



PRESSEINFORMATION

LANGFASSUNG

Neuer Modelljahrgang bringt zahlreiche Verbesserungen

Range Rover Sport 2012: Mehr Leistung, weniger CO₂ und eine neue Achtstufenautomatik

Schwalbach, 6. Juli 2011 – Dynamik in frischer Form: Zum Modelljahrgang 2012 hat Land Rover seinen Bestseller Range Rover Sport rundum optimiert. Beispielsweise mit mehr Leistung bei weniger Verbrauch und verringertem CO₂-Ausstoß für die durchzugsstarken 3,0-Liter-V6-Twinturbodieselmotoren. Die Selbstzündertriebwerke sind außerdem jetzt mit einer weiteren Innovation verbunden: einer hochmodernen ZF-Automatik mit acht Gängen, die sich in allen Dieselfersionen der Modellgeneration 2012 serienmäßig an Bord befindet. Auf diese Weise untermauert der Range Rover Sport seinen Ruf als sportlich-dynamischer, aber gleichwohl kompromisslos komfortabler SUV. Für den auch weiterhin alternativ mit dem imposanten 5,0-Liter-Kompressormotor lieferbaren Range Rover Sport offeriert der britische Geländewagenspezialist zum Modelljahr 2012 ein aufgefrischtes Design und ein aufgewertetes Interieur samt neuer Unterhaltungssysteme.

Design und Hochwertigkeit des Range Rover Sport erzeugen Emotionen, seine Dynamik und seine Sportlichkeit machen das Fahren zum Erlebnis: Mit dieser Quintessenz ist das Erfolgsrezept der fünften Land Rover-Baureihe knapp und treffend beschrieben.

Jetzt gönnt Land Rover dem dynamischen „Sports Tourer“ zum Modelljahr 2012 eine umfangreiche Verjüngungskur. Zum Beispiel bei den Motoren. So glänzen die beiden Versionen des 3,0-Liter-Diesels mit verbesserter Effizienz, weniger Kraftstoffdurst und



reduziertem CO₂-Ausstoß bei teilweise sogar höherer Leistung. Denn die Spitzenversion stellt nun 188 kW (256 PS) zur Verfügung, während die CO₂-Emissionen von 243 auf 230 g/km zurückgingen. Die zweite Dieseralternative im Range Rover Sport leistet unverändert 155 kW (211 PS), aber auch hier sank der CO₂-Ausstoß deutlich, von 243 auf 224 g/km – in erster Linie verursacht durch ein neues Niederdruck-Einspritzsystem. Beide Aggregate beweisen eindrucksvoll, dass die Dynamik des Range Rover Sport und moderne Effizienz kein Widerspruch sein müssen.

Ideal zu den effizienten und durchzugsstarken Dieselmotoren passt das neue Getriebe, das im Range Rover Sport des Jahrgangs 2012 sein Debüt gibt: die 8HP70-Achtstufenautomatik von ZF – Garant sowohl für äußerst sanfte Schaltvorgänge wie für moderaten Verbrauch. Mit der neuen Automatik geben sich die Range Rover Sport-Selbstzünder noch sparsamer. Bei der 155-kW-Version sank der Normverbrauch im kombinierten Zyklus von 9,2 auf 8,5 Liter pro 100 Kilometer, während die stärkere Ausführung trotz der auf 188 kW (256 PS) gesteigerten Leistung nun 8,8 statt wie zuvor 9,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer konsumiert. Gesteuert werden die Funktionen des achtstufigen Getriebes übrigens entweder über den Drehregler in der Mittelkonsole oder mit Schaltwippen am Lenkrad.

Dritter im Bunde der Range Rover Sport-Motoren bleibt der eindrucksvolle 5,0-Liter-V8-Benziner mit Kompressoraufladung, den eine ZF-Sechsstufenautomatik perfekt ergänzt. Dieses Glanzstück modernen Triebwerksbaus setzt der Dynamik des Range Rover Sport die Krone auf. Dabei befinden sich 375 kW (510 PS) Leistung und 625 Nm Drehmomentmaximum harmonisch im Einklang mit einer für die Klasse großvolumiger Motoren beispielhaften Effizienz.

Den Arbeitsfeldern „Design“ und „Ausstattung“ widmeten sich die Land Rover-Entwickler beim Range Rover Sport 2012 ebenfalls ausgiebig. Sofort ins Auge fallen dabei neue Farben an zahlreichen Karosseriedetails sowie neue Innenraum-Farbkonzepte für die Modellversionen „Autobiography“ und „Limited Edition“. Mehr



Komfort verspricht daneben die Integration einer elektrisch betätigten Heckklappe, deren Öffnungshöhe nach persönlichem Wunsch festgelegt werden kann.

Ebenfalls neu im Range Rover Sport ist ein 7-Zoll-Touchscreen mit „Dual View“-Technologie. Dabei kann der Pilot Navigationshinweise verfolgen, während der Beifahrer parallel auf dem gleichen Bildschirm eine DVD genießt. Das Unterhaltungssystem im Fond wiederum profitiert vom Wechsel zur hoch entwickelten „White Fire“-Funkübertragungstechnologie.

Stichwort Unterhaltung: Hier glänzt der Range Rover Sport des Jahrgangs 2012 zusätzlich mit „MOST Gen 2.1“ – die fortschrittliche Netzwerkarchitektur steigert Möglichkeiten und Leistung der „Hi-ICE“- und Premium-Audiosysteme. Das Topmodell LOGIC 7 aus dem Haus Harman Kardon bietet nun 17 Lautsprecher, über die nicht weniger als 825 Watt Leistung übertragen werden. Neu an Bord befindet sich schließlich bei den Premiumsystemen die Sprachsteuerung mit „Say What You See“-Logik, die mit Schritt-für-Schritt-Anweisungen arbeitet und bei der sogar Abkürzungen zur Bedienung ausreichen.

Mit den neuen Details vergrößert Land Rover erneut die Ausstattungsvielfalt für den Range Rover Sport. Die Kunden können dabei aus einer sehr breit angelegten Palette wählen. So bietet der Range Rover Sport S Dynamik und Wirtschaftlichkeit zum verlockenden Preis: Wer jedoch hier den Begriff „Einstiegsmodell“ missversteht, den belehrt die Ausstattungsliste eines Besseren. Obligatorisch an Bord sind etwa laminierte Front- und Seitenscheiben, Geschwindigkeitsregelung, ein High-Audio-System, Klimaautomatik, Xenon-Scheinwerfer, Festplatten-Navigation, Luftfederung, ein elektrisch verstellbarer Fahrersitz, ein Anhängerstabilitätssystem und vieles andere mehr.

Im Ausstattungsprogramm des „Sports Tourers“ sind neben der S-Modellversion Alternativen mit noch umfangreicherer SE- oder HSE-Ausstattung erhältlich. Wer seinen Range Rover Sport darüber hinaus besonders exklusiv gestalten will, wird sicher in



den Modellausführungen „Autobiography“, „Limited Edition“ und „Autobiography Sport“ fündig, die zum Modelljahr 2012 teilweise neu konzipiert wurden.

Der Range Rover Sport 2012 im Detail

Karosseriedesign

Ein Modell, das sich nicht zuletzt über seinen sportlich-dynamischen Charakter definiert, muss vorrangig in zwei Disziplinen punkten: bei der Technik und beim Design. Dem Range Rover Sport gelingt dieser Doppelschlag in außerordentlicher Weise.

Beispielsweise mit seinem klar definierten, kraftvollen Erscheinungsbild, das perfekt zu den Motoren passt. Vor allem die beeindruckende Frontansicht unterstreicht den sportlichen Charakter des Fahrzeugs ganz besonders. Als optischer Blickfang fungieren dabei die markanten LED-Scheinwerfer, die auf der klassischen Range Rover-Form basieren, aber eine vollkommen andere Designlösung darstellen. Die Leuchten flankieren einen Zwei-Lamellen-Grill, der im Verbund mit dem großen Lufteinlass die Front des Modells schlank, athletisch und kraftvoll erscheinen lässt.

Daneben bilden der vordere Stoßfänger ebenso wie die Kotflügel eher schlichte, aber wohlproportionierte Flächen, die nicht nur sehr sportlich aussehen, sondern auch die Aerodynamik weiter optimieren.

An den Fahrzeugseiten des Range Rover Sport fallen zweistreifige LED-Blinkleuchten, zweiteilige Lufteinlässe im Kotflügel und in Wagenfarbe lackierte Außenspiegel ins Auge. Das Heck schließlich zeigt vom Design des großen Markenbruders Range Rover inspirierte Leuchteneinheiten, während die glatte und klare Form des Heckstoßfängers das Design des Pendants am Vorderwagen aufnimmt.



Mit zahlreichen Detailmodifikationen am Styling haben die Land Rover-Designer die Attraktivität des Range Rover Sport zum Modelljahr 2012 nochmals gesteigert. So erzeugen neue Akzente an der Heckklappe ebenso einen frischeren Look wie schwarzglänzende Elemente an den Scheinwerfer- und Kühlergrilleinfassungen. Die S- und SE-Varianten besitzen nun einen „Dark Atlas“-Grill, während der Range Rover Sport HSE hier ein „Light Atlas“-Design zeigt. Für das Kompressormodell wiederum stehen als Option neue, in Hochglanz lackierte 20-Zoll-Leichtmetallräder in „Sparkle Silver“-Finish zur Wahl, während die „Limited Edition“ mit schwarz glänzenden Fünfspeichenrädern in „Diamond Turned“-Finish geschmückt ist. In einigen Modellvarianten erhielten außerdem unter anderem Kühlergrill, Lufteinlässe, Motorhaubenverzierungen, Abschleppösen und Türgriffe neue Farbgebungen.

Innenraum

Ein unverwechselbares Kennzeichen der Passagierkabine des Range Rover Sport ist seit jeher das charakteristische „Cockpit-Gefühl“ des Piloten. Daneben überzeugt das Interieur mit hoher Qualitätsanmutung und verwöhnendem Komfort, untermalt von einer dezenten, aber überall sicht- und spürbaren sportlichen Note.

Den Fahrgastraum bestimmen durchweg hochwertige Materialien, luxuriöse Soft-Touch-Oberflächen und erstklassige Details. Alle Hauptflächen sind mit Leder bezogen, das in mehreren Farben zur Verfügung steht. Um die Sportlichkeit zu betonen, werden schmale Bereiche in hellen Farben von kräftigen, dunklen Tönen eingefasst. Diesen Effekt verstärkt eine großzügige Auswahl edler Holzoberflächen zusätzlich.

Das in Soft-Touch-Anmutung gehaltene Armaturenbrett zeigt ein klares, übersichtliches Design und ist von hochwertigem Leder mit abgesetzten Nähten umhüllt. Die Armaturentafel, die sich über die gesamte Breite des Innenraums erstreckt, wird von Säulen mit Echtholzverkleidung eingefasst.



Der Übersichtlichkeit und Ergonomie dient darüber hinaus eine bewusst knapp gehaltene Zahl an Schaltern – sämtliche Elemente sind zudem mit einer Chromoberfläche versehen. Gleichfalls metallischen Charakter besitzt die Rollo-Abdeckung des geräumigen Staufachs. Vorder- und Rücksitze zeichnen sich durch eine üppige Sitztiefe und eine optimale körpergerechte Form aus. Auf Wunsch stehen alternativ Premium-Ledersitze bereit, bei denen am Fahrerplatz die Seitenpolster elektrisch verstellbar sind.

Eine besondere Note verleiht der Kabine schließlich die Innenbeleuchtung mit weißen LEDs, die die Türgriffe und Staufächer, das Armaturenbrett und den Bereich der Mittelkonsole gezielt, aber dezent beleuchten.

Als Neuerung zum Modelljahrgang 2012 wurden die Innenraum-Farbkonzepte für die Modellversionen „Autobiography Sport“ und „Limited Edition“ aufgefrischt und um einen Dachhimmel in „Ebony Morzine“ erweitert.

Ausstattung und Technik

Der Range Rover Sport ist mit einer ganzen Reihe moderner Technologien ausgestattet, die Fahrvergnügen und Komfort ebenso maximieren wie das Sicherheitsniveau. Gemeinsames Merkmal aller Systeme: Die Komplexität der Technik bleibt vollkommen unsichtbar – jedes System ist intuitiv und einfach zu bedienen.

Ein besonders schlagendes Beispiel für diese Philosophie ist das Festplatten-Navigationssystem. Es überzeugt mit extrem schneller Routenberechnung und absoluter Zuverlässigkeit. Außerdem besitzt das Navi eine einfache Menüstruktur, die auch eine Streckenabschnitts-Zielführung umfasst. In der Modellgeneration 2012 erhielt das Festplatten-Navi eine TMC-Funktion ebenso wie die Möglichkeit zur Zielwahl per Spracheingabe. Die optionale „Say What You See“-Sprachsteuerung erleichtert mit Schritt-für-Schritt-Anweisungen und gesprochenen Abkürzungen die Bedienung.



An Bord des Range Rover Sport befinden sich weiterhin Schaltwippen am Lenkrad für manuelle Gangwechsel sowie eine Schnittstelle für tragbare Audiogeräte, die den Anschluss verschiedener Speichermedien wie USB-Sticks, MP3-Player und iPods ermöglicht. Die Funktionen der Geräte können über den Touchscreen auf dem Armaturenbrett aufgerufen und bedient werden.

Sein Debüt im Range Rover Sport 2012 gibt dabei ein Sieben-Zoll-Touchscreen mit „Dual View“-Technologie. Diese erstmals im Markenflaggschiff Range Rover gezeigte Lösung erlaubt die gleichzeitige Betrachtung unterschiedlicher Bilder auf einem Display – zum Beispiel Navigationshinweise und ein DVD-Film.

In der Modellpalette 2012 des Range Rover Sport kommen weiter aufgewertete Audio- und Infotainment-Systeme zum Einsatz. Die „Hi-ICE“- und Premium-Varianten profitieren dabei enorm von der Einführung der hoch entwickelten „MOST Gen 2.1“-Netzwerkarchitektur. Zu den neuen Funktionen zählen eine Konnektivität, die DVD-Audioformate unterstützt, ein Festplatten-Musikserver, ein Doppeltuner für verbesserten Empfang, iPod- und Videostreaming per USB sowie Audiostreaming per Bluetooth. Zwei USB-Anschlüsse fanden zudem Platz im Konsolendeckel. Das Fond-Unterhaltungssystem verfügt über Funkkopfhörer mit neuer, besonders leistungsstarker „White Fire“-Drahtlostechnologie.

Das „Hi-ICE“-System von Harman Kardon besitzt jetzt elf statt wie bisher neun Lautsprecher und eine von 240 auf 380 Watt deutlich gesteigerte Leistung. Als Premiumsystem empfiehlt sich im Range Rover Sport „LOGIC 7“. Die ebenfalls von Harman Kardon gefertigte Einheit wurde von 14 auf 17 Lautsprecher erweitert, während sich die Leistung von 480 auf 825 Watt beinahe verdoppelte.

In der umfangreichen Ausstattungs- und Optionsliste finden sich ferner innovative und hochwertige Details wie Hybrid-TV-Empfang oder die hoch entwickelte adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) inklusive erweitertem Bremsassistenten. Das von Land



Rover entwickelte System hält durch Beschleunigen und Verzögern automatisch den vorgegebenen Abstand zu vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern aufrecht.

Auch außerhalb der Range Rover Sport-Passagierkabine haben die Land Rover-Ingenieure verschiedene nutzbringende Helfer installiert. So bestückte der 4x4-Spezialist sein Erfolgsmodell zum Modelljahr 2012 zusätzlich mit einer elektrischen Heckklappe, die über einen Knopf am Armaturenbrett, über die Fernbedienung oder an der Klappe selbst betätigt werden kann. Die Öffnungshöhe lässt sich dabei individuell festlegen: Einfach die Klappe in der gewünschten Höhe festhalten und den Knopf am Heck zehn Sekunden lang drücken. Die Einstellung kann selbstverständlich jederzeit wieder gelöscht werden, um die komfortable Einrichtung persönlichen Wünschen anzupassen.

Ein weiteres Beispiel für komfortsteigernde Technik bieten die Xenon-Scheinwerfer mit optionaler Abblendautomatik, die das Fernlicht bei Bedarf automatisch einschaltet. Das System erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Verkehrsteilnehmer und schaltet im Bruchteil einer Sekunde wieder auf Abblendlicht um.

Ein besonderes technisches Highlight ist das optionale Surround-Kamerasystem. Es besteht aus nicht weniger als fünf Digitalkameras, die eine Ansicht von fast 360 Grad auf den Touchscreen übertragen. Die Kameras schalten sich selbsttätig ein, sobald das Fahrzeug angelassen wird – sie können bis zu einer Geschwindigkeit von 18 km/h verwendet werden. Dieses System bietet große Vorteile im Anhängerbetrieb, da sich einzelne Kameras separat auswählen und zoomen lassen.

Genutzt wird das Kamerasystem auch von dem patentierten „Anhängerasistenten“. Er wird mithilfe des Touchscreens ausgewählt und ermöglicht sehr akkurate Rangiermanöver mit angekoppeltem Anhänger. Das breite Sichtfeld der seitlichen Kameras eröffnet dabei einen sicheren Blick auf das Gespann. Die Bilder werden zudem elektronisch bearbeitet, sodass sie ein unverzerrtes Bild zeigen. Zusätzliche Führungslinien auf den



hinteren Kameras verdeutlichen den Fahrweg von Zugmaschine und Anhänger, wobei sich die Linien analog zu jeder Bewegung des Lenkrads verändern. Um das System perfekt zu konfigurieren, können Merkmale wie Anhängerart, Zahl der Achsen und Breitenführung in das System eingegeben werden.

Schließlich verfügt der Range Rover Sport über eine Fernbedienung mit zahlreichen Funktionen. Dazu gehören eine schlüssellose Zentralverriegelung („Keyless Entry“) und Anlasserfunktion sowie die Möglichkeit, die Aufhängung per Knopfdruck aus Komfortgründen anzuheben oder zu senken.

Modellversionen

In der Modellpalette des „Sports Tourers“ haben die Kunden die Qual der Wahl. Denn das Angebot umfasst die Ausstattungsversionen S, SE, HSE und Supercharged, die durchweg eine Menge attraktiver Details beinhalten. So bietet als Einstiegsangebot der Range Rover Sport in S-Ausführung beispielsweise Details wie laminierte Front- und Seitenscheiben, Geschwindigkeitsregelung, ein High-Audio-System, Klimaautomatik, Xenon-Scheinwerfer, Festplatten-Navigation, Luftfederung, ein elektrisch verstellbarer Fahrersitz und vieles mehr.

Noch mehr Komfort bringen die weiteren Modellalternativen mit. Während der Range Rover Sport mit SE-Ausstattung unter anderem ein Lederinterieur oder ein Bluetooth-fähiges Telefonsystem als serienmäßige Details an Bord hat, kommen bei der HSE-Variante beispielsweise Rückfahrkamera, vordere Einparkhilfe, Leder-Alcantara-Sitze oder Edelstahl-Einstiegsleisten als werkseitig montierte Komponenten hinzu.

Den Range Rover Sport mit Kompressorbenziner gibt es als Variante 5.0 V8 SC. Er besitzt Ausstattungsmerkmale wie die intelligente adaptive Fahrwerkssteuerung „Dynamic Response“/„Adaptive Dynamics“, perforierte Premium-Ledersitze, Schaltwippen am Lenkrad, Einstiegsleuchten und Scheinwerfer mit Abblendautomatik.



Am oberen Ende des Range Rover Sport-Modellangebots thront die „Autobiography Sport“-Palette. In den sechs verschiedenfarbigen Ausführungen des exklusiven Individualisierungsprogramms sind einerseits edle Innenraumdetails erhältlich: zum Beispiel zweifarbige, perforierte Premium-Ledersitze mit Kontrastnähten, zusätzliche Lederbezüge und Dekorelemente sowie hochwertige Teppichmatten. Äußerlich identifizierbar werden die „Autobiography Sport“-Modelle unter anderem mit adaptiven Xenon-Scheinwerfern, einem Maschengitter-Frontgrill und seitlichen Lufteinlässen in „Titan“-Finish und 20-Zoll-Leichtmetallfelgen. Dazu kommt bei drei der sechs Alternativen ein sportliches Styling-Kit, beispielsweise mit modifiziertem Front- und Heckstoßfänger, Heckspoiler und eckigen Edelstahl-Sportauspuffblenden.

Motoren und Getriebe

Modernste Antriebstechnik gibt es unter der charakteristischen Motorhaube des Range Rover Sport zu entdecken. Land Rover implantierte in den „Sports Tourer“ insgesamt drei Antriebsalternativen: zum einen den in zwei Leistungsstufen angebotenen 3,0-Liter-TDV6, der mit 155 kW (211 PS) bzw. einer auf 188 kW (256 PS) gesteigerten Leistung glänzt. Zum anderen bildet der 5,0-Liter-V8-Kompressor-Benziner die Spitze der Triebwerkspalette. Ausnahmslos alle Aggregate harmonieren perfekt mit dem dynamisch-komfortablen Charakter des Range Rover Sport, während sie auf der anderen Seite durch niedrigen Verbrauch und geringe Emissionen zeigen, wozu moderne Motorentechnologie in der Lage ist.

3,0-Liter-TDV6-Diesel in zwei Leistungsstufen

Der hochmoderne 3,0-Liter-Twinturbodiesel als Antriebsquelle des Range Rover Sport verwöhnt im Modelljahr mit einem gesteigerten Leistungspotenzial bei weiter verringerten Verbrauchs- und Emissionsdaten. So bringt die stärkere Ausführung nun 188 kW (256 PS) bei 4000/min statt wie bislang 180 kW (245 PS) an die vier Antriebsräder. Das Drehmomentmaximum blieb bei imposanten 600 Nm, die schon bei 2000 Touren anliegen. Ein weiterer Beleg für enormen Durchzug und bestes Ansprechverhalten ist der Drehmomentanstieg von 0 auf 500 Nm in nur 500 Millisekunden. In der „kleineren“



Version leistet der 3,0-Liter-Diesel nach wie vor 155 kW (211 PS) bei 4000/min und erbringt ein maximales Drehmoment von 520 Nm bei 2000 Umdrehungen.

Die zwei Triebwerksvarianten teilen die grundlegende Konstruktion und alle innovativen Merkmale zur Optimierung von Leistung, Wirtschaftlichkeit und Abgasausstoß. In beiden Konfigurationen glänzt der Dreiliter-Sechszylinder mit hoher Laufkultur und optimaler Leistungsentfaltung in jeder Situation – bleibt dabei jedoch erstaunlich wirtschaftlich und besitzt einen niedrigen CO₂-Ausstoß.

Der 3,0-Liter-Motor verbraucht im kombinierten Messzyklus lediglich 8,5 bzw. 8,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer – in dieser Fahrzeugklasse und angesichts der Dynamik des Range Rover Sport ein bemerkenswertes Ergebnis. Das Gleiche gilt für den CO₂-Ausstoß: Hier ging beim TDV6 der CO₂-Ausstoß von 243 auf 224 g/km (Version mit 155 kW) bzw. 230 g/km deutlich zurück.

Ein Hauptmerkmal des 3,0-Liter-V6 ist sein einzigartiges parallel-sequenzielles Turboladersystem, das in der weltweiten Automobilindustrie erstmalig in dieser Form in einen V-Motor eingebaut wurde. Hohes Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich, optimales Ansprechverhalten und niedrige Emissionen – die sequenziell arbeitenden zwei Turbolader bürgen für kraftvollen Durchzug aus dem Drehzahlkeller ebenso wie für enorme Leistung bei hoher Tourenzahl.

Der Antrieb eines Turboladers benötigt bekanntlich Druck aus dem Auspuffsystem, was Pumpverluste im Motor ebenso zur Folge hat wie höheren Kraftstoffkonsum. Um diesen negativen Effekten entgegenzuwirken, entkoppeln in der Land Rover-Lösung Ventile den kleineren Lader im passiven Betrieb vom Auspuffstrom und vom Einlasstrakt. Ein Verbindungsrohr zwischen den Krümmern ermöglicht, dass die Abgase aus beiden Systemen zum größeren Turbolader strömen. Dieser Lader, ein besonders schnell ansprechendes Bauteil mit variabler Turbinengeometrie, erledigt im normalen



Alltagsbetrieb die Arbeit allein und ohne nennenswerte Verzögerung – beim Dahingleiten mit konstanter Drehzahl ebenso wie bei moderater Beschleunigung.

Zur guten Wirtschaftlichkeit der Dreiliter-Turbodiesel trägt weiterhin das hocheffiziente Common-Rail-System der dritten Generation mit bis zu 2000 Bar Einspritzdruck, Piezo-Einspritzventilen und präziser Kraftstoffdosierung bei. Ein weiteres interessantes Detail ist „Metering Mode“: Dabei stellt die Kraftstoffpumpe immer nur exakt so viel Diesel bereit, wie gerade gebraucht wird, statt überflüssigen Kraftstoff zurück in den Tank transportieren zu müssen.

Wie bei Land Rover üblich, sind die Aggregate für härteste Belastungsproben gewappnet, zum Beispiel mit einer speziellen Ölwanne, einem besonderen Ölsprühsystem der Turbolader und einer wasserdichten Kapselung verschiedener Bauteile.

5,0-Liter-V8-Kompressor-Benziner

Mit dem 5,0-Liter-V8-Kompressor-Benziner bietet Land Rover ein wahres großvolumiges Kraftpaket an, das ein verschwenderisches Leistungsangebot mit exzellenter Laufruhe und hoher Effizienz in Einklang bringt. Damit zeigt der Range Rover Sport Fahrleistungen der Extraklasse und verfügt über ein Optimum an Flexibilität und Souveränität.

Das in Leichtbauweise sowie unter Verwendung von Recyclingmaterialien konzipierte Triebwerk stellt dem Piloten nicht weniger als 375 kW (510 PS) zur Verfügung – ebenso eindrucksvoll wie der Wert von 625 Nm Drehmomentmaximum. Auf der anderen Seite siedelt sich der moderne Fünfliterbenziner mit seinem Kraftstoffkonsum und seinem CO₂-Emissionswert von 348 g/km ganz oben unter den genügsamsten und saubersten Aggregaten dieser Klasse an. Auf diese Weise avanciert das Euro-5-Triebwerk zum Musterbeispiel für Effizienz im Segment der großvolumigen Motoren.



Verantwortlich für dieses Profil sind zahlreiche innovative Funktionen, wie das strahlgeführte Mehrloch-Einspritzsystem, das den Zylindern Kraftstoff mit einem Druck von bis zu 150 Bar direkt zuführt. Dazu gesellen sich ein Nockenprofil-Umschaltsystem und eine drehmomentbetätigte variable Nockenwelleneinstellung auf allen vier Nocken. Während das variable Schaltsaugrohr Leistung und Drehmoment optimiert, wird dank des optimierten Kühlsystems ein besonders rasches Aufwärmen des Motors möglich, was genauso wie die vielen reibungsarmen Konstruktionsmerkmale den Verbrauch senkt. Und quasi als Krönung ist das Land Rover-Spitzenaggregat mit einem Twin-Vortex-Kompressor der sechsten Generation ausgestattet.

In der Ausführung als 5.0 V8 SC beschleunigt der Range Rover Sport in knappen 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine elektronisch abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h.

Getriebe

Die beiden Varianten des 3,0-Liter-TDV6 sind im Range Rover Sport der Generation 2012 mit einem neuen, hoch entwickelten Achtstufen-Automatikgetriebe kombiniert. Die 8HP70-Einheit des Spezialisten ZF bürgt für erstklassiges Ansprechen – gleichzeitig leistet sie entscheidende Beiträge zum niedrigen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß des dynamischen SUV. Mit seinen acht Stufen bietet das Getriebe eine enge Abstufung und weite Gangspreizung, während die lange Overdrive-Übersetzung perfekt mit dem üppigen Drehmoment des 3,0-Liter-Twinturbodiesels korrespondiert. Einem Höchstmaß an Effizienz dienen zudem besondere innere Konstruktionsmerkmale der Automatik. Beispielsweise sind nie mehr als zwei der integrierten Kupplungen gleichzeitig geöffnet, während die Hydropumpe des hydraulischen Betätigungssystems weniger Energie vom Motor abzieht. Die integrierte Leerlaufsteuerung „Transmission Idle Control“ entkoppelt nahtlos und unmerklich die Antriebskraft, sobald der Range Rover Sport zum Stillstand kommt und der Motor in den Leerlauf übergeht.



Zur umweltfreundlichen Auslegung gesellt sich bei der Achtstufenautomatik ein enormes Leistungsvermögen. So benötigt die Einheit gerade einmal 200 Millisekunden, um einen Schaltvorgang komplett abzuschließen. Die Gangwechsel vollziehen sich dabei mit absoluter Sanftheit: Wie in Doppelkupplungsgetrieben ist hier praktisch keine Unterbrechung des Kraftflusses zu merken.

Das Getriebe besitzt weiterhin eine „Fahrertyp-Erkennung“ (Driver Type Detection), eine „Kurvenerkennung“ (Curve Detection) und einen „Sport“-Modus, in dem die Reaktionszeiten optimiert werden, um ein schnelleres Ansprechen und Hochschalten zu gewährleisten. Außerdem ist die 8HP70-Einheit zu großen Sprüngen in der Lage: Statt Gang für Gang herunterzuschalten, können bis zu sechs Stufen übersprungen werden – gerade beim Überholen ein enormer Gewinn an Reaktionszeit.

Neben dem neuen Drehregler in der Mittelkonsole verfügt der Range Rover Sport über Schaltwippen am Lenkrad, mit denen der Pilot manuell auf das Getriebe einwirken kann. Bei ausgeschalteter Zündung schließt der Drehregler bündig mit der Mittelkonsole ab. Sobald der Zündschlüssel betätigt wird, fährt der Auswahlknopf selbsttätig heraus. Um jede Verwechslungsgefahr mit dem Gangwähler auszuschließen, wurde das Design des „Terrain Response“-Drehschalters deutlich geändert.

Der 5,0-Liter-V8-Kompressor im Range Rover Sport ist mit einer gleichfalls sehr sanft und komfortabel schaltenden Sechsstufenautomatik vom Typ ZF HP28 gekoppelt. Ihre Merkmale sind schnelle Schaltvorgänge und ein optimales Ansprechverhalten. Dank der hohen Leistung und Drehmomentabgabe des Kompressormotors kann die Überbrückungskupplung des Getriebes in jedem Gang sehr früh betätigt werden. Dadurch reduziert sich der Schlupf des hydraulischen Drehmomentwandlers, wodurch Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß sinken. Auch dieses Getriebe verfügt über einen „intelligenten“ Sportmodus, der sich an den individuellen Fahrstil eines Piloten anpassen kann.



Fahrwerk und Technik

Hohe Dynamik und perfekte Handlingeigenschaften zeichnen den Range Rover Sport ebenso aus wie verwöhnender Fahrkomfort. Beiträge zu diesen entscheidenden Modellvorteilen leisten zahllose fortschrittliche Elemente und Systeme. Als Basis fungiert dabei die elektronisch gesteuerte und mit einer Niveauregulierung versehene Luftfederung, die in allen Modellversionen serienmäßig an Bord ist.

Daneben verfügt der Range Rover Sport zum Beispiel über die intelligente adaptive Fahrwerkssteuerung „Adaptive Dynamics“, die die bewährte aktive Niveauregulierung ergänzt. Dieses weltweit erstmals in einem Serienmodell eingesetzte System arbeitet mit einer modellbasierten Prognosetechnologie, um die Dämpfereinstellungen unter einer Vielzahl möglicher Einsatzbedingungen kontinuierlich zu optimieren. Herkömmliche Dämpfer wurden dabei durch Präzisionsdämpfer mit „DampTronic Valve“-Technologie ersetzt, die stufenlos einstellbare Dämpferventile besitzen.

Mithilfe der Prognosetechnologie lassen sich die Dämpfereinstellungen an jedem Rad stufenlos zwischen einer eher weichen, komfortorientierten Einstellung und einer harten Dämpfung an die Karosseriesteuerung anpassen. Der Dämpferdruck auf jedem Rad wird nicht weniger als 500 Mal pro Sekunde überwacht, um Fahrkomfort und Karosserieverhalten zu optimieren.

Eine ausgeklügelte Abstimmung der Lenkungszahnstange führt bei hoher Geschwindigkeit zu einem festen Lenkgefühl um die Mittellage, während die Lenkung bei starkem Lenkradeinschlag eine hohe Empfindlichkeit aufweist. Dadurch verwöhnt der Range Rover Sport bei zügigerem Tempo ebenso wie bei Rangiermanövern mit einem perfekten Handlingverhalten.

Passend zu Chassis und Triebwerken besitzt der Range Rover Sport ein üppig ausgelegtes Bremssystem mit entgegengesetzt wirkenden Vierkolbensätteln an den Vorder-



rädern der Dieselsonen und Brembo-Bremssätteln mit sechs Kolben aus Aluminium beim Kompressormodell.

Im Einklang mit der Dynamik des Range Rover Sport erhielt das von Land Rover entwickelte und mehrfach preisgekrönte „Terrain Response“-System eine spezielle Abstimmung und zusätzliche Funktionen. „Terrain Response“ optimiert dadurch im erfolgreichen „Sports Tourer“ Fahreigenschaften und Komfort – und sichert gleichzeitig auf jedem Untergrund ein Höchstmaß an Traktion.

Vor allem für eine eher sportliche Fahrweise auf befestigten Straßen ist das „Dynamik“-Programm innerhalb von „Terrain Response“ konzipiert. In diesem Modus verändert das System die Einstellungen von Fahrwerk und Antriebsstrang in Richtung eines noch dynamischeren und sportlicheren Fahrerlebnisses mit dem ohnehin bereits sportlichen Range Rover Sport. „Terrain Response“ wirkt dabei besonders auf das „Adaptive Dynamics“-System sowie auf Motorkennfelder, Stabilitätskontrolle und Gangwechsel ein.

In der aktuellen Entwicklungsstufe wurde „Terrain Response“ um zwei weitere Funktionen ergänzt: „Hill Start Assist“ und „Gradient Acceleration Control“. Die Berganfahrhilfe „Hill Start Assist“ hält am Hang selbsttätig den vom Fahrer erzeugten Bremsdruck aufrecht und verhindert so ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Die Gefälle-Beschleunigungssteuerung „Gradient Acceleration Control“ sorgt ebenfalls für mehr Sicherheit in Schräglage. Das System baut in der Bremsanlage Druck auf und verzögert so das Fahrzeug bis zu einer Grenze, die von der Gaspedalstellung bestimmt wird.

Weitere Informationen und Fotos erhalten Sie unter <http://media.landrover.de> und <http://medialandrover.com>.