



Opulentní oblázek

TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO LAND ROVER

Ikonicke luxusní SUV Range Rover má od roku 2004 šmrncovního bratra s dodatkem Sport. Obě právě přezbrojila na novou generaci a posunují laťku zase o pořádný kus výš. Playboy vyzkoušel skromnější „sportku“, ale jak vzápětí zjistíte, skromnost je to poslední, co vás na palubě tohoto noblesního aristokrata napadne.

Range Rover Sport



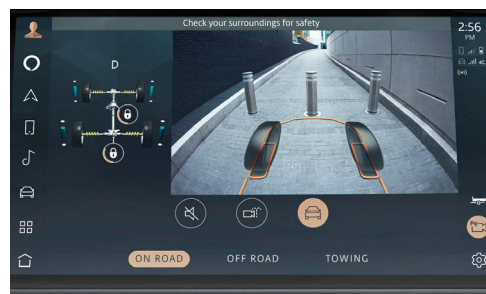
Range Rover definitivně opustil analogové přístroje, před řidičem se skví displej s úhlopříčkou 13,7 palce.



Luxusnímu interiéru vládou čisté plochy, většina palubních funkcí je integrována do prohnutého displeje svízného multimediálního centra.



Skvělou vycitávkou je zadní kamera s výstupem do zrcátka, takže máte nerušený výhled i při plném obsazení. Kamerový systém umí složit dokonce obraz terénu pod autem.



Aktuální designový jazyk britské značky Land Rover, do jejíhož portfolia patří i prémiový brand Range Rover, frčí na hladkých plochách a oblínách. Nový Range Rover Sport je toho zářným příkladem – nenajdete na něm jediný výstupek, výčnělek, zkrátka žádný rušivý element. Vše je dokonale vyhlazené v zájmu co nejlepší aerodynamiky, jako

by designéři nahrubo vytesali základní tvary a pak je nechali roky omývat vodou – zkrátka hotový oblázek. Dokonce i kliky dveří se vysunou z obrysu karoserie, jen když jsou potřeba. Čistota ploch dává ještě víc vyniknout pětimetrové délce a dvoumetrové šířce. Sice je sport z obou bratrů ten menší, ale pořád je to nepřehlédnutelný kolos. Už jen ta kola – na pohled tak nějak normální, řeknete si, ale nabídka začíná na velikosti 20 palců a končí průměrem 23 palců!

Estetická čistota a pořádek vládou také kůži vonícímu interiéru. Vše je zde opět štědře dimenzováno, palubní deska i sedadla působí nesmírně robustně a výsledná nabídka prostoru je tak skromnější, než slibuje velikost auta. Ale nebojte, tísnit se rozhodně nebudete.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Range Rover Sport P530

Dvojitě přepíňovaný benzinový osmiválec 4,4 l

Výkon 390 kW (530 koní)

Točivý moment 750 Nm

Pohon všech kol

Automatická osmistupňová převodovka

Zrychlení 0–100 km/h 4,5 s

Maximální rychlost 250 km/h

Základní cena 3 769 913 Kč

Zadní spoiler je nejdelší, jaký kdy automobilka aplikovala. Přispívá ke skvělé aerodynamice ovlivňující mimo jiné spotřebu a ticho při vyšších rychlostech.

Pracovní prostředí řidiče je v maximální možné míře zbavené nejrůznějších knoflíků, co šlo, nastěhovalo se do menu obřího prohnutého displeje s úhlopříčkou 13,1 palce trůnicího v samotném středu kokpitu. Po ruce zůstaly jen nejdůležitější ovladače klimatizace, jízdních režimů a audiosystému. Digitalizace zasáhla u britské značky i volant, na jehož ramenech najdeme dotykové plošky, které se navíc dokážou měnit podle toho, co zrovna potřebujete ovládat.

Za zmínku stojí unikátní systém čištění nasávaného vzduchu Cabin Air Purification Pro eliminující pachy, bakterie, alergeny, a poradit si má dokonce i s koronaviry.

Výrobce samozřejmě myslel nejen na zdraví posádky, ale i na její zábavu. Dvorní dodavatel audiosystémů Meridian opět překonal sám sebe a navrhl aparaturu, jaká v Range Roveru ještě nebyla – vrcholný Signature Sound System má 29 reproduktorů, novou generaci subwooferu a zesilovač s výkonem až 1430 W. Čtveřici reproduktorů najdeme dokonce v hlavových opěrkách, samozřejmě nechybí systém aktivního potlačení

INZERCE

Víně je vlna, tak naladte tu správnou!



A World of Fragrances and Designs

AUTOMOTOCHEMIE.CZ



okolního hluku a z druhé strany pak schopnost umocnění zvuku motoru ve sportovním jízdním režimu.

Tím se pomalu dostáváme k technice, která je podobně impozantní jako forma, jakou se sport prezentuje. Nová tužší platforma sází standardně na pneumatické odpružení, o jehož řízení a spolupráci se všemi aktivními jízdními prvky se stará komplexní systém Dynamic Response Pro. Vydal by na celou knihu, ale spíše než jeho podstata je pro uživatele důležitý výsledek – auto se nezaklání při akceleraci, nepotápí při brzdění a v zatáčkách náklony spíše jen tak pro pořádek naznačuje. Při těch rozměrech a hmotnosti přes dvě tony skutečná magie.

Jak se dnes ve vybrané automobilové společnosti nosí, nasadil Range Rover do arzenálu příplatkové výbavy i řízení všech kol. Zadní se natácejí až o 7,3° ve směru nebo proti směru těch předních, to podle rychlosti jízdy.

Když se pak všechen popsany arzenál pustí do práce, zažíváte na palubě opojný cestovní komfort a v serpentínách – samozřejmě v rámci daného žánru – těžko pochopitelnou dynamiku a zábavu.

Range Rover je ale historicky spojený především s terénem a na tradice Britové nezapomínají. Standardní světlou výšku vzduchového podvozku snad

no vypumpujete až na úctyhodných 281 mm, překážkou není ani brod do hloubky 0,9 metru. S mírně nižšími hodnotami počítejte u plug-in hybridů, přítomnost elektrických komponent si právě zde vybírá svou daň.

O samozřejmosti pohonu všech kol a jemně řadicího automatu snad v daném kontextu netřeba mluvit, standardem je navíc sofistikovaný systém Land Rover Terrain Response 2, který samočinně nastavuje optimální charakteristiku všech dotčených prvků pro aktuální jízdní podmínky. Vstoupit do něj můžete prostřednictvím otočného ovladače a dotykové obrazovky, kde si lze navolit speciální módy třeba pro jízdu v písku, na sněhu nebo v kamenitém terénu. Novinkou je pak adaptivní tempomat pro plíživé tempo usnadňující plynulé zdolávání náročných překážek.

Paleta motorů je tradičně na výši a měla by uspokojit nejrůznější choutky zákazníků: třilitrový řadový šestiválec na benzin či naftu v několika výkonových verzích, dva dobíjecí zážehové plug-in hybridy, vrcholný dvojitě přeplňovaný titán 4.4 V8/530 koní a do budoucna z opačného spektra i plně elektrický pohon.

Za nás je ideálním kompromisem některý z šestiválcových dieselů nabízejících vyvážený poměr kultivovanosti, síly a spotřeby – navzdory velikosti není problém jezdit s Range Roverem za devět i méně litrů. Z pohledu bonvivána a nadšence je pak samozřejmě jedinou správnou volbou bublající osmiválec zrychlující na stovku za 4,5 sekundy! Výjimečnosti tohoto spojení odpovídá cenovka 3,77 milionu korun, dramaticky vyšší než u šestiválců, startujících na částce 2 458 639 Kč. ■