

AUTOMOBILE

Gralshüter der Kletterkultur

Der Range Rover, einst Wegbereiter einer Landplage luxuriöser Pseudo-Geländewagen, soll sich abheben von der großen Schar seiner Nachahmer.



Vorstellung des neuen Range Rover in Marokko: „Nur das Ehrliche, das Echte“

Im Umfeld der Wüste Sahara auf Schnee zu stoßen ist ein touristisches Erlebnis besonderer Exotik. Nur wenige dringen bis in die verschneiten Hochlagen des Atlasgebirges vor, unter ihnen vergangene Woche eine Reisegruppe deutscher Autotester.

Der englische Fahrzeugproduzent Land Rover präsentierte sein neues Luxusmodell Range Rover in Marokko. Auf holprigen Gebirgspfaden südlich von Marrakesch zeigte das Spitzenmodell der Marke (Preise ab 89.100 Euro) beachtliches Traktionsvermögen – und stellte damit aufs Neue die Glaubensfrage einer ebenso beliebten wie absurden Fahrzeuggattung: Wie geländetauglich muss ein Auto sein, dessen Transportauftrag selten über die tägliche Pflicht hinausgeht, füllige Wohlstandsmenschen zwischen Büro und Vorstadtvilla hin- und herzukarren?

Peter Modelhart, Geschäftsführer beim deutschen Importeur, hat da eine klare Meinung: „Unser Kunde“, sagt er, „will nur das Ehrliche, das Echte. Kompromisse würden zu unserer Marke nicht passen.“

Entsprechend wird der neue Range Rover neben einem nahezu lückenlosen Spektrum an Luxusausstattungen, die teils serienmäßig (lederne Sitzbezüge), teils aufpreispflichtig (lederner Dachhimmel) sind, vor allem über eine Fahrwerks- und Antriebstechnik verfügen, die dazu taugen könnte, den Automobilismus jeglicher Dankesschuld für die Erfindung des Asphalts zu entbinden.

300 Prototypen, versichert Erprobungsingenieur Mick Cameron, seien unter anderem in straßenbaulich unerschlossenen Gebieten Alaskas, Russlands und Afrikas gemartert worden, um sicherzustellen,

hicle“ (SUV) zu einer Pandemie des Straßenwesens angeschwollen ist.

Der einstige Pionier steckt in einer verzwickten Situation: Einerseits ist es eben diese Erfolgswelle der Pseudo-Geländewagen, auf der Land Rover ein profitabler Großserienhersteller wurde, statt in der Pleite zu enden wie viele englische Autoproduzenten einschließlich seines Mutterhauses Rover. Andererseits steht und fällt die Magie der Marke mit der Illusion vom Gralshüter unverwässerter Kletterkultur.

Auf diesen Nimbus, erklärt Geschäftsführer Modelhart, legt die Klientel höchsten Wert. Und zur Pflege desselben muss Land Rover sogar Dinge tun, die aus technischer Sicht völlig unsinnig sind: So werden sämtliche Range Rover serienmäßig mit geländetauglichen M+S-Reifen ausgestattet, was auf der Straße mitunter zu längeren Bremswegen und höheren Verbrauchswerten führt.

Dies ist auch insofern misslich, als Land Rover im Herzen seiner Klientel eine zarte Ökosensibilität zu orten glaubt. So preist der Hersteller den neuen Range Rover als Muster an Leichtbau an. Dank einer Aluminiumkarosserie, leichteren Motoren und Fahrwerksteilen wiege er bis zu 420 Kilogramm weniger als der Vorgänger. Übrig bleiben so immer noch deutlich mehr als zwei Tonnen. Ingenieur Cameron nennt dies eine „Botschaft der Nachhaltigkeit“.

Der Wagen bekommt in der sparsamsten Dieselvariante einen Normverbrauch von 7,5 Litern auf 100 Kilometer ausgewiesen, was Praxiswerte von rund 10 Litern erwarten lässt. Der Benziner schluckt im Stadtverkehr selbst gemäß der schmeichehaften Normmessung über 20 Liter – ein Wert, der die Frage aufwirft, ob es SUV-Produzenten nicht gesetzlich untersagt sein sollte, mit dem Begriff „Nachhaltigkeit“ zu werben, rein aus Gründen intellektueller Hygiene.

Auch die beste Allrad-Traktion führt schwerlich zu vernünftigen Argumenten für die Sinnhaftigkeit solcher Autos – nicht einmal in Marokko. Die Teststrecke, die Land Rover im Atlasgebirge ausgewählt hatte, verlief über steile Holperpfade hinauf zu einem Höhenpass. Dort stießen die Autotester nicht auf einen Ort beschaulicher Einsamkeit, sondern auf eine gutasphaltierte Straße, die zurück nach Marrakesch führt.

Das Ziel der beschwerlichen Testfahrt hätte auch ein Goggomobil erreicht.

CHRISTIAN WÜST



Video:
Der Range Rover
im Fahrttest

Für Smartphone-Benutzer: Bildcode scannen, etwa mit der App „Scanlife“. spiegel.de/app442012fahrttest