



## Range Rover

### Groot, groter, grootst

Autotest | De Range Rover is het grootste model van Land Rover. En toch kan het nóg groter. De Range Rover is voortaan namelijk ook leverbaar met verlengde wielbasis. Daarmee kan deze luxe terreinauto ook dienst doen als auto met chauffeur. Wat is de meerwaarde daarvan?

Het klinkt misschien gek, maar met zijn 5 meter was de Range Rover eigenlijk wat aan de kleine kant. In het segment van de allergrootste SUV's (Sports Utility Vehicles) is vijf meter namelijk slechts het begin. De laatste generatie is stevast langer! Bovendien geldt op belangrijke afzetmarkten zoals China dat de grootste automatisch de beste is.

En dus besloot Range Rover er een schepje bovenop te doen in de vorm van een uitvoering met verlengde wielbasis. In plaats van 5 meter meet de verlengde Range Rover 5 meter 20 (wielbasis 3 meter 12 in plaats van 2 meter 92). En daarmee staan de Britten weer aan de top (de Mercedes-Benz GLS is tweede met 5 meter 13 (standaard wielbasis)).



### Limousine

Maar... Range Rover deed meer dan alleen het topmodel verlengen. In plaats van een achterbank zijn achterin nu twee uiterst luxueuze fauteuils te vinden, vergelijkbaar met business class stoelen in een vliegtuig. Ze zijn elektrisch verstelbaar van recht op tot 17 graden "onderuit".

In de hier gereden "Autobiography"-uitvoering worden de achterpassagiers verwend met een

massagefunctie, een eigen airconditioning, televisie, een koelkastje, zonnenschermen (elektrisch bedienbaar) en een magistraal klinkend audiosysteem van Meridian.



Ook de aankleding is van het niveau van een limousine. Ondanks de enorme maten weet Range Rover toch voor de nodige verfijning te zorgen. Andere merken kleden alle modellen op dezelfde manier en met dezelfde standaard-onderdelen aan, maar na een tijdje werkt dat niet meer. Range Rover weet als SUV-specialist ook een mastodont toch de nodige verfijning te geven. Dit wordt bereikt middels de materiaalkeuze, kleuren, contrasten en accenten die oppervlakken meer of juist minder in het oog doen springen.

Omdat de Range Rover is geïntroduceerd in 2012, schiet de elektronica anno 2016 iets tekort. Zo heeft de cruise-control geen radar en zit de verkeersbord-herkenning er te vaak naast. Het infotainmentsysteem bedient zich van oubollige graphics en blijft achter bij eenzelfde systeem van zustermerk Jaguar. Op het moment dat de Autozine-redactie hier melding van maakte, kondigde Land Rover prompt aan dat de Range Rover vanaf modeljaar 2017 weer helemaal bij de tijd zou zijn op het gebied van actieve veiligheid en infotainment.



## Ruimte

De belevenis is ondanks de fraaie aankleding heel anders dan bij een klassieke limousine. Allereerst wandelt men naar binnen (een klim is echter niet uitgesloten voor hen die klein van stuk zijn), terwijl een lage limousine kan vereisen dat men onelegant door de knieën gaat om binnen te komen. Dankzij de hoge zit geeft de Range Rover een beter zicht op de buitenwereld.

Nog een verschil met een limousine: de Range Rover haalt het volume niet alleen uit de lengte, maar ook uit de hoogte. Daarom kan er fors meer bagage mee in de Range Rover dan in andere auto's! Voor hoogwaardigheidsbekleders die zwaar bepakkt reizen, kan deze SUV dus meerwaarde bieden boven een sedan. Ter illustratie: een verlengde Mercedes-Maybach S-Klasse is (veel) langer dan de Range Rover, maar biedt desondanks slechts de helft van de bagageruimte.



## Rijden

Ook de chauffeur wacht een heel andere beleving dan in een traditionele limousine. De hoge zit geeft niet alleen een beter overzicht over het verkeer, het zorgt ook voor een geringer gevoel van snelheid waardoor het afleggen van lange afstanden minder inspannend is.



De testauto wordt aangedreven door een 4.4 liter achtcilinder dieselmotor die zo sterk is (339 pk / 740 Nm) dat de 2.5 ton wegende Range Rover tot een speelbal wordt gereduceerd. Wanneer vanuit stilstand vol op het gaspedaal wordt getrapt, worden de gasten

achterin ruw in het pluche gedrukt terwijl de Range Rover met brute overmacht accelereert. En genadeloos blijft accelereren. Ook hoge snelheden zijn kinderspel, bij 130 km/u hangt de naald van de toerenteller lui bij de 1.500 toeren per minuut.

Ondanks het uitdagende karakter leent de "4.4 SDV8" zich ook voor de vloeiende rijstijl die hoort bij een auto met chauffeur. Dan is de Range Rover comfortabel en mooi stil; banden, rijwind en motor zijn nauwelijks hoorbaar. Bovendien is het met een kalme rijstijl gemakkelijk om zuiniger te rijden dan de fabrieksopgave. De testrit, inclusief het nodige off-road werk om de fotolocatie te bereiken, kostte 8 liter per 100 km (tegenover 8.4 liter volgens de folder).



## Weggedrag

De Range Rover rijdt vanwege de hoogte (1 meter 84) als een echte SUV. Dat betekent dat het koetswerk nadrukkelijk overheelt in de bocht. Maar... tegelijkertijd houden de wielen altijd stevig hun grip. Om te voorkomen dat de bestuurder de Range Rover uit balans brengt, vraagt het veel sturomwentelingen om een scherpe bocht te maken.

Het onderstel is comfortabel, maar zeker niet zweverig. Sommige auto's in dit segment creëren zo'n grote afstand tussen de bestuurder en het mechaniek, dat nooit duidelijk wordt waartoe de auto in staat is. De Range Rover communiceert juist goed en hoe langer de proefrit duurt, hoe meer vertrouwen de auto geeft.



## Off-road

De grootste troef blijft natuurlijk de terreinwaardigheid. Waar voor andere limousines (en SUV's!) de weg ophoudt, gaat de Range Rover verder. Ook de variant met lange wielbasis behoudt de gunstige in- en uitloophoeken en dankzij het variabele onderstel blijft de bodemvrijheid een royale 296 mm.

Dankzij "Terrain Response" volstaat het om met een draaiknop aan te geven welk type terrein moet worden overwonnen, waarna de elektronica er voor zorgt dat iedereen kan terreinrijden als een pro.



## Conclusie

De Range Rover is er nu ook met verlengde wielbasis. Daarmee wil Range Rover een alternatief bieden voor de traditionele limousine met chauffeur. Een testrit leert dat de Range Rover daadwerkelijk meerwaarde biedt. Dat begint met de welbekende luxe en het comfort dat iedere Range Rover biedt.

Dankzij de lange wielbasis is de Range Rover nu nog ruimer. De hoogte maakt de instap makkelijker, waarna de Range Rover achterin alle voorzieningen en verfijning biedt die mag worden verwacht van een auto als deze. De Range Rover gaat verder dan zomaar een limousine met de enorme bagageruimte en, mocht het ooit nodig zijn, welhaast legendarische vaardigheden in het terrein. ■



## Specificaties

### Range Rover 4.4 SDV8 Autobiography LWB

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	520 x 207 x 184 cm
Wielbasis	312 cm
Gewicht	2.560 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	105 l
Bagageruimte	909/2345 l
Bandenmaat	255/55R20

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	4367 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	339 pk @ 3500 tpm
Koppel	740 Nm @ 1700 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	7 sec.
Topsnelheid	218 km/u
Verbruik gemiddeld	8,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	219 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 185.850,-
Prijs instapmodel	€ 126.050,-