



Jan Westerhof
12 januari 2010

© Rijtesten.nl

King of my Castle

In het jaar waarin de Range Rover zijn veertigjarige jubileum viert, rijden we met een uitvoering die de draak steekt met alle natuurwetten. Het speeltje van Amerikaanse hiphoppers, Britse landadel en Oost-Europese topcriminelen is onder de vleugels van het Indiase Tata Motors deftig aangepast. De grootste wijziging is onder de motorkap te vinden met de introductie van de door concerngenoot Jaguar ontwikkelde 5.0 V8, die met compressorbeademing 510 pk en 625 Nm levert. Een rijtest waarin het woord voorstellingsvermogen een andere dimensie krijgt.



Terreinwagen non plus ultra

Mensen die een stressvol bestaan leiden hebben geen psychiater nodig. Ze hebben slechts een Range Rover nodig die hun agenda harmonieus laat verlopen. Ondanks de enorme motorkracht en het moeiteloze snelheidsbereik is iedere rit een rustgevende gebeurtenis. Alles wat autorijden tot een genoegen maakt is in een Range Rover aanwezig in een overdaad en in een behaaglijkheid die zijn weerga niet kent. Geen enkele terreinwagen die tegen deze geweldenaar op kan: een Land Cruiser of een GL-Klasse komen slechts in de buurt. De echte concurrentie is veeleer een limousine á la Mercedes-Benz S-Klasse.

De Range Rover biedt niet de gedetailleerde verfijning van Duitse toplimousines, maar zet er een uitstraling tegenover die zijn weerga niet kent. Het is welhaast als bij een Aston Martin of een Bentley: eliteklasse met een ongepolijst randje. Waar je een Range



Land Rover Range Rover v8 Supercharged Autob

Rover parkeert of waar je met een Range Rover door het verkeer gaat, vorm je het middelpunt. Het is een auto die door zijn formaatdimensie zelfs X5's tot miniaturen degradeert, maar nooit onoverzichtelijk wordt. De voorzijde is door de verhoogde hoeken van de motorkap - traditie sinds 1970 - perfect gemarkeerd en de 5 rondom de auto geplaatste camera's geven je bijna een 360 graden view rondom de auto.



Filtering

De positie in de automobiele topklasse wordt ten overvloede bevestigd door het enorme comfort. De enorme fauteuils die fantastisch zitten en de genereuze ruimte vormen zitplaatsen eerste klasse met een comforttoeslag door de indrukwekkende stilte en de delicate van de luchtvering. Een Range Rover is een eiland in het verkeersbeeld en creëert zijn eigen wereld: de lange veerwegen laten evengoed de onaangenaamheden van een off-road pad verdwijnen als iedere oneffenheid van een



op hoge snelheid bereden Autobahn. De verleiding om een onhoorbaar en zijdezacht lopende, gargantuesk koppelrijke 5.0 V8 in een Range Rover op de linkerbaan van de Autobahn te gebruiken vereist echter wel een ruim bemeten portemonnee: snelheden boven de 140 zijn synoniem aan verbruikscijfers die boven het 20 literbereik liggen. En inderdaad: ik kon het niet weerstaan om de tweeëneenhalftonner tegen de 240 op de digitale weergave van klassieke klokken te laten lopen. Intens genieten van deze onvoorstelbare snelheidswaanzin met een niet meer contemporain testverbruik van 1 op 5.

De motor van de Range Rover is waardoor hetgeen onbevattelijk wordt. Hoe is het mogelijk om een kleine bungalow in iets meer dan zes seconden naar de 100 te krijgen en hem vervolgens ook weer indrukwekkend snel tot stilstand te krijgen? De samenvoeging van het beste van alles in de vorm van een van de sterkste en beste V8'en en vier Brembo-schijven laten zowel accelereren als decellereren een attractie worden. Daarbij begeleid door een doorgaans perfecte automaat. Doorgaans, vanwege de lichte nadenkmomenten en het wat bruusk opschakelen onder hoge gaspedaaldosering. Kanttekeningen zijn er ook voor de spectaculaire carrosseriebewegingen. De duikbewegingen bij afremmen zijn enorm en de omhoogkomende neus bij gasgeven is indrukwekkend. Het overhellen is ongeëvenaard en tezamen met de superlichte en vooral gevoelloze besturing is iedere bochtsensatie weggefilterd.



Het zwaartepunt van details

Zo zijn er meer facetten te noemen die in de schaduwzijde staan. Vooral op het gebied van bediening wordt duidelijk gemaakt waar toekomstige ontwikkelingen plaats moeten vinden. De bediening van de ruiten en de spiegels zit ver en hoog bij de A-stijl, het navigatiesysteem is niet intuïtief te bedienen en de gordelsluiting wordt door de aan de stoel bevestigde armsteun verstopt. Ter objectiviteit noemen we ook de grove knoppen op het middenconsole en de bijna Japans aandoende raamknoppen gecombineerd met behoorlijke sluitnaden en een ineens openspringende middenarmsteunklep. Desalniettemin lijkt het interieur voor de eeuwigheid gemaakt en worden deze details overschaduwd door een walhalla aan standaarduitrusting, exquise leder en schitterend hout in alle ooghoeken: oog voor detail had bij Land Rover duidelijke zwaartepunten. En dan nog dat gevoel tijdens cruisen: kijk om je heen en zie het majestueuze meubilair en de hoofdsteunen fier omhoog staan in een wereld met



Land Rover Range Rover v8 Supercharged Autob

natuurkrachten die door de 510 pk van de Range Rover Supercharged hernieuwd geformuleerd worden.

Moet ik eigenlijk noemen dat de achterklep sluit als van een busje en dat de uitlaten ook onder een Ford Transit lijken te hangen? Een beetje individualisatie kan hier geen kwaad en zal tevens de onhoorbaarheid van de Jaguar V8 lichtelijk opheffen tot een fraai V8-concert. Ook de drugsdealervelgen van onze testauto mogen achterwege blijven. Tezamen met de toch wel opvallende chromen grille en zijluchtroosters doet het iets te veel aan exposure. Tot zover het subjectieve oordeel over de uiterlijkheden. Dat kunnen prospects voor een Range Rover prima zelf beoordelen en doen ze dat niet dan behoren ze goeddeels tot de eerste of de derde groep uit de inleiding en is de uitstraling een blijk van het twijfelachtige allooï dat zich ook in Range Rovers vervoert.



© Rijtesten.nl



Disciplinair

Een bijzonder stuk ingenieurswerk is sinds jaar en dag de aandrijf-as van de Range Rover. Want een Range Rover mag on-road een buitengewoon comfortabele limousine zijn om een A8 en een S-Klasse naar het leven te staan, off-road moet de Range Rover met verve de concurrentie van Land Cruisers en GL-Klasse's verslaan. Het Terrain Response is het hoogst haalbare op het gebied van ondergrondadaptatie en biedt vijf verschillende standen voor off-roading. Dit werkt tezamen met de afdalings- en de hellingregeling en de adaptieve demping en wordt bediend in een cluster op het middenconsole waar zich ook de luchtvering en de hoge en de lage gearing in laten stellen. Via het TFT-scherm tussen de meters en het multimediascherm van de audioinstallatie volgt de bestuurder de situatie aan die vier wielen en de aandrijfassen. Tijdens de testperiode was het te glad en sneeuwde het te sterk om de blubber in te gaan, maar een besneeuwde helling of centimeters sneeuw op een bitter slechte ondergrond vormden - natuurlijk - geen enkel obstakel. Onvoorstelbaar hoe de Range Rover twee disciplines als vanzelf weet te verenigen.

On-road ben je namelijk ook heer en meester. Jij dicteert het verkeer en de 5.0 V8 Supercharged legt daarbij een elasticiteit en een voor zichzelf sprekend snelheidsvermogen bloot dat nauwelijks te bevatten is. Door zijn immense stilte en het door een maximumkoppel van 625 Nm dat tussen 2500 en 5500 toeren aanwezig is rijd je op een trekkrachtgolf die invoegen met 160 eerder regel dan uitzondering maakt. Door de rust en kalmte waarmee de motor zich laat gelden heb je dat niet in de gaten. Inhalen wordt intomen, omdat de stoomlocomotief uit Solihull de linkerbaan anders tot onveilig gebied voor de medeweggebruikers verklaart. Als ware het topmodel van de intern L322 genoemde Range Rover vanuit de fabriek al een door Overfinch aangepakte.



Ongehoord

Het mooiste gevoel dat je bij autorijden kunt krijgen zou wel veroorzaakt kunnen worden door een Range Rover 5.0 V8 Supercharged. De motor is een van de meest romige V8'en en is iets geweldigs dat de 2,5 ton wegende Range Rover tot onwerkelijke hoogte brengt. Niet in de laatste plaats het buitensporige verbruik dat net niet door de 20 liter per 100 kilometer heengaat is ongehoord, ook de prestaties zijn dat. Prestaties die niet alleen op de weg worden behaald - een Range Rover is juist off-road in zijn habitat. Het gedetailleerde oog zal geen Duitse afwerking en precisie vinden, maar wel beïnvloed raken door de overdadigheid van natuurlijke materialen en luxueuze sfeer gecombineerd met een indrukwekkend rij- en stiltecomfort.

Fotografie: Martijn Koevoets



Plus

- + Fantastische V8 Supercharged
- + Zeer ruim, bijzonder comfortabel en extreem luxueus
- + Ondanks formaat zeer overzichtelijk

Min

- Gevoelloze besturing
- Soms onhandige bediening
- Het verbruik en de actieradius