Dirk-Jan Dalhuisen
27 mei 2013

Vereniging van uitersten

De ruimte van een MPV en de luxe van een topklasse limousine, gecombineerd met een vorstelijk uitzicht en onovertroffen terreincapaciteiten. De omvang en het gewicht van een uit de kluiten gewassen nijlpaard, verenigd met de snelheid van een luipaard. Gestoken in een jasje dat knipoogt naar een roemrijk verleden en een aanschafwaarde vertegenwoordigt die het bedrag waarvoor een twintiger zâ€™n eerste appartementje koopt, moeiteloos overtreft. En ver ook, als het moet. Niets ter wereld lijkt dit allemaal in zich te kunnen verenigen. Nothing... but a Range Rover.

GeÃ«voqueerd

Diezelfde Range Rover is weer helemaal bijdetijds. Eerst maar eens een rondje om Land Rovers nieuwe vlaggenschip heenlopen. Daarbij valt meteen op dat de nieuwe Range Rover nauwelijks veranderd lijkt. Nieuwe - Ã la Evoque om de hoek â€˜getrokkenâ€™ - lichtunits en wat sportiever lijnenspel zijn zoâ€™n beetje het enige waaraan je deze vierde generatie kunt onderscheiden van de vorige. Optisch is er namelijk niet zoveel nieuws onder de zon. De maatvoering bleef min of meer intact en ook het design heeft nog het meest weg van een bescheiden facelift. Of, zoals Land Rover het zelf - niet vies van een beetje dikdoenerij - pakkend samenvat: â€˜een krachtige evolutie van het iconische designâ€™.

Beter hadden we het niet kunnen verwoorden... â€œWat Porsche doet met de 911, kunnen wij ook!â€•, hÃ³Ã³r je de Engelsen haast denken. Ach, en geef ze eens ongelijk: het iconische koetswerk - want iconisch is de Range Rover wel degelijk! - straalt iets majesteitelijks, iets onoverwinnelijks, iets verhevens uit, precies zoals de Range Rover bedoeld is. Weinig bescheiden en ontzagwekkender dan zâ€™n meeste soortgenoten,

zeker met enorme 22 inch wielen. Bij het gros van de autoâ€™s zit je daar niet direct op te wachten - wat moeten de buren immers wel denken? - maar de nieuwe Range Rover ademt tegelijk de klasse, de typisch Britse statigheid van een gentleman. Uniek voor zoâ€™n lel van een auto.

Onbetaalbaar

Mits je â€˜m een beetje ingetogen configureert, vormt die statigheid een aardig schild tegen onvermijdelijke foute associaties. Waarmee trouwens niet is gezegd dat je in de Range Rover op een houtje hoeft te bijten. Integendeel: onze testauto is er Ã©Ã©n in de (relatief) eenvoudige Vogue-uitvoering, maar met wat opties erbij ontbreekt het je aan niets. En dan is er ook nog de Autobiography... Nadat je via de imposante deur - instappen in een Range Rover is alsof je een immense kathedraal binnengaat - achter het stuur bent geklauterd, is het, ook in de Vogue, Ã©Ã©n en al luxe wat de klok slaat. Vanaf je troon word je omgeven door de mooiste materialen en kijk je als een vorst uit over het gepeupel dat 'down there' om je heen rijdt. Een onbetaalbare gewaarwording.

Het weldadige luxegevoel wordt versterkt door de zachte lederen stoelen, het enorme ruimteaanbod en de royale uitrusting. Dit is - letterlijk en figuurlijk - top of the range. Verwarm- en ventileerbare stoelen, compleet met massagefunctie? Het zit erop. Gescheiden clima achterin? Check. Weliswaar zit niet alles er standaard op, maar het feit dat je â€˜t kunt krijgen, geeft wel aan welk publiek de Range Rover aanspreekt. Audio van Meridian, een fraai panoramadak, individuele achterstoelen, een elektrisch wegklapbare trekhaak: verzin het maar en je kunt het krijgen. Er valt bar weinig aan te merken op het interieur van de Range, al komt het niet helemaal cum laude door de test. Dat ligt vooral aan het multimedia-systeem, dat zowel grafisch als ergonomisch voorbij is gestreefd door de Duitse concurrentie.

Warm aangekleed

Wat uitstraling en luxe betreft, lijkt er eigenlijk niet eens zoveel veranderd. Maar schijn bedriegt: onder de chique-stoere body gaat een golf van vernieuwing schuil. Het kroonjuweel is wel het ingenieuze Terrain Response 2. Met dat systeem is de Range Rover zelfs voor de meest onbegaanbaar geachte terreinen niet bang, zo ontdekten we

al tijdens de introductie in Marokko. En als hij in het woeste Marokkaanse landschap al zo moeiteloos zâ€™n mannetje staat, spreekt het voor zich dat het in Nederland helemÃ¡Ã¡l peanuts is om buiten de gepaande paden te gaan. Zelf aan de knoppen draaien is niet nodig. Laat het systeem gerust in de Auto-stand staan; met al zâ€™n elektronica ploegt en banjert de Brit overal moeiteloos door- en overheen. Een indrukwekkende ervaring.

 Minstens zo indrukwekkend is de forse gewichtsreductie. Een lichtgewicht is de Range Rover vanzelfsprekend nog steeds niet, maar door het gebruik van aluminium zijn de Britten er wel in geslaagd hun topmodel flink af te slanken. Het mooie daarvan is dat het mes aan twee kanten snijdt. Door zâ€™n lagere gewicht springt de Range Rover wat spaarzamer met brandstof om, en dat heeft in ons belastingklimaat weer zâ€™n - positieve - weerslag op het bedrag dat je bij de dealer moet achterlaten om de sleutels in ontvangst te kunnen nemen. Dat bedrag ligt in het geval van de nieuwe Range Rover tot enkele duizenden euroâ€™s lager. Neemt natuurlijk niet weg dat 209.000 euro - de prijs van onze warm aangeklede testauto - nog steeds niet voor iedereen is weggelegd...

Naaldhakken met zijwieltjes

Maar het mes snijdt nog dieper. Want ook de rijeigenschappen zijn erbij gebaat dat de logge Engelsman op dieet is geweest. Natuurlijk is de nieuwe Range Rover niet ineens een lichtgewicht sportwagen - verre daarvan zelfs - maar dat laat onverlet dat de statige Brit, geholpen door allerlei elektronische assistenten, wel keurig op de been blijft bij het nemen van een bocht. Voor zoâ€™n full size SUV ligt de Range Rover opvallend neutraal op het asfalt, alsof Her Majesty op naaldhakken met onzichtbare zijwieltjes over de rode loper dartelt. Dat koersvaste weggedrag levert een belangrijke bijdrage aan de toch al zo overtuigende comfortbeleving. Weinig autoâ€™s geven je zoâ€™n gevoel van onaantastaarheid als de manier waarop de Range Rover dat doet. Wie maakt je wat?

Laten we vooral ook niet vergeten welke rol de supercharged V8 hierin speelt. Het is een geweldenaar eersteklas, die 510 pk mobiliseert en met 625 duizelingwekkende Newtonmeters tot schofterige prestaties in staat is. Vooropgesteld: je kunt de V8 in alle rust zâ€™n werk laten doen - past misschien nog wel het beste bij de klasse van de

Range. Genietend van de fluisterende V8 op de achtergrond en het foutloze optreden van achttraps automaat cruise je relaxed voor het vaderland voort, terwijl de geluiden van de luchtvering en de massagestoelen zachtjes meefluisteren. Denk je dat je braaf 120 rijdt, wijst de digitale snelheidsmeter doodleuk 180 aan - zo smooth gaat dat in een Range Rover. Rustig cruisend blijkt â€˜ie met 1 op 7 nog relatief zuinig ook. Voor wat het waard is...

Maar gÃ¡Ã¡t het gaspedaal ook eenmaal tegen het velours, dan ontwaakt het beest in de aristocraat. Het kleine, donkergrijze stipje in de binnenspiegel van je voorligger verandert in no time in een spiegelvullende grille, waarop met duidelijke letters te lezen is wat daar zojuist met zevenmijlslaarzen kwam aansnellen. Als het moet, lanceert de Range Rover zichzelf vanuit stilstand in 5,4 tellen naar de 100. Dat gaat met zoveel machtsvertoon, dat je je afvraagt waar het leeggewicht - 2.330 kg schoon aan de haak - eigenlijk vandaan komt. Weinig verrassend noteert de Range Rover daarbij wel een verbruik dat zelfs de meest dranklustige stamgast met zâ€™n oren doet klapperen. Wie de Range regelmatig op zâ€™n staart trapt, jaagt er iedere vier kilometer een liter peut door.

Uniek in z'n soort

Er zijn eenvoudiger klusjes dan het vellen van een objectief oordeel over de Range Rover. Want laten we eerlijk zijn: je moet wel hÃ©Ã©l nuchter zijn om niet diep onder de indruk te raken van Land Rovers nieuwe vlaggenschip. Het is domweg fascinerend wat de Engelsen met de nieuwe Range Rover hebben neergezet. De auto ademt perfectie in zoâ€™n beetje al zâ€™n facetten. Brengt je domweg overal waar andere autoâ€™s je al lang hadden laten staan, maar toont zich ook op asfalt een heerlijke reisgenoot. Daar staat een prijskaartje tegenover waarvoor je ook wel wat mÃ¡g verwachten.

Toch stelt de Range Rover allerminst teleur. De kwaliteitsbeleving is boven iedere twijfel verheven, het luxegevoel overweldigend. En dan is er nog de van Jaguar afkomstige vijfliter V8 Supercharged. Een geweldige machine - gekoppeld aan een al net zo overtuigende achttraps automaat - die zich Ã³f nauwelijks laat horen, Ã³f een heerlijk rauwe grom ten gehore brengt zodra je aanspraak maakt op de ongekende krachtsreserves. Het verbruik mag dan exorbitant zijn, de aanschafprijs torenhoog en

het multimediasysteem niet Ã©Ã©n van de meest verfijnde, ook de vierde generatie Range Rover is weer net zo uniek in zâ€™n soort als zâ€™n illustere voorgangers.

Plus

+ Alleskunner
+ Comfortbeleving
+ Geweldige aandrijflijn...

Min

- ... die wel een slokje lust
- Stevig prijskaartje
- Multimediasysteem mist verfijning