



The Lord of the SUV's

Bij vele koningshuizen, Hollywoodsterren en gehaaide zakenlieden in de financiële centra van de wereld is de Range Rover niet meer uit het wagenpark weg te denken. Iedereen loopt ermee weg, ongeacht leeftijd, afkomst, loopbaan of rang en stand. Deze grenzeloze populariteit heeft de Range Rover vooral aan zijn universele etiquette en hoffelijke voorkomen te danken. Daarmee torent the Lord of the SUV's al decennia hoog boven alle andere van panache verstoken Chelsea Tractors uit. Echte concurrenten zijn er dan ook niet. Niettemin voelde de directie in Conventry de drang om trendwatchers, milieuactivisten en het politieke linkse spectrum met een Hybrid te verblijden.



Belangenverstrengeling

Wat amusant. Dat waren de eerste woorden die in me opkwamen toen ik de subtiële Hybrid-badges voor het eerst op het kolossale doch elegante koetswerk zag. Want is het niet enorm tegenstrijdig om enerzijds voor een ruim tweeduizend kilo wegende auto met de luchtweerstand van de Chinese Muur te kiezen, maar anderzijds op het bestelformulier de geëlektrificeerde aandrijflijn aan te kruisen? Wie doet dat nou? En waarom? Het is echt niet zo dat dankzij de 35kW elektromotor alleen nog madeliefjes uit de uitlaat stromen en global warming geen issue meer is. De Range Rover SDV6 Hybrid lijkt derhalve voor mensen met een gespleten persoonlijkheid bedoeld te zijn. Maar dat is, zoals zo vaak met dit soort zaken, te kort door de bocht geformuleerd.

Voor vergelijkingsfetisjisten biedt de SDV6 Hybrid namelijk een oneindige datastroom aan interessante facts & figures. Pak je alleen de dieselmotoren erbij, dan zie je in één oogopslag dat de SDV6 Hybrid qua specificaties en prijsbeleid in het midden van de 3.0 TDV6 en 4.4 SDV8 gepositioneerd is. Of, zoals Land Rover het zelf tracht te communiceren: V8 prestaties voor V6 geld. Daar is absoluut geen woord aan gelogen.



Op papier accelereert de SDV6 Hybrid net zo vlot naar 100km/h en behaalt hij dezelfde topsnelheid als de 4.4 SDV8. Het opgegeven verbruik ligt daarentegen lager dan dat van de 3.0 TDV6. De toegevoegde elektromotor verricht in theorie zodoende ongemerkt kleine wonderen. Nog leuker is een vergelijking met de brutale 5.0 V8 Supercharged benzinevariant. En dan niet met de huidige, maar met de voorganger van deze generatie. De dieselhybride staat de fantastische V8 Supercharged namelijk in niets na, maar is wel een stuk zuiniger te rijden. Een mooi voorbeeld van dat de tijd niet stil staat.



Gentlemen's Club

Iedere zelfbenoemde autoliefhebber zou op z'n minst Ã©Ã©n keer in het leven achter het stuur van een Range Rover Autobiography plaats moeten nemen. Zelfs als autojournalist prijs ik mezelf gelukkig als ik weer eens gedurende een aantal dagen als adoptieouder van deze Engelse adel op mag treden. Het interieur van de Range is namelijk een hemels leder- en houtfestijn. Wanneer je de deur opentrekt komt je een geur tegemoet die met de besloten herenclubs in hartje Londen kan wedijveren. Dit is



geen auto meer, maar een rollende sociã«teit waarin alles binnenskamers blijft. Op de riante zetels kunnen vier clubleden in een gelijkwaardige atmosfeer belangrijke en minder belangrijke onderwerpen aansnijden. Het is zodoende niet wonderlijk dat naast Kate en William tienduizenden anderen zich hoofdzakelijk per Range Rover over verharde wegen verplaatsen.

Voor het geval je eens geen geschikt gespreksonderwerp voor je medepassagiers weet, bieden de talloze entertainmentvoorzieningen soelaas. Indien je huwelijk over het hoogtepunt heen is kan de vrouw des huizes zich tijdens de rit dankzij splitscreenfunctie en koptelefoon volledig afschermen. Tegelijkertijd kan de man naar zijn uitgebreide muziekcollectie op het 825 Watt Meridian audiosysteem luisteren. Wie slechte oren of een luide vrouw heeft kan daarnaast voor het 1.700 Watt systeem opteren. Potentiã«le troonopvolgers kunnen achterin met een entertainmentsysteem met twee individuele 8 inch beeldschermen in toom worden gehouden. Voor slechtzienden zijn ook twee 10,2 inch schermen leverbaar. Met zoveel entertainment aan boord heb je geen familietherapeut meer nodig. En mocht je toch onverhoopt op straat worden gezet en geen vrije hotelkamer meer kunnen vinden, dan kun je met gemak in de Range Rover overnachten.



Gelektroficeerde rijbeleving

Je zou haast vergeten dat je een Range Rover in eerste instantie koopt om van A naar B te rijden. Omdat je naar de firma, notaris, advocaat of hockeyclub moet om de meiden af te zetten. Dankzij de hybride aandrijflijn wordt je nu een stuk minder vaak met de duistere zijde van Range Rover rijden geconfronteerd. Nee, van de diesel- of benzinekosten zul je niet wakker liggen. Maar het is een fijn gegeven om niet iedere dag 80 liter brandstof te moeten bunkeren. In theorie kun je met de SDV6 Hybrid dankzij het sprookjesachtige verbruik van 6,2 L/100km maar liefst 1.290km tussen tankbeurten afleggen. Alsof het de Polo BlueMotion van je secretaresse is. Dat klinkt rooskleurig en is het ook. In de praktijk is de volle accu binnen een oogwenk leeg en zit je vaak tegen de 10 liter aan te schurken. Voor een auto van tweeënhalve ton is dat zeker niet slecht. En ook tijdens onze rit naar de fotolocatie in Duitsland bleef het verbruik van de drieliter zescilinder op de Autobahn relatief binnen de perken. Airmiles sparen zal op deze wijze wellicht wat trager gaan dan je gewend bent. Maar de fluitende vogeltjes in het park van je landhuis zullen je dankbaar zijn.



Nee, de elektromotor heeft vooral een ander voordeel. Koppel. Veel koppel. Direct beschikbaar koppel. De zes cilinder dieselmotor is uit de TDV6 overgenomen en met 292pk en 600Nm zeker geen stakker. De elektromotor voegt daar nog eens 48pk en 100Nm aan toe. Klinkt bescheiden, maar je voelt tijdens acceleraties duidelijk op welke momenten de elektromotor meesleurt. Met een volle accu kan de Range Rover bergen verzetten. Trap het gaspedaal ongenadig naar de vloer en de neus schiet in een reflex omhoog. Je lichaam wordt in de zachte rugleuning gedrukt en de Range stormt op de horizon af. De hele ervaring is zo onwerkelijk dat ik na afloop even stop en check of er daadwerkelijk slechts een zes cilinder diesel onder de kap ligt. De hele rijervaring wordt letterlijk geëlektrificeerd en benadert het karakter van een benzinemotor. Wanneer de diesel langzaam buiten adem raakt vult de elektromotor de krachtreserves aan. Het gevolg is een uiterst rechtlijnige acceleratie die voor een diesel normaliter atypisch is.



Ongemoeid

Zodra de accu leeg is - en dat gebeurt opvallend snel - is de krachtontwikkeling merkbaar minder explosief. De Range heeft dan even tijd nodig om de accu van de



elektromotor van vers sap te voorzien. Ook dan kom je in feite niets te kort, je valt immers terug op de bekende aandrijflijn uit de gewone TDV6. De diesel is voldoende soeverein om de Range Rover comfortabel voort te bewegen. De briljante achttraps ZF automaat draagt daar onwaarneembaar aan bij. Het is daarnaast een stille krachtbron die mooi trillingsvrij loopt en nooit storend aanwezig is. Sowieso worden alle exterieurgeluiden ontzettend goed weggefilterd in de Range. Wind- en bandengeruis zijn tot 120km/h nauwelijks waarneembaar en de boterzachte luchtvering strijkt niet alleen offroad alles glad, maar ook op verharde wegen sijpelen oneffenheden nauwelijks tot de inzittenden door. Je zweeft op een wolk door het verkeer en wordt ongemoeid gelaten met irrelevante details.

Dat heeft wel zijn weerslag op voorgenomen koerswisselingen. In rechte lijn stoort het niet, maar zodra je een bocht instuurt wordt je als kapitein geconfronteerd met een lichte en indirecte besturing en een overhellende koets. Het is minder dramatisch dan bij de voorganger, maar nog steeds behoorlijk gevoelloos. Scherpe bochten kun je beter met een gedisciplineerde snelheid nemen en ook bij rotondes is het intelligenter om je in te houden. Hier hebben de mannen uit Coventry enige afstand tot de concurrentie opgelopen. In een BMW X5 of Porsche Cayenne verlopen koerswijzigingen minder moeizaam, al is dat natuurlijk geen grote verrassing. Onroad kan de Range Rover de Duitse modellen wellicht niet helemaal bijhouden, maar offroad is dat met dank aan het standaard aanwezige Terrain Response System een heel ander verhaal.



On top of the world

In minder ontwikkelde landen zul je de Range Rover SDV6 Hybrid waarschijnlijk niet zo vaak tegenkomen. Daar moet het besef van de toegevoegde waarde van een elektromotor nog doordringen bij het grote publiek. In Nederland zijn we gelukkig al een stap verder. Ook al lijkt een hybride Range Rover in eerste instantie een onlogische keuze, na een paar dagen rijden ga je de voordelen steeds meer waarderen. Vooral het surplus aan koppel is een welkome aanvulling op de gigantische massa leeg voertuig. Er moet behoorlijk wat in beweging worden gebracht en dan is iedere Newtonmeter automatisch een comfortverhogende feature. Dat je met de Hybrid dik 20 mille op de aanschafprijs van de SDV8 bespaart en de running costs zich op het niveau van de TDV6 bevinden is een mooie bijkomstigheid, maar in deze prijsklasse nauwelijks relevant. Wanneer je dat echt belangrijk vindt ga je geen Range Rover rijden. Een Range Rover koop je om boven de rest uit te steken. Om bovenaan te staan. Om indruk te maken. Om je sociale status binnen een groep aan te geven. En al deze gewichtige zaken lukken ook met de SDV6 Hybrid perfect.



Plus

- + Krachtige en smeuwige aandrijflijn
- + Zeer ruim, bijzonder comfortabel en extreem luxueus
- + Ondanks formaat zeer overzichtelijk

Min

- Mist de dynamiek van andere SUV's
- Bediening multimediasysteem
- Beperkte accucapaciteit