



Bjorn Blokzijl
4 juni 2015

Welcome to the family

Het merk Land Rover heeft - sinds het onder de vleugels van Tata valt - een ware revolutie doorgemaakt. Opeens was er geld voorhanden om het bestaande modellengamma flink aan te pakken. En dat gebeurde dan ook, gezien de stroom van nieuwe modellen van de afgelopen jaren. Niet alleen kwamen er nóg betere opvolgers voor topmodellen Range Rover en Range Rover Sport, maar ook was er ruimte voor een compacte variant: de Range Rover Evoque. Die laatste is behoorlijk succesvol gebleken met ruim 2.500 verkochte exemplaren in Nederland. Heb je meer ruimte nodig en wil je toch hip voor de dag komen, dan is er de Discovery en was er de Freelander. Wás inderdaad, want zijn opvolger heeft niet alleen een geheel nieuw voorkomen, maar ook een nieuwe naam gekregen: Discovery Sport. De reden van de naamswijziging is logisch. Land Rover wil door de naamgeving van de modellen meer duidelijkheid verschaffen over hoe deze zijn gepositioneerd. De Range Rovers zijn luxueus, stijlvol, maar slaan buiten de gebaande paden geen modderfiguur; de Discovery-familie - er komen nog meer varianten - bestaat uit auto's die geschikt zijn voor het zware werk, maar je kunt er ook zonder problemen zakelijk mee voor de dag



Land Rover Discovery Sport SD4 HSE

komen; en last but not least de Defender: een echt werkpaard die enkel en alleen daar voor bedoeld is.



Gemaakt voor de doelgroep

Voorganger Freelander was in zijn nadagen toch een beetje een vreemde eend in de bijt, als het gaat om design. De huidige modellen van Land Rover - de Defender daargelaten - zien er alle stoer doch ook dynamisch uit. Vooral dat laatste ontbrak bij de Freelander. Gelukkig is dat goedge maakt bij de Discovery Sport. Hoewel hij zeker nog trekjes heeft van zijn voorganger, is het een geslaagde mix tussen een degelijke lijnvoering en de dynamiek van bijvoorbeeld de Evoque. Vooral zijn neus kent een sterke gelijkenis met de kleinste van de familie. Aan de achterzijde is de lijnvoering van juist de grote Range Rover herkenbaar. Hoewel de auto er zeker goed uit ziet, is het niet een opvallende auto waar mensen hun nek voor verdraaien. Voor veel nieuwe auto's is dat een nadeel, maar gezien de doelgroep van deze auto is het juist een compliment. Freelander-rijders willen over het algemeen wel de lusten van een Land Rover, maar niet opvallen zoals in een Range Rover. Wil je dat juist wél, dan bestel je hem in het wit



Land Rover Discovery Sport SD4 HSE

met het Black Design Pack, waarbij diverse onderdelen op de carrosserie - zoals de grille en de spiegelkappen - én de wielen in hoogglas zwart zijn uitgevoerd.



De ware aard komt boven

Vanbinnen is de behoudende designtaal verder doorgevoerd. Hoewel het er netjes uitziet en het ergonomisch gezien prima voor elkaar is, is het behoorlijk saai binnenin de Discovery Sport. Hoofdkleur is zwart, met aluminiumkleurige strips aan de zijkant van de middenconsole als welkom onderscheid. Helaas zorgt de plek van deze strips er voor dat bij een lange rit de rechterknie hierdoor niet ongeschonden blijft. Wat zacht kunststof op die plek zou een simpele, maar toch doeltreffende oplossing zijn. Op de bovenzijde van het dashboard is gebruik gemaakt van zacht kunststof die - mede door het 'stiksel' - er hoogwaardig uit ziet. Aan de onderzijde en op de middenconsole en middentunnel is echter gebruik gemaakt van hard plastic. Voor de uitstraling van het interieur is dat wat minder, maar gezien het verwachte gebruik van de auto wel een begrijpelijke keuze; stap je regelmatig met modderige laarzen en dito kledij in een auto, dan is een wat harder en vlak materiaal toch wat beter schoon te maken en beschadigt



Land Rover Discovery Sport SD4 HSE

het minder snel. Daarbij is de afwerking prima in orde. Ook op slechte ondergronden blijven rammels en kraakjes achterwege. Alles zit waar je verwacht dat het zit, behalve de raambediening. De plaatsing hoog op de deur, naast de zijruit, is niet waar je het als eerste zal zoeken. Om de ramen te openen moet je ver reiken. Plaatsing op de armsteun zou meer voor de hand liggen. Het multimediasysteem geeft niet alleen informatie weer over het audio- en navigatiesysteem, maar ook over de aandrijflijn. Zo is te zien waar het vermogen naartoe gaat en hoe de stand van de voorwielen is. Hoewel het wat overdreven lijkt, is het in de praktijk zeer bruikbaar. Zo heb je in bijvoorbeeld mul zand al snel geen idee in welke hoek de voorwielen staan en moet je maar aanvoelen waar de meeste grip te vinden is. Een dergelijk systeem - samen met het bekende Terrain Response waar handmatig de verschillende ondergronden aan te geven zijn - maakt het offroad-rijden een stuk eenvoudiger.



Doordacht

Ten opzichte van de Freelander is de Discovery Sport 10 centimeter in de lengte gegroeid. Dit is geheel ten goede gekomen van de binnenruimte. Zowel voorin als op de



Land Rover Discovery Sport SD4 HSE

achterbank zit je ruim. Ook geheel achterin is een ware balzaal beschikbaar voor de bagage. Met 981 liter - met de achterbank in normale positie - is het één van de grootste in zijn klasse. Door die enorme ruimte is er plek ontstaan voor twee extra zitplaatsen. Deze zijn op de bekende manier uit de bodem te toveren. Hoewel de toegankelijkheid naar de plekken wat te wensen over laat, is er nog best wat zitruimte beschikbaar. Ben je langer dan 1,80 dan moet je niet al te lang te hoeven zitten op de zesde en zevende zitplek, maar voor een korte rit kan het best. Kinderen zitten ook op langere ritten ruim zat. Daarbij is de auto voorzien van allerlei comfortverhogende zaken die je normaal in een MPV verwacht. Zo kunnen de inzittenden op zowel de achterbank als de derde zitrij hun eigen klimaat bepalen en zit de auto vol met aansluitingen om de telefoon op te laden. Deze usb-poorten zijn niet aangesloten op het audiosysteem, maar geven net voldoende spanning af om telefoons of andere elektronische apparaten op te laden. Daarnaast is de achterbank te verschuiven, zodat je kunt kiezen voor ruimte voor de benen op die zitrij of juist meer plek in de bagageruimte - of in dit geval meer beenruimte op de derde zitrij.





Doe maar gewoon...

Zoals eerder aangehaald, is de doelgroep voor deze auto nagenoeg dezelfde als die van de Freelander. 'Doe maar gewoon, dan doe je gek genoeg' geldt tevens voor het rijgedrag. Alles gaat zoals je verwacht, maar 'gek' wordt het niet. Vertrouwenwekkend is de term die het best past bij de afstemming van het onderstel en het stuurgedrag. Ook in combinatie met grote wielen is het comfort ruim voldoende en de besturing - en het gevoel in het stuurwiel - strak en direct. Dat de Discovery Sport niet uitnodigt tot een sportieve rijstijl, komt mede door het leeggewicht van bijna 1.800 kilo. Overhellen doet de auto niet overmatig, maar in bochten voel je wel dat je met een flinke auto onderweg bent. Dankzij de krachtige 2,2 liter grote dieselmotor - die niet nieuw is, maar wel zuiniger en stiller is geworden - en de soepel schakelende negentraps automaat komt hij wel rap van z'n plek. Helaas zit er wel wat vertraging in de automaat. Trap je op het gas, dan duurt het even voordat hij reageert. Maar toch, in net iets minder dan 9 seconden wordt de '100' aangetikt. Deze waarde is vooral een verdienste van het koppel van 420 Nm dat al bij 1.750 toeren per minuut beschikbaar is. Het maximumvermogen - van 190 pk - komt vrij bij 3.500 tpm. Door het hogere wagengewicht, vierwielaandrijving én de sterke motor mag de Discovery Sport een geremde aanhanger van liefst 2.000 kilogram trekken. Genoeg voor een flinke paardentrailer bijvoorbeeld. Voor een laag verbruik zijn die kenmerken juist beperkend. Na een testperiode waarin een mix werd gereden van snelweg, buitenwegen, bebouwde kom én buiten de gebaande paden, werd een gemiddeld verbruik van 8.3 liter per 100 kilometer gerealiseerd. Hoewel ruim boven de fabrieksopgave van 6,0 liter per 100 kilometer, is het niet een slechte waarde voor een auto als deze. Rijd je meer op de snelweg, met constante snelheden, dan zal het verbruik nog wat positiever uitpakken.



Iets meer geld, veel meer auto

Dat Land Rover na zeventien jaar afscheid heeft genomen van de naam Freelander is een logische keuze. Het is nu duidelijker voor welk publiek de auto gemaakt is en bepaalde zaken zijn beter te duiden. Zo is de gemaakte keuze voor de plastics in het interieur, het behoudende design en de praktische indeling met een derde zitrij goed te verklaren. Met de naamswijziging en het geheel nieuw ontwikkelde model is een belangrijk pluspunt ontstaan. De Freelander vergde minimaal een investering van 40.560 euro. Voor 140 euro méér staat er een grotere, luxere én beter uitgeruste Discovery Sport op de stoep. Daarbij is de auto meer dan ooit geschikt voor zowel zakelijk gebruik als voor daarbuiten: doordeweeks kun je er prima mee voor de dag komen bij de klanten en in het weekend hang je er een grote paardentrailer achter. Met de Discovery Sport heeft Land Rover wederom een goede keuze gemaakt en lijkt succes ook voor dit model onafwendbaar.



Land Rover Discovery Sport SD4 HSE

Plus

- + Grote binnenruimte
- + Prettige aandrijflijn
- + Praktische bruikbaarheid

Min

- Materiaalgebruik in het interieur
- Bereikbaarheid derde zitrij
- Plaatsing raambediening