Land Rover Discovery IV 3.0 SDV6 HSE

Pawel Piotrowski
27 maart 2010

Vernieuwd

Al twee decennia lang is de Land Rover Discovery een begrip in autoland. Met zijn volledig uitontwikkelde onderstel is hij heer en meester in ruw terrein. Het minder puristische karakter maakt de Discovery wel breder inzetbaar dan boegbeeld Defender. Onlangs werd de derde generatie op diverse punten grondig herzien. Op het eerste gezicht lijkt het een facelift, Land Rover spreekt echter over een vierde generatie. Is dit een marketingtechnische truc of zit er werkelijk meer achter?

Chiquer

Men kan erover twisten of de optische facelift een echte must was. De Discovery 3 lag met zijn stoere voorkomen immers minstens net zo prettig op het netvlies als nummer vier. Het ontwerp is door toepassing van diverse Range Rover stijlelementen weliswaar sierlijker geworden, doch niet minder imposant. Recht van voren vertonen de voorbumper, twee lamellen grille en koplampen met LED-techniek nu veel gelijkenis met de neus van de Range Rover Sport. De Discovery staat wel hoger op zijn poten en heeft een hogere motorkap. In centimeters bezien is de Discovery slechts minimaal kleiner dan de top of the bill Range Rover. Beide modellen onderscheiden zich dan ook vooral optisch van elkaar. Ook de vierde generatie heeft weer de karakteristieke raamlijn en een verhoogd dakdeel. Beide elementen zijn na twintig jaar eigenlijk niet meer weg te denken. Mede daardoor ogen oudere modellen relatief tijdloos. Sinds de derde generatie behoort ook een asymmetrische achterklep tot het ontwerp, of het

mooi of lelijk is laten wij in het midden. Wel staat buiten kijf dat de gedeelde achterklep nogal in de weg zit bij het beladen van de auto.

Opgewaardeerd

Binnenin de Discovery heeft Land Rover flink huisgehouden. De derde generatie kenmerkte zich door niet al te mooie kunststoffen en een nogal grof ontwerp van het dashboard. Met de facelift is daar verandering in gekomen. Niet alleen zijn de materialen van een beduidend beter soort, door het gewijzigde ontwerp is ook de subjectieve beleving erop vooruit gegaan. Het interieur is nu in lijn gebracht met dat van de grotere Range Rovers en ademt een luxe en verzorgde sfeer. In de middenconsole is de onoverzichtelijke knoppenbrij terug gebracht naar een paar heldere knoppenclusters uit de Range Rover Sport. Dit werd mede mogelijk gemaakt door een nieuw ontwikkeld infotainment systeem met touchscreen dat zich bewijst

door een snelle en intuÃ¯tieve bediening. Ook het instrumentarium heeft een grote update gekregen en herbergt nu een haarscherp scherm voor de boordcomputer. De bediening daarvan is wel wat onlogisch. Het gaat gedeeltelijk met de talrijke knoppen op het stuur en een simpel knopje op de clignoteurstengel. Verder is alles wat al goed was behouden gebleven. Zo is het ruimteaanbod nog steeds royaal te noemen en zit men zowel voor- als achterin voortreffelijk.

Veelzijdig

Dat de Discovery zijn positie als terreinwonder vast weet te houden ligt vooral aan het veelvuldig geroemde Terrain Response System. Met een draaiknop Ã la MMI of iDrive zijn in een handomdraai alle bijzondere instellingen voor een specifieke ondergrond op te roepen. Voor Nederland volstaan eigenlijk twee voorgeprogrammeerde instellingen - asfalt en zand - de rest van de functies kan voor ons land als gimmick worden

bestempeld. Onroad presteert de Discovery dankzij de luchtvering heel behoorlijk. De auto zweeft comfortabel over het wegdek en zet zich in bochten schrap om overhellen te miniseren. Je voelt wel duidelijk dat je met 2,6 ton aan leeggewicht op pad bent, snelle koerswisselingen zijn dan ook niet echt de paradediscipline van deze Land Rover. Lange afstanden des te meer. Met gemak sleurt de nieuwe 3.0 TDV6 de Discovery 4 over provincie- en rijkswegen.

Fluisterstil

Dat gaat gepaard met een verrassende stilte aan boord. Van banden- en windgeruis is bijna geen sprake, ook de 245pk en 600Nm sterke diesel laat weinig van zich horen in het interieur. Slechts bij acceleraties is een niet onaardige zescilinderroffel hoorbaar. Met een tijd van 9,6 seconden voor de nul naar 100km/h sprint is de Discovery geen hardloper, de tussenacceleraties zijn wel vlot te noemen. Het maximale koppel is

tussen 1.500 en 2.500 toeren continu beschikbaar en wordt door de zestrapsautomaat goed benut. Deze schakelt bovendien zeer soepel op en terug. De nieuwe dieselkrachtbron neemt in het dagelijkse verkeer genoegen met 10,9 liter diesel per 100 kilometer. Niet weinig, maar ook niet buitensporig veel. Naast de goede onroad eigenschappen beschikt de Discovery ook over prima offroad capaciteiten. Op modderige paden wordt de tractie goed over de wielen verdeeld. Dankzij het boomontwortelende koppel is het erg makkelijk om met de auto in de blubber te spelen. Bij iets te veel gas zet de achterkant in bochten graag een stapje opzij. Soms wat abrupt en lomp, maar altijd erg vermakelijk!

Progressie

Met de Discovery 4 heeft Land Rover merkbaar vooruitgang geboekt. De wijzigingen zijn niet beperkt gebleven tot nieuwe koplampen en stofjes in het interieur, ook onder

de metalen huid is het een en ander gesleuteld. Zo helt de nieuwe Discovery door een gewijzigde luchtvering minder over in bochten en voelt hij stabieler aan. Met de moderne 3.0 TDV6 aan boord is de Discovery bovendien eindelijk de vlotte terreinbeul die hij altijd al had moeten zijn. Het opgewaardeerde interieur is helemaal up-to-date en kan weer een paar jaar mee. Van een compleet nieuwe auto is feitelijk geen sprake, maar om de inspanningen van Land Rover als eenvoudige facelift af te doen zou simpelweg neerhalend zijn.

Noot: Met ingang van modeljaar 2011 is de 245pk sterke TDV6 hernoemd in SDV6.

Plus

+ Comfortabele en stille reisgenoot
+ Hoogwaardig interieur met moderne gadgets
+ Sublieme offroad capaciteiten

Min

- Gedeelde achterklep onhandig tijdens beladen
- Omslachtige bediening boordcomputer
- Begrensde topsnelheid