

---

## Fahrvorstellung Land Rover Discovery Sport: Deutlich aufgewertet

Von Axel F. Busse

Obwohl als eine Art Lückenfüller gestartet, entwickelte sich der Land Rover Discovery Sport zielstrebig zum globalen Bestseller der Marke. Jetzt wurde der Geländewagen gründlich überarbeitet. Mit neuen Motoren, aufgewertetem Komfort und vielen elektronischen Transfers aus vorhandenen Modellen wird er versuchen, seine Vormachtstellung zu verteidigen.

Im Modell-Line-Up der Marken Range Rover und Land Rover fällt dem Discovery Sport die Rolle der Eier legenden Wollmilchsau zu. Er soll ein Angebot machen für alle, denen der Evoque zu klein ist, denen ein Velar zu klobig und ein Discovery zu rustikal ist, die Familienfreundlichkeit statt variabler Bodenfreiheit suchen und obendrein noch gewisse ästhetische Ansprüche an das Fahrzeug ihrer Wahl stellen. Gleichzeitig wollen sie auf Geländetauglichkeit nicht verzichten. Die erste Ausgabe des Discovery Sport schien diesen Aufgaben bravourös gewachsen und überflügelte in den weltweiten Verkaufszahlen sogar den stylischen Evoque.

Nach anfänglich 4900 Exemplaren im ersten Jahr auf dem deutschen Markt bröckelte hierzulande das Interesse allerdings etwas ab. Vergangenes Jahr wurden nur noch rund 2700 Neuzulassungen aktenkundig. Nach Auskunft von Land Rover Deutschland lag der Schwund aber im erwartbaren Bereich. Umso mehr soll es ab sofort mit Schwung wieder aufwärtsgehen. Mit drei Diesel- und zwei Benzinmotoren steht aktuell eine Antriebspalette zur Auswahl, die ein Leistungsspektrum von 150 PS (110 kW) bis 250 PS (184 kW) abbildet. Der 150-PS-Diesel ist dabei die einzige Variante, die ohne Allradantrieb und mit Handschaltung erhältlich ist. Diese Einstiegsversion kostet 37 050 Euro. Später soll das Angebot um eine Dreizylinder- und eine Plug-in-Hybrid-Variante ergänzt werden.

Optisch hat sich der Discovery Sport nur wenig verändert, obwohl technisch ein nachhaltiger Umbau stattfand. Die neuerdings verwendete Premium-Transversale-Architektur (PTA) erlaubt eine Konzeption als Mild-Hybrid, bei dem ein 48-Volt-Bordnetz zum Einsatz kommt. Im Kern handelt es sich um das erstmalig im Range Rover Evoque vorgestellte System, das durch einen am Motor platzierten Riemen-Startergenerator beim Bremsen oder im Schubbetrieb entstehende Energie zurückgewinnt und sie in der im Unterboden montierten Batterie speichert. Diese elektrische Energie kann zum Beispiel beim Beschleunigen zusätzliche Schubkraft bereitstellen.

Rund um den markanten Kühlergrill wurden Designänderungen an der Bugschürze und den Scheinwerfern vorgenommen. Lauscht man den Erläuterungen von Designer Lee Perry, so kann man den Eindruck gewinnen, dass Scheinwerfer ihre vordringliche Aufgabe des Ausleuchtens der Fahrbahn weitgehend eingebüßt haben. Heute bieten LED-Leuchtmittel so einen großen Gestaltungsspielraum, dass Scheinwerfer eher dazu dienen, durch originelles Design technische Kompetenz zu demonstrieren und ästhetischen Gewinn einzufahren. Auch die Heckleuchten stechen in der Hinsicht heraus. Ihre dreidimensionale Struktur ist ein echter Hingucker.

Sollten Discovery-Sport-Besitzer bisher die Evoque-Fahrer und -Fahrerinnen um die in der Antennenfinne eingelassene Kamera beneidet haben, die auf Wunsch ein Weitwinkel-Bild in den Innenspiegel zaubert, so wird dies künftig nicht mehr nötig sein. Das Extra gibt es jetzt auch im Discovery Sport, je nach gewählter Ausstattungslinie kostet es zwischen 350

---

und 500 Euro. Elektronisch stark aufgerüstet präsentiert sich zudem das Cockpit, in dessen Zentrum der serienmäßige Zehn-Zoll-Touchscreen-Bildschirm steht, der die wichtigsten Infotainmentfunktionen steuert. Die wunderbare Welt der Virtualität lässt sich aber enorm erweitern, etwa durch das in HD-Qualität brillierende 12,3-Zoll-Display für die Instrumentenanzeige und ein farbiges Head-up-Display. Kameras, die einen Blick durch die Motorhaube auf das vor dem Bug liegende Terrain simulieren und so für Sicherheit im Gelände sorgen, sind ebenfalls lieferbar.

Insgesamt wurde die Mittelkonsole angehoben, um die Bedienbarkeit zu erleichtern. Allerdings ist, ebenfalls analog zum Evoque, der Drehsteller für die Gangwahl durch einen konventionellen Hebel ersetzt worden. Auf dieses Alleinstellungsmerkmal wird Land Rover wohl sukzessive ganz verzichten. Obwohl auch die inneren Türverkleidungen neu designt und geordnet wurden, unterließ man es, eine Besonderheit den allgemeinen Gepflogenheiten anzupassen: Die Tasten für die Bedienung der seitlichen Fenster befinden sich nach wie vor oben auf der Verkleidung. Neukunden werden sich also wohl oder übel umgewöhnen müssen. Der Platz für die Passagiere ist reichlich bemessen, es gibt die Option auf eine dritte Sitzreihe.

Zwar besitzt der Discovery Sport nicht den Umfang an Hardcore-Offroad-Ausstattung wie sein „großer Bruder“, jedoch macht auch ihm im Gelände so leicht keiner etwas vor. Die Testfahrten mit den neuen Modellen konnten dies eindrucksvoll belegen. Auch wenn nur ein Bruchteil der Kunden diese Fähigkeiten nutzen wird, so gehört es aber zum Markenkern von Land Rover, in Sand oder Matsch, auf Schotter oder Fels einen souveränen Eindruck zu hinterlassen. Das erweiterte Angebot an Fahrprogrammen und Automaten, die sogar eine Art Gelände-Tempomat beinhaltet, bei dem Gas- und Bremspedal unbenutzt bleiben können, macht es selbst Offroad-Novizen einfach, jenseits des Asphalts auf Erkundungstour zu gehen.

Auf der Straße bringt eine schnell gefahrene Kurve schon mal eine spürbare Seitenneigung der Karosserie mit sich, und ein kommod abgestimmtes Fahrwerk erlaubt den Insassen ein entspanntes Reisen. Die Lenkung könnte eine Idee direkter und griffiger sein, andererseits orientiert sie sich aber an den Eigenschaften, die auch den großen Discovery auszeichnen. Es kann nicht schaden, präzises Rangieren zu üben, denn selbst mit eingeklappten Spiegeln ist der „kleine Disco“ mehr als zwei Meter breit. Inwieweit es im Alltag möglich ist, mit den neuen Ingenium-Vier-Zylinder-Motoren den auf dem Prüfstand ermittelten Verbrauchswerten nahe zu kommen, wird die Zukunft erweisen. Der 250 PS (184 kW) starke Benziner mit seiner Neun-Gang-Automatik soll laut Hersteller mit rund acht Litern je 100 Kilometer auskommen. Für eine Handvoll von Testwagen wurden von den jeweiligen Bordcomputern während der Präsentation Werte zwischen 11,3 und 13,2 Litern errechnet – geprägt durch individuellen Fahrstil, aber ohne Geländeanteil.

Land-Rover-Kunden sind erfahrungsgemäß recht großzügig, wenn es um den Einkauf von Annehmlichkeiten geht. So wird wohl die Einstiegsversion nur selten geordert werden, eher schon der 180 PS (132 kW) starke Turbodiesel, der ab 49 900 Euro zu haben ist. Selbstzünder sind nach wie vor gut angeschrieben bei Land Rover, im ersten Halbjahr 2019 betrug ihr Anteil an den deutschen Neuzulassungen des Discovery Sport rund 84 Prozent. Den Spitzenplatz der Preisliste nimmt deshalb auch ein Diesel ein. Es ist die 240-PS-Version der Ausstattungslinie HSE für 61 900 Euro. Dass mit ein paar klug ausgewählten Extras der Endpreis auf über 70 000 Euro steigen kann, ist da leicht nachvollziehbar.

Viele stört das nicht, denn der Listenpreis dient ihnen lediglich als Berechnungsgrundlage für die monatliche Leasingrate. Der Anteil der gewerblichen Anmeldungen für den Discovery Sport in Deutschland liegt aktuell bei etwa 70 Prozent. (ampnet/afb)

---

Daten Land Rover Discovery Sport P 250 AWD

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,60 x 2,07 x 1,73

Radstand (m): 2,74

Motor: R4-Turbobenziner, 1999 ccm

Leistung: 184 kW / 250 PS bei 5500 U/min

Maximales Drehmoment: 365 Nm bei 1400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.

Verbrauch (EU-Norm): 8,0 L/100 km

Tankinhalt: 67 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1939 kg / 611 kg

Anhängelast: 2000 Kg

Gepäckraum: 602–1574 Liter

Böschungswinkel (v/h): 25/30,2 Grad

Rampenwinkel: 20,6 Grad

Wattiefe: 600 mm

Preis: ab 47 490 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Land Rover Discovery Sport.

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



Land Rover Discovery Sport.

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



Land Rover Discovery Sport.

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



Land Rover Discovery Sport.

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



Land Rover Discovery Sport.

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

---



Unser Autor Axel F. Busse im Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/David Shepherd



Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



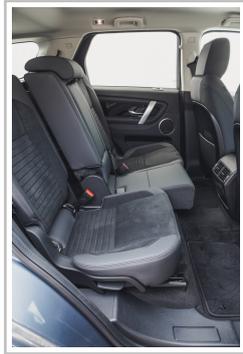
Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Land Rover Discovery Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover