
- **Vollständig konfigurierbar:** Dank Systemen wie Configurable Dynamics und dem konfigurierbaren Terrain Response können Nutzer den Range Rover Sport perfekt auf ihre Ansprüche einstellen
- **Gelassen durchs Gelände:** Die neue Adaptive Offroad-Geschwindigkeitsregelung gewährleistet Souveränität und Komfort auf schwierigem Untergrund, indem sie ein konstantes und stabiles Vorwärtstempo ermöglicht
- **Terrain Response 2:** Die jüngste Entwicklungsstufe des patentierten Land Rover Systems macht den neuen Range Rover Sport noch fähiger im Gelände und noch dynamischer auf Asphalt

Die Basis des neuen Range Rover Sport bildet die hochmoderne Plattform mit dem Kürzel MLA-Flex: Das steht für „Flexible Modular Longitudinal Architecture“ oder übersetzt flexible modulare Längsarchitektur. MLA-Flex ist die Basis für jede positive Eigenschaft des neuen Range Rover Sport. Hinzu kommen eine Vielzahl innovativer Lösungen für Hard- und Software, für Design- und Produktionstechnologien, durch die der neue Range Rover Sport sein unverwechselbares, von Dynamik und Hochwertigkeit geprägtes Profil erhält.

¹ Für P510e und P530 V8 serienmäßig ab sofort, für weitere Motorisierungen im Laufe des Modelljahres 23 verfügbar.

² Für P510e und P530 V8 serienmäßig

¹ zur Markteinführung nur verfügbar für die First Edition (12 Monate nach Bestellöffnung)

Damit ist die perfekte Grundlage für die hochentwickelten Chassistechnologien des neuen Range Rover Sport gelegt, die wiederum die gewünschte Kombination aus Fahrkomfort, Kontrolle und Agilität auf jedem Untergrund ermöglichen – ganz gleich in welcher Modell- und Motorkonfiguration. Gesteuert und koordiniert wird das umfangreiche Angebot an Innovationen vom Integrated Chassis Control System.

Als Neuheit im Land Rover Programm gehört Dynamic Air Suspension, die dynamische Luftfederung, zur Serienausstattung aller Modellversionen des neuen Range Rover Sport. Erstmals in einem Land Rover ist sie mit Luftfedern mit einstellbarem Volumen bestückt.

Das für den neuen Range Rover Sport auf Wunsch verfügbare Stormer-Handlingpaket¹ sorgt für ein Optimum an Dynamik und agilem Handling. Bestückt ist es mit Allradlenkung², der Wankstabilisierung Dynamic Response Pro² und einem elektronischen aktiven Sperrdifferenzial inklusive Torque Vectoring by Braking² und konfigurierbarer Programme.

Zu den weiteren technischen Highlights des neuen Range Rover Sport zählen das adaptive Fahrwerk Adaptive Dynamics 2 mit Zwei-Ventil-Stoßdämpfern sowie der von Land Rover entwickelte intelligente Allradantrieb iAWD. Alle diese hochmodernen Lösungen leisten ihre Beiträge zur enormen Leistungsbandbreite des neuen Modells, das auf jedem Terrain brilliert und dadurch zum Richtmaß in der Klasse der Performance-SUV avanciert.

¹ Für P510e und P530 V8 serienmäßig ab sofort, für weitere Motorisierungen im Laufe des Modelljahres 23 verfügbar

² Für P510e und P530 V8 serienmäßig

Matthew Becker, Direktor Fahrzeugtechnologie bei Jaguar Land Rover, sagt: „Der neue Range Rover Sport zieht enorme Vorteile aus unserer hochentwickelten MLA-Flex-Plattform und den modernen Chassissystemen und Technologien. Als erstes Land Rover Modell verfügt er über Luftfedern mit einstellbarem Volumen, wodurch unsere Ingenieure hier eine harmonische Kombination aus dem Komfort des Range Rover und der engagierten Dynamik des Range Rover Sport realisieren konnten. Als Resultat präsentiert sich die neue Modellgeneration sportlicher als je zuvor – bei nochmals angehobenem Luxus- und Komfortniveau.“

Flexible modulare Längsarchitektur (MLA-Flex)

Die hochmoderne Grundlage des neuen Range Rover Sport bildet die MLA-Flex-Plattform. Die neue flexible modulare Längsarchitektur ist mit einer statischen Torsionssteifigkeit von 33 kNm/Grad die strukturell steifste Architektur der Land Rover Geschichte – bis zu 35 Prozent steifer als die bisherige Lösung. Damit ist die perfekte Grundlage für die hochentwickelten Chassistechnologien und das aufwendige Fahrwerk des neuen Range Rover Sport, die wiederum die gewünschte Kombination aus Fahrkomfort und dynamischem Profil ermöglichen.

Garant für die enorm breit aufgestellten dynamischen Fähigkeiten des Modells ist außerdem die von Land Rover entwickelte Integrated Chassis Control: ein gemeinsames Steuerungssystem für eine Vielzahl hochentwickelter Technologien. Es besitzt ein zentrales Elektronikmodul zur Koordination der Chassissysteme.

Dazu zählt Dynamic Air Suspension, die dynamische Luftfederung, die erstmalig mit Luftfedern mit einstellbarem Volumen bestückt ist. Ergänzt wird die Luftfederung durch den elektronisch gesteuerten aktiven 48-Volt-Wankneigungsausgleich Dynamic Response Pro², der für höchsten Fahrkomfort, ein Minimum an Karosseriebewegungen und beste Kurvenlage sorgt.

Die Allradlenkung² ist in den leistungsstärksten Modellversionen P510e und P530 serienmäßig enthalten und sorgt für mehr Stabilität bei schnellerer Fahrt ebenso wie für mehr Wendigkeit bei geringerer Geschwindigkeit. Allradlenkung² sowie das elektronische aktive Sperrdifferenzial² und Torque Vectoring by Braking² optimieren zudem Kurvenverhalten, Grip und Fahrdynamik des neuen Range Rover Sport.

Das adaptive Fahrwerk Adaptive Dynamics 2 repräsentiert die zweite Entwicklungsstufe der intelligenten Fahrwerkssteuerung aus dem Haus Land Rover. Adaptive Dynamics 2 bezieht eine Vielzahl von Daten zur Berechnung der optimalen Einstellungen der Zwei-Ventil-Stoßdämpfer, zum Beispiel zur Gaspedalstellung oder zu Lenkbewegungen. 500 Mal pro Sekunde erfolgt eine Neuberechnung der bestmöglichen Einstellung. Innerhalb von zwei Millisekunden reagiert Adaptive Dynamics 2 auf Befehle von Pilot oder Pilotin und bereitet den Range Rover Sport beispielsweise perfekt auf bevorstehende Kurven vor.

Aerodynamische Effizienz

Umfangreiche Feinarbeiten am Karosseriedesign und neueste technische Entwicklungen führen dazu, dass der neue Range Rover Sport seinen Vorgänger in aerodynamischer Hinsicht deutlich übertrifft: Mit einer Verbesserung der Aerodynamik um 15 Prozent auf einen Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,29$ repräsentiert das neue Modell geradezu eine aerodynamische Evolution. Auch das selbstbewusste, eindrucksvolle Frontdesign stand dieser Entwicklung nicht im Weg, es beförderte sie vielmehr.

Die größten Vorteile für seine Windschlüpfrigkeit bezieht der neue Range Rover Sport von seinem günstig geformten Unterboden, den wiederum die neue MLA-Architektur möglich gemacht hat. Unterboden und Unterseite des neuen Modells entstanden mit einem weißen Blatt Papier als Ausgangspunkt. Die Entwickler realisierten hier aerodynamisch vorteilhafte Lösungen, wie tropfenförmige Aussparungen für Befestigungen, und optimierten die Luftströmung unter der Karosserie. All dies führte zu weniger Luftwiderstand und somit zu höherer Effizienz und Stabilität.

Auch das reduktive Karosseriedesign des neuen Range Rover Sport ist ein entscheidender Positivfaktor für seine weiter verbesserte Aerodynamik. Beiträge leisten hierbei etwa die besonders geschickt bündig eingepasste Verglasung, die herausfahrbaren Türgriffe, die akzentuierte Gürtellinie oder das lasergeschweißte Dach, während der längste und größte Spoiler in der Geschichte des Range Rover nicht nur ein deutliches Designstatement setzt, sondern auch die Aerodynamik entscheidend voranbringt.

Dynamische Luftfederung und Adaptive Dynamics

Vor rund 30 Jahren zählte Land Rover zu den Wegbereitern der Luftfederung im Automobilbau. Heute gehört Dynamic Air Suspension, die dynamische Luftfederung, als modernste Weiterentwicklung zur Serienausstattung aller Modellversionen des neuen Range Rover Sport. Sie ist ein wichtiger Faktor in der enormen Bandbreite an Fähigkeiten, die das neue Modell auszeichnet, denn sie beweist sowohl auf Asphalt wie abseits der Straßen ihre Stärken. Die

Luftfederung im neuen Range Rover Sport ist präzise und flexibel, sie bringt verwöhnenden Komfort und kontrollierte Dynamik harmonisch in Einklang.

Erstmalig ist sie mit Luftfedern mit einstellbarem Volumen bestückt. Jeweils zwei verstellbare Luftkammern in dem intelligenten System vergrößern die Leistungsbandbreite der Aufhängung nochmals. Dabei wird der Druck in den elektronisch gesteuerten Federn mithilfe von Steuerventilen reguliert. Ist eine eher dynamische Fahrt gefragt, steigt der Druck in den Kammern, um Kurvenverhalten und Agilität zu optimieren. So haben Pilotin oder Pilot die Möglichkeit, Fahrverhalten und Handling des Range Rover Sport zu personalisieren.

Im alltäglichen Betrieb kommen die zweiten Kammern ins Spiel, die nun eine gelasseneren, gleichmäßigen und kontrollierten Fahrt ermöglichen. Technologien wie Active Speed Lowering, die automatische Absenkung des Karosserieniveaus um 16 Millimeter bei höheren Geschwindigkeiten, verbessern die Aerodynamik und helfen, Kraftstoff zu sparen.

Der Wechsel zwischen den einzelnen Fahrmodi erfolgt unmerklich für die Passagiere – geräuschlos und blitzschnell, sobald es die Umstände erfordern. Unter der Gesamtaufsicht und Kontrolle des Integrated Chassis Control Systems arbeiten die hochmoderne Luftfederung mit einstellbarem Volumen und die weiteren Chassissysteme perfekt zusammen, um eine noch exaktere Kontrolle der Roll- und Nickbewegungen zu gewährleisten.

Die elektronisch gesteuerte Luftfederung agiert darüber hinaus präemptiv – dafür bezieht sie eHorizon-Navigationsdaten und kann auf ein Netz von Sensoren zurückgreifen. So kann sie den Range Rover Sport auf alle Eventualitäten vorbereiten:

- **Kurvenkontrolle:** eHorizon- und Geschwindigkeitsdaten werden dazu genutzt, um zu erkennen, sollte sich der neue Range Rover Sport einer Kurve nähern. Dann wird die Aufhängung beispielsweise im Hinblick auf Seitenführungskräfte und Wankneigung entsprechend präpariert.
- **Entspanntes Dahingleiten:** Zur weiteren Komfortsteigerung ist das System darüber hinaus mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung verbunden. Auf diese Weise fällt es der Aufhängung leichter, mit durch Tempoänderungen verursachten Nickbewegungen zurechtzukommen.
- **Effizienzsteigerung:** Bei Geschwindigkeiten über 105 km/h senkt die Steuerung das Karosserieniveau automatisch um 16 Millimeter und steigert so die Effizienz bei zügiger Fahrt. Mithilfe von eHorizon-Daten werden mehrspurige Straßen rasch identifiziert und die Karosserie entsprechend abgesenkt.
- **Kollisionsverhinderung:** Entdeckt das vordere Kollisionswarnsystem die Gefahr eines Aufpralls, wechselt das Fahrwerk sofort in den Dynamik-Modus. Damit erhalten Pilot oder Pilotin wichtige Unterstützung in Sachen Agilität, sollten Ausweichmanöver nötig sein.

Das adaptive Fahrwerk Adaptive Dynamics 2 repräsentiert die zweite Entwicklungsstufe der intelligenten Fahrwerkssteuerung aus dem Haus Land Rover. Adaptive Dynamics bezieht eine Vielzahl von Daten zur Berechnung der optimalen Dämpfereinstellungen. Ein maßgeschneidertes Setup garantiert im neuen Range Rover Sport

Fahrkomfort vom Feinsten und eine optimale Wankneigungskontrolle. Hier erhalten die festeren Luftfedern Ergänzung durch extrem schnell agierende aktive Dämpfer mit zwei Ventilen zur effizienten Kontrolle von Nicken und Rollen.

Die Zwei-Ventil-Dämpfer vom Spezialisten Bilstein reagieren bei Aufwärtsbewegungen in äußerst knappen zwölf Millisekunden und kontrollieren die durch die Zugstufe verursachten Kräfte ebenso souverän.

Allradlenkung

Teil der Ausstattung des neuen Range Rover Sport ist die Allradlenkung² – serienmäßig in den Varianten P510e und P530. Die Allradlenkung sorgt für mehr Stabilität bei schnellerer Fahrt auf Autobahn oder Landstraße ebenso wie für mehr Wendigkeit bei geringerer Geschwindigkeit, zum Beispiel beim Manövrieren auf engen Stadtstraßen.

Die elektrisch betätigten Räder können einen Lenkwinkel von bis zu 7,3 Grad in die entgegengesetzte Richtung zu den Vorderrädern einschlagen. Bei niedrigem Tempo bis zu 50 km/h bewegen sie sich gegensinnig zu den Vorderrädern, was dem neuen Range Rover Sport zu einem Wendekreis von weniger als elf Metern verhilft. Eine schneller reagierende Zahnstange sorgt darüber hinaus für zusätzliche Agilität bei mit langsamer Geschwindigkeit vollführten Richtungswechseln.

Bei Geschwindigkeit über 50 km/h lenken die Hinterräder gleichsinnig zu ihren Pendants an der Vorderachse, wodurch der neue Range Rover Sport noch komfortabler und stabiler unterwegs ist. Die Allradlenkung lässt das Modell agiler als je zuvor erscheinen, flink und handlich wie ein deutlich kleineres Modell.

Dynamic Response Pro

Die Ausrüstung mit Dynamic Response Pro² lässt den neuen Range Rover Sport extrem gelassen auftreten. Der elektronisch gesteuerte aktive 48-Volt-Wankneigungsausgleich reagiert bedeutend schneller und effizienter als eine hydraulische Lösung. Aktuatoren vorn und hinten überwachen das Wanken in Kurven und leiten nötigenfalls entsprechende Gegenmaßnahmen ein, um eine stabile und gleichmäßige Karosserielage zu gewährleisten. Der hochentwickelte Wankneigungsausgleich sichert dem neuen Range Rover Sport einen ähnlich hohen Rollwiderstand wie der bisherige Range Rover Sport SVR – bei wesentlich mehr Komfort.

Im neuen Range Rover Sport stellt der Wankneigungsausgleich in sämtlichen Fahrmodi eine Drehmomentkapazität von bis zu 1400 Nm zwischen den beiden Hälften der Stabilisatoren zur Verfügung. Weiterhin verfügt das von Land Rover entwickelte System über einen integrierten Drehmomentsensor und eine Entkopplungseinheit. Dynamic Response Pro arbeitet zur Optimierung des Fahrzeugsetups eng mit dem adaptiven Fahrwerk Adaptive Dynamics 2 zusammen.

Dynamic Response Pro wirkt dem durch Querbeschleunigung verursachten Wanken der Karosserie entgegen, indem das System alle zehn Millisekunden die Wankneigungskräfte an den vorderen und hinteren Stabilisatoren optimiert. Auf diese Weise verwöhnt der neue Range Rover Sport mit einem fein ausbalancierten Fahrerlebnis und optimaler Agilität – und das in Relation zu einer Vielzahl externer Faktoren, wie Querbeschleunigung, Fahrzeuggeschwindigkeit oder Reibung der Fahrbahnoberfläche.

Im Dynamik-Modus werden die Wankbewegungen noch stärker unterbunden, um Reaktionsfähigkeit und Agilität nochmals zu steigern. Dynamic Response Pro reagiert hier noch schneller und unterbindet Wankbewegungen höchst effektiv.

² Für P510e und P530 V8 serienmäßig

Im Offroad-Einsatz wiederum können die Stabilisatoren entkoppelt werden, was die Federwege maximiert und dem Fahrkomfort zugutekommt. Die Regelkreis-Drehmomentsteuerung bedeutet, dass die Aktuatoren des Systems das Fahrzeug aktiv darin unterstützen, welligem Untergrund zu folgen und auf diese Weise die Stabilität zu verbessern.

Konfigurierbarer Dynamik-Modus

Der im neuen Range Rover Sport verfügbare konfigurierbare Dynamik-Modus ermöglicht dem Piloten bzw. der Pilotin die Anpassung diverser Parameter an seine oder ihre persönlichen Vorlieben – Motoransprechen, Schaltzeitpunkte, Lenkungs- und Fahrwerksabstimmung.

Im Dynamik-Modus spricht der Motor des Range Rover Sport noch zügiger an und reagiert unmittelbarer auf Gaspedalbefehle. Dazu verlaufen die Gangwechsel sportlicher, die Luftfederung erhält eine straffere Abstimmung und die Servolenkung nimmt ihre Unterstützung ein wenig zurück. Der Dynamik-Modus ist außerdem die „Heimat“ der Funktion Dynamic Launch, in der das Triebwerk nachstehendem Start eine gleichmäßige Beschleunigung zeigt.

Intelligenter Allradantrieb iAWD mit Intelligent Driveline Dynamics

Die Übertragung der Motorkraft zum Untergrund gewährleistet der in allen Modellversionen des neuen Range Rover Sport als Standard enthaltene Antrieb mit Achtgang-Automatik von ZF und intelligentem Allradantrieb iAWD (intelligent All-Wheel Drive). Intelligent Driveline Dynamics (IDD) fungiert als Softwaresteuerung des Fahrdynamiksystems. Sie überwacht Haftungsniveau und Fahrereingaben 100 Mal pro Sekunde, um das Drehmoment prädiktiv zu verteilen – sowohl zwischen Vorder- und Hinterachse als auch zwischen den beiden Hinterrädern. So besitzt der neue Range Rover Sport stets beste Traktion, ob auf der Straße oder im Gelände.

Der Allradantrieb ist im Gelände automatisch und permanent in Funktion – außerdem beim Anfahren, bei kalten Temperaturen und bei einer Geschwindigkeit über 160 km/h. In allen übrigen Fällen managen Driveline Disconnect und der Allradantrieb inklusive Torque on Demand die jeweils zur Situation optimal passende Verteilung der Antriebskraft.

Das System kann permanenten Allradantrieb bereitstellen – oder den Antrieb der Vorderräder samt Achse und Antriebswelle zur Effizienzsteigerung entkoppeln, sofern dieser nicht benötigt wird: zum Beispiel beim Dahingleiten auf der Autobahn oder auf trockener Fahrbahn.

Eine Zentralkupplung sorgt für die Verteilung des Antriebsmoments zu Vorderrädern und Antriebswellen. Sie werden bei Bedarf übergangslos aktiviert, sodass für jede Situation und für alle Leistungsanforderungen das passende Dynamik-Setup bereitgestellt wird.

Elektronisches aktives Hinterachsdifferenzial und Torque Vectoring by Braking

Zum Technikpaket des neuen Range Rover Sport zählt ein elektronisches aktives Hinterachsdifferenzial². Es optimiert das Traktionsverhalten an der Hinterachse vor allem bei schnell durchfahrenen Kurven. Das von der Softwaresteuerung Intelligent Driveline Dynamics verwaltete Differenzial erweitert die Fähigkeiten des neuen Range Rover Sport – somit steht am Hinterrad mit der besten Traktion das maximal verfügbare Drehmoment an.

Torque Vectoring by Braking² sorgt für mehr Agilität, Haftung und Kurvenstabilität, indem es die Drehmomentverteilung kontinuierlich überwacht. Durch gezieltes Abbremsen des kurveninneren oder kurvenäußeren Hinterrads wird Unter- bzw. Übersteuern unterbunden. Das elektronisch gesteuerte aktive Hinterachsdifferenzial kann darüber hinaus gesperrt werden, womit eine feste 50:50-Drehmomentverteilung zwischen den beiden hinteren Rädern besteht.

Auch auf glattem Untergrund wirkt das aktive Hinterachsdifferenzial segensreich. Als offenes Differenzial agiert es gemeinschaftlich mit Torque Vectoring by Braking: Es bremst das Rad mit der geringsten Haftung ab und leitet automatisch Drehmoment zum Rad mit dem höchsten Grip und sichert dadurch das Vorwärtstreten.

² Für P510e und P530 V8 serienmäßig

Optimierte Bremsleistung

Die Bremsperformance des neuen Range Rover Sport wurde sorgfältig feingeschliffen und an die außerordentlichen dynamischen Fähigkeiten des Modells angepasst. Daher überzeugt die neue Modellgeneration mit sicherer Bremsleistung und einem gleichmäßigen Pedalgefühl.

Das Bremssystem des neuen Range Rover Sport arbeitet mit Brake-by-Wire-Technologie, die im Vergleich zu konventionellen Lösungen schnellere Reaktionen bei weniger Geräuschentwicklung auszeichnet. Ein aktuatorgesteuerter Kolben, der durch das Bremspedal betätigt wird, bürgt für fein dosierte Bremsleistung.

Darüber hinaus kombiniert der neue Range Rover Sport Bremstechnologie der nächsten Generation mit aktiver Bremsenkühlung. Auf der Straße wie im Gelände bürgt das System für gleichmäßige Leistung und höchste Zuverlässigkeit. Die Kühlluftkanäle optimieren dabei Aerodynamik und Effizienz, denn sie öffnen nur, wenn zusätzliche Kühlleistung für die Bremsen benötigt wird – das trägt eine Menge zum eindrucksvollen Luftwiderstandsbeiwert des neuen Range Rover Sport von $c_w = 0,29$ bei. Ferner sorgen besonders leichte Bremsscheiben für weniger ungefederte Massen und damit für eine erhöhte Fahrdynamik. Über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs ergibt sich daraus eine Reduzierung um bis zu 80 Kilogramm CO₂-Äquivalent.

Terrain Response 2 mit konfigurierbarem Terrain Response

Alle genannten Technologien lassen ihre Fähigkeiten und ihre Daten in Terrain Response 2 einfließen. Das mehrfach preisgekrönte Allround-Steuerungssystem mit konfigurierbarem Terrain Response nutzt die diversen Chassissysteme zur passgenauen Abstimmung des neuen Range Rover Sport auf den jeweiligen Untergrund.

Das in allen Modellvarianten enthaltene Terrain Response 2 erkennt selbsttätig, welches Programm für den aktuell befahrenen Untergrund das richtige ist und aktiviert es entsprechend. Damit passt sich der neue Range Rover Sport praktisch jeder Fahrsituation perfekt an und sichert so ein souveränes Vorwärtsskommen.

Mit dem konfigurierbaren Terrain Response können Pilotin oder Pilot praktisch jeden relevanten Aspekt ihres Fahrzeugs feinabstimmen und präzise an persönlichen Vorlieben oder Umgebungsbedingungen anpassen – für umfassenden Komfort ungeachtet aller äußeren Umstände. On und off the road kommen dem neuen Range Rover Sport dabei seine konzeptionellen Vorzüge zugute, wie der kleine Wendekreis oder die Allradlenkung, die in verschiedenen Terrain Response Programmen ganz unterschiedlich reagiert.

Das konfigurierbare Terrain Response nutzt die hochentwickelten Chassistechnologien um den neuen Range Rover Sport mit den angestrebten Allroundfähigkeiten für jeden Untergrund zu versehen. Persönliche Vorlieben lassen sich auf vielfältige Weise berücksichtigen und speichern: in vier Nutzerprofilen und drei Konfigurationsebenen für fünf verschiedene Fahrzeugsysteme. Dazu gehören Differenziale, Motor, Lenkung, Traktionskontrolle und Karosseriehöhe.

Im Auto-Modus stellt Terrain Response selbsttätig die für die jeweilige Situation am besten geeignete Unterstützung bereit. Der Pivi Pro Bildschirm zeigt dabei an, welche empfohlenen Einstellungen FahrerIn oder Fahrer vornehmen sollten. Die dynamische Luftfederung spielt für die Offroad-Tauglichkeit des neuen Range Rover Sport eine Schlüsselrolle. Denn in Extremsituationen lässt sich mithilfe der Luftfedern die Karosserie für bis zu 15 Sekunden um 135 Millimeter anheben. Das sichert ein Vorwärtsskommen auch unter schwierigsten Bedingungen.

Adaptive Offroad-Geschwindigkeitsregelung

Die von Land Rover neuentwickelte adaptive Offroad-Geschwindigkeitsregelung oder Adaptive Off-Road Cruise Control feiert im neuen Range Rover Sport ihre Premiere. Sie hilft FahrerIn bzw. Fahrer, anspruchsvolle Bedingungen im Gelände zu meistern, indem sie entsprechend der Bodenverhältnisse ein stetiges Vorankommen gewährleistet. Pilot oder Pilotin können sich für eines von vier Komfortprogrammen entscheiden, in deren Rahmen das intelligente System die jeweils zum Untergrund passende Geschwindigkeit auswählt. Fahrer bzw. FahrerIn können sich dann ganz aufs Lenken konzentrieren.

Adaptive Off-Road Cruise Control arbeitet mit verschiedenen Algorithmen, die Karosserieneigung, Roll- und Querbewegungen sowie Gierraten analysiert und das Fahrtempo entsprechend justiert. Pilot und Pilotin werden über den Bildschirm des Pivi Infotainment-Systems auf dem Laufenden gehalten, während sie Geschwindigkeit und Programme über die gleichen Lenkradtasten einstellen, mit denen auch die adaptive Geschwindigkeitsregelung bedient wird.

Die neue adaptive Offroad-Geschwindigkeitsregelung schafft eine Menge Vertrauen, denn dank ihrer Unterstützung sind selbst Sandstrände oder schlammiges Terrain kein Hindernis: Da System bringt den Range Rover Sport sicher voran – die Nutzer müssen sich lediglich um das Lenkrad kümmern. Bei Wasserdurchfahrten wirkt die Geschwindigkeitsregelung mit dem Watmodus zusammen, um bei gleichmäßiger Geschwindigkeit die perfekte Bugwelle zu erzeugen.

Der Watmodus des neuen Range Rover Sport verriegelt automatisch den Antriebsstrang, schließt alle Lüftungskanäle und bringt die Karosserie in Offroad-Höhe. Damit kann der dynamische Brite sicher bis zu 900 Millimeter tiefe Wasserpassagen durchqueren. Auf dem Wade Sensing-Bildschirm von Pivi Pro erhalten Pilotin oder Pilot Informationen über die gemessene Tiefe des gerade durchquerten Gewässers. Beim Deaktivieren des Wat-Programms betätigt Terrain Response 2 automatisch kurzzeitig die Bremsen, um die Scheiben zu trocknen.

Zugbetrieb

Der neue Range Rover Sport brilliert nicht nur auf und abseits der Straßen, er ist auch ein leistungsstarkes Zugfahrzeug, das bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast an den Haken nehmen kann – bzw. drei Tonnen beim Plug-in Hybridmodell. Land Rover macht dabei das Rangieren mit Anhänger bedeutend einfacher: durch den Erweiterten Anhängerassistenten, der das rückwärtige Rangieren mit angekoppeltem Trailer selbst für Ungeübte zum Kinderspiel macht. FahrerIn bzw. Fahrer visieren dabei ihr Ziel mit dem Drehregler in der Mittelkonsole an. Die Rückfahrkamera überträgt auf den Pivi Pro Touchscreen die entsprechenden Bilder, in die Fahrlinien für das Gespann eingeblendet werden.

Weitere nützliche Systeme für den Zugbetrieb sind Anhängerstabilitätshilfe und Ankoppelhilfe. Die elektronisch gesteuerte ausfahrbare Anhängerkupplung fährt nur bei Bedarf auf Knopfdruck aus und bleibt ansonsten unsichtbar.

Modernste Entwicklungsverfahren

Beim neuen Range Rover Sport wurde die erste Phase der Prototypenerprobung mithilfe virtueller Simulatortests vollzogen, wozu auch ein neuartiges virtuelles Offroad-Simulationselement gehört. Im Rahmen dieses Prozesses wurden sogar die Straßen rund um die Jaguar Land Rover Zentrale im englischen Gaydon digital nachgebildet. Insgesamt absolvierte der neue Range Rover Sport mehr als 140.000 Stunden Computeranalysen, bevor auch nur ein Fahrzeug bei Erprobungen physisch im Einsatz war. Die Prototypenflotte konnte dadurch ebenso kleiner ausfallen wie die Zahl der zurückgelegten Kilometer.

ABMESSUNGEN	
Länge	4.946 mm
Breite (inkl. Spiegeln)	2.209 mm
Höhe	1.820 mm
Radstand	2.997 mm
Wendekreis	10,95 m
GELÄNDETAUGLICHKEIT	
Maximale Bodenfreiheit	281 mm (Plug-in Hybrid: 274 mm)
Maximale Achsverschränkung	546 mm (Plug-in Hybrid: 528 mm)

Vorderer Böschungswinkel	33 Grad (Dynamic: 29,7 Grad)
Rampenwinkel	26,9 Grad (Plug-in Hybrid: 24,5 mm)
Hinterer Böschungswinkel	30 Grad
Maximale Wattiefe	900 mm

Konfiguration unter: www.landrover.de/vehicles/new-range-rover-sport/index.html

Weitere Informationen und Fotos zur redaktionellen Nutzung erhalten Sie unter:

<https://media.landrover.com/de-de>

Folgen Sie unseren spannenden Abenteuern auch auf Facebook, Instagram und YouTube

facebook.com/landrover.de

instagram.com/landroverde

YouTube/Land Rover Deutschland

Die Zukunft des modernen Luxus durch Design neu erfinden

Mit seinen eigenständigen Marken erfindet Jaguar Land Rover die Zukunft des modernen Luxus durch Design neu. Unsere aktuelle Modellpalette umfasst vollelektrische, Plug-in-Hybrid- und Mild-Hybrid-Modelle sowie Fahrzeuge mit neuesten Diesel- und Benzinmotoren. Die Produkte von Jaguar und Land Rover sind weltweit gefragt. Land Rover ist mit seinen drei Modellfamilien Range Rover, Discovery und Defender der weltweit führende Hersteller von Luxus-SUV. Jaguar ist die erste Marke überhaupt, die im Premiumsegment ein rein elektrisch angetriebenes Performance-SUV angeboten hat: den Jaguar I-PACE.

Im Herzen sind wir ein britisches Unternehmen mit zwei großen Design- und Entwicklungszentren, drei Produktionsstandorten, einem Motorenwerk und einem Batteriemontagewerk in Großbritannien. Darüber hinaus haben wir Werke in China, Brasilien, Indien, Österreich und der Slowakei. Drei unserer sieben Technologiezentren sind in Großbritannien angesiedelt: in Manchester, Warwick (NAIC) und London. Weitere Standorte befinden sich in Shannon (Irland), Portland (USA), Budapest (Ungarn) und Shanghai (China).

Im Mittelpunkt unserer „Reimagine“-Strategie steht die Elektrifizierung der beiden Marken Land Rover und Jaguar mit zwei klar definierten, eigenständigen Charakteren. Alle Modelle von Jaguar und Land Rover werden bis zum Ende des Jahrzehnts rein elektrisch erhältlich sein. Dies markiert den Beginn der Reise des Unternehmens, bis 2039 in seiner gesamten Lieferkette, seinen Produkten und seinem Betrieb CO₂-neutral zu werden.

Jaguar Land Rover ist seit 2008 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Tata Motors und hat dadurch innerhalb der gesamten Tata-Gruppe direkten Zugang zu führenden globalen Akteuren in den Bereichen Technologie und Nachhaltigkeit.

Pressekontakt:

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH
Campus Kronberg 7
61476 Kronberg im Taunus

Na Li, Head of Brand Marketing & PR Land Rover
Telefon: 0 61 73 32 71-555, nli1@jaguarlandrover.com

Vanessa Olk, PR & Social Media Manager Land Rover
Telefon: 0 61 73 32 71-123, volk1@jaguarlandrover.com

Verbrauchs- und Emissionswerte Neuer Range Rover Sport Modelljahr 2023 (WLTP – max.)**

Range Rover Sport D250 mit 183 kW (249 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 8,1 l/100 km; 211 g/km)

Range Rover Sport D300 mit 221 kW (300 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 8,1 l/100 km; 211 g/km)

Range Rover Sport D350 mit 258 kW (350 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 8,0 l/100 km; 211 g/km)

Range Rover Sport P400 mit 294 kW (400 PS), AWD Automatik MHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 10,0 l/100 km; 226 g/km)

Range Rover Sport P440e mit 324 kW (440 PS), AWD Automatik PHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 0,9 l/100 km; 20 g/km,
kombinierter Stromverbrauch: 29,7 kWh/100 km)

Range Rover Sport P510e mit 375 kW (510 PS), AWD Automatik PHEV
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 0,9 l/100 km; 20 g/km,
kombinierter Stromverbrauch: 29,7 kWh/100 km)

Range Rover Sport P530 mit 390 kW (530 PS), AWD Automatik
(kombinierter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission: 11,7 l/100 km; 266 g/km)

Land Rover Verbrauchs- und Emissionswerte

Verbrauchs- und Emissionswerte für Range Rover, Range Rover Sport, Range Rover Velar, Range Rover Evoque, Defender, Discovery, Discovery Sport:

Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Discovery P360 AWD: 9,4 l/100km – Range Rover Velar P400e AWD Plug-in Hybrid: 2,3 l/100km[†]

CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Discovery P360 AWD: 213 g/km – Range Rover Velar P400e AWD Plug-in Hybrid: 53 g/km[†]

Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus (NEFZ): Range Rover Velar P400e AWD Plug-in Hybrid: 17,2 kWh/100km[†]

Kraftstoffverbrauch nach WLTP* (jeweils max. komb.): Defender 110 P525: 15,1 l/100 km – Range Rover und Range Rover Sport P440e AWD Plug-in Hybrid und P510e AWD Plug-in Hybrid: 0,9 l/100 km^{††}

CO₂-Emissionen nach WLTP* (jeweils max. komb.): Defender 110 P525: 340 g/km – Range Rover Sport P440e und P510e Plug-in Hybrid: 20 g/km^{††}

Stromverbrauch nach WLTP* (jeweils max. komb.): Range Rover P510e AWD Plug-in Hybrid: 30,0 kWh/100 km – Range Rover Evoque P300e Plug-in Hybrid: 18,8 kWh/100 km^{††}

** Die angegebenen Werte wurden gemäß des NEFZ2 in offiziellen WLTP-Tests der Hersteller nach Maßgabe der EU-Vorschriften ermittelt. Nur zu Vergleichszwecken. Die tatsächlichen Werte können abweichen. Die Angaben für CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch können je nach Reifen und Sonderausstattung variieren. Die NEFZ2-Angaben*

wurden gemäß einer behördlichen Formel anhand der WLTP-Werte berechnet, die denen des alten NEFZ-Tests entsprechen. Es kann dann die richtige steuerliche Behandlung angewandt werden.

*** Verbrauchswerte nach §2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-ENVKV in der jeweils geltenden Fassung liegen nicht vor. NEFZ-Daten nicht verfügbar. Der Gesetzgeber arbeitet an einer Novellierung der Pkw-ENVKV und empfiehlt in der Zwischenzeit für Fahrzeuge, die nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) homologiert werden können, die Angabe der realitätsnäheren WLTP-Werte, die in dem obenstehenden Absatz zu finden sind. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben auf Basis von Verbrauchs- und Emissionswerten können andere als die hier angegebenen Werte gelten. Abhängig von Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen sowie Fahrzeugzustand können sich in der Praxis abweichende Verbrauchswerte ergeben.*

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Rad-/Reifensatz.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der bei allen Jaguar Land Rover Vertragspartnern, bei der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH und bei der DAT Deutschland Automobil Treuhand GmbH unentgeltlich erhältlich ist. Der Leitfaden ist ebenfalls im Internet unter www.dat.de verfügbar.