



Range Rover Sport 3.0 SDV6 SE Automatik (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der Oberklasse (188 kW / 256 PS)



Der Range Rover Sport ist ein auffälliger und imposanter Geländewagen mit einer dynamisch wirkenden Karosserie, die mit sauberer Verarbeitung glänzt. Auch der großzügige Innenraum präsentiert sich optisch ansprechend, die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig. Unter dem bulligen Blechkleid arbeitet ein Drei-Liter-V6-Dieselmotor mit 256 Pferdestärken und einem maximalen Drehmoment von 600 Nm. Für die Kraftübertragung sorgt ein Acht-Stufen-Automat, dessen Auslegung gut zur Motorcharakteristik passt. Fordert man die Leistung ab, lassen sich trotz eines Leergewichts von rund 2,5 Tonnen zufriedenstellende bis gute Fahrleistungen realisieren - doch dies fordert seinen Tribut: Im Test betrug der gemessene Durchschnittsverbrauch 9,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Auf hohem Niveau bewegt sich auch der Grundpreis des Testwagens, der bei 62.900 Euro liegt. Dafür sind zwar Luftfederung und Navigationssystem serienmäßig an Bord, dennoch präsentiert sich die Liste der optionalen Ausstattung umfangreich.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi Q7, Mercedes GL, Porsche Cayenne, Toyota Land Cruiser.

- +** hohe Zuladung , gute Übersicht des umliegenden Verkehrsgeschehens, gute Komforteigenschaften, gute Sicherheitsausstattung
- nah am Fahrzeug liegende Hindernisse sind schlecht wahrnehmbar, hohe Türschweller erschweren den Ein- und Ausstieg, mäßiger Temperaturanstieg im Innenraum (Heizungstest)

ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

4,2 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,2 Langstrecke

2,1 Transport

2,6 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie zeigen sich auf einem guten Niveau, die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Auch der Innenraum ist optisch ansprechend und die verwendeten Materialien sind überwiegend hochwertig, wenn es auch hier und da etwas knarzt.

+ Das Interieur wird durch Aluminium- und Holzapplikationen aufgewertet. Der Unterboden ist entsprechend einem Geländewagen zerklüftet - der Motorraum hingegen gut abgeschottet. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, Schutzleisten besitzen die lackierten Schweller jedoch nicht. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, die Bedienung durchschnittlich. Die Fahrzeugflanken werden durch massive Schutzleisten vor fremden Autotüren geschützt und auch die Stoßfänger besitzen unlackierte Einsätze, die bei Bedarf ausgetauscht werden können.

- Trotz Sperrklappe ist eine Fehlbetankung möglich, da diese von einer falschen Zapfpistole erst spät aktiviert wird.

2,0

Alltagstauglichkeit

Der Range Rover Sport bietet mit einer ordentlichen Zuladung und vier vollwertigen Sitzen (plus schmalem Mittelsitz im Fond) eine gute Alltagstauglichkeit.

+ In Abhängigkeit des Testverbrauchs sind Reichweiten bis rund 900 km mit einer Tankfüllung möglich. Die Zuladung fällt mit 625 kg üppig aus. Zudem ist eine gebremste Anhängelast von 3500 kg (ungebremst 750 kg) erlaubt. Die zulässige Dachlast beträgt 75 kg. Für den Fall einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung.

- Das Reserverad ist am Unterboden befestigt und dadurch schlecht zugänglich.

2,5

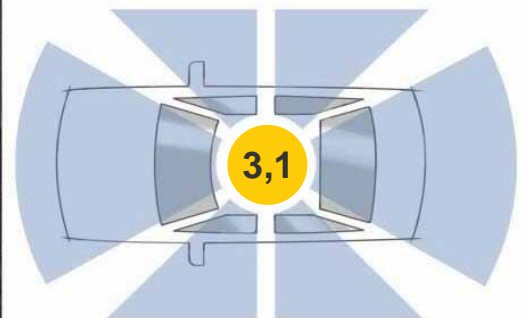
Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist insgesamt zufriedenstellend. Aufgrund der eckigen Form lassen sich die Fahrzeugenden recht gut abschätzen, zudem helfen Parksensoren vorn wie hinten (Heck serienmäßig) sowie eine optionale Rückfahrkamera beim Rangieren. Bei der Rundumsichtmessung erreicht der Range Rover Sport eine zufriedenstellende Beurteilung, besonders nach schräg hinten wird die Sicht durch die breiten D-Säulen eingeschränkt.

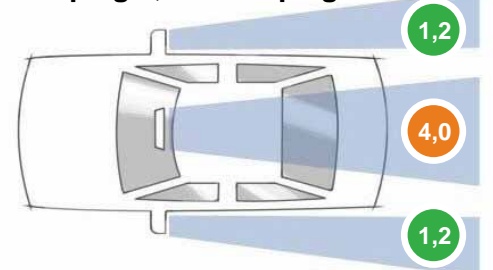


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

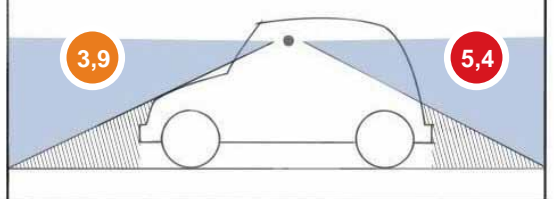
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition einen sehr guten Blick auf das umliegende Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten. Bei Dunkelheit leuchten Xenonscheinwerfer die Fahrbahn aus. Gegen Aufpreis sind Kurven- und Abbiegelicht erhältlich. Zudem lässt sich eine Abblendautomatik (Scheinwerfer) in der Aufpreisliste finden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab.

⊖ Aufgrund der hohen Front und Fensterlinie sind tief liegende Hindernisse vor und hinter dem Wagen schlecht zu erkennen. Zudem bietet der Innenspiegel nur ein dürrtiges Sichtfeld nach hinten.

3,1 Ein-/Ausstieg

Durch die hohe Karosserie ist ein bequemes Ein- und Aussteigen nur bedingt möglich.

⊕ Das Fahrzeug lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegeln, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloser Zugang möglich (im Testfahrzeug vorhanden). Die Türausschnitte sind angenehm groß und der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante gering - im Fond stört allerdings der Radlauf etwas. Die Türaufhalter sind ordentlich dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Haltegriffe gibt es für alle außen sitzenden Personen. Zum Ein- und Aussteigen lässt sich die Karosserie absenken.

⊖ Schweller und Sitz liegen sehr hoch, daher muss man einen großen Schritt machen, um ins Fahrzeug zu gelangen.

2,5 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich.

⊕ Legt man die Rücksitzbank um, so erweitert sich das Kofferraum-Volumen auf 805 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Es finden 13 Getränkeboxen Platz. Aufgrund der senkrechten Heckpartie lässt sich der Kofferraum über die gesamte Länge bis unters Dach beladen.

⊖ Das Ladeabteil fasst zufriedenstellende 415 l.



Der Kofferraum mit 415 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des Geländewagens ist gut.

⊕ Die Heckklappe öffnet elektrisch und bietet Personen bis etwa 1,93 m Platz darunter. Der Kofferraumboden ist eben und die Kofferraumtiefe noch verhältnismäßig gering. Die Ladeöffnung ist sowohl breit als auch hoch, so dass sich sperrige Gegenstände einfach einladen lassen. Insgesamt weist das Ladeabteil ein praktisches Format auf.

⊖ Die äußere Ladekante liegt mit 79 Zentimetern sehr hoch, dadurch muss das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden. Die Kofferraumbreite ist im Klassenvergleich nur akzeptabel. Die Beleuchtung des Gepäckabteils fällt mit nur einer Leuchte recht spärlich aus.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität des Kofferraums ist durchschnittlich.

- ⊕ Es lassen sich sowohl die Sitzfläche als auch -lehne asymmetrisch umklappen. Dies funktioniert zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand. Zur Sicherung von größeren Gepäckstücken gibt es vier stabile Verzurrösen.
- ⊖ Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Cockpit des Range Rover Sport ist am Fahrer orientiert und die meisten Bedienelemente sind gut erreichbar. Dennoch bedarf es aufgrund der vielen Funktionen einer längeren Eingewöhnungsphase.

⊕ Das beheizbare (optional) Lederlenkrad liegt gut zur Hand und lässt sich über einen weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind gut erreichbar und der Start-Stopp-Knopf ist günstig neben dem Lenkrad positioniert, jedoch unbeleuchtet. Der Gangwählschalter kann zwar gut erreicht werden, allerdings muss man beim Einlegen der Fahrstufe hinsehen, in welche Position man den Drehschalter bewegt. Scheibenwischer und Licht werden sensorgesteuert. Alternativ kann das Abblendlicht auch über einen gut erreichbaren, aber unbeleuchteten Drehschalter in der Armaturentafel aktiviert werden. Die Nebelleuchten werden über separate, beim Lichtschalter befindlichen Bedienelemente gesteuert. Die Rundinstrumente lassen sich sehr gut ablesen und ein Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Zudem wird der Fahrer informiert, wenn Türen oder Klappen offen sind. In der Fahrertür befinden sich die gut zugänglichen Fensterheberschalter - alle Fensterheber haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Im Lenkrad befinden sich Bedienelemente für die Geschwindigkeitsregelanlage (eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt) sowie das Audiosystem. Das Touchdisplay des Radio-/Navigationssystem ist optimal positioniert, die Bedienung aufgrund der vielen Funktionen anfangs gewöhnungsbedürftig. Im darunter liegenden Bedienfeld kann unter anderem die Lautstärke reguliert werden. Die Schalter der Klimaautomatik sind ebenfalls gut erreichbar und übersichtlich gestaltet. Front- und Heckscheibenheizung schalten automatisch ab, wenn auch die Schalter recht klein sind. Auch die Umluftfunktion wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Die Bedienelemente der Fahrwerkssteuerung sind weit unten zwischen den Sitzen angebracht, daher schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Die Sitzeinstellung erfolgt elektrisch, allerdings sind die Schalter zur Tür hin angebracht, so dass man diese bei geschlossener Tür nur erfühlen kann. Vorn ist die Anzahl und das Format der Ablagemöglichkeiten recht gut, wenn auch ein großer Flaschenhalter fehlt. Für kleinere Utensilien gibt es ein großes und ein kleines Fach im Armaturenbrett. Die Innenraumbeleuchtung ist gut und es gibt vorn wie hinten Leseleuchten.

⊖ Die Hupenschalter sind recht schmal und dadurch im Notfall nur schlecht intuitiv bedienbar. Der Einsteller der Lordosenstütze ist ungünstig in der Lehne positioniert und beim Anschnallen stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Mit seiner guten Verarbeitung und ausgezeichneten Funktionalität genügt der Range Rover Sport auch höchsten Ansprüchen.

2,1 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut.

⊕ Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m, die Kopffreiheit präsentiert sich dabei üppiger. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich, dennoch ist das subjektive Raumgefühl angenehm.

2,4 Raumangebot hinten*

Auch im Fond sind die Platzverhältnisse ordentlich.

⊕ Hier finden Passagiere bis knapp 1,90 m bequem Platz, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenraumbreite fällt auch im Fond durchschnittlich aus. Das subjektive Raumgefühl ist auch hier angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend und bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Range Rover Sport werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraumvariabilität nur ausreichend.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

Serienmäßig besitzt der Range Rover Sport eine komfortable Luftfederung.

⊕ Lange Bodenwellen absorbiert das Fahrwerk souverän, ein Nachschwingen ist kaum vorhanden. Doch auch kurzweilige Unebenheiten dringen nur geringfügig zu den Insassen durch. Eine leichte Stuckerneigung ist zwar bei regelmäßiger Anregung vorhanden, fällt aber nicht unangenehm auf. Einzelhindernisse und Querfugen werden deutlicher von den Insassen wahrgenommen. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nur leicht bis zu den Insassen durch, es kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Beladen ändert sich das Federungsverhalten nur geringfügig.

⊖ Die Karosserieneigung ist bei Beschleunigungs- oder Bremsvorgängen sowie bei schnell durchfahrenen Kurven recht ausgeprägt.

2,1 Sitze

Den serienmäßigen Ledersitzen (teilweise mit Kunstleder) kann ein guter Sitzkomfort attestiert werden. Vorder- und äußere Rücksitze besitzen eine Sitzheizung.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz können in Höhe und Neigung eingestellt werden und bieten dadurch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Zudem besitzen beide Sitze eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze.

Vorn sind die Sitzlehnen und -flächen ordentlich konturiert, wenn auch letztere etwas länger sein könnten. Die Lehnen fallen hoch aus und der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven recht gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da ein stabiles, jedoch etwas schmales Trittbrett vorhanden ist. Im Fond ist die Sitzposition zufriedenstellend, hier würde etwas mehr Oberschenkelunterstützung nicht schaden. Die Polsterung erweist sich auf allen Plätzen angenehm.

– Im Fond sind Sitzfläche und -lehne wenig ausgeformt und bieten dadurch auch nur bedingt Seitenhalt. Bei sommerlichen Temperaturen sind die Ledersitze schweißtreibend.

1,3 Innengeräusch

In dieser Kategorie kann der Land Rover Sport glänzen.

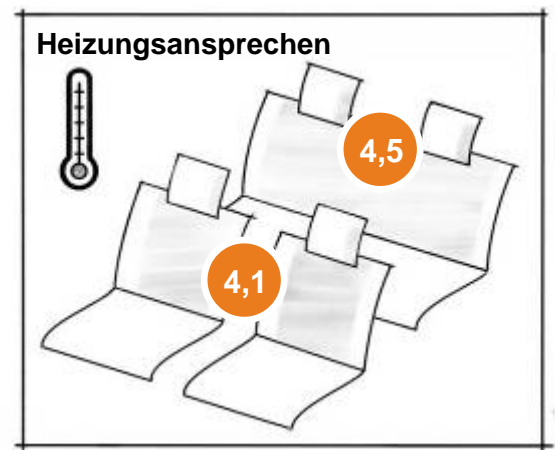
+ Das Innengeräusch ist mit rund 65 dB(A) bei 130 km/h sehr niedrig. Insgesamt sind Fahr- und Motorgeräusche kaum präsent und auch Windgeräusche fallen kaum auf.

3,1 Klimatisierung

Der Range Rover Sport ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Aufgrund der großen Fahrerkabine kann er allerdings beim ADAC Heizungstest kein gutes Ergebnis einfahren.

+ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Austrittsbereiche lassen sich jedoch individuell einstellen. Die Umluftfunktion wird automatisch abgeschaltet.

– Bei Kälte müssen sich die Insassen lange gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der 3,0-l-Sechszylinder-Diesel hat eine Maximalleistung von 256 PS bei 4000 U/min. Das genügt, um mit dem 2,5 Tonnen schweren Geländewagen zufriedenstellende Fahrleistungen zu realisieren.

+ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung 60 auf 100 km/h) wird in 5,2 Sekunden absolviert.

2,0 Laufkultur

Der V6-Diesel legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag.

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und ist frei von Dröhnen. Das harte Wirkprinzip kann er jedoch nicht vollkommen verbergen.

1,7 Schaltung

Das Automatikgetriebe schaltet recht spontan und weich, es gibt keinen Anlass zu Kritik.

⊕ Die Schaltgeschwindigkeit geht in Ordnung und die Wählhebelbedienung ist selbsterklärend, wenn man auch genau hinsehen muss, welche Fahrstufe gewählt wird. Alternativ kann ein Gangwechsel über Schaltwippen am Lenkrad durchgeführt werden. Wird der Motor in einer Fahrstufe abgeschaltet, geht das Getriebe automatisch in die Parkstellung. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert.

1,5 Getriebeabstufung

Der Acht-Stufen-Automat erweist sich als gut ausgelegt und passt optimal zur Leistungscharakteristik des Motors.

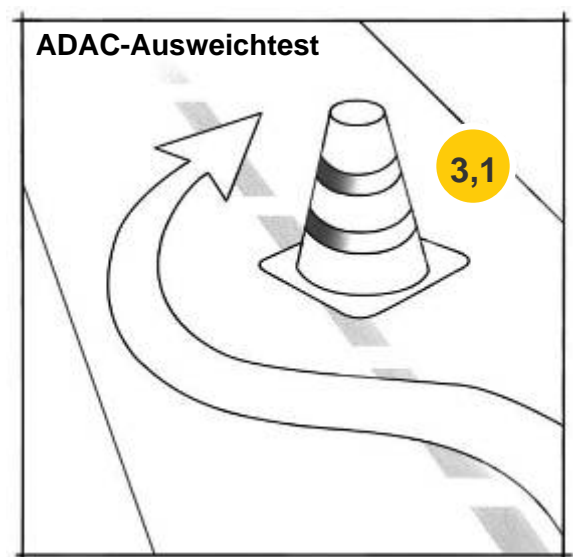
⊕ Die Gesamtübersetzung ist recht lang. Dies führt dazu, dass der Motor bei konstanten Geschwindigkeiten auf einem angenehm niedrigen und spritsparenden Drehzahlniveau gehalten wird. So dreht er bei 130 km/h mit lediglich 2050 Touren pro Minute.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des 2,5 t schweren Fahrzeugs ist zufriedenstellend. Er reagiert recht spontan auf Kursänderungen, zeigt sich dann aber entsprechend einem Geländewagen recht behäbig. Der Range Rover Sport ist serienmäßig mit dem Terrain Response-System ausgestattet. Damit kann der Fahrer entsprechend dem Untergrund verschiedene Fahrwerkseinstellungen (Normal, Gras/Schnee, Schlamm, Sand, Felsen) wählen. Abseits der Straße sorgt zudem der Allrad-Antrieb für ein gutes Vorankommen. Für extreme Gefälle gibt es einen Bergabfahrassistenten. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Range Rover Sport befriedigend ab. Er reagiert mit einem leicht drängenden Heck auf den Lenkbefehl, untersteuert anschließend jedoch recht deutlich. Zudem greift das effektiv arbeitende ESP ein, so dass Geschwindigkeit abgebaut wird. Beim Gegenlenken zeigt sich ein ähnliches Bild.

⊕ Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht beim ADAC Ausweichtest nicht. Lupft man das Gaspedal in der Kurve, sind leichte, aber unkritische Lastwechselreaktionen spürbar. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung zu, dies überfordert jedoch ungeübte Fahrer nicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6 Lenkung*

Der Wagen lässt sich recht präzise steuern und kann mit einem zufriedenstellenden Wendekreis punkten.

- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern recht spontan an und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand nötig. Der Wendekreis liegt mit rund 12,3 m im Klassenmittelfeld.
- Die Lenkübersetzung ist indirekt, dadurch muss speziell beim Rangieren viel am Lenkrad gekurbelt werden.

2,8 Bremse

Die Bremse spricht gut an, allerdings ist der Bremsweg aus 100 km/h durchschnittlich.

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (bis zum Stillstand) benötigt der Range Rover Sport rund 38,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: GoodYear Eagle F1 SUV 4x4, 255/50 R19 107 Y). Selbst bei hoher Beanspruchung ist die Bremse standfest und frei von Fading. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven erweist sich als zufriedenstellend.

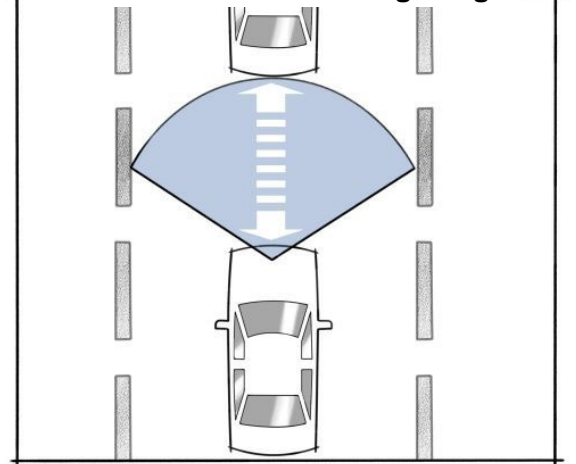
2,3 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Geländewagen kann mit einer guten serienmäßigen bzw. optionalen Sicherheitsausstattung überzeugen.

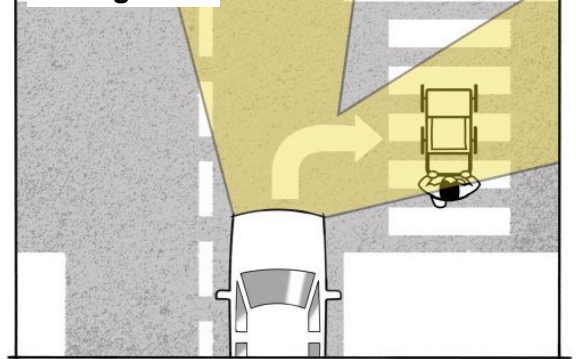
- + Der Range Rover Sport ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) inklusive Anhängerstabilitätssystem und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem gibt es optional. Kurven- und Abbiegelicht sind gegen Aufpreis an Bord (Xenonscheinwerfer serie). ACC kostet Aufpreis - es passt automatisch die Geschwindigkeit an die vorausfahrenden Fahrzeuge an und warnt den Fahrer vor einer möglichen Kollision.
- Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage nicht automatisch aktiviert. In den Türen befinden sich keine Rückleuchten, die den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

Automatische Abstandsregelung



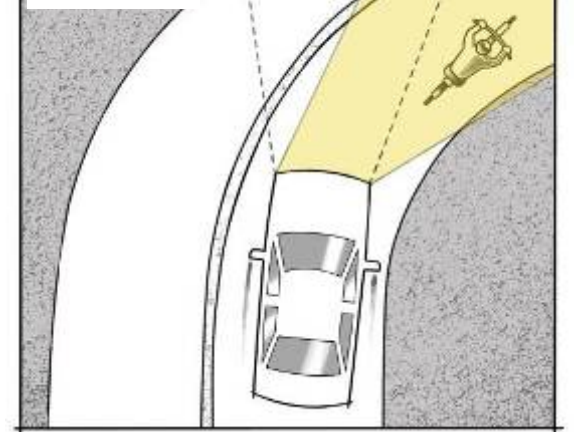
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Dem Range Rover Sport wird ein guter Insassenschutz prognostiziert, ein Crashtest-Ergebnis liegt aktuell jedoch nicht vor.

- ⊕ Der Land Rover besitzt Front-, Seiten- sowie Kopfairbags. Vorne bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von etwa 1,80 m guten Schutz - der horizontale Abstand zwischen Kopf und Stütze fällt recht gering aus. Im Fond ist der Kopfstützenabstand ebenfalls gering. An den Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können z.B. nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden.
- ⊖ Hinten bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis rund 1,65 m optimalen Schutz, das ist angesichts der enormen Kopffreiheit zu wenig.

1,5 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt der Range Rover Sport ein sehr gutes Bild ab. Es finden aber trotz der recht großzügigen Innenbreite nur zwei Rückhaltesysteme nebeneinander Platz.

- ⊕ Auf den äußeren Rücksitzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken zur stabilen Kindersitzbefestigung. Alternativ können Kindersitze auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden - die Gurte sind lang und die Schlösser fest. Auf den äußeren Plätzen erweisen sich Position und Abstand der Anlenkpunkte optimal. Das Platzangebot reicht auch für hohe Kindersitze. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren und laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen erlaubt.
- ⊖ Auf dem mittleren Platz im Fond erweisen sich Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte als ungünstig. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher und das Isofix-System ist nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzbar.

4,0 Fußgängerschutz

Dem Range Rover Sport wird nur ein mäßiger Fußgängerschutz prognostiziert.

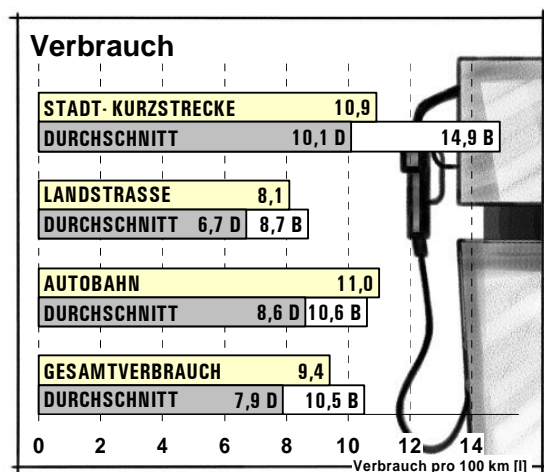
- ⊖ Die hohe und massive Front birgt beim Zusammenstoß mit Passanten ein hohes Verletzungsrisiko.

3,7 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO2*

Im Verbrauch- und CO2-Kapitel des ADAC EcoTest gibt der Range Rover Sport kein gutes Bild ab.

- ⊖ Beim Land Rover wurde ein CO2-Ausstoß von 304 g/km gemessen - dies entspricht lediglich 10 Punkten. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 9,4 l/100 km. Dieser setzt sich aus 10,9 l/100 km innerorts, 8,1 l/100 km außerorts und 11,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,5

Schadstoffe

Beim Schadstoff-Kapitel werden 35 Punkte vergeben. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, erreicht der Range Rover Sport insgesamt 45 Punkte - dies entspricht zwei von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas recht gering. Beim anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen jedoch die Stickoxid-Werte deutlich an.

1,9

AUTOKOSTEN

4,2

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da dieser im Klassenvergleich überdurchschnittlich ist, fallen auch höhere Betriebskosten an.

2,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

1,5

Wertstabilität*

⊕ Da sich Geländewagen hoher Beliebtheit erfreuen und der prozentuale Wertverlust gering ist, wird dem Range Rover Sport eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert.

1,4

Kosten für Anschaffung*

⊕ Im Klassenvergleich geht ein Grundpreis von 62.900 Euro in Ordnung.

⊖ Sollen jedoch alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, so müssen etwa weitere 3.600 Euro aufgewendet werden.

2,7

Fixkosten*

Die fixen Kosten bleiben insgesamt noch überschaubar.

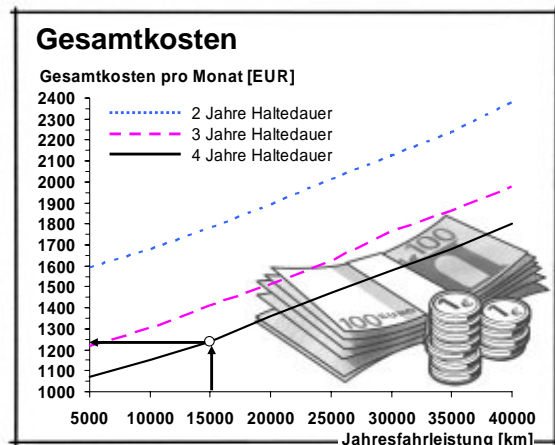
⊕ Sowohl die Teil- als auch die Vollkasko-Einstufungen fallen im Klassenvergleich recht günstig aus (TK: 27; VK: 25).

⊖ Die HaftpflichtEinstufung ist sehr hoch (KH: 24) und auch die Kfz-Steuer schlägt mit hohen 525 Euro pro Jahr zu Buche.

1,4

Monatliche Gesamtkosten*

+ Lediglich die Betriebskosten fallen hoch aus, während die anderen Kapitel der Autokosten günstig bis durchschnittlich sind. In der Summe bilden die einzelnen Faktoren jedoch günstige monatliche Gesamtkosten - im Klassenvergleich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1239 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	5.0 V8 SC Automatik	3.0 TDV6 Automatik (DPF)	3.0 SDV6 Automatik (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4999	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	375(510)	155(211)	188(256)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	625/2500	520/2000	600/2000
0-100 km/h[s]	5,9	10,3	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	193	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	14,9 S	8,5 D	8,8 D
CO2 [g/km]	348	224	230
Versicherungsklassen KH/VK/TK	25/26/27	24/25/27	24/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	576	513	525
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1822	1156	1239
Preis [Euro]	83.400	55.800	62.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	188 kW (256 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	600 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	255/50R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,9/ 8,1/ 11,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	230g/km / 304g/km
Innengeräusch 130km/h	65,2dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4783/1928/1784 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2165 mm
Leergewicht/Zuladung	2550 kg/625 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	84 l
Reichweite	890 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	182 Euro
Monatliche Werkstattkosten	91 Euro
Monatliche Fixkosten	150 Euro
Monatlicher Wertverlust	816 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.239 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/25/27
Grundpreis	62.900 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptives Scheinwerfer)	430 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2.240 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Berganfahrhilfe (und Bergabfahrhilfe)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	210 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Adaptives Scheinwerfer)	430 Euro°
Luftfederung	Serie
Reifendruckkontrolle	650 Euro
Rückfahrkamera	420 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung feststehend/abnehmbar	650 Euro°
Lackierung Metallic	900 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.400 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,0	Lenkung*	2,6
Sicht	2,5	Bremse	2,8
Ein-/Ausstieg	3,1	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	1,5
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	4,0
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	3,7
Raumangebot vorne*	2,1	Verbrauch/CO2*	4,8
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,3		
Federung	2,2	AUTOKOSTEN	1,9
Sitze	2,1	Betriebskosten*	4,2
Innengeräusch	1,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Klimatisierung	3,1	Wertstabilität*	1,5
Motor/Antrieb	2,1	Kosten für Anschaffung*	1,4
Fahrleistungen*	2,7	Fixkosten*	2,7
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	1,4
Schaltung	1,7		
Getriebeabstufung	1,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen