
Vorstellung Land Rover Discovery: Bulliger Blick und geschmeidiger Komfort

Von Axel F. Busse

Bei Feuerwehr und Bergwacht ist er Teil des Dienstplans, Technische Hilfswerker und Notärzte schätzen seine Zuverlässigkeit. Doch der Land Rover Discovery soll mehr noch als bisher jene ansprechen, die Komfort, Konnektivität und Kompromisslosigkeit im Gelände verbinden wollen. Die fünfte Generation des Klassikers steht ab 22. April bei den deutschen Händlern.

Fast fünf Meter lang und rund 1,80 m hoch – das ist der Klotz, dessen Insassen bequem unterwegs sein möchten, egal ob auf oder neben der Straße. Zwei Ziele standen im Mittelpunkt der Entwicklung des neuen Modells: Weniger Gewicht und mehr Annehmlichkeiten. Beides hat direkt miteinander zu tun, denn wer zum Beispiel die dritte und vierte Sitzreihe mittels Knopfdruck umlegen oder wieder aufrichten will, nutzt dazu elektrische Stellmotoren. Einzeln wiegen die nicht viel, aber ein voll ausgestatteter Discovery braucht nicht nur mehrere Dutzend davon plus entsprechender Verdrahtung.

Um „Luft“ für geschätzte Extras wie Panoramadach (75 kg) oder Anhängerkupplung (ca. 50 kg) zu bekommen, musste die Rohkarosserie abspecken. Rund 85 Prozent bestehen aus Aluminium, gegenüber dem Vorgänger hat sie mehr als 450 Kilogramm verloren, sagt Land Rover. Allerdings wiegt ein gut ausgestatteter „Disco“ mit sieben Sitzen immer noch etwa 2,3 Tonnen, und die wollen angemessen in Bewegung gesetzt werden.

Dazu dienen zwei Diesel-Aggregate und ein Ottomotor, die zusammen vier Antriebsvarianten ergeben. Aus zwei Litern Hubraum schöpft der Vierzylinder-Einstiegsmotor, die Turboaufladung bringt ihn auf 132 kW / 180 PS oder in der leistungsgesteigerten Variante auf 177 kW / 240 PS. Das in Deutschland am häufigsten nachgefragte Modell dürfte das mit 190 kW / 258 PS sein, das einen V6-Diesel als Kraftquelle nutzt. Nur ein winziger Teil des Volumens – im vergangenen Jahr brachte die Marke 22 800 Autos in Deutschland neu in den Verkehr – wird auf den Drei-Liter-Benziner entfallen, der 250 kW / 340 PS abgibt.

Bei der Durchzugskraft macht dem V6-Diesel so leicht niemand etwas vor. Mit vollen 600 Newtonmetern packt der Motor schon ab 1750 Umdrehungen zu, genug, um dem massigen Fahrzeugkörper einen heftigen Schubs nach vorn zu versetzen. Zwar kann der Vierzylinder auch 500 Newtonmeter mobilisieren, doch lässt man ihm allzu oft die Zügel frei, wird niemand mit den auf dem Prüfstand ermittelten 6,3 Litern je 100 Kilometer nicht auszukommen sein. Gleiches gilt für den V6-Diesel, der mit einem Prospektwert von 7,2 Litern ebenfalls gute Miene macht, doch in der Praxis, vor allem bei gelegentlichen Ausflügen ins Gelände, dürften neun Liter realistischer sein.

Als vor 28 Jahren der erste „Disco“ auf der Bildfläche erschien, war keineswegs sicher, dass mehr als eine Million Kunden weltweit sich für den größten, aber auch vielseitigsten Offroader unter dem Land-Rover-Logo entschieden würden. Heute profitiert auch der britische Geländewagen-Spezialist vom globalen SUV-Boom. Das Geschäft habe sich seit 2010 „dramatisch verändert“ sagt Deutschland-Geschäftsführer Peter Modelhart, der sich in seinem Zuständigkeitsbereich über anhaltend zweistellige Zuwachsraten freuen kann.

Mit dem Modellwechsel präsentiert Land Rover eine Design-Metamorphose, die eine kantig-zweckmäßige Formensprache zunehmend durch Lifestyle-Ästhetik ersetzt. An der bulligen Front mit schmalen Scheinwerferschlitzen sind die chromschimmernden

Spangen des Kühlergrills deutlich schmaler geworden. Wuchtig und lässig reckt sich die lange Motohaube über die Kotflügel. Die Passagierkabine ist deutlich nach hinten versetzt, der hintere Radkasten liegt schon unter der breiten C-Säule. Der Aufbau verjüngt sich zum Heck hin, was den vorderen Teil des Fahrzeugs noch kraftvoller erscheinen lässt. Nur bei der Rückansicht scheint die Designer der Mut verlassen zu haben. Elemente, die optische Breite vermitteln, fehlen. Vor der Beliebigkeit des Anblicks schützt nur der waagerechte Knick im Blech der nunmehr einteiligen Klappe, der ebenso wie das nach links versetzte Nummernschild als Reverenz an die dritte und vierte Modellgeneration des Discoverys verstanden werden will.

Starke Akzente aus horizontalen und vertikalen Linien prägen das Cockpit, für dessen Aufgeräumtheit das Wort „Strenge“ fast zu schwach ist. Als kantiger Typ hat der Discovery Karriere gemacht und den sollen die Kunden trotz aller Aufwertung von Ambiente und Materialien wiederfinden. Zum erhabenen Fahrgefühl gibt es auf Wunsch heiz- und kühlbare Sitze mit Massagefunktion, Insassen können an neun USB-Ports ihre mobilen Geräte laden, sechs 12-V-Steckdosen ergänzen das Angebot. Im Falle umgeklappter Sitze gähnt den Nutzer ein Laderaum von 2500 Litern Volumen an, ein Platz, der für sieben Insassen individuelle Freiheiten birgt.

Die komfortable Atmosphäre, die gute Verarbeitung und die edlen Materialien lassen Kunden gern über Eigenheiten hinwegsehen, die sie bereits bei vorangegangenen Modellen entdeckt haben. Dazu gehören die fehlende Guthöhenverstellung und die eigenwillige Platzierung der Tasten für die elektrische Scheibenbedienung. Eine Verbesserung gegenüber früheren Generationen verspricht das Navigationssystem In-Control-Touch Pro, das ab der Ausstattungslinie HSE serienmäßig an Bord ist. Es ermöglicht zum Beispiel die Tür-zu-Tür-Navigation, bei der ein gekoppeltes Smartphone auf den zu Fuß zurückgelegten letzten Metern bis zum Ziel die Routenführung übernimmt.

Dem mit 1,18 Meter auffällig langen hinteren Überhang ist es zu verdanken, dass die Beinfreiheit in der dritten Reihe akzeptabel ist, in der zweiten wird sie dadurch erkauft, dass die Sitzpolster um fünf Zentimeter kürzer sind als die der Sessel in der ersten Reihe. Die so genannte Kino-Bestuhlung, nach der jede Sitzreihe einige Zentimeter höher montiert ist als die davor liegende, sorgt für gutes Sicht- und Raumgefühl. Werden die Türen geöffnet, senkt sich ein mit Luftfederung ausgestatteter Discovery (für Vierzylinder +1615 Euro) um 40 Millimeter ab und erleichtert den Passagieren so den Zustieg. Die im Normalfall 80 cm hohe Ladekante an der Heckklappe kann ebenfalls per Absenkautomatik auf 74 Zentimeter gedrückt werden.

Allradantrieb allein ist bekanntlich noch kein Garant für unbedingte Geländetauglichkeit. Zwar bietet Land Rover inzwischen auch Fahrzeuge mit Frontantrieb an, beim Discovery will man sich aber keine Kompromisse abhandeln lassen. Mit dem neu entwickelten Terrain Response 2-System Auto, das eine Vielzahl von Fahrzeugfunktionen an den jeweiligen Untergrund anpasst (+205 Euro), kann der Fahrer sein Auto entweder per Drehregler auf die Bodenbeschaffenheit einstellen oder der Automatiksteuerung die Entscheidung über die optimale Traktionshilfe überlassen.

Geht es in schwieriges Gelände, ist die Offroadsteuerung All-Terrain Progress Control (ATPC) ein praktischer Helfer. Wie eine herkömmliche Geschwindigkeitsregelung hält sie eine vorher eingestellte Geschwindigkeit selbsttätig, auch geringes Tempo zum Bewältigen schwieriger Offroad-Passagen. Beim Anfahren auf glattem Untergrund erweist sich das System ebenfalls als nützlich. So, als bedürfte es eines Beweises, dass Fähigkeiten wie beim Discovery unverzichtbar sind, wirbt die Firma neuerdings mit dem Hinweis, dass „nur 0,021 Prozent der Erdoberfläche aus Asphalt bestehen“. Bekannter Maßen bestehen gleichzeitig 70 Prozent der Erdoberfläche aus Wasser, aber auch dafür hatten findige Land-Rover-Experten schon einmal einen „Disco“ fit gemacht.

Daten Land Rover Discovery Td6-Diesel

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,97 x 2,10 x 1,85

Radstand (m): 2,92

Motor: V6-Turbodieselmotor, 2993 ccm

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 3750

Maximales Drehmoment: 600 Nm bei 1750 - 2250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 209 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.

Verbrauch (EU-Norm): 7,2 L/100 km

Leergewicht / Zuladung: min. 2298 kg / max 942 kg

Gepäckraum: 258 L (7-Sitzer) bis 2500 Liter

Wendekreis: 12,7 m

Basispreis: 58 800 Euro

Bilder zum Artikel



Land Rover Discovery.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Land Rover Discovery.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Land Rover Discovery.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Land Rover Discovery.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery: Dynamic Design Pack.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery: Black Pack.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Land Rover Discovery.

Foto: Hersteller



Der alte Disco konnte auch zur See fahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover