



## Land Rover Discovery 3.0 TDV6 SE Automatik (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Der Discovery von Landrover ist noch ein Geländewagen vom alten Schlag. Robust, schwer und nicht aufzuhalten selbst auf sehr schlechten Wegen. Das aufwendige Allradsystem des Discovery samt Untersetzung und Luftfederung macht's möglich. Erstaunlich ist der hohe Komfort - gute Sitze, leichtgängige Bedienung, ein niedriges Geräuschniveau und der kultivierte neue Diesel tragen entscheidend dazu bei. Besagter Motor ist sehr kräftig und schlägt sich wacker im schweren Engländer, beim Verbrauch erkennt man jedoch seine Kraftanstrengungen. Hervorzuheben ist auch das sehr gute Platzangebot und der große Kofferraum. Das alles hat aber seinen Preis, bei 52.700 Euro geht's los. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi Q7, BMW X5, Hyundai iX55, Nissan Pathfinder, Toyota Landcruiser, Volvo XC90

- + gutes Platzangebot für bis zu 7 Erwachsene, hoher Komfort, sehr gute Geländeeigenschaften
- viel zu hohes Gewicht, hoher Verbrauch, enorme Kosten bei Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck; an manchen Stellen sind Schweißnähte und Dichtmasse sichtbar, insgesamt schmälert das den Qualitätseindruck aber nicht. Positiv: die Türen schließen mit sattem Klang. Auch das Interieur wirkt solide, es hinterlässt keinen besonders hochwertigen Eindruck, ist aber ordentlich verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten weitgehend abgeschottet, das vermeidet das Eindringen von Schmutz und reduziert Luftverwirbelungen, die sich negativ auf den Verbrauch auswirken. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Eine spezielle Mechanik im Tankstutzen verhindert versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff. Die Türausschnitte sind nach außen ordentlich gegen Verschmutzen abgedichtet, es fehlt aber eine brauchbare Abdeckung der lackierten Schweller, so dass diese kratzempfindlich sind. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die Zuladung von 595 kg (inkl. Fahrer) fällt üppig aus. Es ist ein vollwertiges Reserverad vorhanden, das aber nach unten ungeschützt über der Straße hängt.

⊖ Rundum ist der Discovery recht kratzempfindlich, nur der dunkle Kunststoff im unteren Bereich zeigt sich weniger anfällig.

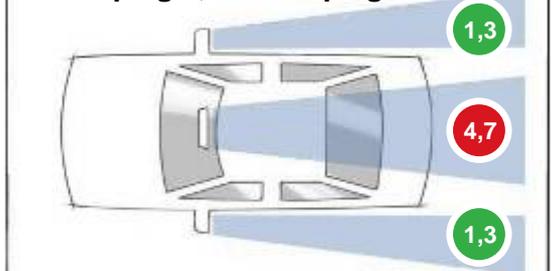
⊕ Aufgrund der rechteckigen Karosserieform lassen sich die Enden recht gut abschätzen - dankbar ist man um die Parksensoren vorne und hinten, nach hinten ist auch eine Kamera verfügbar. Auf Wunsch gibt's Kameras rundum, besonders praktisch in sehr schwierigem Gelände. Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die Scheibenwischer zeigen auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Wischleistung. Die Außenspiegel sind groß und geben eine gute Übersicht nach hinten, leider fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, der den Blick in die toten Winkel erleichtern würde. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Helle Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, allerdings stört das inhomogene Fernlicht, das den Bereich über der Straße sichtbar heller anleuchtet und damit fast blendet. Das dynamische Kurvenlicht lenkt entsprechend der Geschwindigkeit und Lenkradstellung mit und verbessert die Sicht in Kurven. Das Abbiegelicht wird beim Betätigen des Blinkers bzw. bei entsprechender Lenkbewegung automatisch aktiviert (NSW) und erleuchtet den Bereich der Kreuzung oder Einmündung. Das Fernlicht wird in jeder geeigneten Situation automatisch eingeschaltet. So wird eine maximale Einschaltzeit erreicht und zudem eine Blendung des Gegenverkehrs vermieden.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Discovery schlecht ab, vor allem nach hinten wird die Sicht durch die nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt. Entsprechend schlecht kann man bodennahe Gegenstände hinter dem Auto erkennen. Auch nach vorne ist der Blick nicht viel besser.

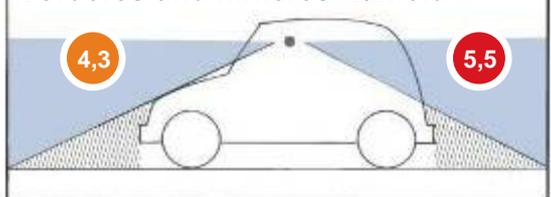
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Zwar sind die Türausschnitte angenehm groß und hoch, so dass man ziemlich aufrecht einsteigen kann, jedoch muss man zu den Sitzen "hinaufsteigen". Damit ist das Ein- und Aussteigen nicht so bequem.

⊕ Mit der Fernbedienung kann man nicht nur die Zentralverriegelung steuern, sondern auch die Fenster öffnen - schließen geht damit allerdings nicht. Etwas lästig fällt die große und damit klobige Fernbedienung in der Hosentasche auf. Die Türbremsen haben zwar nur eine grobe Rasterung, aber sie sind kräftig ausgelegt und können die großen Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden, sogar für die zweite Sitzreihe ganz hinten. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Der Zustieg zur zweiten Sitzreihe nach hinten ist beschwerlich für Erwachsene.

## 0,7 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Gepäckabteil fasst im Normalfall bei fünf Sitzplätzen 540 l. Klappt man die zweite Sitzreihe aus, verringert sich das Volumen auf 163 l. Werden alle Sitze zusammengeklappt, entsteht ein großer Stauraum von 920 l. Dabei kann man den Kofferraum praktisch über den gesamten Bereich dachhoch beladen, weil die Heckscheibe senkrecht steht.



Mit 540 l Volumen und einem zweckmäßigen Format lässt der Kofferraum kaum Wünsche offen.

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht öffnen - da das Ladeabteil aber zweigeteilt geöffnet wird, gestaltet es sich umständlicher, als es sein müsste. Die Klappe schwingt bis 1,87 m in die Höhe; sehr große Personen müssen jedoch auf ihren Kopf aufpassen, weil der Schlosshaken absteht. Es wird eine sehr große Ladeöffnung freigegeben. Dank der zweckmäßigen Form ist der Kofferraum sehr gut nutzbar.

⊖ Die Ladekante liegt knapp 83 cm über der Straße, beim Beladen muss das Gepäck also weit angehoben werden. Immerhin stört keine innere Bordwand. Die Tiefe des Kofferraums ist eigentlich indiskutabel: das ergibt sich aber nur, weil die nach hinten herausragende untere Kofferraumklappe den Zugang zum vorderen Bereich des Gepäckabteils stark behindert. Die Beleuchtung ist schwach, es gibt nur eine kleine Leuchte hinten oben am Dachhimmel.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich dreigeteilt umklappen, der Klappmechanismus funktioniert recht einfach. Die Sitze sind nicht zum Ausbauen gedacht. Kleine Utensilien lassen sich nur zufriedenstellend befestigen, es gibt Verzurrösen unten sowie Haken und Staufächer im mittleren Bereich.

1,7

## INNENRAUM

1,4

### Bedienung

⊕ Das Lenkrad liegt gut zur Hand, es lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Auch die Pedale hat Landrover einwandfrei angeordnet. Den Schalthebel kann man gut erreichen. Es gibt nur einen Starterknopf, aber keine explizite Ablage für den Schlüssel. Der Scheibenwischer vorne wird auf Wunsch per Regensensor gesteuert, ideal funktioniert das aber in der Praxis nicht. Der Lichtschalter und die Tasten für die Nebelleuchten sind günstig positioniert und gut zu bedienen. Die Instrumente sind gut ablesbar und bieten einen einwandfreien Kontrast, verschiedene Anzeigen, Kontroll- und Warnleuchten informieren über alle wichtigen Betriebszustände. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Klimatisierungssteuerung liegt übersichtlich und kann funktionell bedient werden. Radio und Navigationssystem wurden optimal positioniert, die Bedienung bedarf einiger Gewöhnung aufgrund der Komplexität, mit den günstigen Schaltern und dem Touchscreen-Monitor klappt das aber gut. Das hochwertige Soundsystem klingt auch bei lauter Musik sehr gut. Alle Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik inklusive gut arbeitendem Einklemmschutz. Die Sitzeinstellung klappt nicht ganz optimal, Höhen- und Längseinstellung sind gut, das Drehrad außen für die Lehneinstellung jedoch ist schlecht erreichbar. Es gibt vorne zahlreiche Ablagen sowie ein großes, praktisches Fach in der Mittelkonsole. Hinten helfen Türablagen und Lehnentaschen bei Bedarf weiter. Das Handschuhfach ist zweigeteilt, die zwei mittelgroßen Fächer sind nicht ganz so optimal. Das aufwendige Allradsystem bietet zahlreiche Funktionen, der Fahrer kann den Geländetyp über ein Drehrad vorwählen und die intelligente Elektronik kümmert sich um die passende Einstellung aller Parameter - das Ganze funktioniert sehr gut. Für alle Insassen sind Leseleuchten vorhanden, auch in der zweiten Sitzreihe ganz hinten. Insgesamt weist der Discovery eine gute Ergonomie auf und kann schon nach etwas Eingewöhnung (vor allem für Navi und Scheibenwischerhebelbedienung) problemfrei bedient werden.



**Hervorragende Funktionalität und eine hochwertige Innenraumgestaltung kennzeichnen den Discovery.**

1,9

### Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m problemlos Platz, vor allem die Kopffreiheit ist üppig. Großzügig ist auch die Innenbreite bemessen. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

## 1,6 Raumangebot hinten\*



**Bis zu sieben vollwertige Sitzplätze bietet der Discovery. Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend und bequem Platz.**

⊕ Hier liegt eine klare Stärke des Discovery: das gute Platzangebot selbst auf der zweiten Sitzreihe noch, insgesamt verfügt der Geländewagen über sieben vollwertige Sitzplätze. Auf der ersten Sitzreihe hinter den Vordersitzen (eingestellt für 1,85 m große Personen) können Leute bis knapp 1,90 m Größe angenehm sitzen, auch hier ist besonders die Kopffreiheit sehr üppig. Die Innenbreite fällt so großzügig aus, dass selbst drei Erwachsene nebeneinander Platz finden und nicht leiden müssen. Und selbst in der zweiten Reihe ganz hinten können noch knapp 1,90 m große Menschen problemlos sitzen. Das subjektive Raumgefühl ist angenehm, ganz hinten aufgrund der fehlenden Türen nur zufriedenstellend.

## 2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Alle fünf Sitze im Fahrgastraum können einzeln zusammengeklappt werden, damit ist der Raum im Discovery recht flexibel nutzbar.

## 2,3 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Bei der Abstimmung der Federn und Dämpfer (elektronisch geregelte Luftfederung Serie) stand klar der Komfort im Vordergrund. Damit werden kurze Bodenwellen gut geschluckt und auch Stuckern tritt kaum auf. Einzelhindernisse kann das Fahrwerk einwandfrei verdauen und von den Insassen fernhalten. Dank guter Feinabstimmung sind aber auch langgezogene Bodenwellen beispielsweise auf der Landstraße oder Autobahn kein Problem. Trotz des hohen Gewichts und der langen Federwege halten sich die Seitenneigung und die Aufbaubewegungen in Grenzen, hier hilft effektiv der Wankausgleich. Aufgrund der Niveauregulierung und der Luftfederung ändert sich auch bei voller Beladung das Federungsverhalten nur wenig. Insgesamt handelt es sich beim Discovery-Fahrwerk um ein aufwendiges und stimmiges Gesamtpaket.

### 2,3 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung. Die Kontur der Lehnen und Sitzflächen ist gut bis zufriedenstellend. Es wird ein ordentlicher Seitenhalt geboten, auf dem glatten Leder rutscht man dennoch etwas hin und her. Die eher weich gefederten Sitze bieten einen angenehmen Sitzkomfort, die Sitzposition des Fahrers ist gut. Der Fahrersitz verfügt über eine Lordosenstütze, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Auf den Rücksitzen geht es nicht ganz so bequem zu, dank der hohen und in der Neigung einstellbaren Lehnen kann man es sich aber trotzdem recht angenehm einrichten. Es fehlt vor allem an Seitenhalt - das ist aber üblich. Auf den zwei Sitzen ganz hinten kann man erstaunlich gut auch als 1,80-m-Person Platz nehmen, hier kann das Gros der Konkurrenz nicht mithalten. Die Sitze sind merklich dünner gepolstert und dadurch straffer gefedert, aber nicht unbequem.

⊖ Der Lederbezug ohne Perforation ist auf langen Strecken etwas schweißtreibend.

## 1,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Discovery TDV6 ist bei 130 km/h erstaunlich niedrig, hier kann er seinem Nobel-Anspruch voll gerecht werden. Auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten kann man sich im Innenraum noch problemlos unterhalten. Der Motor hält sich selbst unter Volllast angenehm zurück, die Windgeräusche bleiben ebenso dezent. Damit eignet sich der Discovery auch für lange Strecken und stressarmes Reisen.

## 3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne akzeptabel an, zeigt aber nur eine ausreichende Heizleistung.

⊕ Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaanlage arbeitet fein und situationsangepasst, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftverteilung kann nach Oben, Mitte und Unten separat eingestellt werden.

⊖ Spätestens hinten zeigt sich die Heizung für den großen Innenraum unterdimensioniert: sie spricht zu zögerlich an und kann dann auch nicht die nötige Leistung bringen, um bei sehr kalten Temperaturen den Innenraum zügig auf eine angenehme Wärme zu bringen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

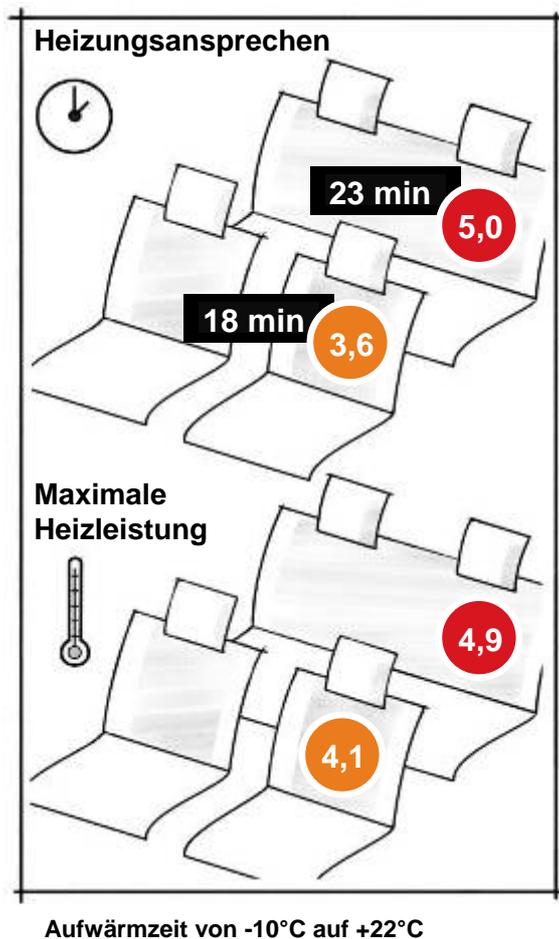
⊕ Mit dem schier unglaublichen und regelrecht unanständigem Leergewicht von fast 2,7 Tonnen hat der neue Turbodiesel einiges zu tun. Umso erstaunlicher ist aber, wie souverän der Motor den Koloss in Bewegung setzt und bei 180 km/h sogar eine elektronische Geschwindigkeitsbegrenzung braucht. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der Geländewagen in unter zehn Sekunden und auch bei den Zwischenspur muss er sich nicht verstecken, so dass Überholmanöver rasch erledigt sind.

## 1,7 Laufkultur

⊕ Der V6-Dieselmotor läuft recht kultiviert, nur unter 2.000 U/min. dringen etwas Vibrationen bis zum Fahrer durch, darüber läuft der neue Diesel sehr geschmeidig. Brummen oder gar Dröhnen fällt nicht auf. Insgesamt ein harmonisches Triebwerk.

## 2,0 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Automatik schaltet zügig und weitgehend frei von lästigem Rucken. Die Elektronik wählt die Gänge und die Schaltpunkte geschickt und situationsgerecht, manuelle Eingriffe kann man sich getrost sparen. Der Bedienhebel der Automatik ist ergonomisch sinnvoll gestaltet, die Fahrstufenwahl klappt problemlos.



1,4

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Sechsgangautomatik passen sehr gut zueinander, es entstehen zwischen den Gängen keine zu großen Sprünge. Auch die Gesamtübersetzung ist stimmig, der Motor hat einerseits in den hohen Gängen genug Kraft für zügigen Vortrieb, andererseits ist das Drehzahlniveau selbst auf der Autobahn angenehm niedrig; das unterstützt das Spritsparen - im Rahmen der Möglichkeiten.

3,2

## FAHREIGENSCHAFTEN

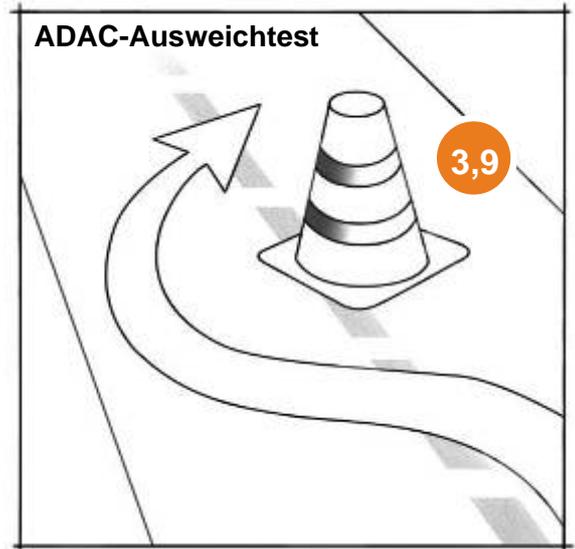
2,9

### Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest macht der Discovery eine nur mäßige Figur: zunächst reagiert er recht gut auf den ersten Lenkbefehl, aber schon das Gegenlenken quittiert der schwere Geländewagen mit ausgeprägtem Untersteuern - das Auto schiebt teilweise einfach nur geradeaus und folgt dem Lenkeinschlag nicht; solange, bis genug Tempo abgebaut ist, dass der Discovery wieder gefahrlos "die Kurve kriegen kann". Damit verhindert Landrover sehr effektiv jede Schleuder- oder Kipptendenz, jedoch kann so nur schwer ausgewichen werden. Andere Möglichkeiten hat Landrover aber kaum bei einem Test-Gewicht von etwa drei Tonnen und einem hohen Schwerpunkt. Die Philosophie dahinter: ein Frontalaufprall ist für die Insassen weniger gefährlich als ein seitlicher Aufprall oder ein Überschlag.

⊕ Bodenwellen oder Spurrillen bringen den Geländewagen nicht aus der Ruhe, auch von Seitenwind zeigt er sich wenig beeindruckt. Der permanente Allradantrieb sorgt selbst auf glattem Untergrund für ein gutes Vorankommen. Es gibt verschiedene Fahr-Modi für unwegsames Gelände, wobei die Elektronik je nach Modus das Fahrwerk und Getriebe situationsgerecht steuert. Der Fahrer kann zusätzlich eine Untersetzung einlegen und die Karosserie anheben, um noch mehr Bodenfreiheit zu schaffen. Die Abstimmung ist Landrover sehr gut gelungen, so dass immer der bestmögliche Vortrieb zur Verfügung steht.

### ADAC-Ausweichtest



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

3,0

### Kurvenverhalten

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Discovery deutlich, der Grenzbereich setzt aber weich ein und kann daher gut abgeschätzt werden. Gerade bei Nässe sollte man aber aufpassen und enge Kurven nicht zu schnell angehen - immerhin müssen hier fast drei Tonnen oder auch mal mehr um die Kurve. Bei plötzlichem Gaswegnehmen im Grenzbereich verhält sich das Auto untückisch, die leichten Lastwechselreaktionen bleiben gut beherrschbar. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten des Discovery kaum, es bleibt vergleichbar gutmütig.

## 2,8 Lenkung\*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern ordentlich an, sie bietet eine durchschnittliche Präzision und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Übersetzung ist nicht besonders direkt gewählt, viel Kurbelarbeit ist beim Rangieren aber auch nicht nötig. Angenehm ist die Leichtgängigkeit der Lenkung, sie lässt den großen Discovery handlicher erscheinen, als er definitiv ist. Der Wendekreis bleibt unter knapp 12 m und geht damit für ein Auto dieser Größe völlig in Ordnung.

## 3,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Discovery durchschnittlich 41 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 255/55 R19). Auch bei sehr hoher Beanspruchung zeigt sich die Bremsanlage standfest genug, Fading tritt kaum auf. Die Bremse spricht passabel an und lässt sich zufriedenstellend dosieren.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

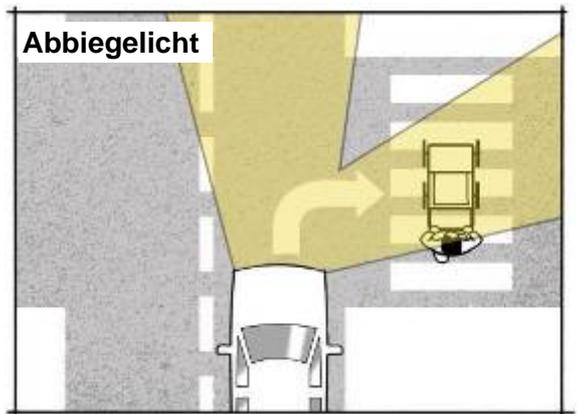
⊕ Der Landrover Discovery ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich, ebenso die Kurvenlichtfunktion für's serienmäßige Xenonlicht und Abbiegelichter. Die LED-Rückleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr besonders gut erkennbar.

⊖ In den Türen gibt es weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die bei Dunkelheit vor offenen Türen warnen könnten.

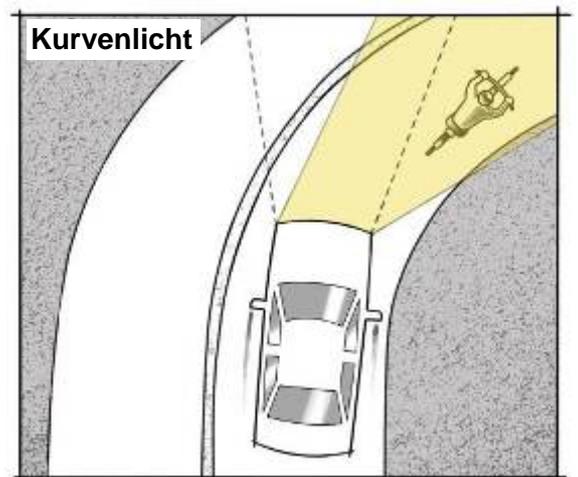
### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Discovery als Rechtslenker 31 Punkte und damit vier von fünf Sternen erreichen - für den Linkslenker ist von einem ähnlichen Ergebnis auszugehen. Immerhin bringt der Geländewagen acht Airbags mit (Frontairbags sowie Seiten- und Kopfairbags für Frontpassagiere und erste Sitzreihe im Fond). Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist nicht zu groß. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große, ganz hinten für nur 1,66 m große Personen. An den Bügel-Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

⊖ Leider wird nur der Fahrer optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen - für alle anderen Plätze fehlt diese Funktion.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,5

## Kindersicherheit

⊕ Bei Crash-Versuchen nach EuroNCAP-Norm konnte der Discovery 39 Punkte erreichen und damit vier von fünf möglichen Sternen. Isofix und Ankerhaken stehen nur auf den beiden äußeren Sitzen der mittleren Reihe zur Verfügung. Jedoch können Kindersitze auch mit den Gurten lagestabil und sicher befestigt werden. Auf allen Plätzen erleichtern feste Gurtschlösser das Angurten, alle Gurte sind zudem lang genug auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Günstig fallen die Gurtschlosslängen aus, ebenso die Position der Gurtanlenkpunkte und die Abstände dazwischen. Die Sitzkonturen und die Formstabilität der Sitze sind einwandfrei. Somit können im Discovery bis zu sechs Kindersitze gleichzeitig untergebracht werden, denn es passen in der mittleren Reihe sogar drei Sitze nebeneinander und auch die Sitze ganz hinten eignen sich gut.

4,2

## Fußgängerschutz

⊖ Im Fußgängerschutz schneidet der Discovery schlecht ab, nur acht Punkte und damit einen von vier Sternen kann er erreichen. Weniger verletzungsgefährlich ist nur der mittlere Bereich der Motorhaube, sonst bergen die meisten Bereiche der Front ein hohes Verletzungsrisiko.

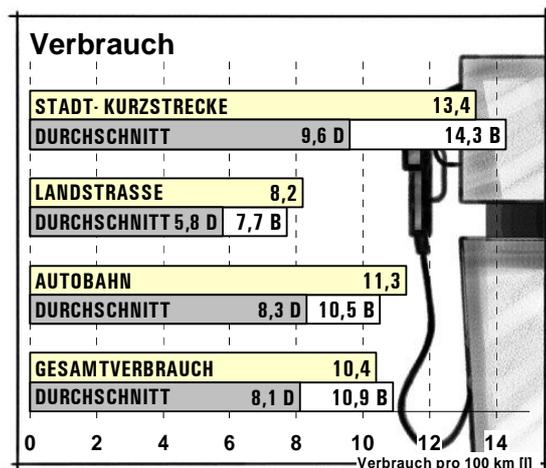
3,6

## UMWELT/ECOTEST

4,7

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Discovery mit dem 3-l-V6-Turbodiesel liegt bei 10,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 273 g pro Kilometer. Dieser Wert ist nicht mehr zeitgemäß, dafür die Quittung im EcoTest: nur 12 Punkte. Innerorts gönnt sich der Geländewagen üppige 13,4 l, außerorts 8,2 l und auf der Autobahn 11,3 l Diesel pro 100 km. Vor allem das enorme Gewicht wirkt sich negativ auf den Verbrauch aus, wie man vor allem an dem Innerorts-Wert sehen kann. Aber auch die ungünstige Aerodynamik fordert ihren Tribut, erkennbar am Autobahn-Verbrauchswert.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,4

## Schadstoffe

⊕ Etwas besser steht der Discovery bei den Schadstoffen im Abgas da, wirklich zufrieden kann man damit aber auch nicht sein. Vor allem die NO<sub>x</sub>-Werte sind allgemein etwas zu hoch. Daher reicht es im EcoTest nur für 36 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Geländewagen damit magere 48 Punkte und nur zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,0

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2

### Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Discovery sehr hoch liegt, ergeben sich hier trotz etwas weniger teurem Dieselmotor dennoch erhebliche Kosten und damit eine schlechte Bewertung.

3,7

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

- + Land Rover gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.
- Hohe Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

1,4

### Wertstabilität\*

+ Dem Discovery mit dem neuen Dieselmotor wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich auch das gute Image von Landrover aus.

4,6

### Kosten für Anschaffung\*

– All die tolle Technik und die guten Eigenschaften lässt sich Landrover fürstlich bezahlen, bei 52.700 Euro geht's los für die getestete Variante. Es ist auch kein Problem, schnell noch weitere 5.000 bis 10.000 Euro an Extras hinzuzubestellen. Man muss dem Discovery aber auch zugute halten, dass schon seine Serienausstattung sehr umfangreich ist und bei weitem über manchem Produkt der deutschen Premiumhersteller liegt.

4,3

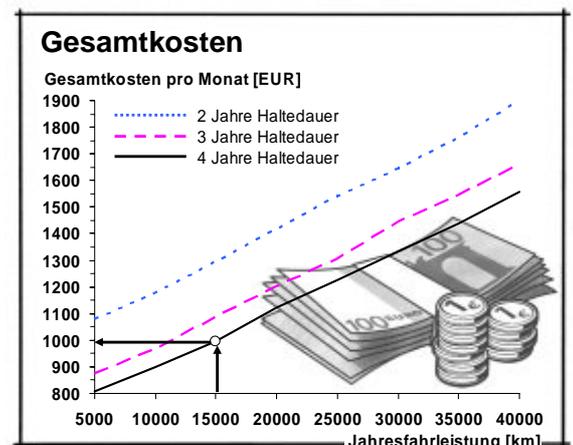
### Fixkosten\*

– Die festen Kosten pro Jahr sind sehr hoch, das fängt schon bei der Steuer mit 531 Euro an und geht über die teure Haftpflichtversicherung bis zur ungünstigen Teilkaskoeinstufung. Die verhältnismäßig günstige Vollkaskoeinstufung kann hier nicht mehr viel retten.

4,4

### Monatliche Gesamtkosten\*

– Auch im Vergleich zu seinen nicht gerade günstigen Wettbewerbern in dieser Klasse bewegt sich der Discovery im teuren Schlussfeld; die Ursachen liegen in den hohen Kraftstoffkosten, der teuren Versicherung und dem absolut gesehen hohem Wertverlust.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 996 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.7 TDV6	3.0 TDV6
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2720	6/2993
Leistung [kW(PS)]	140(190)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	440/1900	600/2000
0-100 km/h[s]	11,5	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,2 D	10,4 D
CO2 [g/km]	244	243
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/20/23	23/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	514	531
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	867	996
Preis [Euro]	42.000	52.700

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	600 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/55R19V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	41,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>10,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,4/ 8,2/ 11,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	243g/km / <b>273g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4829/1915/1887 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2645 kg/595 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>540 l/920 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	88 l
Reichweite	<b>845 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>178 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>82 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>126 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>610 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>996 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/20/23
Grundpreis	52.700 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Heckkamera	420 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	450 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	210 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
Reifendruckkontrolle	660 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	1570 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2510°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	2190 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	670 Euro
Lackierung Metallic	870 Euro°
Schiebe-Hubdach (3 Glasdächer)	1570 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,2</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,9
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,7	Bremse	3,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	4,2
Raumangebot hinten*	1,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,6</b>
Innenraum-Variabilität	2,5	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	4,7
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Schadstoffe	2,4
Federung	2,0		
Sitze	2,3	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,0</b>
Innengeräusch	1,4	Betriebskosten*	4,2
Klimatisierung	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>	Wertstabilität*	1,4
Fahrleistungen*	2,5	Kosten für Anschaffung*	4,6
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	4,3
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,4
Getriebeabstufung	1,4		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen