

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Een massief front, dat sterk aan de Range Rover doet denken. De nieuwe Discovery kan tegen een stootje. Hij komt bepaald stoer over.

# Nieuwe Discovery: terreinauto met status Kasteel op wielen

**Fors duurder dan z'n voorganger, maar in klasse niet meer vergelijkbaar. De nieuwe Discovery kruipt in prijs en aanzien dicht tegen de luxe Range Rover aan. Hier staat een prestigieuze terreinauto waarmee je in groot comfort lange reizen maakt en met evenveel gemak door ruw terrein ploegt.**

Land Rover maakte geen half werk van de nieuwe auto, het model groeide in alle richtingen en kreeg een enorme lading hightech mee. De nieuwe Discovery ziet er stoer en onverzettelijk uit. Het model doet sterk aan de nóg grotere Range Rover denken. Geen verkeerde zaak, jammer alleen van die saaie achterkant. Wel leuk is de verlaging aan de rechterkant van de onderste laadklep. En het halverwege verhoogde dakdeel vergroot de herkenbaarheid van de Discovery. Land Rover plaatst de nieuwe Discovery in een hoger segment en vraagt er veel meer geld voor. Daarmee vervreemdt het zich een beetje van de trouwe Discovery-koper van vroeger, maar het behoudt op deze manier wellicht de klant die de Range Rover zo langzamerhand te groot en/of te duur vind. Kocht je een jaar geleden nog een Discovery TD5 voor € 41.850,-, nu begint de prijslijst met de zescilinder TDV6 die een respectabele € 54.800,- kost. Daarmee kom je in de klasse terecht van de BMW X3, de Lexus RX 300, de VW Touareg en de Volvo XC90. De hier geteste TDV6 HSE kost met z'n € 68.200,- al helemaal de hoofdprijs. Maar je krijgt er wel wat voor en in vergelijking met genoemd kwartet schittert de nieuwe Disco als een veelbelovende ster dankzij z'n prestigieuze Land Rover-afkomst en zijn haast onvoorstelbare terreinvaardigheden. Toch zijn ook de rijkwaliteiten op normale wegen niet zijn vergeten. Integendeel! De Land Rover is verkrijgbaar met een 2.7 liter zescilinder turbodiesel of een 4.4 liter V8 benzinemotor. Beide krachtbronnen deelt Land Rover

met Jaguar. De turbodiesel in onze testauto is het resultaat van een samenwerking tussen Ford-Jaguar en PSA-Peugeot. Het is een krachtige common rail motor, met twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder en een KKK-uitlaatgasturbo met tussenkoeler, in plaats van een kleinere turbo per cilinderbank zoals bij de Jaguar S-Type 2.7D en de Peugeot 607 2.7 HDiF. Niet alleen het motorvermogen is oké, ook is deze unit gezegend met een maximum koppel van 440 Nm bij 1900 t/min. De Discovery kan dat allemaal goed gebruiken want hij weegt ruim 2400 kg(!). Tot 100 km/h gaat alles vlot genoeg maar daar boven neemt de aanvankelijk gretige trekkracht van deze dieselbeul toch merkbaar af. Maar je vergeeft het de auto graag, want deze TDV6 is een heerlijke, stille en rustgevende krachtbron die voor buitengewoon relaxed autorijden zorgt. De onmerkbaar schakelende zestraps automaat combineert er prachtig bij. Wel schrokken wij een beetje van het testverbruik.

## Rijden in weelde

De Discovery is groot en ruim. De instap is hoog, je zit hoog op te troon, hebt veel ruimte om je heen en een goed zicht door de grote ruiten. De stoelen, elk met een verstelbare armsteun, zitten uitstekend, ze zijn groot, goed van vorm en elektrisch verstelbaar. Maar wat wil je ook in deze luxueuze HSE waarin ook lederen bekleding standaard is. De zit achter het stuur is goed, maar voor een bestuurder langer dan



Aan de achterzijde vallen vooral de lompe achterlichten op. Het verlaagde deel rechts in de laadklep vergemakkelijkt het ver reiken in de bagageruimte.



Het met leder beklede stuurwiel is voorzien van knoppen die de cruise control, het audiosysteem en de telefoon bedienen. De stuurkolom kan alleen kantelen.

1,85 meter kan de stoel niet ver genoeg naar achteren. Wat je ook probeert, je zit te dicht op de pedalen. Bovendien kan de stuurkolom alleen maar kantelen en eigenlijk kun je alleen de hoogste stand gebruiken omdat anders de rand van het stuurwiel de instrumenten deels afdekt. Achterin zit je prima. Het instrumentarium is simpel en goed afleesbaar. De HSE komt met een boordcomputer en een in de middenconsole geplaatste Hi Line Harman Kardon met cd-wisselaar en liefst acht luidsprekers. Het navigatiesysteem is een optie.



In de HSE-uitvoering is de Discovery zeer compleet aangekleed. De zit achter het stuur is voor langere mensen wat aan de krappe kant.

De achterbank bestaat uit drie losse stoelen die eenvoudig plat kunnen worden gelegd. De twee stoelen achterin zijn een optie en komen in combinatie met eigen windowbags.



Op de middenconsole vinden we de schermen voor navigatie en audio plus de bediening hiervan en die van de klimaatregeling en de telefoon (indien gemonteerd).

Foto's: Jan Liefstink



Nast de automaatpook bevindt zich de knop van de elektrische handrem en daar achter de keuzeknop voor de vijf 'terrein' programma's. Ook een hill-holder ontbreekt niet.

De uit drie stoelen bestaande achterbank heeft geen middenarmsteun. Wil je die toch hebben dan klap je de rugleuning van de middelste stoel om. De stoelen zijn gemakkelijk plat te leggen waardoor een giga laadruimte ontstaat. Dankzij de handige laadkleppen stouw je die eenvoudig vol.

De standaard uitrusting is in de kostbare HSE-versie royaal. De al genoemde zaken worden aangevuld met elektrische raambediening, cruise control, klimaatregeling (niet gescheiden!), een automatisch dimmende binnenspiegel en een regensensor. Niets abnormaals voor een auto uit deze prijsklasse. Alles zit smaakvol in elkaar en de auto voelt solide aan. In principe is

# Weinig meer dan olieversen

Zowel de benzine- als de dieselaangedreven Discovery wordt elke 24.000 km of jaarlijks in de werkplaats verwacht. Dan is het tijd voor een oliewissel. Bij de V8 benzinemotor is een 5W-30 voorgeschreven die voldoet aan de specificaties ACEA A1 of B1 of API SI/EC GF-3. De TDV6 diesel wordt gevuld met een ACEA B1 of B3. Ook het interieur-luchtfilter maakt bij de oliebeurt plaats voor een schoon exemplaar. Verder

valt er voorlopig weinig te sleutelen, want het luchtfilter is pas bij 96.000 km aan de beurt en de bougies van de V8 houden het 168.000 km vol. Kleppenstellen hoeft bij geen van de motoren. De benzinemotor is uitgerust met een onderhoudsvrije distributieketting, de dieselmotor heeft een tandriem die na 168.000 km aan vervanging toe is. De transmissies zijn voor het leven gesmeerd.

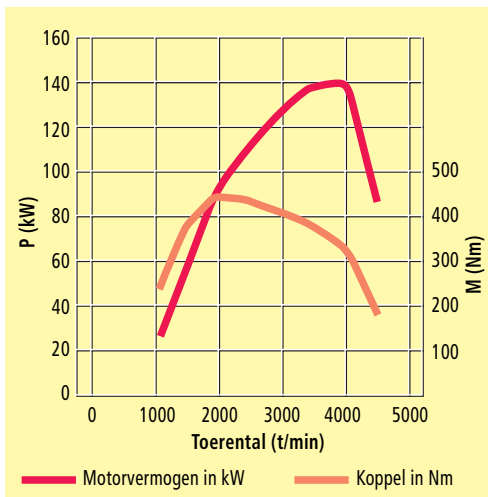


Land Rover deelt deze TDV6 common rail diesel met onder meer de Jaguar S-Type 2.7D en de Peugeot 607 2.7 V6 HDiF.

de Discovery een vijfzitter maar als extra zijn er twee in de vloer wegklapbare stoelen te bestellen. Die zijn ook voor volwassenen goed bereikbaar en ze maken van de Discovery een serieus bruikbare zevenzitter. Alleen wordt daarmee de anders zo riante bagageruimte tot praktisch nul gereduceerd. Enkele kleine kwaliteitszaken vragen nog om aandacht. Zoals de naar onderen wegglijdende gesp van de gordel, die je voor het omdoen dus uit de diepte moet opvissen. En een rammelende voorstoel in een auto van deze prijs, dat kan gewoon niet!

## Geen beperkingen

De Land Rover Discovery bezit naast een handige hill-holder en een elektrische parkeerrem, nog eens vijf programma's waarmee je de stand van de luchtvering en het onderstel kunt instellen, zodat je op de meest uiteenlopende soorten ondergrond kunt rijden. Eigenlijk vinden we al die fraaie techniek een beetje zonde. De meerderheid van de Discovery-rijders gebruikt dat nimmer. Maar ja, het hoort bij een Land Rover. Land Rover bouwt de zelfdragende Discovery op twee gescheiden chassisdelen en bedacht daarvoor de naam Integrated Body Frame. Volgens de fabrikant biedt deze oplossing de voordelen van een zelfdragende carrosserie in combinatie met de sterkte van een ladderchassis. Verder vinden we een zeer uitgekiend onderstel met rondom wieldraagarmen en Schroefveren dat op de dure versies standaard van luchtvering is voorzien. Met de permanente vierwielaandrijving, de lage gearing ingeschakeld en de auto enkele centimeters hoger dan de vaste rijkhoogte, kun je moeiteloos door de vreselijkste modderbaden waden en over rotsformaties klauteren. Ook voor normaal gebruik is de Discovery een prima auto die op lange oneffenheden comfortabel veert. Korte stoten en diepe kuilen geeft hij wel wat hard aan de inzittenden door. Al met al is deze Land Rover een fijne reiswagen die ook op hoge snelheid stabiel aanvoelt. Je merkt wel dat het een zware auto is. In snelle bochten waarin hij aanvankelijk stevig wil overhellen, voel je hoe de elektronica de carrosserie daarvan net op tijd weet te weerhouden.



**Testmetingen** Auto & Motor  
TECHNIEK

Max. motorvermogen (fabrieksopgave): ..... 140 kW bij 4000 t/min  
 Max. koppel (fabrieksopgave): ..... 440 Nm bij 1900 t/min  
 Acceleratie:  
 0-80 km/h: .... 10,9 sec. .... 0-100 km/h: 12,8 sec. .... 80-120 km/h: 11,5 sec.  
 Geluidsmetingen:  
 80 km/h: 61 dBA ..... 100km/h: 63 dBA ..... 120 km/h: 66 dBA  
 Brandstofverbruik EC 93/116:  
 Stadsrit: 13,2 liter op 100 km ..... Buitenweg: 8,7 liter op 100 km  
 Combinatierit: ..... 10,4 liter op 100 km  
 Gemiddeld testverbruik: ..... 11,6 liter op 100 km  
 Topsnelheid (fabrieksopgave): ..... 180 km/h

## Modelserie en prijzen

|                                          |            |
|------------------------------------------|------------|
| Land Rover Discovery TDV6 2.7 S: .....   | € 54.800,- |
| Land Rover Discovery TDV6 2.7 SE: .....  | € 61.100,- |
| Land Rover Discovery TDV6 2.7 HSE: ..... | € 68.200,- |
| Land Rover Discovery V8 4.4 SE: .....    | € 72.100,- |
| Land Rover Discovery V8 4.4 HSE: .....   | € 79.200,- |

|                                      |                                               |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| ABS: .....                           | standaard                                     |
| ASR: .....                           | standaard                                     |
| Stabiliteitsregeling: .....          | standaard                                     |
| Remassistent: .....                  | standaard                                     |
| Zij-airbags: .....                   | standaard                                     |
| Windowbags: .....                    | standaard                                     |
| Bi-xenon verlichting: .....          | standaard m.u.v. TDV6 S                       |
| Adaptieve koplampen: .....           | optie € 570,-                                 |
| Regensensor: .....                   | standaard m.u.v. TDV6 S                       |
| Elektrische ramen: .....             | standaard                                     |
| Handbediende airco: .....            | standaard op TDV6 S                           |
| Elektronische klimaatregeling: ..... | standaard m.u.v. TDV6 S                       |
| Cruise control: .....                | standaard op HSE (overige modellen + € 500,-) |
| Audiosysteem: .....                  | standaard                                     |
| Navigatiesysteem: .....              | optie € 2.800,-                               |
| Luchtvering: .....                   | standaard m.u.v. TDV6 S (+ € 1.980,-)         |
| Automatische transmissie: .....      | standaard op V8 (TDV6 + € 2.970,-)            |
| Lederen bekleding: .....             | standaard op HSE                              |

Land Rover Nederland  
 ☎ (0345) 68 88 00  
 www.landrover.nl



Een fijne, solide auto die voor

een heel lang leven lijkt te zijn gebouwd. De nieuwe Discovery is nergens bang voor en brengt je overal. Hij toont veel voorname dan z'n voorganger en is ondanks z'n stoere voorkomen erg comfortabel. Ook van binnen straalt de Discovery veel klasse uit. De geciviliseerde en sterke TDV6 zorgt voor voldoende kracht.



Voor al die genoegens moet

behoorlijk diep in de buidel worden getast want deze Land Rover Discovery is bepaald niet meer zo voordelig geprijsd als voorheen. Het hoge eigen gewicht zorgt, ondanks de luchtvering op de duurdere modellen, onder bepaalde omstandigheden voor een ietwat logge wegligging terwijl ook het brandstofverbruik onder de zwaarlijvigheid te lijden heeft.

**Dick Schornagel**