

Zware omstandigheden

Een échte Land Rover houdt wel van zware omstandigheden. Het lukte Jeremy Clarkson niet voor niks met een Land Rover om een berg in de Schotse Highlands zonder gebaande wegen te bedwingen. Toch bestaan de grootste hobbels voor de Engelse terreinwagenfabrikant momenteel niet uit modder of rotsen, maar komen ze vanaf het pluche in Den Haag. Met de slurptax van 1 februari jongstleden is de Range Rover Sport TDV8 maar liefst 11.220 euro duurder geworden. Zonder dat je daarmee een andere auto krijgt dan eentje van 31 januari.



En van kreten als fijnstof en het onlangs gelanceerde 'CO2-heffing in plaats van BPM' wordt het er allemaal zeker niet beter op voor een auto als de Range Rover Sport. Nu zou je kunnen zeggen dat het wel helemaal een auto is voor de rijke medemens. Of zoals hij met enkele Duitse concurrenten ook wel wordt genoemd: een P.C. Hooftractor. Maar doet zo'n naam de auto wel recht? En is het terecht de Range Rover Sport het zo zwaar te verduren heeft?

Sportieve broer

De Range Rover is al bijna 40 jaar op de markt. Door de jaren heen is de luxe Land Rover fors gegroeid in alle opzichten. De buitenmaten en het gewicht namen toe, maar ook de prestaties werden steeds indrukwekkender. In 2005 besloot Land Rover om ook een sportievere variant van de Range Rover te maken die de vrij logische naam Range Rover Sport meekreeg. De buitenmaten zijn daarbij weer iets afgenomen, met als meest opvallend verschil de 10cm verschil in hoogte. Nu lijkt dat niet veel, maar dit is gemeten op het hoogste punt en door de aflopende daklijn van de Sport is het verschil achteraan nog veel groter.



Lager dan een 'gewone' Range Rover en sterker aflopende lijnen.

De kenmerkende lijnen voor Land Rovers zijn geheel behouden gebleven. De Sport heeft ook het krachtige, rechte front met de karakteristieke rechthoekige koplampen waarin ronde pitten zitten. Het grote verschil met de andere Land Rovers zit hem in de sterk aflopende daklijn en de relatief schuin

geplaatste achterruit. Met name hierdoor schemert er tussen al het massieve toch iets sportiefs door. Met de grote luchtinlaatroosters aan de zijkant en de dikke 20 inch wielen met zeer brede sloffen wordt het sportieve element nog wat sterker naar voren gebracht. Het massieve is overigens niet alleen iets voor het oog, want met 2,6 ton is het ook echt geen kleine jongen. Deze Sport is zelfs 30 kg zwaarder dan gelijk uitgevoerde, 'gewone' Range Rover. Natuurlijk letten de designjongens bij Land Rover ook wel op onnodige kilootjes, dus het komt ook grotendeels voort uit sterke constructies waarmee de Range Rover Sport ook in het terrein zijn mannetje kan staan.

Anders nog iets?

Op de bestellijst van deze Land Rover zijn alle hokjes aangevinkt. Je kan het zo gek niet bedenken of het zit erop. Deze Range Rover Sport doet niet onder voor een gemiddelde woning met luxe fauteuils, drie tv's met digitale tuner en dvd-speler, telefoon, koelkast en aansluitingen voor bijvoorbeeld een spelcomputer. En op een woning heb je dan over het algemeen geen elektrisch bedienbare ramen en zonnedak. Laat staan navigatie. Maar goed, alle gekheid op een stokje, een dergelijk luxe uitgevoerde auto als deze kom je niet op iedere straathoek tegen.



Riante zitplaatsen met alle techniek en luxe omhanden.

De rechte lijnen van de buitenkant vind je ook terug in het typische Land Rover-dashboard. De indeling is vrij klassiek met twee ronde klokken achter het stuur, een multimediascherm midden op het dashbord en daaronder in de middenconsole bediening voor bijvoorbeeld audio, telefoon en airconditioning. Wel is het aantal knopjes op de middenconsole opvallend. Weinig handig gecombineerde of gestyleerde knopjes, maar vooral veel zwarte, rechthoekige knopjes met witte opdruk. Doordat er aan ruimte geen gebrek is, kan de middenconsole doorlopen in een brede tunnel tussen de voorstoelen, waar naast de gebruikelijke pook om de automaat mee te bedienen ook alle terreinfuncties in te schakelen zijn. Onder de brede middenarmsteun vind je zelfs nog een klein koelkastje waar wat drinken of etenswaar in bewaard kan worden.

Ook al is er al een grote middenarmsteun, toch moesten de stoelen zelf ook nog armleningen krijgen. Ook hier moet Land Rover gedacht hebben dat er geen klant mag zijn die nog iets mist, want voorts zijn de vorstelijk zittende stoelen natuurlijk uitgebreid elektrisch verstelbaar met geheugen voor drie frequente bestuurders.

Ook achterin kan men zeer royaal zitten en ontbreekt het aan niks. De hoofdsteunen zijn voorzien van beeldschermen waarmee bijvoorbeeld digitale televisie gekeken kan worden, waarvoor de tuner aan boord zit. Het mooie is dat de beeldschermen ook afzonderlijk af te stemmen zijn. Zo kan de een DVD kijken, de ander een spelletje doen via de tulpingangen tussen de voorstoelen en een derde kan voorin TV kijken. Beide plekken achterin hebben afzonderlijke bediening van volume en zapknoppen in de deur

zitten. Standaard zit er ook een afstandsbediening en een bij het hele Harman Kardon-systeem horende koptelefoon bij de auto.

De bagageruimte is van een lekker formaat, maar dat mag natuurlijk ook niet anders bij een auto als deze. Hij is uiteraard, zoals het een echte terreinauto betaamt, ook te bereiken door alleen het achterraam te openen. Wanneer de hele klep open gaat vind je een mooie gelijkvloerse ruimte die met de achterbank plat zelfs 2015 liter kan bevatten. Vreemd genoeg is dat zelfs meer dan bij de hogere, gewone Range Rover.

Terreinwaardig

De geteste Range Rover Sport was voorzien van de achtcilinder diesel. De relatief kleine achtcilinder – hij meet 3,6 liter – brengt evengoed nog een maximaal vermogen van 275 pk ten tonele, maar met name het koppel van 640 Nm is natuurlijk erg prettig. De motor brengt dan ook relatief gemakkelijk de dikke 2,5 ton in beweging. En ook even flink versnellen is geen probleem. Wel is de beleving bij een dergelijke acceleratie heel gematigd. Je merkt aan het verkeer om je heen dat je versnelt, en de snelheidsmeter beaamt dat ook, maar aan de auto zelf merk je het



Naast de gebaande wegen maakt hij het verschil.

niet zo sterk. Op zich nodigt de auto je daar ook niet continu toe uit. De Brembo-remmen maken in die zin in tegengestelde zin wel veel indruk, want ze zetten de hele massa des gevraagd op een imponerende wijze tot stilstand. Met de hoge zitpositie geeft de Land Rover de bestuurder een sterk 'King Of The Road'-gevoel. Zonder je daarbij asociaal te hoeven gedragen, heb je toch het idee dat het andere verkeer je niet veel kan maken. Je kijkt letterlijk en figuurlijk op ze neer.

Het blijft een wat paradoxale naam voor zo'n grote auto. Range Rover Sport. Maar toch, als je een en ander in perspectief bekijkt, moet toch beaamt worden dat het weggedrag voor een dergelijk zware auto redelijk dynamisch is. De luchtvering van de auto kan ook zodanig ingesteld worden dat de Range Rover wat dichter op het wegdek komt en zodoende het zwaartepunt nog wat lager krijgt. Hoe dan ook blijft het een auto die niet bedoeld is om extreem de bocht mee om te gaan. Sowieso is het wel verstandig om deze auto niet met een al te zware rechtervoet te rijden, want het verbruik neemt dan exorbitante waarden voor een diesel aan. Met een heel bewuste rijhouding is de auto gemiddeld al amper onder de 10 liter per 100 km te krijgen. Zodra je een redelijke verhouding stads- en snelwegkilometers hebt, is het zelfs met een goede instelling niet mogelijk. We reden hem gemiddeld op een verbruik van 10.9 liter per 100 km en dan hebben we de terreinkilometers niet meegerekend, want daar neemt het verbruik uiteraard fors toe. Al met al zijn dat dieselonwaardige waarden.

De terreinkilometers zijn niet meegerekend, dus ja, de auto is in zijn natuurlijke habitat geweest. Natuurlijk ziet het grootste gedeelte van deze luxe terreinwagens de blubber maar zelden. In deze droge

dagen was er ook weinig blubber te vinden, maar mul zand in overvloed. Het mooie van het Terrain Response systeem is dat je kan aangeven hoe de ondergrond het best te typeren is. Er is een keuze uit vijf soorten, te weten normaal, glad, spoorvorming, mul en rotsachtig. Elektronisch regelt de Range Rover Sport dan dat beste instellingen geselecteerd worden voor die bewuste ondergrond. De mulle en verre van egale ondergrond kostte dan ook totaal geen moeite om te doorkruisen. Zodra een wiel tractie verliest in al te mul zand, gaat de rest gewoon rustig zijn gang en trekt de Range Rover moeiteloos verder. Ook een bult op en af wordt voor een onervaren terreinrijder een peuleschil met de grote gele knop die ervoor zorgt dat dit heel beheerst gebeurt. Je zou haast zeggen dat het stoere van terrein kunnen rijden er een beetje af gaat met dergelijke systemen, maar dat zou een vervelende opmerking zijn op het gebied waar Land Rover juist een pluim verdient voor zulke geavanceerde technieken. Het is wellicht nog overbodig om te melden dat de auto uiteraard ook over een kruipversnelling beschikt.

Roots

We vroegen ons af of een naam als P.C. Hooftractor wel recht doet aan een auto als deze. Letterlijk genomen zou je dit kunnen beamen als je kijkt naar de hoeveelheid voetbalvrouwen en bewoners van Oud-Zuid die een dergelijke auto besturen en er werkelijk nooit spettertje modder op hebben gekregen. Toch is de bijklank van de naam er niet een waar je als automerk trots op zou zijn en eigenlijk verdient de auto dat ook niet. Er is namelijk één groot verschil met alle vergelijkbare SUV's die bij onze Oosterburen wegekomen en dat is de afkomst. Waar de Duitsers zich de laatste jaren vanaf het asfalt richting terrein hebben begeven, bewandelt Land Rover met deze Range Rover Sport de omgekeerde weg. Je merkt aan alles dat deze auto zijn roots in het onverharde heeft liggen. De prestaties op het asfalt zijn absoluut bekeken prima, maar daarmee is hij de concurrentie niet kwijt. Soms misschien wel het tegendeel. Maar in het terrein staat deze Range Rover toch wel op eenzame hoogte, ondanks het feit dat de concurrentie ook niet helemaal stil heeft gezeten de laatste jaren.



De financiële knauwen die de Range Rover te verduren krijgt zijn niet mals. De publieke opinie keert zich langzaam maar zeker ook tegen dit soort grote drinkebroers, maar daar zou de liefhebber zich nog wel van kunnen distantiëren. Nu met behulp van belastingen de auto fors duurder wordt, wordt het ook voor de liefhebber steeds moeilijker gemaakt om voor een dergelijke auto te gaan. En dat is op zich jammer. Het laat Land Rover gelukkig niet koud, want die zijn wel degelijk druk in de weer om verantwoord om te gaan met zaken als verbruik en uitstoot. Hopelijk komen ze met innovaties waarmee ook die aspecten sterk verbeteren, want naast een imponerende verschijning is een auto als de Range Rover Sport vooral ook heel imponerend in het terrein.

De financiële knauwen die de Range Rover te verduren krijgt zijn niet mals. De publieke opinie keert zich langzaam maar zeker ook tegen dit soort grote drinkebroers, maar daar zou de liefhebber zich nog wel van kunnen distantiëren. Nu met behulp van belastingen de auto fors duurder wordt, wordt het ook voor de liefhebber steeds moeilijker gemaakt om voor een dergelijke auto te gaan. En dat is op zich jammer. Het laat Land Rover gelukkig niet koud, want die zijn wel degelijk druk in de weer om verantwoord om te gaan met zaken als verbruik en uitstoot. Hopelijk komen ze met innovaties waarmee ook die aspecten sterk verbeteren, want naast een imponerende verschijning is een auto als de Range Rover Sport vooral ook heel imponerend in het terrein.

Plus

- + Imposante verschijning
- + Ongekend luxe
- + Terreincapaciteiten

Min

- Snelheidsbeleving
- Verbruik
- Prijs