

Za izbrane

Nekaj razčistimo že takoj na začetku: tega avtomobila ne potrebujete. Lahko pa ga zavirate vsakemu, ki ga ima, vsakemu, ki se z njim vozi, in vsakemu, ki se v njem prepušča eleganci in užitkom, ki jih ta cestni terenec zagotavlja svojim potnikom.

Kakšen nesmisel, bodo rekli nekateri. Preoblikovati vozilo, namenjeno brezpotjem, v športni avtomobil, vanj pospraviti udobje, ki bi ga z veseljem sprejele največje limuzine, in vse skupaj ponuditi gospodom in seveda gospem (naj mi oprostijo, prosim), ki se v naravo podajo morda največ dvakrat letno. Ja, to verjetno ne bi smelo obroditi sadov. Pa se motite. Razred cestnih terencev je v vzponu. Je hit, po katerem premožnejši dobesedno hlastajo. In je trend, pred katerim je moral kloniti celo sam Land Rover.

Kam se vrtil svet? Meščansko zaobljene linije, s katerimi se bahajo sodobni cestni terenci, v naravi ne bi preživele niti enega dneva. In zakaj potem štirikolesni pogon? Ga tak avto sploh potrebuje? Povsem napačno vprašanje.

komaj dobro privekal na svet. Pregrešno lepo oblikovanje je bilo torej treba le še nekoliko dodelati, mu vlititi nekaj agresivnih linij in dodati napis Sport. Mehanika bi bila lahko večji problem - Range Roverjeva je bila premalo športna - pa je prav v tistem obdobju novi Discovery na testnih poligonih preživel svoje zadnje dni, kjer se je izkazal z odličnimi lastnostnimi, ki bi bile kot nalašč za Sporta. Kombinacija dveh avtomobilov se redko obnese, toda tokrat se je. Na ceste je zapeljal terenec, ki je ob svojem prihodu marsikomu dobesedno vzel sapo.

Ker je bila Discoveryjeva medosna razdalja za Sportove potrebe še vedno nekoliko predolga, so jo skrajšali. Za slabih petnajst centimetrov. To je seveda pomenilo, da bo krajša tudi karoserija, ki stoji na osnovi (body on frame)

»Razred cestnih terencev je v vzponu. Je hit, po katerem premožnejši dobesedno hlastajo. In je trend, pred katerim je moral kloniti celo sam Land Rover.«

Odgovor je vendar jasn: da. Pa ne zaradi varnosti ali potrebe po premagovanju ovir, ampak zaradi ene same in preproste stvari - prestiža. In to je tudi edini odgovor na vsa vprašanja, ki sledijo in s katerimi so se dolgo ukvarjali tudi pri Land Roverju. Morda celo predolgo, saj so med tem v razredu zavladaale znamke, ki do tistega trenutka nikoli niso razmišljale o terencih. Na koncu pa vendarle štejejo izkušnje.

Projekta Range Sport so se pri Land Roverju lotili z vso resnostjo. Range Stormer, ki so ga predstavili v Detroitu, naj bi samo podžigal, so dejali. V resnici pa so z njim preizkušali javnost in njene odzive. Tovarna, ki se spopada s težavami, si vendar ne more privoščiti finančnega poloma. Tudi zato so ubrali svojo pot in Sporta v večji meri sestavili iz delov, ki so jih našli doma. In v tem ni nič slabega! Še danes nadvse lep in prestižni maksimalen terenec Range Rover je v tistem trenutku

in ne pritrjena na okvirju, kot smo bili tega vajeni. Podvozje je s svojimi štirimi posamičnimi obesami in z zračnimi vzmetmi kot nalašč za hitra potovanja. Manj to velja za dinamična vijuganja po ovinkastih cestah, kjer se zračno vzmetenje izkaže za preveč udobno, zaradi česar Sport 'zaplava'. Ampak bodimo odkriti, tega avtomobila si ne boste omislili zato, da bi z njim dirkali med ovinki. Pa tudi zato ne, da bi se ob koncih tednov udeleževali 'off-road challengeev', čeprav njegov pogon zmore precej več, kot sta sposobna prenesti karoserija in vaše srce ob pogledu na grobe veje in skale. Ne pozabimo, pogonski sklop je v celoti sposoben pri aktualnem Discoveryju. V testnem Sportu je to veljalo tudi za motor in menjalnik. Šestvaljni 2,7-litrski turbodizelski motor se je že nekajkrat izkazal za vrhunski izdelek in če ne bi tokrat govorili o Range Roverju Sport, bi to lahko ponovno zapisali. Ogromna količina navora (440 Nm) in spo-





Test | Land Rover Range Rover Sport 2.7 TDV6 HSE



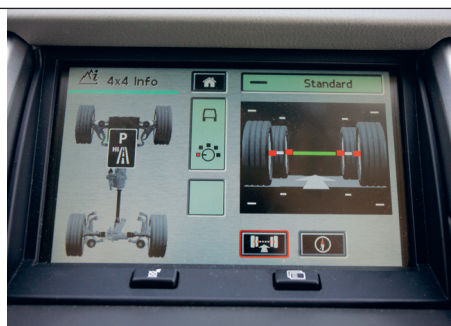
dobna zaloga moči (190 KM) bi morali zadoščati. In za vsakodnevno potrebe tudi zadoščata. Moči je celo toliko, da pri številki 195 km/h elektronika vsakič znova prekine vžig in grobo ustavi divjanje. Pa čeprav iz notranosti hitrosti sploh ni čutiti in Sport povsem mirno požira kilometre. Še toliko bolj nerazumljiva se zdi takšna odločitev inženirjev, ko prvič grobo pohodite stopalko zavore. Na naših meritvah se je ta dve in pol toni težka pošast ustavila v le 36,8 metra. To pa je rezultat, ki ga težka dosežejo celo avtomobili, ki bi jim veliko lažje dodali pridevnik športni. Ampak

vrnimo se k motorju. Zameri, ki si ju zasluži, sta lenobnost v spodnjem delovnem območju (naj poudarimo, da govorimo o športnem terencu!), za kar lahko del krivde naprtimo sicer odličnemu šeststopenjskemu ZF-ovemu samodejnemu menjalniku, in velika poraba goriva. Ob priganjanju ta brez težav skoči čez sedemnajst litrov na sto prevoženih kilometrov, pri umirjeni vožnji pade na trinajst, toda pod desetimi litri se s tem Land Roverjem ne boste vozili.

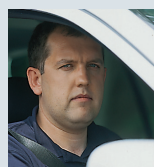
Pa kaj potem. Ob ceni 12,3 milijona tolarjev, kolikor zahtevajo za osnovnega Sporta, to

»Ne pozabimo, pogonski sklop je Discoveryjev, to pa pomeni, da Range Sport zmore precej več, kot sta sposobna prenesti karoserija in vaše srce ob pogledu na grobe veje in skale.«



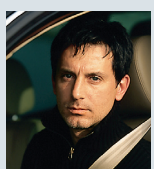


Iz oči v oči



OK, osnovna težavica: zakaj hudiča so dveinpoltonskemu avtu prilepili oznako Sport? Dobro, če ga naročite z najmočnejšim, kompresorsko polnjenim motorjem, bo 'šel' do 100 v sedmih sekundah - in ustavi se hitro. Ampak: hitro se ustavi enkrat ali dvakrat, potem se tudi Brembove zavore Superchargeda pregrejejo, ovinkov sploh ne mara, oznaka TD6 na zadku pa pomeni, da je treba pospeške meriti bolj s koledarjem kot z uro, vsaj po merilih sveta avtomobilov z oznako Sport. Res pa je, da v kabini skoraj ne najdem zamer in da, konec koncev, avto v celem vzbuja predvsem pozitivne občutke. Če seveda na vas že prej ni vplivala oznaka Sport.

Dušan Lukič



Če se spustim v tehniko, se prehitro zapletem: zakaj Range, če je pa pravzaprav (tehnično) Land ... Tudi če se spustim v filozofijo, kateremu kupcu je namenjen, se prehitro zapletem: že Land in Range sta si (pre)blizu, kam je zdaj tale padel? Ampak če grem s ključi proti njemu, ne zapletam; sedem in odpeljem. V bistvu se lahko vidim kot lastnik. Ne pa kot plačnik.

Vinko Kernc



Test | Land Rover Range Rover Sport 2.7 TDV6 HSE



res ne bi smel biti problem. Kljub vihnemu stanju, ki trenutno vlada na trgu surove nafte. Toda če razmišljate o Sportu in če imate možnost, doplačajte še tistih 3,5 milijona in si omislite paket opreme HSE. Res je, ni poceni, zato pa poleg dobite pregrešno lepo urejeno notranjost, ki jo krasijo svetlo usnje, umirjeni zeleni otenki in vrhunski dodatki iz svetlega lesa. Pa to še ni vse. Poleg sodijo tudi naviga-

cijski sistem Premium z glasovnim ukazovanjem, barvnim zaslonom, ki se odziva na dotik, in sporočilnim centrom. Za ozvočenje so poskrbeli strokovnjaki iz Harman & Kardona, tu so še 19-palčna lahka platišča, biksenonska žarometi, tipala za pomoč pri parkiranju in vsa preostala oprema pa so tako ali tako vključeni že v manj razkošna paketa (S in SE), zato so samoumevni.

In s tako opremljenim Rangom Sport se potem resnično počutite nekoliko nad preostalimi. Pa ne zaradi poudarjene višine od tal, ki je značilna za terenska vozila. Mnogo bolj so za to krivi vrhunska mehanika, odlična zvočna izolacija, arhitektura notranjosti, kakovostni materiali in prvovrstna oprema. To pa so tiste stvari, ki ločijo običajne avtomobile od 'razkošnežev', namenjenih izbrancem. ■

»Moči je toliko, da pri številki 195 km/h elektronika vsakič znova prekine vžig in grobo ustavi divjanje.«

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	7	Čeprav govorimo o športnem terencu, ne smemo pozabiti, da gre za Land Roverjev izdelek.
prenos moči (10)	10	Že tako vrhunski štirikolesni pogon je podprt še s sistemoma Terrain Response in HDC.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	8	Tovarniški podatki obljubljajo veliko. Več, kot si verjetno upa večina lastnikov.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	11	Ustavil vas ne bo pogon, ampak pnevmatike. Te so povsem cestne.
cestna uporabnost (10)	10	Več, kot vam lahko ponudi Range Sport, si na cesti skoraj ne morete želei.
terenski videz (5)	4	Range Sport je sicer cestni terenec, ampak terenskosti mu kljub temu ne moremo očitati.

skupna ocena terenca **50**

Če se nameravate preganjati po terenu, vam odsvetujemo nakup Rangea Sport. Pa ne zato, ker ne bi zmoželi, ampak zato ker ga je za takšne vragopije preprosto škoda. Raje posežite po Discoveryju, ki pod pločvino skriva povsem enako mehaniko.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 **5**

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA

Aktivna zapora zadnjega diferenciala	192.400
Električno pomično strešno okno	332.600
Vlečna sklopka	152.300
Zimski paket	256.500
Kovinska barva	196.400
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	195.900
Prednja meglenka	27.100
Prednji odbijač	125.700
Okrasna maska	28.600
Prednja šipa	153.000
Znak	4.400

Tabela konkurence

Model	Land Rover Range Rover Sport	BMW X5	Mercedes-Benz	Volvo XC90
	2.7 TDV6 S	3.0d Steptronic	ML 280 CDI	D5 Kinetic (1)
motor (zasnova)	6-valjni - V-60°	6-valjni - vrstni	6-valjni - V-2°	5-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2720	2993	2987	2401
največja moč (kW/KM pri 1/min)	140/190 pri 4000	160/218 pri 4000	140/190 pri 4000	136/185 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	440 pri 1900	500 pri 2000-2750	440 pri 1600-2800	400 pri 2000-2750
dolžina × širina × višina (mm)	4788 × 1983 × 1812	4667 × 1872 × 1707	4780 × 1911 × 1779	4798 × 1898 × 1743
največja hitrost (km/h)	193	210	250	195
pospešek 0-100 km/h (s)	12,7	8,8	9,8	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,2/8,5/10,2	12,0/8,0/9,4	12,9/8,0/9,8	10,6/6,8/8,2
cena osnovnega modela (SIT)	12.324.000	12.467.000	13.154.000	12.112.000

(1) - podatki veljajo za model z ročnim menjalnikom

Land Rover Range Rover Sport 2.7 TDV6 HSE

CENA:	(Summit Avto)
Osnovni model:	12.335.000 SIT
Testno vozilo:	15.838.000 SIT
Moč:	140 kW / 190 KM
Pospešek:	12,7 s
Največja hitrost:	193 km/h
Povpr. poraba:	12,7 l / 100 km

Garancija:	(3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavevanje.)
Predvideni redni servisi:	menjava olja na 24.000 km ali 1 leto sistematični pregled na 24.000 km ali 1 leto

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	80.640	obvezno zavarovanje [2]:	1.301.000
materijal:	248.010	kasko zavarovanje [2]:	2.575.500
gorivo:	2.961.640		
gume [1]:	484.800	Skupaj:	16.951.590
izguba vrednosti po 5 letih:	9.300.000	Strošek za prevoženi km:	169,5 SIT/km

[1] - upoštevati smo 1 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p=1006 mbar / rel.vl.: 44 % / Gume: 255/50 R 19 (Michelin, 4x4 Diamaris) / Stanje km stevec: 8530 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,7
402 m z mesta:	18,5
	(121 km/h)
1000 m z mesta:	33,9
	(154 km/h)

Prožnost

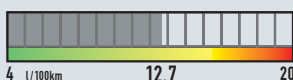
50-90 km/h (IV.):	10,1
80-120 km/h (V./VI.):	13,4/19,8

Največja hitrost

193 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	10,4
največje povprečje	14,5
skupno testno povprečje	12,7

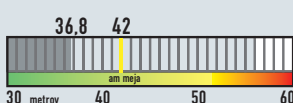


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.	D
Prestava	51	50	/	/	50
50 km/h	61	60	59	58	58
90 km/h		64	65	65	64
130 km/h					37
Prosti tek					

Zavorna pot

od 130 km/h:	60,4
od 100 km/h:	36,8
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

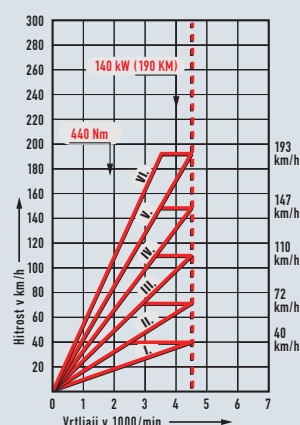
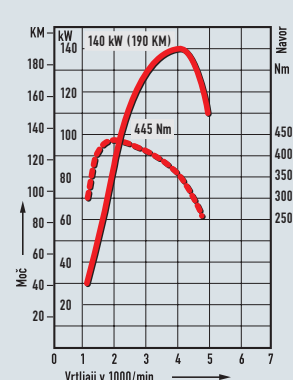


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

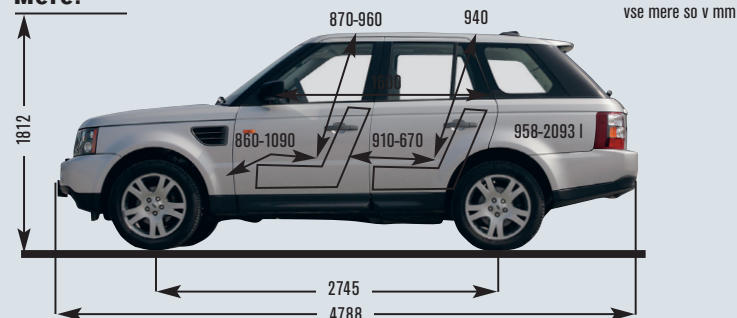


Za norenje po cestah vam priporočamo drug avtomobil, za vse drugo pa je ta Range naravnost idealna izbira.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 81,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 2720 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 140 kW (190 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 51,5 kW/l (70,0 KM/l) - največji navor 440 Nm pri 1900/min - 2×2 odmični gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,171; II. 2,340; III. 1,521; IV. 1,143; V. 0,867; VI. 0,691; vzvratna 3,403 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,930 - diferencial 3,540 - platišča 7J × 17 - gume 235/65 R 17, kotalni obseg 2,22 m - hitrost pri VI. prestavi pri 1000/min 54,5 km/h. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija na šasiji - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prislino hlajeni), zadaj kolutni (prislino hlajeni), elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo ob izbirni ročici menjalnika) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2455 kg - dovoljena skupna masa 3070 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 3500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva (ECE) 13,2/8,5/10,2 l/100 km. **Terenske zmogljivosti:** premagovanje vzpona 45° - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 30,2-34°, prehodni kot 20-25°, izstopni kot 26-29° - dovoljena globina vode 700 mm.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1983 mm - kolotek spredaj 1605 mm - zadaj 1610 mm - rajdni krog 12,1 m.

Notranje mere: širina spredaj 1500 mm, zadaj 1500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 510 mm - premer volanskega obroča 400 mm - posoda za gorivo 84 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - DSC - ETC - HDC - CBC - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in nastavljeni vzratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljen voznikov sedež - tempomat.

Ocena

Zunanost [15]	15	Nekoč konceptni Range Stormer je danes verjetno najlepši cestni terenec na svetu.
Notranost [140]	131	Notranost je športno utesnjena, s paktom HSE pa vzor previdno izbranih barv in materialov.
Motor, menjalnik [40]	38	V nosu se skrivata sodoben turbodizelski motor in 6-stopenjski ZF-ov menjalnik.
Vozne lastnosti [95]	86	Range Sport se odlično znajde na vseh podlagah. Še največ preglavic mu povzročajo ovinki.
Zmogljivosti [35]	19	Ko govorimo o terencu, so vrhunske, ko beseda steče o športnem terencu, pa le še povprečne.
Varnost [45]	45	Mu sploh kaj manjka? Štirikolesni pogon, številna elektronska pomagala, varnostne blazine ...
Gospodarnost [50]	26	Na gospodarnost pri Sportu preprosto pozabite.

Skupaj

360

Mnogi se sprašujejo, ali je ob že tako odličnih Range Roverju in Discoveryju res potreben še Range Sport. Ampak vprašajmo se raje drugače. Sta ob Range Roverju Sport Discovery in Range Rover sploh še potrebna? Sport je namreč pobral vse najboljše stvari obeh.

OCENA avto magazin

1 2 3 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- zunanja oblika
- notranost (oprema HSE)
- zavore
- pogon
- oprema
- vzmetenje
- zvočna izolacija
- lenobnost motorja
- grob omejevalnik hitrosti
- masa vozila
- delovanje vzmetenja (zračno) med ovinki
- utesnjena notranost spredaj