



Land Rover Range Rover De SUV voorbij

Ondergetekende houdt niet van SUV's. Uitgaande van het principe "doe het goed of doe het niet" scoren de meeste SUV's op alle punten "niet". De rijeigenschappen zijn net niet die van een personenauto en de terreincapaciteiten net niet die van een echte off-roader. Land Rover bouwde al terreinauto's voordat de term "SUV" werd uitgevonden. Alhoewel de fabrikant graag een graantje mee pikt van de trend, geeft de Range Rover vanaf de eerste kennismaking het gevoel ver boven de gemiddelde SUV te staan. Lees waarom.

De Land Rover Range Rover is groot, zeg maar rustig gigantisch. De bijna 5 meter lange mastodont past nauwelijks in een parkeervak en steekt boven alle andere auto's uit. Dankzij luchtvering gaat de testauto iets door de knieën om van de instap geen klimpartij te maken. Het zicht op de enorme motorkap maakt duidelijk dat deze auto de gehele breedte van de weg nodig heeft. Het indirecte stuurgedrag versterkt dat gevoel nog eens.

Zoals later zou blijken is voor de Range Rover een minirotonde in een vinexwijk een grotere uitdaging dan het doorkruisen van een Afrikaanse jungle. De eerste kilometers kijkt de testrijder onwillekeurig even of de Range Rover wel onder viaducten door kan. Toch went het allemaal snel en maakt de hoekige vorm de auto gemakkelijk te overzien én te parkeren. Het mag duidelijk zijn dat de hoge zit een meer dan vorstelijk uitzicht geeft over het overige verkeer.



Strike a pose! Vogue!

Neem tijdens een proefrit de tijd om te genieten van het interieur. De Range Rover is de meest luxueuze Land Rover en de hier gereden "Vogue"-uitvoering is daarvan weer het rijkst aangekleed. Zowel in prijs als uitrusting is de Range Rover Vogue vergelijkbaar met de meest prestigieuze limousines van andere merken. Om met de uitrusting te beginnen: alles wat elektrisch verstelbaar en bedienbaar kan zijn is dat ook. Stoelverwarming voor- en achterin is vanzelfsprekend, maar daar komt voor de testauto nog

stuurverwarming bij.

De auto is standaard voorzien van een breedbeeldtelevisie (zonder ontsierende antenne op het dak) die zelfs tijdens een lange rit overal redelijke tv-ontvangst blijft geven. Hetzelfde beeldscherm wordt ook gebruikt voor de boordcomputer en de twee (!) navigatiesystemen. Behalve een conventioneel navigatiesysteem kent de Range Rover namelijk ook een off-road navigatiesysteem waarbij puur kan worden gereden op coördinaten. Dat is handig in afgelegen woestijnen of ijsvlakten waar geen oriëntatiepunten zijn.



Voor het audiosysteem heeft Land Rover de hulp ingeroepen van Harman Kardon. Het resultaat mag er zijn, want de geluidskwaliteit is een auto van deze klasse meer dan waardig. Toch is de bewering uit de brochure dat "zo'n zuiver geluid zelden was te horen buiten een opnamestudio" schromelijk overdreven.

Het gehele interieur is uitgevoerd in materialen en kleuren die een uitgekende mengvorm zijn van chique en robuust. Het

geeft perfect het karakter van de auto weer: alle denkbare luxe, zonder de oorsprong van de pure terreinauto is vergeten. Bovendien is het interieur gemakkelijk schoon te maken; niet onbelangrijk na een dagje terreinrijden.

Kracht, kracht en nog eens kracht

Ondanks diverse gewichtsbesparende maatregelen (deuren en motorkap zijn gemaakt van aluminium), brengt de Range Rover nog altijd een gewicht van dik twee-en-een-halve ton op de schaal. Daarom is het basismodel voorzien van een 3-liter 6-cilinder diesel die garant staat voor kracht, kracht en nog eens kracht. Iedere Range Rover mag mede daarom een aanhanger van maximaal 3,5 ton trekken. De hier gereden 8-cilinder 4,4-liter benzinemotor gaat nog een stapje verder en koppelt aan die trekkracht verdienstelijke prestaties.

Vooraf van stilstand is deze kolos verrassend kwiek. De sprint van 0 naar 100 km kost 9,2 seconden (en waarschijnlijk 1 liter euroloodvrij). Het geluid van de 8-cilinder is machtig, maar blijft geheel in lijn met het comfortabele karakter altijd op de achtergrond. Op de snelweg lijkt de Range Rover minder snel, maar dat komt vooral door de hoge zit en de goede geluidsisolatie. Een snelle inhaalactie op een provinciale weg vraagt echter het uiterste. De vijftrapsautomaat kent voor dergelijke situaties een sportprogramma en laat zich desgewenst met de hand sequentieel schakelen.



De remmen zijn goed op hun taak berekend. Bij een weinig zachtzinnige remproef merkt de bestuurder goed dat 2.500 kg auto niet zomaar tot stilstand komt. Veel eerder dan bij lichtere auto's moet het ABS ingrijpen en ook de hoogte speelt een onmiskenbare rol. Mede daarom dwingt de Range Rover als vanzelf een aangepaste rijstijl af. Deze auto laat zich het beste (en het prettigste) rijden als een statige

limousine.

Voor snel bochtenwerk staat een elektronisch veiligheidspakket beschikbaar om problemen te voorkomen. Eenmaal uit balans, vraagt het een geoefend chauffeur deze gigant weer in het rechte spoor te krijgen.



Terreinrijden

Sublieme lederen stoelen, een breedbeeld tv, een prima audiosysteem en een kleine 300 pk onder de rechtervoet. Wat wil een mens nog meer? Antwoord: terreinrijden! Dit is immers waar de Range Rover alle andere limousines op een geheel eigen wijze het nakijken geeft.

Voordat het eerste wiel het asfalt verlaat, kan de bestuurder opnieuw een beroep doen op een arsenaal aan elektronische en mechanische hulpmiddelen. Vierwielaandrijving is (uiteraard) standaard, dit hoeft niet met een knop in- of uitgeschakeld te worden. De eerste maatregel voor terreinrijden is het vergroten van de bodemvrijheid. Een systeem van luchtvering krikte de carrosserie 5 cm op, waarna de bodemvrijheid zelfs voldoende is voor diepe tractersporen (en bussluizen).

Het "hill descent" systeem assisteert bij steile afdalingen.

Lage gearing zorgt voor aangepaste versnellingsbakverhoudingen die zich beter lenen voor het terrein. Bovendien is het gaspedaal niet gekoppeld aan de motor, maar aan een computer. Bij gebruik van lage gearing is het gas uitzonderlijk precies te bedienen en dat kan van onschatbare waarde zijn in zwaar terrein. Juist in die situaties is het aan de bestuurder de ideale snelheid tussen slip en grip aan te houden.

Afgezien van enkele puffende en krakende geluiden, doorstaat de Range Rover alle standaard terreinproeven met glans. De zogenaamde "intelligente terreinherkennings software" maakt steeds de juiste keuze en helpt de bestuurder uit iedere benarde situatie. Zelfs wanneer alle hulpsystemen en computer-assistenten doelbewust werden uitgeschakeld, presteerde de Range Rover in middelzwaar terrein nog steeds beter dan vrijwel iedere SUV! Alle terreinproeven werden met verbluffend gemak doorstaan, maar nu ook nog eens in ongekende luxe.



Conclusie

Land Rover maakt "the best 4x4 by far", maar een Range Rover biedt nog veel meer dan dat. De "Range Rover V8 Vogue" combineert de luxe en het comfort van een toplimousine met de capaciteiten van een onvervalste terreinreus. Bovendien is het rijden in een Land Rover (iedere Land Rover) een unieke belevenis. Dat heeft niets te maken met de naam of het uiterlijk, maar puur met de rijeigenschappen.

Terwijl andere fabrikanten hun SUV steeds meer kwaliteiten van een personenauto geven, probeert Land Rover juist de terreinauto te perfectioneren. De Land Rover Range Rover is de SUV daarom met afstand voorbij (Ivo Kroone). ■

Technische fiche

Land Rover Range Rover V8 Vogue

Afmetingen

Lengte	495 cm
Breedte	219 cm
Hoogte	186 cm
Wielbasis	288 cm
Gewicht	2500 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	100 l
Kofferinhoud	535/1756 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	4398 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	306 pk @ 5750 tpm
Koppel	425 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,7 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	14,9 l / 100 km
Verbruik stad	21,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	11,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.



Prijs

Prijs	96.900 €
Basisprijs	75.200 €