



Harold Rolloos
19 november 2012

Top of the Range

Met de vierde generatie Range Rover breekt een nieuw hoofdstuk aan voor het vlaggenschip van het statige Engelse merk Land Rover. Hij is krachtiger, verfijnder en bovendien lichter en dus zuiniger. Met hoge verwachtingen vlogen we naar Marokko om hem daar niet alleen op het asfalt te rijden, maar ook onder ruige omstandigheden in het Noord-Afrikaanse terrein aan de tand te voelen.



Weinig verandering, wel beter

Range Rover en Marokko hebben iets met elkaar. Ruim veertig jaar geleden werd de eerste generatie Range Rovers in de woestijn getest, om te zien of die wel bestand was tegen de extreme omstandigheden en de duivelse hitte die daar kan heersen. Het was de basis voor een groot succes. In 42 jaar tijd groeide het vlaggenschip uit tot één's werelds meest luxueuze SUV die ook in het terrein zijn mannetje staat. De opdracht voor de nieuwe L405, zoals hij in vaktermen genoemd wordt, was dan ook simpel: 'éoverander hem niet, maar maak hem beter'. Daar zijn de ontwerpers goed in geslaagd. Laat er geen twijfel over bestaan; ook de vierde generatie is weer voorzien van die onmiskenbare Range Rover-grille. In veertig jaar tijd maakten de ronde koplampen plaats voor scherpe LED-units. De hoekige vormen van een terreinwagen zijn veranderd in een gestroomlijnde SUV, maar ondanks al die uiterlijke aanpassingen zie je na vier decennia nog steeds in één oogopslag dat het een Range Rover is.



EÃ©n en al luxe

Niet alleen historisch gezien gaan Range Rover en Marokko goed samen, ook vandaag de dag is het Noord-Afrikaanse land een fabelachtig decor voor de L405. Tijdens het rijden in de omgeving van Marrakech verandert het landschap voortdurend. Van Berberdorpen tussen de ruige rotsen naar een vlakker woestijngebied en van rivierbeddingen tot besneeuwde toppen in het Atlasgebergte; Marokko heeft het allemaal. We zijn onderweg met de Range Rover Autobiography, de meest exclusieve uitvoering. Binnenin waan je je in een ruime wereld van luxe. Te beginnen met het schitterende leer en de prachtige materialen waarmee alles is afgewerkt. Niet alleen voorin is het goed toeven, ook de achterpassagiers hebben dankzij de (optionele) Executive Seats geen enkele reden tot klagen met onder meer een koelkastje, een eigen entertainmentsysteem gecombineerd met maar liefst 29 speakers van het Engelse topmerk Meridian en massagestoelen. Ondanks alle lofzang kunnen we toch niet om



een minpunt heen. Het scherm van het entertainmentsysteem oogt grafisch gezien verouderd, zeker in vergelijking met de concurrentie. Ook de bediening hiervan (touchscreen) is omslachtig, dat had simpeler gekund met bijvoorbeeld een draai/-drukknop.



Van Supercharged naar TDV6

Tijdens het eerste deel van de rit maken we kennis met de 510 pk sterke V8 Supercharged, die 0,8 seconden sneller is geworden en daardoor in slechts 5,4 tellen naar de honderd sprint. De teller schiet dan werkelijk omhoog. Die paar tellen zijn echt ongekend snel voor een SUV van dit formaat. Het machtsvertoon zorgt voor een flinke duw in de rug en gaat gepaard met een heerlijke en vooral rauwe grom, die je overigens alleen hoort tijdens het accelereren. Op constante snelheden verdwijnt de V8 naar de achtergrond en is het fluisterstil in de auto. Heerlijk comfortabel, maar die



Supercharged wil je natuurlijk vaak horen, wat vervolgens weer een negatieve invloed op het verbruik heeft. Maar ach, wie zich een Supercharged kan veroorloven zal niet echt malen om het buitensporige drinkgedrag van deze Range Rover.

Een zuiniger alternatief is de 3.0 liter TDV6-diesel, waarmee we na de lunchstop rijden. Deze motor is zeer interessant voor de Nederlandse markt. De nieuwe Range Rover maar liefst 350 kilo lichter (de TDV6 zelfs 420) ten opzichte van zijn voorganger. Dit is te danken aan de aluminium, zelfdragende carrosserieconstructie. Het brandstofverbruik van de TDV6 is daardoor met maar liefst 22 procent teruggebracht. De uitstoot bedraagt 196 gram per kilometer en is dus goed voor het groene energielabel C. Op papier verbruikt de TDV6 gemiddeld 7,5 liter per honderd kilometer. Dankzij deze slimme zet en een aanzienlijk lagere aanschafprijs vanaf ruim 114.000 euro wordt Range Rover ineens ook interessant voor nieuwe klanten die nu nog in bijvoorbeeld een Audi Q7 of een Mercedes-Benz ML rijden. De prestaties van de nieuwe TDV6 zijn vergelijkbaar met de TDV8 uit het vorige model. In de praktijk is deze 258 pk sterke oliestoker meer dan voldoende. Met maar liefst 600 Nm heb je golven koppel tot je beschikking. Voor dagelijks gebruik is dit echt de beste combinatie. Het soepele blok is heerlijk stil. Maar geef je de diesel de sporen, dan stuift hij er vandoor. Voorlopig is de Range Rover V6-diesel dus de zuinigste optie, maar in 2013 wordt deze titel overgenomen door de diesel-hybride, die - als de doelstelling wordt gehaald - slechts 169 gram per kilometer uitstoot.



Absolute alleskunner

Alle motoren zijn gekoppeld aan een achtrapsautomaat die feilloos zijn werk doet. Overgangen voel je nauwelijks en het schakelen gebeurt op de juiste momenten. Deze transmissie past perfect bij het karakter van de Range Rover, dat gericht is op comfort. Ook het stuurgedrag is daar op aangepast. Het is nog steeds niet sportief te noemen, maar in vergelijking met de vorige generaties is het wel een stuk directer. De Range Rover is een heerlijke reisauto waarin je je heel veilig voelt. In de eerste plaats natuurlijk door zijn enorme omvang, maar ook de hoge zit en daardoor het overzicht op de weg draagt bij aan dat veiligheidsgevoel. In ons land zal de gemiddelde Range Rover-rijder niet of nauwelijks buiten de gebaande paden komen. Het ruige Marokkaanse landschap biedt gelukkig wel de mogelijkheden om de offroad-capaciteiten te ervaren en kennis te maken met het nieuwe Terrain Response-systeem. In de Auto-stand maakt Terrain Response gebruik van allerlei slimme systemen die automatisch het



meest geschikte programma voor de actuele ondergrond of de rijomstandigheden voor de auto bepalen.

Hierdoor rijdt de auto altijd in het beste programma en schakelt het systeem automatisch tussen vijf standen: Algemeen, Gras/Grind/Sneeuw, Modder/Sporen, Zand en Rotsen/Kruip. Elke stand regelt de rijeigenschappen en tractie en door de respons van motor, transmissie, centraal differentieel en onderstelregelsystemen optimaal af te stemmen op de eisen van de betreffende ondergrond. Hoewel het volledig automatisch werkt, geeft het systeem je ook aanvullende adviezen, bijvoorbeeld wanneer het analyseert dat het beter is om de lage gearing of de offroad-rijhoogte te kiezen. Een knap staaltje vakwerk dus. Het eerste onderdeel waarop we dit systeem ervaren is een rivier waar we doorheen rijden. De neus van de SUV duikt het water in en komt er vervolgens weer net zo makkelijk uit. Een peulenschil dus voor de Range Rover. Met de modderige, smalle bergwegen heeft de Engelsman zoals verwacht geen moeite. Aan het einde van de dag wacht hem de laatste, en tevens zwaarste proef waarbij we de andere all-terrain technologieën kunnen proberen. Een steile heuvel naar beneden? Peanuts, dankzij de Hill Descent Control. Over stenen rijden in de Rotsen/Kruip-stand gaat eveneens probleemloos. We zijn zeer onder de indruk van de offroad-capaciteiten van de nieuwe Range Rover, die op dit vlak echt heerst in de SUV-topklasse.



Het beste van twee werelden

Land Rover profileert zich met hun vlaggenschip Range Rover in het topsegment. Dat betekent dus dat alles perfect moet zijn. En dat is het ook. Niet alleen op de weg is de nieuwe Range Rover een zeer fijne reisgezel dankzij krachtige en tegelijk fluisterstille motoren en een heerlijk schakelende achtrapsautomaat, ook offroad heeft hij veel in zijn mars. Het is echt imposant om te zien wat deze SUV allemaal kan in de meest extreme omstandigheden. Ook als passagier is het aangenaam vertoeven dankzij alle luxe en features aan boord. Zeker in de Autobiography-uitvoering blijft er maar weinig te wensen over. Wie zich een Range Rover kan veroorloven, weet zich verzekerd van het beste van twee werelden. Meer Engels kunnen we het niet verwoorden: dit is echt Top of the Range.



Plus

- + Comfortabel weggedrag
- + Geweldige offroad-capaciteiten
- + Introductie TDV6

Min

- Grafische weergave scherm entertainmentsysteem
- Verbruik V8 Supercharged