



Bjorn Blokzijl
14 juli 2017

Op eenzame hoogte

Het lijkt alsof Land Rover de afgelopen tijd haar echte merkwaarden uit het oog is verloren. De nadruk van de nieuwe modellen lag voornamelijk op luxe en comfort, waarbij de terreinwaardigheid op een zijspoor is beland. Gelukkig was er de Defender die de eer hoog kon houden. Vorig jaar rolde van deze auto het laatste exemplaar van de band, waardoor een echte terreinbeul ontbreekt in het gamma van het Britse merk.

Toch rekenen we hier buiten de good old Discovery. Ondanks zijn steeds chiquer wordende uitstraling, blijkt de auto ook over de nodige off-roadkwaliteiten te beschikken. Land Rover introduceert nu de vijfde generatie van dit model en op het eerste oog heeft de auto veel weg van topmodellen Range Rover en Range Rover Sport. Of de Discovery desondanks de USP's van de Britten kan verdedigen, moet blijken uit een uitgebreide test.



Mix van oud en nieuw

Voor de uiterlijke kenmerken van de topmodellen uit het gamma hoeft de nieuwe Discovery zich allerm minst te schamen. In het bijzonder de indrukwekkende neus met zijn typische grille en koplampen en de achterzijde met de kenmerkende achterlichten doen denken aan zijn grotere - en vooral ook duurdere - broers. Bijzonder is de vorm van de achterklep. Subtiel is hierin een verwijzing gemaakt naar het sterk a-symmetrisch ontwerp van zijn voorgangers.

Op de flanken valt op dat het kenmerkend design-trucje van het hoge dak ook op de nieuwste generatie een plaats heeft gevonden. Toen we voor het eerst kennismaakten met de nieuwe Discovery werden we niet direct enthousiast over het ontwerp. Vooral de vormgeving rond het achterwiel ligt wat minder prettig op het netvlies. Ondanks dat de door ons gereden auto op 20 inch grote wielen staat, zouden exemplaren van \AA of twee maten groter goed doen voor het totaalplaatje.



Slim

Het interieur is een feest der herkenning als je al eens eerder in een product van Jaguar-Land Rover hebt gereden. De opzet van het dashboard is in grote lijnen gelijk aan de Discovery Sport, maar het ontwerp wijkt behoorlijk af. Door de brede middenconsole en de hoge zit, is het een indrukwekkend interieur. Ondanks de flinke middentunnel is de auto voorzien van grote, comfortabele voorstoelen. Op lange ritten geven ze je een fijne ondersteuning, mede door de vele verstelmogelijkheden.

Ook op slecht wegdek en in ruw terrein, houden de stoelen de bestuurder en de bijrijder keurig op de plek. Op de achterbank is plek voor drie passagiers. Zijn deze klein van lijf en leden, dan kunnen de stoelen separaat van elkaar verschoven worden in de lengterichting. Dit is tevens prettig voor de twee extra inzittenden die op de - uit de vloer van de bagageruimte uitklapbare - stoelen kunnen plaatsnemen.

Om op deze zitplaatsen te komen, moet de buitenste zitplaats van de achterbank omgeklapt en naar voren geschoven worden. Nadat je met de nodige lenigheid de



Land Rover Discovery 2.0 TD4 HSE

stoelen hebt bereikt, concludeer je dat deze enkel bedoeld zijn voor korte ritjes of voor kleine kinderen. Praktisch is tevens dat de portieren ver doorlopen over de carrosserie. Hierdoor heb je ook na een rit in een modderbad geen vieze broekspijpen.



Een groot verschil

Er zijn veel grote SUV's die qua maatvoering en prijs overeenkomen met de Discovery. Populair zijn de Volvo XC90 en Audi Q7; deze zijn, net als de Land Rover, rond de 5 meter lang en twee meter breed. Toch is het karakter van de Brit anders dan van zijn schijnbare concurrenten. Net als de Volvo en de Audi is de Discovery een comfortabele metgezel op lange snelwegritten, waarbij de soepel schakelende automaat en - op cruise-snelheid - stille dieselmotor een fijne aandrijflijn vormen. Toch is er een groot verschil met het gros van de auto's in dit segment.

Zoals we al aangaven is het onderscheidend vermogen van Land Rovers de sterke kwaliteit van de auto op zowel de weg als op een stevig off-roadparcours. We reden bijna 1.500 kilometer met de Discovery tijdens de week dat we er de beschikking over



Land Rover Discovery 2.0 TD4 HSE

hadden. Een groot deel van deze afstand werd op de openbare weg afgelegd, maar een aantal kilometers werd gependend op een oude militaire basis. Allereerst wordt voor een zo goed mogelijke grip de speciale 'modderstand' ingeschakeld, waarbij de auto exact zo reageert op de ondergrond als je zou verwachten. Daarna wordt met behulp van de in hoogte verstelbare vering extra bodemvrijheid gegenereerd. Dankzij Hill-Descent-Control gaat de 2.105 kilogram zware auto zonder problemen een steile helling af, ook als deze verre van ruw en droog is. Waar nodig wordt een wiel afgeremd en daarbij hoef je als bestuurder enkel zelf te sturen.

Op een uitdagend parcours laat de Discovery zich niet kennen en worden steile hellingen, diepe modderpaden en flinke obstakels genomen alsof het een simpel bospaadje is. Helaas is de auto onoverzichtelijk en ontbreekt een 360-graden-camerasysteem. Dit zou het rijden op smalle paden vergemakkelijken. Na de auto weer gewassen te hebben en de instellingen gewijzigd te hebben voor gebruik op de snelweg, veranderde het karakter weer in een comfortabele reisauto. Deze mix maakt dat de Discovery de enige in zijn soort is die op deze twee vlakken excelleert.



Breed scala

Onder de kap van de Discovery is een breed scala aan motoriseringen te bestellen. Basismotor is de tweeliter dieselmotor met 180 pk, die ook in 'de onze' ligt. Een stap hoger op de ladder staat dezelfde motor, maar dan met liefst 240 pk. Er staan ook twee zescilindermotoren op de prijslijst: een diesel- en een benzineaangedreven drieliter. De 258 pk voor de zelfontbrander is niet hetgeen dat indruk maakt, maar het koppel van liefst 600 Nm doet dat wel.

De benzinegestookte zespijper levert 340 pk en maakt zelfs van de zware Land Rover een rappe auto. Ondanks dat wij met de basisdiesel onderweg waren, heeft de auto indruk gemaakt door de prettige loop en de soepele vermogensafgifte. Gemiddeld verbruikte de motor 7,7 liter per 100 kilometer, ondanks de forse inspanning die hij moest leveren tijdens het off-roadrijden. Ook gezien het hoge wagengewicht en de flinke buitenmaten, is de behaalde waarde erg netjes. Je rijdt een Discovery vanaf net iets meer dan 74 mille. Standaard is hij voorzien van zaken als Hill Assist, automatische niveauregeling, keyless start en een handbediende airco. Een stap hoger



Land Rover Discovery 2.0 TD4 HSE

is de SE. Voor deze extra investering krijg je onder andere parkeersensoren achter, een automatische airconditioning en navigatie. Wij reden met de op Ã©Ã©n na meest luxe variant: de HSE. Parkeersensoren vÃ³Ã³r en achter, keyless entry en start, een achteruitrijcamera en lederen bekleding zijn toegevoegd ten opzichte van de SE.

Op de hoogste trede van de ladder staat de HSE Luxury die voor nog eens bijna 6.500 euro bomvol opties zit. Een kleine greep: verkeersbordherkenning, dodehoekassistent, panoramadak en een elektrisch te openen achterklep.



Je kunt er niet meer omheen

SUV's zijn er in overvloed. Maar met de meeste kom je - ondanks de aanwezigheid van vierwielaandrijving - niet verder dan een modderig bospad. Land Rover heeft een eer hoog te houden, maar op het eerste oog lijkt de nieuwe Discovery dezelfde weg ingeslagen te zijn als veel van zijn concurrenten.

Toch is het schijn dat bedriegt, want niet alleen op de verharde weg overtuigt hij door



Land Rover Discovery 2.0 TD4 HSE

zijn comfortabele onderstelafstemming, ook buiten de gebaande paden staat hij stevig zijn mannetje. Door deze onderscheidende mix van kwaliteiten op zowel de openbare weg als in het minder begaanbare terrein staat de nieuwe Land Rover Discovery op eenzame hoogte en kun je bijna niet meer om hem heen.

Plus

- + Comfortabel rijgedrag
- + Zeer sterke offroad-kwaliteiten
- + Relatief zuinig

Min

- Ontwerp overtuigt niet direct
- Moeilijk te bereiken derde zitrij
- Vrij forse vanafprijs