



Land Rover Range Rover Sport (2005 - 2012)

De dappere prins

Autotest | De Range Rover is de koning der SUV's. Het is niet alleen de grootste auto in zijn soort, maar vooral de meest gerespecteerde. Een trapje lager in de hiërarchie staat de Range Rover Sport. Deze is een fractie minder groot en daarom levendiger en toegankelijker. Bovendien kan ook de Range Rover Sport op het ene moment tot aan de assen in de modder verdwijnen om zich even later te mengen met de upper-class. Autozine probeerde beide.

Alhoewel het gevoel zegt dat het fout is om met dit nobele automobiel het terrein in te gaan, is dat precies hoe de testrit begint. Behalve een luxueuze auto, is de Range Rover Sport namelijk ook een terreinwaardige auto. Zo is dit sportief bedoelde model voorzien van lage gearing, difflocks en een in hoogte verstelbaar onderstel.

Al deze hulpmiddelen worden door de computer bediend. Het handmatig rommelen met hendels is niet nodig. Met een druk op de knop geeft de bestuurder aan welk type terrein moet worden doorkruist, waarna de elektronica de juiste instelling kiest. Zo wordt het reactievermogen van de anti-slip regeling aangepast, worden de aandrijfassen wel of niet "gesperd" en wordt de gevoeligheid van het gaspedaal aangepast. Dat laatste beschermt de bestuurder tegen zichzelf en zorgt ervoor dat plotseling veel gasgeven niet leidt tot het spontaan ingraven van de auto.



"Terrain Response", zoals dit computerbestuurde hulpsysteem heet, werkt in de praktijk subliem. Zolang de juiste modus wordt gekozen, kan zelfs een beginnende bestuurder terrein overwinnen dat voor andere auto's uitdagend, zo niet onmogelijk is.

Moddersporen van een halve meter diep? Een stromende beek vol stenen en keien? Een helling af die zo steil is, dat lopen niet lukt? De Range Rover Sport overwint het allemaal alsof het pasgelegd asfalt is!

De Range Rover Sport benadert daarmee de terreinkwaliteiten van de legendarische Land Rover Defender. Het grootste verschil is dat de Defender is gemaakt om iedere dag hard te werken, terwijl een Range Rover zich alleen vies maakt als het echt nodig is.



Veel belangrijker dan dat: de krachtbron reageert razendsnel op het gaspedaal en voelt daarom sterk. Vanaf stationair toerental kost het welgeteld een halve seconde om voldoende toeren op te bouwen om 500 Nm te leveren. De Range Rover Sport doet zijn naam daarom eer aan en voelt uitdagend snel.



Omdat de hele auto levendiger is, zijn de prestaties gevoelsmatig nauwelijks minder dan die van de Range Rover met achtcilinder diesel. Die laatste is op papier veel sneller, maar dankzij het alerte karakter voelt de Sport absoluut niet als een mindere auto.

On-road

Omwille van de wegligging is de Range Rover Sport verrassend stug geveerd. De Range Rover Sport deelt bovendien meer ondersteltechniek met de Discovery 4, dan met de grotere Range Rover. Eenmaal op de openbare weg geeft de Range Rover Sport een groter gevoel van vertrouwen dan alle andere Land Rover-producten. Dat komt tot uiting in alle aspecten: van de feedback in het stuurwiel, via overhellen in de bocht tot de respons van het rempedaal.

De reden om de Range Rover Sport juist nu te testen, is de introductie van een vernieuwde dieselmotor in combinatie met een achttraps automatische versnellingsbak. De 3.0 liter zescilinder levert voortaan 256 in plaats van 245 pk. Bovendien is de uitstoot iets gedaald.



De Range Rover geeft een nog grootser gevoel, maar daar staat tegenover dat de minder grote Range Rover Sport in de stad merkbaar beter handelbaar is. Dat is een belangrijk voordeel, want de "king size" Range Rover is zo onhandig groot, dat parkeren soms een

grotere uitdaging is dan een woestijn doorkruisen.

Prinsheerlijk

Alhoewel beide uit dezelfde fabriek komen, is er een belangrijk verschil tussen een "Land Rover" en een "Range Rover". Beide zijn oersterke terreinauto's die zich ook lenen voor gebruik op de openbare weg. Een Range Rover biedt echter fijnere materialen, een geraffineerdere vormgeving, een rijkere uitrusting en meer comfort.



De originele Range Rover was daarom de eerste terreinauto die aanzien verwierf onder de welgestelde klasse. De "Sport" heeft eenzelfde hoogwaardige uitstraling en mag zich daarom ook "Range Rover" noemen.

Het verschil zit vooral in de lagere daklijn, die de "Sport" de beloofde sportieve uitstraling geeft. De lagere daklijn betekent echter ook dat de hoofdruimte achterin minder is.



Net als bij de grote broer, zijn in het interieur de beste materialen gebruikt die de fabrikant voor handen had. Zo is de "Range Rover Sport" ook voorzien van dubbel glas en dat maakt de auto zeer stil. De knoppenwinkel en de displays zijn iets eenvoudiger uitgevoerd, maar uiteindelijk is alle denkbare luxe aan boord.

Met name het optionele "Harman Kardon"-audiosysteem is een aanrader, want de klank is koninklijk goed!



Conclusie

De "Range Rover Sport" is de kleine broer van de traditionele "Range Rover". Klein is hier een relatieve term, want met een lengte van 4 meter 78 en een breedte van 2 meter is ook de "Sport" nog steeds een enorme auto. De uitstraling is minstens zo chic,

terwijl de lagere daklijn voor een iets sportievere uitstraling zorgt. Het interieur is een cocon van weelde en luxe waarin het de inzittenden aan niets ontbreekt.

De naam "Sport" wijst niet alleen op het uiterlijk, maar ook op het weggedrag. Ook de "Sport" rijdt niet beter dan een traditionele personenauto in hetzelfde prijssegment, maar deze "kleine" Range Rover voelt zich ontegenzeggelijk beter thuis op het asfalt dan alle andere modellen. Dat doet de Sport zonder in te leveren op terreinwaardigheid en daarmee is het een waardige en waardevolle aanvulling op de Range Rover-familie. ■



Specificaties

Land Rover Range Rover Sport (2005 - 2013) SDV6 3.0 HSE

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 478 x 200 x 178 cm |
| Wielbasis | 274 cm |
| Gewicht | 2.435 kg |
| Aanhanger | 750 kg |
| Aanhanger geremd | 3.500 kg |
| Tankinhoud | 84 l |
| Bagageruimte | 450 l |
| Bandenmaat | 255/50R19 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud | 2993 cc |
| Cilinders / kleppen | 6/4 |
| Vermogen | 256 pk @ 4000 tpm |
| Koppel | 600 Nm @ 2000 tpm |
| Aandrijving | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 8,9 sec. |
| Topsnelheid | 200 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 8,8 l / 100 km |
| Verbruik stad | 9,8 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 8,1 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 230 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 98.900,- |
| Prijs instapmodel | € 82.500,- |