



Land Rover Discovery Sport TD4 E-Capability HSE

Funftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Discovery Sport - ein Kompakt-SUV mit Premiumanspruch. Die Verarbeitung wird diesem weitgehend gerecht, auch wenn die im Innenraum verwendeten Materialien teilweise wertiger sein dürften. Erhältlich ist das SUV in Kombination mit den zwei niedrigeren Ausstattungsvarianten (PURE, SE) sowohl mit Front- als auch mit Allradantrieb. In den zwei höheren Ausstattungen (HSE, HSE Luxury) gibt es den Land Rover ausschließlich mit Allradantrieb. Eine Bodenfreiheit von rund 21 cm, eine maximale Wattiefe von 60 cm sowie das Terrain Response-System mit vier Fahrprogrammen bescheinigen dem Discovery Sport Geländetauglichkeit. Der getestete HSE ist mit dem zum Modelljahr 2016 eingeführten Ingenium-Dieselmotor mit einer Leistung von 150 PS ausgestattet. Darüber hinaus trägt der Testwagen ein e-Capability im Namen, was ihm im Vergleich zur normalen Version geringere Emissionswerte beschert. Dennoch erreicht der Discovery Sport im ADAC EcoTest insgesamt nur zwei Sterne. Der Verbrauch liegt mit 6,3 Liter Diesel pro 100 Kilometer auf hohem Niveau und auch bei den Schadstoffen fällt das Resultat nur zufriedenstellend aus. Lob verdient das SUV bei der Sicherheitsausstattung. Ein Spurverlassenswarner sowie ein Notbremssystem gehören ebenfalls zum Serienumfang wie ein Fußgänger-Airbag, der unter der Motorhaube verbaut ist und bei einem Zusammenstoß im Bereich der Windschutzscheibe das Verletzungsrisiko mindert. Gegen Aufpreis gibt es u. a. einen Spurhalte- sowie Totwinkelassistenten, die das Sicherheitsniveau weiter erhöhen. Das mindestens 46.160 Euro teure SUV ist für alle eine Alternative, die es gelegentlich abseits der Straße oder als Zugfahrzeug nutzen. Wer dies häufig vor hat, sollte besser den leistungsstärkeren Dieselmotor wählen. **Konkurrenten:** BMW X3, Mercedes GLC, Volvo XC60.

- ⊕ gute Transporteigenschaften, hohe Sitzposition, großzügige Platzverhältnisse
- ⊖ mäßige Sicht nach schräg hinten, hoher Verbrauch, Dieselmotor mit mäßiger Laufkultur, sehr langer Bremsweg

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,2
	Fahrspaß	4,1
	Preis/Leistung	2,9

EcoTest ★★☆☆☆

Der Film zum Test auf youtube
<http://bit.ly/landover-discovery-video>

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

Der Land Rover Discovery Sport präsentiert sich sowohl bei der Karosserie als auch im Innenraum, mit Ausnahme kleinerer Nachlässigkeiten, gut verarbeitet. So zeigt sich beispielsweise das Blech unter dem Kofferraumboden nicht vollständig deckend farblackiert und auch der Dachhimmel dürfte etwas stabiler befestigt sein. Die verwendeten Materialien erfüllen weitgehend die Erwartungen, die man

3,1

Alltagstauglichkeit

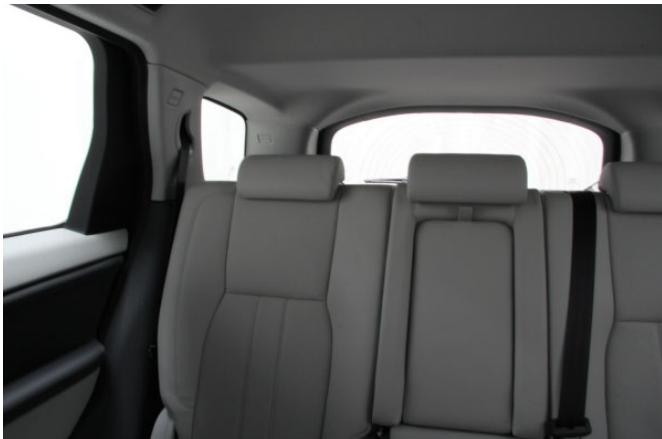
Das AdBlue zur Abgasnachbehandlung lässt sich über einen gut zugänglichen Stutzen im Motorraum nachfüllen. Da der Tank allerdings nur ein Fassungsvermögen von 13,7 l hat, kann je nach Fahrprofil ein häufiges Nachfüllen nötig sein.

⊕ Enorm hoch fallen die maximale Zuladung mit 730 kg sowie die zulässigen Anhängelasten aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 2000 kg (ungebremste bis 750 kg) gezogen werden. Die zulässige Stützlast liegt bei hohen 150 kg.

3,0

Licht und Sicht

Die Karosserie des Discovery Sport lässt sich dank der kantigen Form sowie des steilen Heckabschlusses gut abschätzen, auch wenn die Motorhaubenvorderkante nicht ideal einsehbar ist. Beim Rangieren helfen beim HSE serienmäßig nur Parksensoren am Heck. Sensoren an der Front sind ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie eine Rückfahrkamera (nicht vor Schmutz geschützt) und ein Surround-Kamerasystem, das ein Bild auf das Fahrzeug aus der Vogelperspektive erstellt. Ein Einparkassistent ist ebenfalls optional erhältlich.



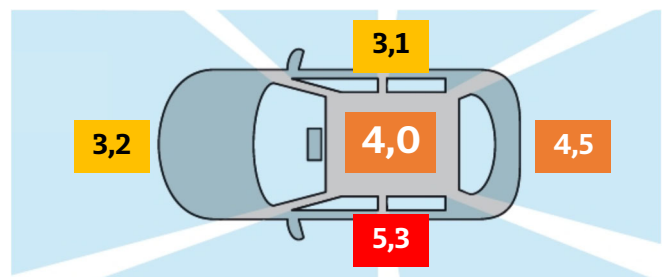
Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht erheblich ein. Die aufpreispflichtige Heckkamera wird somit zum Pflichtkauf.

an ein Fahrzeug dieser Klasse hat. Serienmäßige Ledersitze sowie Dekorleisten aus matt gebürstetem Aluminium sorgen beim HSE für ein wertiges Ambiente. Harte und kratzempfindliche Kunststoffe im unteren Bereich der Armaturentafel decken allerdings nicht den Premiumanspruch von Land Rover.

⊖ Vor allem die Fahrzeuglänge mit 4,59 m und die Fahrzeugbreite von 2,18 m (inkl. Außenspiegel) sowie ein Wendekreis von zwölf Metern schränken die Handlichkeit im urbanen Gebiet stark ein. Das SUV ist ab Werk unverständlicherweise nur mit einem Pannenset ausgestattet - Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, dass er auch trotz Panne mobil bleibt, sollte unbedingt das optionale Reserverad ordern - das gibt es aber nur für die fünfsitzige Variante.

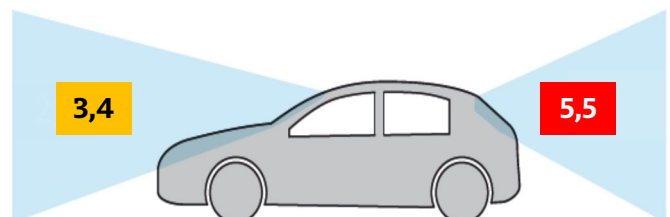
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Dank der hohen Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Der HSE ist ab Werk

mit Xenonscheinwerfern samt Fernlichtautomatik und Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet - die Leuchtweite des Abblendlichts enttäuscht aber. Gegen geringen Aufpreis schwenkt das Abblendlicht in Kurven mit und es gibt zusätzliches Abbiegelicht - daher am besten gleich mitbestellen. Der Innenspiegel blendet beim HSE ab Werk automatisch ab.

1,9 Ein-/Ausstieg

Der Schlüssel der serienmäßigen Zentralverriegelung ist etwas klobig. Man steigt insgesamt dank großer Türausschnitte und der erhöhten Sitzposition auf bequeme Art ein und aus, auch wenn die Sitzwangen etwas im Weg stehen und die Schweller weit über der Straße liegen. In den Fond gelangt man ebenfalls ohne Schwierigkeiten, der Komfort wird aber etwas durch den in den Einstiegsbereich hineinragenden Radkasten gemindert. Der Mittel-tunnel fällt nicht sehr hoch aus.

⊕ In Verbindung mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem gibt es an allen Türen und der Heckklappe

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum ist insgesamt großzügig dimensioniert. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 445 l und bis unter das Dach 695 l bzw. zwölf Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, finden bis zur Fensterunterkante 770 und bis unter das Dach 1530 l Platz.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe wird, außer bei der höchsten Ausstattungsvariante, ab Werk manuell geöffnet. Die elektrische Heckklappe ist für die zwei mittleren Linien allerdings optional erhältlich (nicht im Testwagen). Zum Schließen gibt es eine Griffmulde. Der Kofferraum selbst besitzt ein klassenübliches Format.

⊕ Da der Kofferraumboden nahezu eben zur Ladekante ist, muss das Ladegut zum Ausladen nicht weit angehoben werden.

⊖ Die manuelle Heckklappe öffnet nicht weit, wodurch nur Personen bis rund 1,80 m aufrecht darunter stehen und größere sich leicht den Kopf stoßen können. Die Ladekante

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Discovery Sport aufgrund der breiten Dachsäulen und der insgesamt stark eingeschränkten Sicht nach schräg hinten nur ausreichend ab. Bodennahe Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Karosserie sowohl vorn als auch hinten nur schlecht wahrnehmen. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich eine Richtungsänderung mittels Blinker nicht anzeigen.

Sensoren zum Ver-/Entriegeln, die man nur kurz berühren muss. Beim Aufschließen und Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer sowie Spots an den Außenspiegeln (Serie) das Fahrzeugumfeld.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem lässt sich nicht deaktivieren, wodurch das Fahrzeug einen unzureichenden Diebstahlschutz besitzt. Es kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Daher ist das System nur bedingt empfehlenswert. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 445 l Volumen bietet der Kofferraum des Discovery Sport viel Platz für das Gepäck.

liegt mit 75 cm weit über der Straße, was das Einladen erschwert. Für das ausgebaute Kofferraumrollo gibt es keine definierte Verstaumöglichkeit. Auch fehlt für den aufgestellten Kofferraumboden eine Arretierung. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen steigt der Kofferraumboden ungünstig an. Das Ladeabteil ist mit einer Lampe nur schwach beleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich mechanisch direkt an der Sitzbank und vom Kofferraum aus nach vorn klappen. Die Lehne ist asymmetrisch geteilt, zudem kann das Mittelteil separat nach vorn geklappt werden.

⊕ Zum Sichern von Gepäck gibt es optional ein Schienensystem samt verschiebbarer Ösen. Unter dem

Kofferraumboden findet sich zwar weiterer Stauraum (100 l), dieser ist aber nicht in Fächer unterteilt.

⊖ Staufächer sowie ein Befestigungs- oder Trennnetz gibt es nicht.

2,0 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Ein recht weit oben angebrachtes acht Zoll-Infotainment-Touch-Display gibt es beim HSE ab Werk. Das Infotainmentsystem besitzt allerdings einen großen Funktionsumfang, was eine gewisse Eingewöhnungszeit erfordert. Teilweise gelangt man in Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation, Einstellungen) über das Display, teilweise gibt es dafür Schnellwahltasten, zudem dürfte das System etwas schneller auf Befehle reagieren.

⊕ Mit den Grundfunktionen kommt man schnell zurecht, wenn auch das Klimabedienteil etwas höher positioniert sein dürfte. Serienmäßige Komfortfunktionen wie ein schlüsselloser Motorstart über Startknopf, Regen- und Lichtsensor sowie ein Fernlichtassistent erleichtern den Alltag. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten. Lenkrad, Sitze und Spiegel lassen sich rasch passend justieren.

⊖ Der Freiraum um das Gaspedal ist leicht eingeschränkt, wodurch Fahrer mit großen Füßen sich



Übersichtlich und gut bedienbar präsentiert sich der Fahrerplatz im Land Rover. Die Verarbeitungsqualität ist ebenfalls gut, kann aber noch nicht ganz mit den Wettbewerbern konkurrieren.

unwohl fühlen könnten, da sie an der Verkleidung anstehen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot im Discovery Sport ist umfangreich. Ein Audiosystem samt elf Lautsprechern und Subwoofer gehört beim HSE zum Serienumfang. Ein Surround-System mit 17 Lautsprechern ist optional erhältlich. USB-Anschlüsse vorn wie hinten, ein AUX-Anschluss sowie eine Bluetooth-Schnittstelle und Sprachsteuerung sind beim HSE ebenso ab Werk an Bord wie ein SD-Karten-Navigationssystem. Mit InControl Connect (Serie) lassen sich Apps auf dem Touch-Bildschirm steuern und es sind Remote-Funktionen (drei

Jahre ab Freischaltung) sowie ein Wi-Fi Hotspot (3G mit eingelegerter Sim-Karte) möglich. Darüber hinaus gibt es optional DAB+. In Verbindung mit dem optionalen Festplatten-Navigationssystem halten ein 10,2 Zoll Display sowie InControl Connect Pro (drei Jahre ab Freischaltung) Einzug. Letzteres bietet u. a. mit Echtzeit-Verkehrsinformationen einen größeren Funktionsumfang. Gegen Aufpreis sind dann auch eine TV-Funktion sowie ein Multimediasystem für die zweite Sitzreihe erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit selbst für knapp 1,95 m große Fahrer. Die Kopffreiheit ist

nochmals deutlich großzügiger bemessen (2,05 m). Auch dank der ordentlichen Innenbreite ist das Raumgefühl im Land Rover angenehm.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig. Die Kopffreiheit reicht für Passagiere bis knapp zwei Meter. Die Beinfreiheit fällt etwas großzügiger aus, wenn die Vordersitze für 1,95 m große Fahrer eingestellt sind.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Für den Discovery Sport wird gegen Aufpreis eine dritte Sitzreihe angeboten. Sowohl vorn als auch im Fond gibt es kleinere Ablagen sowie Becherhalter. In den Türverkleidungen finden sich zudem Flaschenhalter. Praktisch: Die Rücksitzbank lässt sich serienmäßig um knapp 16 cm verschieben und die Lehnenneigung einstellen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,00 m bequem Platz.

⊖ Das recht kleine Handschuhfach ist weder klimatisiert noch abschließbar.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Für den Range Rover Discovery Sport TD4 wird in der getesteten Leistungsstufe kein adaptives Fahrwerk angeboten - dieses bleibt den stärkeren Motorisierungen vorbehalten. Das Standardfahrwerk besitzt eine prinzipiell komfortable Abstimmung, wodurch sowohl Einzelhindernisse als auch Querfugen souverän geschluckt werden. Auch auf

Kopfsteinpflaster ist der Abrollkomfort gut. Während feine Unebenheiten bei niedrigeren Geschwindigkeiten noch ordentlich absorbiert werden, bringen sie bei hohen Geschwindigkeiten eine gewisse Unruhe ins Fahrzeug. Bei Autobahngeschwindigkeiten neigt der Land Rover zum Stuckern.

2,7 Sitze

Während sich beim HSE die Vordersitze serienmäßig elektrisch in Höhe und Neigung einstellen lassen (Memoryfunktion Fahrerseite gegen Aufpreis), gibt es bei den beiden niedrigeren Ausstattungsvarianten nur eine manuelle Sitzverstellung. Die Ledersitze zeigen sich ordentlich konturiert, wenn auch die Sitzflächen länger ausfallen dürften. Eine einstellbare Lordosenstütze gibt es für beide Vordersitze. Der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend,

die Polsterung komfortabel. Der Fahrer findet leicht eine angenehme Sitzposition, die Mittelarmlehne ist aber weder längs- noch höheneinstellbar, sodass sie sich nicht an jeden Fahrer anpassen lässt. Auf den Rücksitzen findet man eine befriedigende Sitzposition vor, längere Fahrten sind gut möglich. Nur der Mittelsitz ist dagegen hart und äußerst unbequem.

3,1 Innengeräusch

Mit den gemessenen 68,2 dB(A) liegt der Geräuschpegel im Innenraum höher, als man es von einem Land Rover erwartet. Dieser Eindruck bestätigt sich auch subjektiv. Der Motor macht sowohl bei rund 1.600 als auch bei 2.500 1/min durch lautes Dröhnen auf sich aufmerksam. Darüber

hinaus dominieren Windgeräusche die Kulisse. Fahrgeräusche fallen hingegen kaum auf, spezielle Schalen in den Radhäusern mindern beispielsweise die Fahrgeräusche, wenn man über Kies fährt.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Land Rover Discovery Sport HSE ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität des Auto-Modus ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die Anlage mit Luftgütesensor. Dann wird bei Bedarf automatisch die Umluftfunktion aktiviert. Für eine rasche

Luftverteilung sorgen vier Luftdüsen im Armaturenbrett, sowie Düsen unter den Vordersitzen und an den B-Säulen. Annehmlichkeiten wie Lenkradheizung, Sitzheizung vorn und hinten, Sitzlüftung vorn, Frontscheibenheizung sowie eine Standheizung sind optional erhältlich.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen

Der 150 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor mit einem Drehmoment von 380 Nm sorgt im Discovery Sport, dessen Leergewicht bei knapp zwei Tonnen liegt, für durchschnittliche Fahrleistungen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 190 km/h. Den Sprint von 0 auf Tempo 100 gibt Land Rover mit 11,7 Sekunden an. Bei den Messungen ist

der Sprint von 60 auf 100 km/h nach sieben Sekunden beendet. Die Elastizität des Motors geht in den unteren Gängen in Ordnung, im größten Gang zeigt sich der Discovery Sport träge. Das Anfahrverhalten ist zäh, möchte man sich bei langsam rollendem Fahrzeug schnell noch in den fließenden Verkehr einfädeln, braucht man etwas Geduld, bis Leistung zur Verfügung steht.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders entspricht nicht den Erwartungen, die man bei einem Land Rover hat. Man muss stets mit Vibrationen leben. Besonders auffällig sind diese im Leerlauf sowie bei rund 1600 und 2500 1/min - bei

diesen Drehzahlbereichen gesellt sich zudem ein störendes Brummen. Die Leistungsentfaltung ist nicht besonders harmonisch. Nach Leistungsforderung braucht der Motor etwas, bevor Ladedruck aufgebaut wird und der Diesel entsprechend Gasbefehls Leistung zur Verfügung stellt.

2,5 Schaltung/Getriebe

Neben dem im Testwagen verbauten Sechsgang-Schaltgetriebe gibt es gegen Aufpreis ein Neungang-Automatikgetriebe.

⊕ Die Gänge lassen sich insgesamt recht präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten - nur bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal deutlicher haken. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich geräusch-

sowie verschleißarm eingelegen. Eine recht unauffällige Gangempfehlung unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren an Steigungen gelingt meist problemlos, etwas Feingefühl im Kupplungsfuß ist allerdings erforderlich. Die Berganfahrhilfe leistet hier gute Dienste. Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen zueinander, wenn auch die Gänge recht lang übersetzt sind.

4,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Schnelle Lenkimpulse auf der Autobahn quittiert das Fahrzeug mit deutlichen Aufbaubewegungen. Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend, die Spurrinnenempfindlichkeit nicht störend ausgeprägt. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest nachgestellt wird, gibt der Land Rover kein gutes Bild ab. Beim ersten Einlenken drängt der Discovery Sport deutlich mit dem Heck, was abrupte und grobe ESP-Eingriffe zur Folge hat.

Dadurch untersteuert der Wagen stark und lässt sich nach dem Hindernis nur noch mit Mühe in die ursprüngliche Spur lenken. Insgesamt zeigt sich das Fahrzeug träge und es sind große Lenkwinkel erforderlich. Der Grenzbereich liegt niedrig, der Land Rover neigt früh zum Untersteuern.

⊕ Serienmäßig verfügt der Discovery Sport über das Terrain Response-System. Es beinhaltet vier Fahrprogramme (Normal, Gras/Schotter/Schnee, Schlamm und

Sand), die der Fahrer anwählen kann. Das System greift auf alle nötigen Komponenten (u. a. Motor und Getriebe) zu, um so ein Vorankommen auch abseits der Straße zu ermöglichen. Aufgrund des permanenten Allradantriebs ist ein zügiges Beschleunigen selbst auf rutschigem Untergrund sehr gut möglich. Das Active Driveline System, das die Kardanwelle und damit auch die Hinterachse nur bei Bedarf zuschaltet und so in vielen Fahrzuständen Treibstoff sparen kann, ist für die getestete Motorisierung (150 PS) nicht erhältlich.

2,6 Lenkung

Die Nulllage lässt sich gut erfüllen, das Handmoment beim Durchlenken dürfte aber etwas größer sein, was auch der Rückmeldung zugute käme. Einfluss auf die Lenkpräzision bei größeren Lenkwinkeln hat das ausgeprägte Wanken, das insbesondere in Verbindung mit Bodenwellen oder sich ändernden Kurvenradien die Zielgenauigkeit verwasert.

⊕ Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelei notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp 2,5 Lenkradumdrehungen.

4,8 Bremse
























⊖ Bei den Bremswegmessungen liefert der Discovery Sport in Verbindung mit den All Season-Reifen (Pirelli Scorpion Verde All Season; 235/60 R18 107H) keine gelungene Vorstellung ab. Der Bremsweg liegt viel zu hoch. Gemessen aus Tempo 100 kommt der Land Rover erst nach 41,7 m zum Stehen. Abhilfe kann hier das Paket mit größeren Brems Scheiben sowie Sommerreifen leisten, daher sollte es unbedingt mitbestellt werden. *Abwertung des Kapitels Fahreigenschaften aufgrund des schlechten Ergebnisses beim Bremsweg.*

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Discovery Sport ist eine Reihe an Assistenzsystemen erhältlich, die nicht nur die Fahrsicherheit steigern, sondern auch für eine Entlastung des Fahrers auf längeren Strecken sorgen. Im ADAC Crashtest erhält der Land Rover gute 82 Prozent der möglichen Punkte für die aktive Sicherheit. Serienmäßig ist der Engländer u.a. mit einem Notbremssystem (ca. 5 bis 80 km/h) und Spurverlassenswarner (60 bis 180 km/h) ausgestattet. Letzterer warnt den Fahrer beim Überqueren einer Fahrspur ohne Blinkerbetätigung optisch und mittels Vibration am Lenkrad.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Optional ist auch ein Spurhalteassistent erhältlich, der das Fahrzeug zurück in die Spur lenkt. Der aufpreispflichtige Totwinkelassistent erkennt Fahrzeuge bis 6,5 m hinter dem Fahrzeug und warnt den Fahrer optisch im jeweiligen Außenspiegel.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Crashesicherheit des Land Rover Discovery Sport ist gut. Im ADAC Crashtest überzeugt das Fahrzeug mit 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2014). Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags plus Knieairbag für den Fahrer, Gurtstraffer vorn und -kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen gehören zum Serienumfang. Gurtwarner vorn und hinten zeigen an,

⊖ Die adaptive Geschwindigkeitsregelung ist nur für Fahrzeuge mit Dieselmotor und Automatikgetriebe erhältlich.

wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für rund 1,90 m große Personen.

⊖ Eine Höheneinstellung der Sicherheitsgurte ist nicht möglich. Im Fond reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für 1,65 m große Passagiere. Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch im Notfall eventuell schlecht erreichbar.

2,7 Kindersicherheit

Das Crashergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 83 Prozent der Punkte gut aus. Bis zu drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig im fünfsitzigen Discovery Sport montieren (Außensitze und Beifahrersitz), die Zugänglichkeit zu den Fondsitzen ist gut. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag gut zum Transport von Kindersitzen geeignet - die Deaktivierung ist aber nur über das Bordmenü möglich. Vorn gibt es jedoch kein Isofix-System. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze gut befestigen - serienmäßig auch mittels Isofix und Ankerhaken. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich dann nicht mehr ganz zurück schieben. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben. Auch hohe Kindersitze lassen sich nur eingeschränkt nutzen.

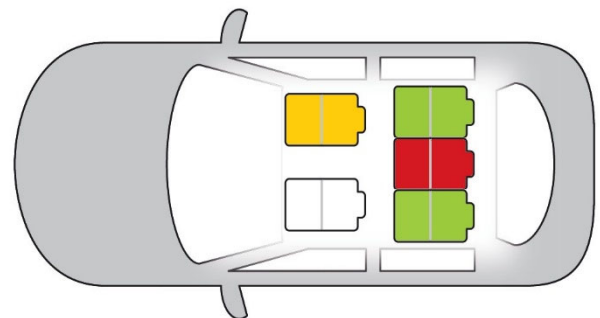
Transport von Kindersitzen freigegeben, in der Praxis ist er aber aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

sehr gut (0,6–1,5) gut (1,6–2,5) befriedigend (2,6–3,5)
ausreichend (3,6–4,5) mangelhaft (4,6–5,5)



⊕ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich von vorn aus elektrisch aktivieren.

⊖ Es gibt an keinem Sitzplatz eine iSize-Freigabe. Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar zum

3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Land Rover Discovery ist zufriedenstellend. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Land Rover 69 Prozent der möglichen Punkte. Das Fahrzeug ist mit einem Fußgängerschutzairbag ausgestattet, der einen Aufprall auf die Windschutzscheibe mindert.

⊖ Besondere Fußgängerschutzsysteme wie ein vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem sind für das Fahrzeug nicht erhältlich.

3,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Land Rover Discovery Sport TD4 E-Capability HSE erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 198 g/km ein nur ausreichendes Ergebnis. Im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht das Fahrzeug 17 Punkte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km. Innerorts verbraucht das SUV 6,3 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,4 l pro 100 Kilometer.

3,0 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel erhält der Land Rover 30 Punkte. Trotz Abgasnachbehandlung mit AdBlue steigt der Ausstoß der schädlichen Stickoxide außerhalb des Zulassungszyklus stark an - im Zulassungszyklus werden die Grenzwerte eingehalten. Das EcoTest-Ergebnis fällt mit einer Gesamtpunktzahl von 47 und nur zwei von fünf Sternen nicht gut aus.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Land Rover verlangt für den getesteten Discovery Sport TD4 E-Capability HSE mindestens 46.160 Euro. Das SUV zeigt sich dafür zwar ordentlich ausgestattet, einige komfort- und sicherheitsrelevante Extras wie das adaptive Licht, der Totwinkel-, sowie der Spurhalteassistent sollten aber trotz des Aufpreises geordert werden. Die monatlichen Gesamtkosten liegen insgesamt auf durchschnittlichem Niveau. Dank des E-Capability-Pakets fallen die Emissionswerte im Vergleich zum normalen TD4 etwas geringer aus, was sich auch positiv auf die Betriebskosten auswirkt. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 26.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Zu beachten ist auch, dass der Land Rover einen Zahnriemen (Wechselintervall: 9 Jahre oder 234.000 km) und keine wartungsarme Steuerkette besitzt. Da das Modell neu auf dem Markt erhältlich ist und SUV sich ohnehin großer Beliebtheit erfreuen, sollte der Wertverlust im Rahmen bleiben. Die KFZ-Steuer fällt mit 258 Euro dieseltypisch hoch aus und auch die Einstufung in der Versicherung ist ungünstig (KH: 22, TK: 24, VK: 27).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Si4	eD4	TD4	TD4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.999	4/1.999	4/1.999	4/1.999
Leistung [kW (PS)]	177 (240)	110 (150)	110 (150)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	340/1.750	380/1.750	380/1.750	430/1.750
0-100 km/h[s]	8,2	10,6	11,7	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	180	190	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,2 S	4,7 D	5,1 D	5,1 D
CO2 [g/km]	191	123	134	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/24	22/27/24	22/27/24	22/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	232	246	268	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	897	724	749	800
Preis [Euro]	45.000	33.250	35.750	42.550

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi
CP = Coupe	TR = Transporter
C = Cabriolet	BU = Bus
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle
KB = Kombi	GE = Geländewagen
GR = Van	PK = Pick-Up

Versicherung

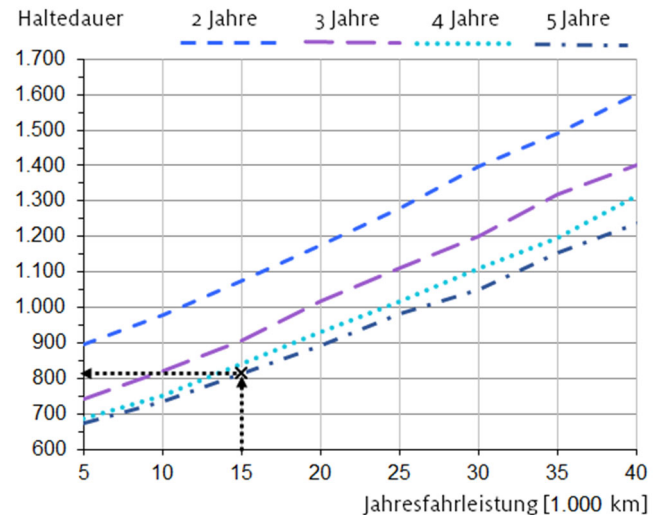
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 813 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turboaufladung, SCR-Kat	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	110 kW / 150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	129
cW-Wert/Stirnfläche	0,36 / 2,7m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Länge/Breite/Höhe	4.599/2.069/1.724 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775 kg/730 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	541 l/1.698 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	150 kg /75 kg
Tankinhalt	54 l/ 13,7 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Werk Halewood, England

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	7,0 s
Elastizität 60 – 100 km/h	8,9/13,2/21,8 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	41,7 m
Reifengröße Testwagen	235/60 R18
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion Verde All Season
Wendekreis links/rechts	12/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100 km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,5/7,4 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	165 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeubreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2180 mm
Leergewicht/Zuladung	1.955 kg/550 kg
Kofferraum normal/geklappt	445 l/770 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	94 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	168 Euro	Wertverlust	462 Euro
Monatliche Gesamtkosten	813 Euro		
Steuer pro Jahr	258 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/24		
Basispreis Land Rover Discovery Sport	46.160 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.802 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3348 km
Auffälligkeiten/Mängel	Windgeräusche an Heckklappe

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	nicht erhältlich
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Adaptive Scheinwerfer)	459 Euro°
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/nicht erhältlich
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	765 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/796°
Head-Up-Display	1.326
Verkehrszeichenerkennung	276 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	663 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	561 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/357 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	388 Euro°/388 Euro
Lenkradheizung	255 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	714 Euro
Metalliclackierung	816 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-/1.224 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,9
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	3,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,5
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	4,3
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	4,8
Innenraum	2,0	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	1,8	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	3,7
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	4,3
Federung	2,8	Schadstoffe	3,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Oktober 2016

Test und Text: Dipl. Ing. (FH) Martin Brand