



Land Rover Discovery TD6 SE Automatik

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (190 kW / 258 PS)

Der neue Discovery kommt nun im Design-Gewand der aktuellen Land Rover Modelle daher. Das ist ein enormer Schritt im Vergleich zum Vorgänger, die typischen Elemente des ursprünglichen Discovery finden sich nur noch ansatzweise, zum Beispiel in der angedeuteten Stufe am Dach. Diese hatte und hat einen ganz praktischen Hintergrund, denn sie schafft mehr Platz im Innenraum. Das ist besonders dann interessant, wenn man die ausklappbaren Sitze im Kofferraum ordert - dort können selbst Erwachsene für kurze Trips ordentlich sitzen. Aber auch sonst bietet der Discovery ein üppiges Platzangebot für die Passagiere und einen sehr großen Kofferraum. Bei den Ausstattungsmöglichkeiten ist der aktuelle "Disco" auf dem neuesten Stand - Land Rover positioniert das große SUV klar im Premiumbereich. Wer eine der beiden höchsten Ausstattungslinien ordert, muss nicht nur eine Menge Geld bezahlen, er bekommt auch stattlichen Luxus und allerlei Assistenten.

Die große Karosserie macht den Discovery nicht gerade Innenstadt-tauglich; dafür kann er außerhalb enger Gassen mit gutem Komfort und seinem kräftigen und kultivierten Dieselmotor punkten. Der arbeitet sogar vorbildlich sauber, verbraucht aber recht viel Kraftstoff. Die serienmäßige Luftfederung bringt nicht nur einen guten Federungskomfort und ein automatisches Absenken der Karosserie beim Parken mit, was den Passagieren sehr entgegenkommt. Sie verhilft dem Discovery auch zu exzellenter Geländegängigkeit - wie man es eben von einem echten Land Rover erwartet. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, KIA Sorento, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLE, Toyota Landcruiser.

+ großzügiges Platzangebot, riesen Kofferraum, Navigationssystem mit Online-Diensten (3 Jahre) und Luftfederung serienmäßig, kultivierter und kräftiger V6-Diesel, sehr gute Geländeeigenschaften bei gleichzeitig angenehmem Fahrkomfort

- teuer in Anschaffung und Unterhalt, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 4,7

Zielgruppencheck

Familie 2,3

Stadtverkehr 4,8

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,4

Transport 1,4

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 3,6

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Selbst im Detail betrachtet gibt es an der Qualität der Karosserie nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt öffnen und schließen bequem. Den Unterboden hat Land Rover teils richtig gut verkleidet (vorderer Bereich mit Metallplatten sehr gut geschützt), teils ist er aber etwas zerklüftet (mittlerer und hinterer Bereich). Im Innenraum bemüht man sich um einen wertigen Eindruck, bei genauerer Betrachtung

zeigen sich die Oberflächen aber nur teilweise, hauptsächlich im oberen Bereich, angenehm weich und geschäumt - das könnte in dieser Preisregion schon etwas feiner im Finish sein. Der Dachhimmel ist hochwertig und die Dachsäulenverkleidungen mit Stoff überzogen; haptisch schön sind auch die mit Stoff ummantelten und weich gepolsterten Sonnenblenden. Einige Verkleidungen und Kanten sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung ist einwandfrei, es klappert und scheppert nichts.

2,9 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Discovery bietet viele praktische Talente - vier große Türen und eine große Heckklappe erleichtern be- und entladen. Es gibt vier vollwertige und großzügige Sitzplätze sowie einen schmälere Mittelsitz in der zweiten Reihe; gegen Aufpreis kann man zwei weitere Sitze im Kofferraum ordern, die selbst für Erwachsene ausreichend Platz bieten und zumindest auf kürzeren Strecken keine Strafversetzung bedeuten. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 735 kg betragen, das führt selbst bei voller Besetzung samt ordentlich Gepäck zu keinen Einschränkungen. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Discovery zum Zugfahrzeug, die maximale Anhängelast von 3,5 Tonnen bei gebremsten Anhängern passt perfekt dazu; ungebremste dürfen bis 750 kg wiegen. Land Rover lässt eine enorme Stützlast von bis zu 350 kg zu, das lässt alle Freiheiten. Auf dem Dach dürfen dagegen nur 80 kg

transportiert werden, eine Dachreling erleichtert die Befestigung, sie kostet aber Aufpreis. Ein im Ernstfall meist wenig hilfreiches Reifenpannenset ist Serie, immerhin gibt es sowohl ein Notrad wie auch ein vollwertiges Reserverad als Option (dann sind Wagenheber und Radmutternschlüssel auch an Bord). Dank 85-l-Tank hat der Discovery auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 985 km; der AdBlue-Tank fasst 18 Liter, er muss also nur selten nachgefüllt werden.

⊖ Mit seiner stattlichen Breite von 2,23 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seiner Länge von knapp fünf Metern sowie seinem großen Wendekreis von 12,8 m erweist sich der Discovery als "sperriges" Auto, Fahrten in die Innenstadt sind entsprechend anstrengend und umständlich.

3,0 Licht und Sicht

Angenehm ist die hohe Sitzposition im Discovery, sie ermöglicht eine gute Sicht auf den umgebenden Verkehr. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorne ist es weniger leicht, auch wenn man die Vorderkante der langen Motorhaube einigermaßen erblicken kann. Die Parksensoren (vorn Option, hinten Serie) und Kameras (nur Heck oder rundum, beides Option) sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Parksensoren lassen sich um einen Einparkassistenten erweitern. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten rechts und links starke Sichteinschränkungen durch die breiten C- und D-Säulen - immerhin sind die Kopfstützen umklappbar und schränken dann die Sicht nicht zusätzlich ein.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Auch wenn die Kopfstützen abklappbar ausgeführt sind, so ist die aufpreispflichtige Heckkamera trotzdem eine sinnvolle Investition.

Aber auch die breiten B-Säulen wirken sich hinderlich auf den Blick nach draußen aus. Bodennahe Gegenstände vor oder hinter dem Wagen lassen sich schlecht erkennen, der hohe Heckabschluss und die hohe Motorhaube fordern ihren Tribut.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion gegen Aufpreis. Die SE-Ausstattung bringt serienmäßig nur Halogenscheinwerfer mit, optional bekommt man LED-Scheinwerfer mit etwas inhomogener Lichtverteilung oder adaptive LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und statischem Abbiegelicht. Der optionale Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,2 Ein-/Ausstieg

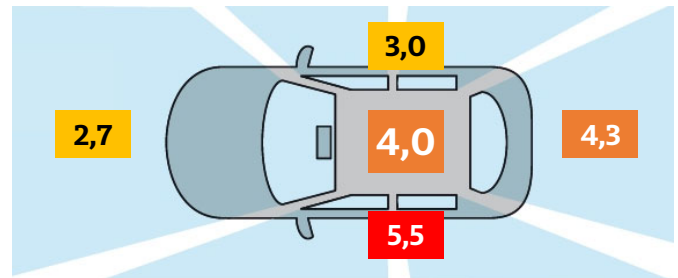
⊕ Aufgrund seiner hohen Karosserie steigt man in den Discovery nicht wie bei "Standard-Autos" gewohnt nach unten, sondern eher nach oben ein. Nach dem Abstellen des Motors senkt sich die Karosserie über die Luftfederung bis zu 40 mm automatisch ab. Die Sitzflächen der Vordersitze liegen trotzdem noch hohe 71 cm über der Straße. Der Schweller ist auch hoch, allerdings schmal gehalten; das ist von Vorteil, weil damit der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante gering ist. Ebenso günstig: innen gibt es keine Kante zwischen Fahrzeugboden und Schweller. Die Türausschnitte sind vorne wie hinten breit und hoch und erleichtern damit das Ein- und Aussteigen. Beim Erklimmen der hinteren Plätze stehen zusätzliche praktische Haltegriffe an den B-Säulen zur Verfügung. Am

1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Discovery stellt ein enorm großes Kofferraumvolumen zur Verfügung. Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 555 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf üppige 895 Liter. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 17 Getränkekästen unterbringen. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 985 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.825 Liter Volumen verfügbar.

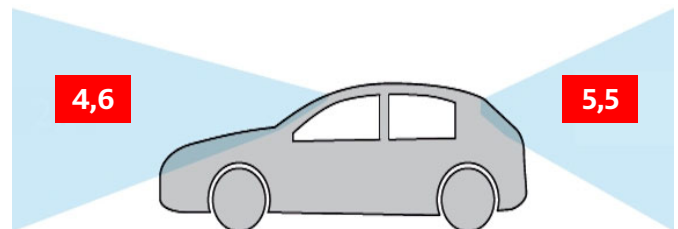
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe für alle äußeren Sitzplätze. Die vorderen Türen werden an drei, die hinteren nur an zwei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem kostet Aufpreis; gegen weitere Zuzahlung bekommt man den "Activity Key" als Armband, ver- und entriegeln klappt dann über die Berührung des Buchstaben "D" am Kofferraumdeckel - dann muss nicht mehr der große Schlüssel mitgeschleppt werden. Im Gegensatz zur Konkurrenz hat Land Rover das Keyless-System bereits überarbeitet, so dass es aktuell nicht mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann, der Diebstahlschutz ist beim Discovery also deutlich höher. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Bei 555 l Kofferraumvolumen bleiben auch auf großen Reisen kaum Wünsche offen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der Discovery in der SE-Ausstattung nur gegen Aufpreis an Bord (im Testwagen nicht vorhanden). Die manuell zu bedienende Heckklappe lässt sich leicht öffnen, allerdings ist ihre Höhe nicht einstellbar. Das Schließen gelingt an den gut erreichbaren Griffen innen recht bequem. Weniger praktisch ist die sehr hohe Ladekante, sie liegt fast 84 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe, Kofferraumboden und Ladekante befinden sich in einer Ebene. Die Ladeöffnung ist ausgesprochen hoch und breit, der Kofferraum so mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich dreigeteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar - allerdings nicht vom Kofferraum aus. Für die Gurte gibt es zwar keine Halterungen, es besteht aber keine Einklemmgefahr für sie. Unter dem Kofferraumboden gibt es weiteren Stauraum, Fächer oder Netze seitlich links und rechts verbaut Land Rover jedoch nicht. Dafür ist optional ein praktisches Schienensystem am Boden lieferbar,

finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein günstiges Format hat.

⊖ Allerdings findet das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden keinen Platz. Die Heckklappe öffnet mit 1,86 m nicht besonders weit. Das ist besonders deswegen relevant, weil die geöffnete Heckklappe an den Seiten gefährliche spitze Ecken aufweist - hier sollte man Acht geben, um sich nicht schmerzhaft den Kopf zu stoßen.

angesichts des großen Stauraums ein empfehlenswertes Extra. Immer dabei sind vier stabile Verzurrösen am Kofferraumboden, mit denen sich Ladung sichern lässt. Ein Kofferraumtrennnetz ist optional zu haben, dafür nötige Halterungen am Dachhimmel findet man aber nur im Bereich der Rückbank, nicht im Bereich der B-Säulen - letzteres wäre nötig, um auch bei umgeklappter Rückbank den gesamten Stauraum absichern zu können.

2,0 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Allerdings sind die Tasten links unten am Armaturenbrett weit außerhalb des Blickfelds des Fahrers. Der Startknopf wird vom Lenkradkranz je nach Fahrerstatur teilweise verdeckt. Der Automatikwählhebel ist ein Drehknopf, der effektiv beim Start des Motors ausfährt und sich dabei dreht; das hat allerdings zur Folge, dass man solange keine Fahrstufe einlegen kann - dies verzögert das Anfahren nach dem Motorstart kurz. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang des Menüs ist üppig, man kann viele Infos zum Fahrzeug abrufen, die im unwegsamen Gelände von Nutzen sind - aber auch in der Stadt auf dem Weg ins Parkhaus, wenn je nach Luftfederungskonfiguration die Fahrzeughöhe im Display

angezeigt wird. Der 8 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind serienmäßig analog ausgeführt, gegen Aufpreis erhält man ein 12,3 Zoll großes Display, das alle wichtigen Infos



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum liegt auf hohem Niveau, die Materialanmutung dürfte angesichts des stolzen Preises aber noch hochwertiger ausfallen. Die Funktionalität ist gut, wenn auch, wegen der mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten des Fahrzeugs, eine gewisse Eingewöhnungszeit notwendig ist.

elektronisch darstellt. In beiden Fällen sind die "Instrumente" klar gezeichnet und gut ablesbar.

⊖ Sind die Türen ganz geöffnet, muss man sich weit hinauslehnen, um an die Türgriffmulden zum Zuziehen zu kommen - hier wären näher positionierte Bügelgriffe günstiger.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimedia-Ausstattung zeigt sich Land Rover großzügig, viele Details sind Serie. So gibt es ab Werk ein Navigationssystem mit Festplattenspeicher samt Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Verbindung fürs Handy, eine erweiterte Sprachsteuerung, einen integrierten Internetbrowser, einen WLAN-Hotspot sowie USB- und AUX-Anschluss. Über die integrierte SIM-Karte stehen drei Jahre viele Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen und Remote-Control-Funktionen zur Verfügung. Das System kann auch mit iWatch und

Android Wear kommunizieren. Ein Premium-Soundsystem findet sich in der Optionsliste. Für die höheren Ausstattungsversion stehen darüber hinaus Multimedia-Bildschirme für die hinteren Sitze und ein High-End-Soundsystem zur Verfügung.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die stattlichen Außenmaße bringen auch reichlich Platz im Innenraum. Vorne reicht er locker für 1,90 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für fast 2,10 m große Menschen ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen gut 1,90 m große Personen Platz; begrenzend wirkt auch hier die Beinfreiheit, über den Köpfen ist noch reichlich Platz. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite üppig, für drei Erwachsene wird es etwas enger - eher für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist sehr gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet. Gegen Aufpreis gibt es ein zweigeteiltes Panorama-Schiebedach, das den luftigen Eindruck unterstützt und eine tolle Aussicht nach oben bietet.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Bezüglich Variabilität des Innenraums ist der Discovery gut aufgestellt. Die optionalen Sitze der dritten Reihe (nicht im Testwagen) können im Kofferraumboden versenkt werden. In der zweiten Reihe kann man die Lehne dreigeteilt umklappen oder asymmetrisch geteilt in der Neigung einstellen sowie die Sitzbank zweigeteilt in der Länge verschieben. Einzig der Ausbau aller Sitze ist nicht



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

ohne weiteres möglich. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den großen Türfächern können auch 1-l-Flaschen verstaut werden. Sogar an ein Brillenfach haben die Land Rover Leute gedacht, praktisch für die sichere Verwahrung einer Sonnenbrille oder einer Ersatzbrille.

Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen etwas kleiner aus, fassen aber immer noch Flaschen, es gibt Lehnentaschen und Becherhalter. Sogar für die dritte Sitzreihe im Kofferraum gibt es kleine

geschlossene Fächer in der Seitenverkleidung. Das Handschuhfach ist zweigeteilt und bietet genug Platz, muss aber ohne Beleuchtung und Klimatisierung auskommen und kann nicht abgeschlossen werden.

2,3 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Beim V6-Dieselmotor ist die Luftfederung serienmäßig verbaut. Sie regelt die Dämpfung adaptiv, hat aber keine vorwählbaren Kennfelder mit speziellen komfortablen oder sportlichen Charakteristika. Lediglich durch die Anpassung der Bodenfreiheit ergibt sich ein unterschiedliches Ansprechverhalten des Fahrwerks - bei angehobener Karosserie wird deutlich trockener angefedert. In der Standardeinstellung federt der Discovery im Stadtverkehr recht komfortabel, Bodenwellen werden gut geschluckt und bringen kaum Unruhe in die Karosserie. Beim Überfahren von Einzelhindernissen und Querfugen spürt man die hohen ungefederten Massen u.a. durch die großen und schweren Räder. Geschwindigkeitsschwellen

(Speed Bumps) kommen für Luftfederungs-Verhältnisse vor allem an der Hinterachse recht deutlich durch, ohne deshalb unangenehm zu wirken. Kopfsteinpflaster kann der Discovery gut parieren, in der Lenkung sind nur wenig Vibrationen zu spüren und auch das Wummern im Innenraum hält sich in Grenzen. Auf der Landstraße unterwegs zeigen sich die guten Reisequalitäten des großen Land Rover, er federt angenehm über Unebenheiten aller Art und hält dabei die Karosseriebewegungen in Grenzen. Lange Autobahnetappen sind auch kein Problem, das große SUV liegt dank seines geschickt abgestimmten Fahrwerks ruhig und gut beherrschbar auf der Straße.

2,8 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz bieten angemessene Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung, aufgrund der geringen Seitenunterpolsterung ist der Seitenhalt aber überschaubar. Serie ist eine manuelle Sitzeinstellung und ein Stoffbezug, gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute Leder mit elektrischer Sitzeinstellung (Fahrersitz 12fach, Beifahrersitz 10fach); dann sind auch Zwei-Wege-Lordosenstützen verbaut. Einstellbare Sitzflächenlängen

und Lehnenbreiten gibt es nicht, ebenso sind eine Memory-Funktion oder eine Massagefunktion nicht verfügbar. In der zweiten Sitzreihe geht es pragmatischer zu, die Sitze sind wenig konturiert und bieten daher auch kaum Seitenhalt. Der Mittelsitz ist sehr straff gepolstert, man hat dort jedoch relativ viel Platz und es stört im Fußbereich kein Mittelunnel.

2,3 Innengeräusch

⊕ Land Rover hat den Discovery gut gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 66,3 dB(A) - ein guter Wert, erst recht für ein großes SUV. Der Motor bleibt dabei bei ruhiger Fahrweise dezent im Hintergrund, nur unter Last und beim Ausdrehen ist er

sonor und kernig klingend wahrnehmbar, aber nicht störend. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo etwas lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf und tragen so nur wenig zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,9 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der Discovery in der SE-Ausstattung mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Vierzonen-Klimaautomatik gibt es für den SE nicht. Die Intensität des Automatik-Modus kann man vorwählen, ebenso ist eine Umluftautomatik verfügbar. Die Plätze der zweiten Reihe werden unter anderem über Luftausströmer in den B-Säulen klimatisiert. Optional gibt es eine Frontscheibenheizung, die über feine Drähte in der Scheibe realisiert wird - diese können nachts kleine

Lichtreflexe bilden, die manche Fahrer als störend empfinden, hier empfiehlt sich eine Probefahrt, um sich selbst ein Urteil zu bilden. Ebenso in der Optionsliste findet man eine Standheizung sowie Sitzheizung für vordere und hintere Plätze (nur in Kombination bei SE möglich) und eine Lenkradheizung. Sitzlüftung ist den höheren Ausstattungslinien vorbehalten. Abgedunkelte Scheiben im Fond und eine Ionisierungsfunktion kosten Aufpreis.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 258 PS starke TD6 Motor verhilft dem Discovery zu erstaunlich flotten Fahrleistungen - trotz seines üppigen Leergewichts von über 2,3 Tonnen. Das maximale Drehmoment von 600 Nm liegt zwar nur von 1.750 bis 2.250 1/min an, es stehen zwischen 1.300 und 3.600 1/min aber immer mindestens 500 Nm zur Verfügung - im Alltag bietet der Motor damit sehr gute Elastizitätswerte und scheut auch Ausdrehen nicht. Man kann mit dem großen

SUV flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,1 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur 1,2 Sekunden bescheinigen ein gutes Reaktionsvermögen. Der Turbomotor zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der V6-Motor legt eine gute Laufkultur an den Tag, es sind nur leichte Vibrationen spürbar, die im Alltag nicht weiter auffallen oder gar stören. Bei hoher Lastabforderung ist ein recht deutliches sonores Brummen im Innenraum zu hören, allerdings ist das weit entfernt vom lästigen Brummen mancher Vierzylindermotoren; hält man dann die Geschwindigkeit, brummelt der Turbodiesel nur noch

leise vor sich hin. Sein Ansprechverhalten ist insgesamt gut, unter 2.000 1/min reagiert er jedoch zunächst träge und braucht kurz, um hohes Drehmoment an die Räder weiterzuschicken. Bei Drehzahlen darüber reagiert er gut auf Gasbefehle und zieht munter und lebendig bis 4.000 1/min durch.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Land Rover verbaut im Discovery eine Achtgang-Wandlerautomatik von ZF. Die Abstimmung ist den Entwicklern gut gelungen; sie schaltet in den unteren Gängen eher weich und verschliffen, der Wandlereinsatz wird aber auf ein Minimum reduziert, um die Effizienz des Getriebes zu steigern. In den oberen Gängen bietet sie ein relativ direktes Schaltgefühl. Nur selten ergibt sich ein leichtes Rucken, insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. An die Bedienung des "Schalthebels" muss man sich gewöhnen, denn der Drehregler braucht gefühlt zu lange, bis er ausgefahren und einsatzbereit ist. Die Bedienung an sich ist zwar verständlich, aber man muss oft hinsehen, in welcher Fahrstufe man gelandet ist - das ist nicht so

intuitiv wie bei einem Hebel in klassischer Form. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man nur über die Schaltpedal am Lenkrad eingreifen - am Drehknopf geht das konzeptbedingt nicht. Dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Durch die insgesamt sehr lang ausgelegte Übersetzung des Getriebes entstehen trotz acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 1.900 1/min. Eine Berganfahrhilfe und Bergabfahrhilfe ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System. Im On-/Off-Road-Paket können weitere Funktionen wie ein aktives Sperrdifferenzial hinten und elektronische Geländeprogramme geordert werden.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des Discovery ist sicher abgestimmt, allerdings machen sich der höhere Schwerpunkt und das hohe Gewicht bemerkbar, zumal notwendige Komfortansprüche ebenso im Lastenheft standen. Von daher ist es nicht verwunderlich, dass das große SUV bei schnellen Lenkmanövern sowie beim Beschleunigen und Bremsen deutliche

Aufbaubewegungen zeigt, die aber unkritisch sind. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das große SUV nur wenig. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Engländer ausgeprägt über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab, eventuell einsetzendes Übersteuern wird vom ESP recht-

zeitig abgefangen. Im ADAC Ausweichtest fällt die gute Abstimmung des ESP auf, das fein und bedarfsgerecht regelt, um den Discovery sicher auf Kurs zu halten. Erst wenn das SUV an seine physikalischen Grenzen kommt, wird über starkes Abbremsen viel Tempo abgebaut, was Kippen oder Schleudern verhindert, aber ausgeprägtes Untersteuern mit sich bringt. Die Applikation der Systeme ist auf Sicherheit ausgerichtet, sportlich kann ein solcher Koloss mit 2,6 Tonnen Testgewicht (Leergewicht plus Zuladung) nicht bewegt werden. Dank seines permanenten Allradantriebs hat man mit dem Discovery stets eine einwandfreie Traktion.

2,9 Lenkung

Die Lenkung spricht ordentlich an, wirkt für den Fahrer aber recht entkoppelt. Sie ist um die Mittellage eher indirekt ausgelegt, gefühlt hat sie vergleichsweise viel "Spiel" - aber man kann den Discovery trotzdem erstaunlich genau um die Kurven zirkeln, wenngleich das freilich nicht mit einem guten Kleinwagen zu vergleichen ist. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt, nur bei hohen Geschwindigkeiten könnte sie noch etwas mehr zentrieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen.

4,5 Bremse
























⊖ Der Discovery wird mit Ganzjahresreifen mit M&S Kennzeichnung ausgeliefert - damit ist bei den Bremsmessungen kein Blumentopf zu gewinnen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich 40,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist deutlich zu viel. Nachlassen in der Bremswirkung ist auch bei hoher Beanspruchung nicht festzustellen, die Reifen können schlicht die Leistung der Bremsanlage nicht auf die Straße übertragen. Allgemein spricht die Bremse gut an und ist einwandfrei dosierbar, im Notfall hilft das aber nur bedingt.

2,2 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Discovery fährt serienmäßig mit ESP und einem City-Notbremssystem vor, das zwischen 5 und 80 km/h arbeitet. In Verbindung mit dem optionalen ACC hält auch ein erweitertes Notbremssystem für höhere Geschwindigkeitsbereiche Einzug. Der Tempomat, der Limiter und die Spurverlassenswarnung sind Serie, der Spurwechsel-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

assistent kostet Aufpreis; er beinhaltet auch einen Ausparkassistenten, der vor kreuzendem Verkehr beim rückwärts Ausparken warnt. Ebenso optional gibt es einen Stauassistenten, einen Aufmerksamkeitsassistenten und

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der gute Insassenschutz des Discovery wurde beim Crashtest nach Euro NCAP Norm bestätigt, dort konnte er 90 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne erreichen (Stand März 2017). Der große Land Rover ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen seitlich bis ganz hinten. Seitenairbags für die hinteren Passagiere sind nicht lieferbar, ebenso wenig Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind für die vorderen und die äußeren hinteren Plätze

2,6 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Discovery in der Kindersicherheit 80 Prozent und damit ein gutes Ergebnis erzielen. Kindersitze können gut angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge über praktikable Gurtankelpunkte zur Verfügung steht. Isofix-Halterungen (mit iSize-Freigabe) stehen für die beiden Außenplätze der zweiten Sitzreihe zur Verfügung; höhere Ausstattungslinien als SE haben auch eine Isofixbefestigung inkl. i-Size-Freigabe auf dem Beifahrersitz. Ordert man die dritte Sitzreihe im Kofferraum, verfügen diese ebenso über Isofix und i-Size. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (Airbags über Bordcomputer abschaltbar), auf den drei Plätzen der mittleren Reihe und auf den beiden optionalen Sitzen ganz hinten montiert werden. Verwendet man Kindersitze mit Stützfuß, wird der Verstellbereich der vorderen Sitze eingeschränkt. Will man hohe Kindersitze montieren, sollte man im Vorfeld prüfen, ob die Kopfstützen nicht im Weg

2,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der Discovery auf zufriedenstellende 75 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich der A-Säulen sowie oberhalb der Frontscheinwerfer ist das Verletzungsrisiko

ein Head-Up-Display mit Projektion in die Frontscheibe. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist immer an Bord.

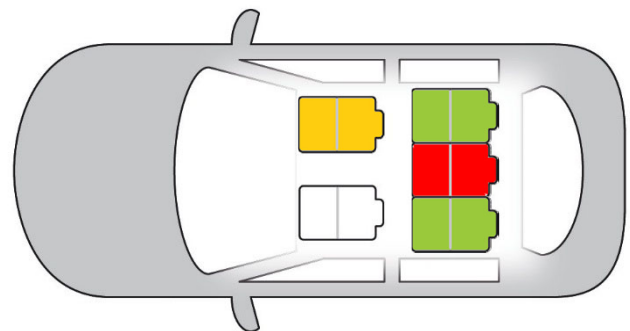
vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz, die hinteren reichen für knapp 1,80 m große Leute. Im Kofferraum gibt es vier Verzurrösen, an denen Ladung gesichert oder ein Gepäcknetz eingehängt werden kann.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten finden nur unter dem Kofferraumboden in den Fächern einen sicheren Halt - dort sind sie im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

sind, weil sich diese nicht ohne Werkzeug und Geschicklichkeit entfernen lassen. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber arbeitet zuverlässig und sensibel.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

jedoch hoch. Gut, dass der Fußgänger-Notbremsassistent serienmäßig verbaut wird, er kann Kollisionen mit Passanten vermeiden oder die Schwere des Aufpralls zumindest reduzieren.

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Discovery mit dem V6-Turbodiesel liegt im EcoTest bei hohen 8,6 l Diesel pro 100 km. Auch wenn es relativ gesehen für das große SUV nicht schlecht ist, absolut betrachtet ist es heutzutage sehr viel. Denn damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 271 g/km - dafür gibt es keine Punkte mehr. Innerorts konsumiert der große Land Rover 9,0 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 10,1 l Diesel alle 100 km. Der hohe Aufbau, das üppige Gewicht in Kombination mit Allradantrieb, Automatik und den vielen technischen Systemen erfordern einen hohen Energieaufwand.

1,2 Schadstoffe

⊕ Da war die Überraschung aber groß: obwohl er als üppiges SUV keine guten Voraussetzungen hat, ist der Discovery bei den Schadstoffen trotzdem richtig sauber. Beim Stickoxid-Ausstoß bleibt er in allen Zyklen unter dem gesetzlichen Grenzwert von 80 mg/km, obwohl 200 kg Zuladung simuliert werden und mit Klimaanlage und Tagfahrlicht gefahren wird. Weil der Grenzwert des EcoTest noch etwas strenger als der gesetzliche ist, gibt es

4,7 AUTOKOSTEN

4,7 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Basispreis für den Discovery TD6 SE liegt bei 60.800 Euro - auch wenn das Navigationssystem samt die Remote-Dienste (für drei Jahre) und die Luftfederung inklusive sind, der Preis ist dennoch hoch. Denn dabei kann es in dieser Klasse kaum bleiben, soll das Fahrzeug gut wiederverkaufbar sein. Ordert man nun noch Lederausstattung mit elektrischer Sitzeinstellung und einige Assistenzsysteme sowie die Sitze in der dritten Reihe hinzu, nähert sich der Listenpreis bedrohlich der 80.000-Euro-Marke. Einen Discovery zu kaufen ist also ein kostspieliges Vergnügen, aber auch die laufenden Kosten sind nicht unerheblich. So kostet beispielsweise die Steuer 473 Euro pro Jahr und für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls hohe Beträge nötig (Haftpflicht 22, Teilkasko 28, Vollkasko 27). Die Kraftstoffkosten liegen mit einem Dieselantrieb deutlich niedriger als mit einem vergleichbaren Benziner, der deutlich mehr Kraftstoff in einem so großen Auto benötigt.

Verbrauch

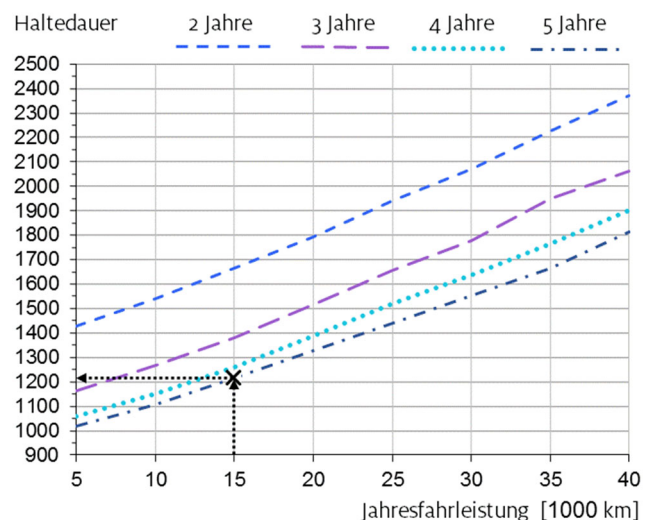
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	90	
Durchschnitt	60 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

einen kleinen Abzug bei den Punkten. Insgesamt kommt er auf 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe, weil alle anderen Schadstoffgruppen vorbildlich gering ausfallen. Diese Punktezahl ist dann auch der Endstand, weil vom CO₂-Bereich nichts hinzukommt. Dafür erhält der Discovery TD6 zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1214 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Discovery Si4 S Automatik	Discovery Si6 SE Automatik	Discovery TD4 S Automatik	Discovery SD4 S Automatik	Discovery TD6 SE Automatik
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	6/2995	4/1999	4/1999	6/2993
Leistung [kW (PS)]	221 (300)	250 (340)	132 (180)	177 (240)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/n.b.	450/3500	430/1500	500/1500	600/1750
0-100 km/h [s]	7,7	7,1	10,5	8,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	215	189	207	209
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,4 S	10,9 S	6,2 D	6,4 D	7,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	219	254	163	168	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/28	22/27/28	22/27/28	22/27/28	22/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	288	378	326	336	473
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1069	1274	980	1021	1214
Preis [Euro]	54.700	61.800	52.000	55.900	60.800

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Turbodiesel (V-Motor), Euro 6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	190 kW/258 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km	7,2 l
CO ₂ -Ausstoß	189 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/65 R19
Länge/Breite/Höhe	4.970/2.073/1.846 mm
Leergewicht/Zuladung	2.230/820 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1231/2.500 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	350/80 kg
Tankinhalt	85 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Solihill (England) und Nitra (Slowakei)

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	40,9 m
Reifengröße Testwagen	255/55 R20 110W M+S
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion Verde all season
Wendekreis links/rechts	12,7/12,8 m
EcoTest-Verbrauch	8,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,4/10,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	226 g/km (WTW* 271 g/km)
Reichweite	985 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.225 mm
Leergewicht/Zuladung	2.315/735 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	555/985/1.825 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	136 Euro
Fixkosten	188 Euro	Wertverlust	752 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1214 Euro		
Steuer pro Jahr	473 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/28		
Basispreis Discovery TD6 SE Automatik	60.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.322 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.320 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.668 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.137 Euro (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	159 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.250 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	419 Euro°/Serie
Parklenkassistent	832 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	439 Euro°/1.250 Euro°
Head-Up-Display	1.357 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	ab 480 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	888 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	240 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/261 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	ab 1.153 Euro (Paket)
Lenkradheizung	1.153 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 781 Euro°
Metalliclackierung	ab 1.041 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/ab 1.561 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

4,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	3,4
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	4,5
Innenraum	2,0	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,0	Umwelt/EcoTest	3,4
Komfort	2,3	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	2,1	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Mai 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer