



Pawel Piotrowski
7 oktober 2013

Festival of Speed

Bij het jaarlijks terugkerende Festival of Speed in Goodwood komen de mooiste en snelste sport- en raceauto's™s bijeen om een legendarische hill climb te voltooien. De Range Rover Sport is een auto die je niet op de baan, maar vooral op de talloze parkeerplaatsen rondom het terrein zult aantreffen. De vorige generatie had weliswaar zijn looks mee en legde Land Rover geen windeieren, maar sportief kon je de opgetutte Discovery III met de beste wil niet noemen. Tot nu. Door een lichtere constructie en sterkere motoren zou de tweede generatie Range Rover Sport niet langer een modderfiguur op de baan slaan.



Onmogelijk spagaat

De eerste generatie van de Range Rover Sport stond ook wel voor een onmogelijk spagaat; onderhuids zorgde de techniek van de Land Rover Discovery III voor een hoog wagengewicht dat de sportieve aspiraties behoorlijk in de weg zat. Dat zou niet zo erg zijn geweest als de Sport niet Sport zou heten en er geen concurrentie in de vorm van een BMW X5 of Porsche Cayenne zou bestaan. Offroad waren de prestaties van de Sport nagenoeg onverslaanbaar, maar met name op de weg stelde de allereerste lichting met zijn trage 2.7 TDV6 en softe onderstelafstemming menig autoliefhebber teleur. Pas met de facelift werd dit gevoelige punt met de introductie van sterkere motoren en geavanceerdere ondersteltechniek gecorrigeerd.

Bij deze nieuwe generatie heeft Land Rover de kans gezien om de Range Rover Sport van zijn belangrijkste chronische blessure te verlossen; de Sport staat niet langer op het loodzware Discovery platform, maar is gebaseerd op de geavanceerde en lichtere constructie van zijn grote broer. In het concrete geval van onze testauto betekent dit een gewichtsafname van maar liefst 420kg! Wat dat met de prestaties doet? Deze



Land Rover Range Rover Sport 3.0 SDV6 Autobiography

Chile Red 3.0 SDV6 zit sneller op 100km/h dan de toenmalige top of the range 4.4 V8 Supercharged. En vergis je niet, dat model had maar liefst 390pk onder de hoekige kap zitten.



What are you looking at?

Hij is dus lichter en sneller, maar hoe zit het met de looks? Persoonlijk was ik bij het zien van de allereerste foto's niet echt gecharmeerd van de vreemd ogende achterkant. Zeker wanneer je de eerste generatie met zijn hoekige lijnen en stoere lampen ernaast zet, valt op dat de nieuwe een stuk speelser getekend is. Maar foto's zijn slechts foto's. Nu ik oog in oog sta met de nieuwe Sport vind ik het exterieur een geslaagde mix tussen de kleinere Evoque en grotere Range Rover hebben. Met name de voorkant oogt door de plattere koplampen en grotere koelgaten een stuk agressiever. En daar is niets mis mee, de Sport was altijd al de bad boy van de twee.

Als je een HSE Dynamic of, zoals onze testauto, een Autobiography Dynamic bestelt



Land Rover Range Rover Sport 3.0 SDV6 Autobiography

wordt het stoere neusje voorzien van een hoogglans Gloss Black grille. Maar ook de spiegelbehuizing, luchtroosters in de voorspatborden, omlijstingen van de mistlampen en skid plate in de voorbumper worden dan in sinister zwart uitgevoerd. Bovendien zijn bij de meest luxe Autobiography de onderste delen van de bumpers gelakt en worden er rode Brembo remklauwen achter 21 inch velgen gemonteerd. Optioneel kun je nog kiezen voor een panoramadak in contrastkleur of nog grotere velgen. Het geheel oogt een tikkeltje fout en is zeker niet ieders smaak, maar dat het ¼berhaupt mogelijk is om zo uit je dak te gaan verdient een pluim. Vergeet echter niet om een flinke zak met geld mee te nemen. Bij de keuze voor een individueel samengestelde Autobiography zit je namelijk hoe dan ook vast aan de upper class SDV6 of 5.0 V8 Supercharged, met de TDV6 moet je genoeg nemen met een minder dwaas uiterlijk.



Duke of Roxburghe

Ook in het interieur is een belangrijke achillespees verdwenen; zat je in de vorige generatie door de lage daklijn en beperkte interieurruimte nog vrij krap, in de nieuwe Sport heb je voorin eindelijk vergelijkbaar veel bewegingsruimte als in de grote Range.



Land Rover Range Rover Sport 3.0 SDV6 Autobiography

Dat is met name een pluspunt voor de langere medemens, maar ook kortere gestalten zullen het nieuwe interieur waarderen. Het binnenste van de vorige Sport was vooral een vergaarbak van allerlei elementen uit het onderdelenmagazijn van de Land Rover Discovery, in de nieuwe Sport zie je van dat alles niets meer terug. Niet dat het lelijk was, maar het interieur van onze Autobiography staat op een veel hoger level. Het dashboard lijkt rechtstreeks uit de grote Range Rover te komen en oogt stukken hoogwaardiger dan het equivalent in de voorganger.

Dat mocht ook wel, want de verschillen tussen beide Range Rover™s waren echt te groot. In de één voelde je als de Hertog van Roxburghe, in de andere als de staljongen van Floors Castle. In de nieuwe generatie zorgen vooral stijlverschillen voor onderscheid. Het dashboard loopt wat vlakker af en de stoelen hebben een sportievere snit. Achterin gaat het er wat krapper aan toe, maar je kunt het er prima uithouden. Voor de rest heeft in de Autobiography zelfs de meest verwende snob geen wensen meer. Ten opzichte van de goedkopere uitvoeringen is het dashboard volledig met leer bekleed, kijk je tegen een TFT-instrumentenpaneel aan en zitten om je heen maar liefst 19 Meridian Surround Sound luidsprekers met in totaal 825 watt. Niet onder de indruk? Je kunt ook kiezen voor een systeempje met 1.700 watt en 23 luidsprekers. Prijs? Daar kun je beter niet naar vragen. Maar er zijn ook hele aardse opties beschikbaar, zoals twee extra zitplaatsen op een derde zitrij.



Performance enhancement

Onder de streep is de nieuwe Sport echter wel een goede deal. Hij is lichter, sneller, luxer en last but not least een flinke smak goedkoper geworden. Op de SDV6 scheelt het slechts vijf mille, maar bij de 5.0 V8 Supercharged zijn dat er al twintig. Met het verschil dat je in je zak houdt kun je  m ongeveer 125 keer voltanken. Desondanks blijft de diesel de verstandigere optie. En niet eens de mindere. Zowel de TDV6 als SDV6 hebben een paar pk s erbij gewonnen en zijn nu gekoppeld aan de briljante ZF-transmissie met acht versnellingen. In combinatie met de lagere body mass index zorgt dit voor een indrukwekkende prestatietoename. De 3.0 dieselmotor is onveranderd soepel van karakter, maar sleurt de Sport nu in 7,2 seconden van stilstand naar 100km/h. Een zogenaamd performance enhancement verhoogt daarnaast de topsnelheid van de Autobiography Dynamic van 210 naar 222km/h. In de V8 Supercharged kun je zelfs 250 aantikken.

En toch, rijdend met de nieuwe Range Rover Sport krijg ik niet meteen de drang om de natuurkundige grenzen op te zoeken. Veeleer leent zich de smeugige aandrijflijn voor



Land Rover Range Rover Sport 3.0 SDV6 Autob

een ontspannen en relaxte rijstijl. Je wordt niet door elkaar geschud of gebombardeerd met artilleriegeschut uit de uitlaatmonden. De diesel doet zijn werk in stilte en de automaat schakelt onmerkbaar op en neer tussen de acht versnellingen. Op veel momenten komt de naald van de toerenteller niet boven de 2.000tpm uit en benut je slechts een gedeelte van de enorme power reserve. De vorige generatie moest je nog een beetje dwingen om vaart te maken, bij de nieuwe gaat het allemaal een stuk gemakkelijker. Een andere sterke verbetering zijn de flink gereduceerde koetswerkbewegingen. Vooral bij het aanremmen wilde de vorige generatie behoorlijk duiken, de nieuwe Sport gaat soevereiner om met dergelijke manoeuvres.

Dat maakt ãm echter niet meteen tot een lichtgewicht sportwagen, je voelt nog steeds goed dat je met een grote en zware auto onderweg bent. Het stuurgevoel is een stuk exacter geworden en in bochten helt de koets nu ook zonder het optionele Dynamic Response en Torque Vectoring systeem minder over. Maar je gaat met de Range Rover Sport niet voor je plezier even een klaverblad ronden of een track day opzoeken. Hij kan het zeker aan, maar je gevoel zegt dat het niet klopt. Wees echter gerust. De nieuwe Sport gaat niet alleen beter om met bochten, hij is ook stukken comfortabeler geworden. Onroad dribbelt de Range een stuk minder en ook het vermoeiende rollen over de lengteas is grotendeel geãlimineerd. Een andere prettige bijkomstigheid van het geavanceerdere chassis, de lagere massa en nieuwe transmissie is het lagere verbruik. Was de voorganger met moeite onder 10 liter te houden, de nieuwe Sport nam tijdens de testperiode genoeg met 8,7 liter per honderd kilometer.



Uit de schaduw treden

De hill climb in Goodwood moet je met de nieuwe Range Rover Sport misschien toch niet doen, maar feit is dat de tweede generatie op veel punten beter is geworden en het voorname Range Rover label met trots draagt. Het is vooral het geringere verschil ten opzichte van de grote aristocratische Range Rover dat van de nieuwe Sport een zoveel betere auto maakt. Verspreidde de voorganger nog een ondefinieerbaar 'net niet'™ gevoel, de nieuwe is echt een klasse hoger en een meer op zichzelf staand model. Hij ligt beter op de weg, is sneller, comfortabeler en ruimer geworden. Met andere woorden; alles klopt nu. En juist daardoor heeft de nieuwe Range Rover Sport de potentie om uit de schaduw van zijn grote broer te treden.

Plus

- + Rijgedrag en prestaties zijn de naam Sport waard
- + Interieur sluit nu aan bij het Range Rover label
- + Just look at it...

Min

- TDV6 niet leverbaar met alle uitrustingslevels
- Dynamic Response en Torque Vectoring zijn een optie
- Paar ergonomische missers in het interieur