Euro NCAP Test 2022:
Land Rover Discovery Sport

Fünf Sterne für den Land Rover Discovery Sport



Der Land Rover Discovery Sport im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung für den Beifahrersitz ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist kein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützen könnte.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis mittel, für Kinder sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist in der ersten und zweiten Sitzreihe auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Land Rover Discovery Sport ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 84 %

Die Fahrgastzelle des Land Rover Discovery Sport blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummymesswerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Land Rover wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und in verschiedenen Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau erhalten. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenrollenden Aufprallwagens während der Prüfung und die Analyse der verformbaren Barriere nach der Prüfung ergaben, dass das Fahrzeug bei einem Frontalaufprall ein aggressiver Unfallgegner sein würde, die Punktzahl wurde entsprechend herabgesetzt. Bei der Prüfung gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite zeigten die Dummymesswerte für die Brusteindrückung einen geringen Schutz des Brustkorbs des kleineren hinteren Insassens, während der Schutz aller anderen Körperbereiche gut oder ausreichend war.

Beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere waren alle kritischen Körperteile gut oder ausreichend geschützt. Beim schwereren seitlichen Pfahlanprall wurde der am Sitz befestigte seitliche Thorax-Airbag als nicht korrekt ausgelöst angesehen, da er hinter der Innenverkleidung eingeklemmt wurde. Es wurde ein Punktabzug vorgenommen und der Schutz des Brustkorbs wurde als gering eingestuft. Die Begrenzung der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ausreichend. Der Discovery Sport verfügt nicht über eine Gegenmaßnahme (z. B. Zentralairbag), um Verletzungen von Insassen untereinander bei einem solchen Aufprall abzumildern.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der Land Rover Discovery Sport verfügt über ein modernes e-Call-System, das im Falle eines Aufpralls die Rettungskräfte alarmiert. Das „Post Crash Braking“-System bremst, um Folgekollisionen zu verhindern.

Insassenschutz für Kinder: 89 %

Sowohl beim versetzten Frontalaufprall- als auch beim Seitencrashtest war der Schutz aller kritischen Körperbereiche für beide Kinder-Dummys gut, der Discovery Sport erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl.

Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes auf diesem Sitzplatz zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Einer der Kindersitze war auf den optionalen Sitzen der dritten Reihe instabil. Ansonsten konnten alle Kinderrückhaltesysteme, für die der Land Rover Discovery Sport ausgelegt ist, ordnungsgemäß installiert und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 71 %

Der Discovery Sport ist mit einem Fußgänger-Airbag ausgestattet. Sensoren im Stoßfänger erkennen, wenn ein Fußgänger angefahren wird, und ein Airbag entfaltet sich, um den Kopf des Fußgängers zusätzlich zu schützen. Land Rover hat gezeigt, dass das System bei unterschiedlichen Fußgängergrößen und Geschwindigkeiten zuverlässig funktioniert, so dass das Fahrzeug mit eingeschaltetem System getestet wurde.

Der Kopfschutz war fast durchweg gut oder ausreichend, selbst an den steifen A-Säulen und am unteren Rand der Windschutzscheibe. Der Stoßfänger bot einen guten Schutz für die Beine der Fußgänger, aber der Schutz des Beckens war an allen Teststellen ungenügend.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Land Rover kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger zeigte das System eine angemessene Leistung und bei den Tests zur Reaktion auf Radfahrer eine gute Leistung, wobei Kollisionen in den meisten Fällen vermieden wurden.

Sicherheits-Assistenten: 85 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Discovery Sport hat bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten. Ein Gurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den Vorder- und Rücksitzen, einschließlich der Sitze in der optionalen dritten Sitzreihe, angebracht. Das Fahrzeug ist mit einem System zur Erkennung von Fahrermüdigkeit ausgestattet.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischen Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem ermittelt mit Hilfe einer Kamera und einer digitalen Karte die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung. Diese Information wird dem Fahrer zur Verfügung gestellt, der dann entscheiden kann, ob das Fahrzeug den Begrenzer entsprechend anpassen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Land Rover Discovery Sport

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant

84%

Child Occupant

89%

Vulnerable Road Users

71%

Safety Assist

85%

SPECIFICATION

Tested Model	Discovery Sport
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	2123kg
VIN From Which Rating Applies	- SALCP2FX2PH325732
Class	Large Off-Road

Version 251122

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	–
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✖	✖	–
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	✖	✖	✖
Centre Airbag	✖	–	–

Version 251122

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	—	●	●
Integrated CRS	—	✖	✖
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	●
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	✖
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 251122

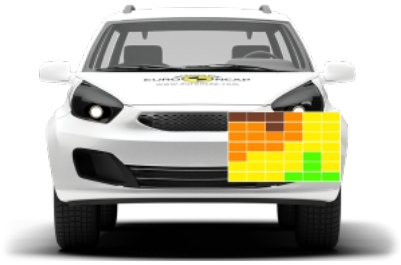
ADULT OCCUPANT

Total 32.2 Pts / 84%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 13.3 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 13.0 / 16 Pts



Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 3.8 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 251122

ADULT OCCUPANT

Total 32.2 Pts / 84%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	2.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available

Comments

The passenger compartment of the Land Rover Discovery Sport remained stable in the frontal offset test. Dummy readings indicated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Land Rover demonstrated that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the car would be an aggressive impact partner in a frontal collision and the score was penalised accordingly. In the full-width rigid barrier test, dummy readings of chest compression indicated marginal protection of the chest of the rear passenger but protection of all other body areas was good or adequate. In the side barrier test, all critical parts of the body were well or adequately protected. In the more severe side pole impact, the seat-mounted side thorax airbag was considered not to have deployed correctly, getting trapped behind the interior trim. A penalty was applied and protection of the chest was rated as marginal. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was adequate. The Discovery Sport does not have a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The Land Rover Discovery Sport has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash and the 'Post Crash Braking' system applies the brakes to prevent secondary collisions.

CHILD OCCUPANT

Total 43.7 Pts / 89%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

24.0 / 24 Pts

Frontal Impact	16 Pts



Lateral Impact	8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer KidFIX i-Size OEM*
Restraint for 10 year old child: *Britax Römer KidFIX i-Size OEM (base only)*

Safety Features

8.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center	3rd row outboard *
Isofix	●	●	✖	✖
i-Size	●	●	✖	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖	✖

* Third row seats available as option

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 251122

CRS Installation Check

11.7 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)



Version 251122

CHILD OCCUPANT

Total 43.7 Pts / 89%

- **Universal Belted CRS**

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



Version 251122

CHILD OCCUPANT

Total 43.7 Pts / 89%

	Seat Position						
	Front	2nd row			3rd row		
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●	—	▫	—
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●	—	▫	—
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	●	●	●	●	—	▫	—
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●	—	▫	—
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	●	●	—	●	—	▫	—
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	●	●	—	●	—	▫	—
Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)	●	●	—	●	—	▫	—
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●	●	▫	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)	●	●	●	●	✖	▫	✖
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●	●	●	●
Cybex Solution Z i-Fix (Belt)	●	●	●	●	●	▫	●

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, protection of all critical body areas was good for both child dummies and the Discovery Sport scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. One of the child restraints was unstable on the optional third row seats. Otherwise, all of the child restraint types for which the Land Rover Discovery Sport is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 251122

VULNERABLE ROAD USERS

Total 38.7 Pts / 71%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

24.1 / 36 Pts



Head Impact	18.1 Pts
Pelvis Impact	0.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

14.6 / 18 Pts

System Name	Emergency Braking
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	10 km/h

Version 251122

VULNERABLE ROAD USERS

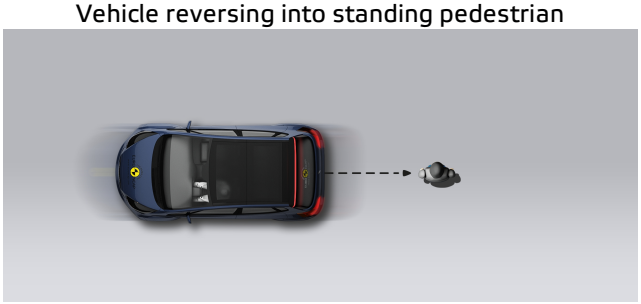
Total 38.7 Pts / 71%

AEB Pedestrian

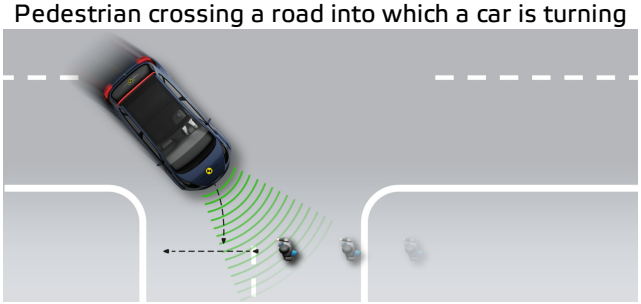
6.1 / 9 Pts

- **Day time**

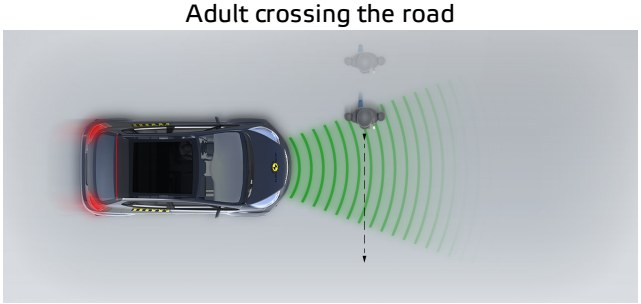
Vehicle reversing into standing pedestrian



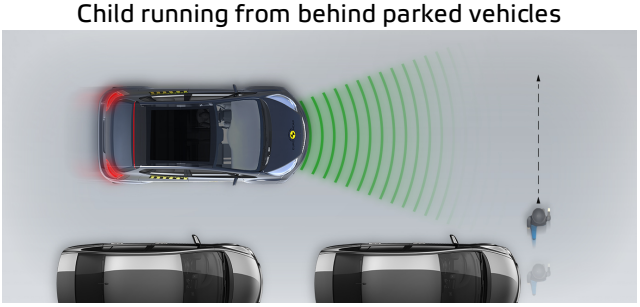
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

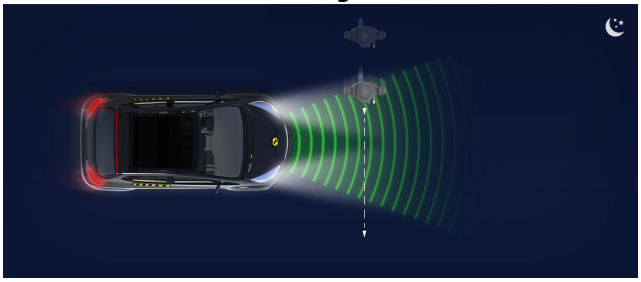


Adult along the roadside

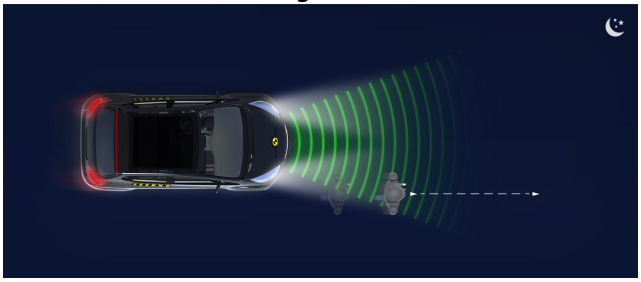


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 251122

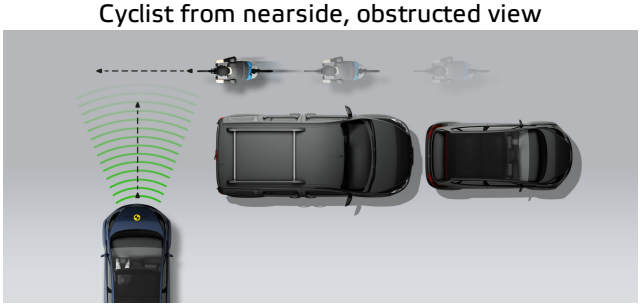
VULNERABLE ROAD USERS

Total 38.7 Pts / 71%

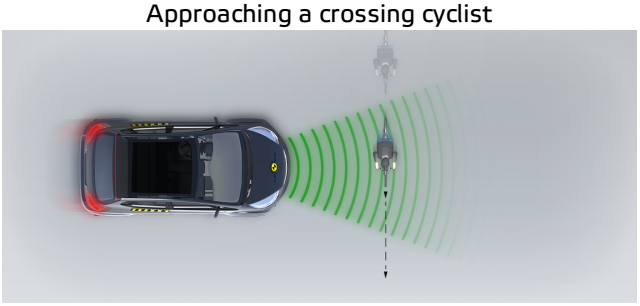
AEB Cyclist

8.4 / 9 Pts

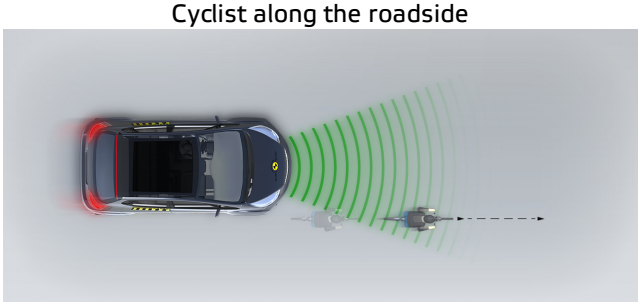
Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



Comments

The Discovery Sport has a pedestrian airbag. Sensors in the bumper detect when a pedestrian has been struck and an airbag deploys to provide additional protection to the pedestrian's head. Land Rover showed that the system worked robustly for different pedestrian statures and across a range of speeds so the car was tested with the system operational. Protection of the head was almost entirely good or adequate, even on the stiff windscreen pillars and at the base of the windscreen. The bumper offered good protection to pedestrians' legs but protection of the pelvis was poor at all test locations. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Land Rover can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed adequately in tests of its response to pedestrians and well in tests of its response to cyclists, with collisions avoided in most cases.

Version 251122

SAFETY ASSIST

Total 13.7 Pts / 85%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Speed Assistance

3.0 / 3 Pts

System Name	Adaptive Speed Limiter
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

2.0 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats, including optional third row		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	—

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

System Name	Drowsy Driver Monitor
Type	Indirect: steering input
Operational From	60 km/h

Version 251122

SAFETY ASSIST

Total 13.7 Pts / 85%

Lane Support

3.0 / 4 Pts

System Name	Lane Keep Assist
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	ADEQUATE
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

5.7 / 6 Pts

System Name	Autonomous Emergency Braking
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	10 km/h
Sensor Used	camera and radar

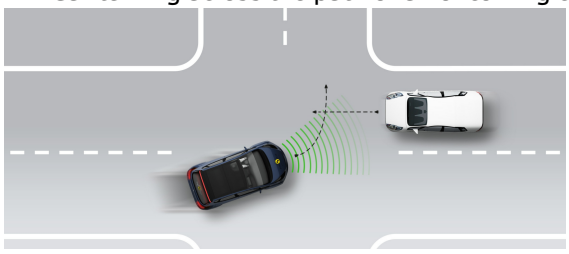
Version 251122

SAFETY ASSIST

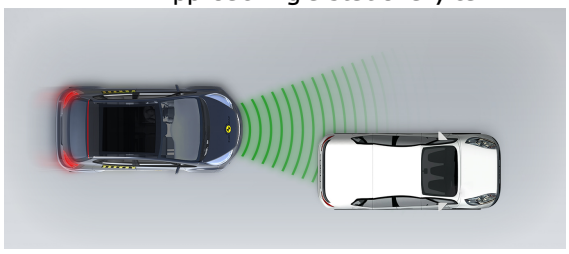
Total 13.7 Pts / 85%

- **Autobrake function only**

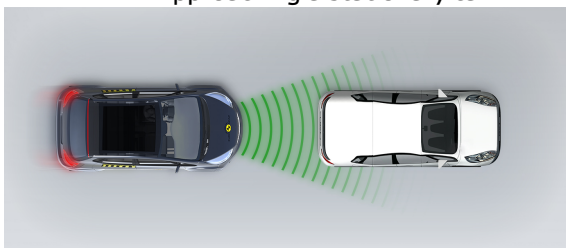
Car turning across the path of an oncoming car



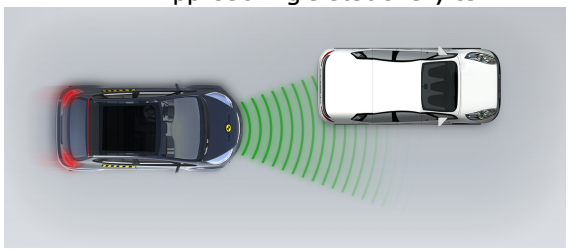
Approaching a stationary car



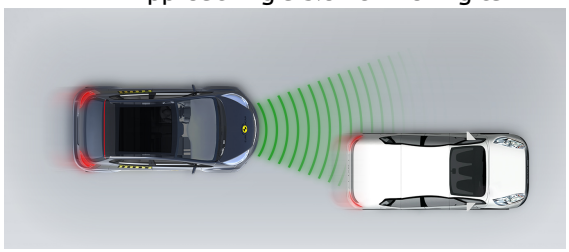
Approaching a stationary car



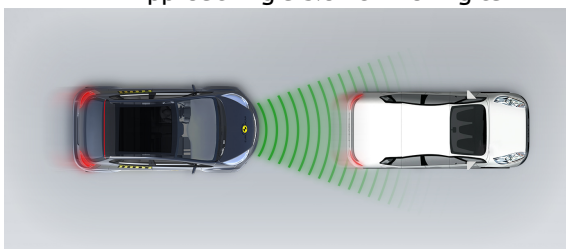
Approaching a stationary car



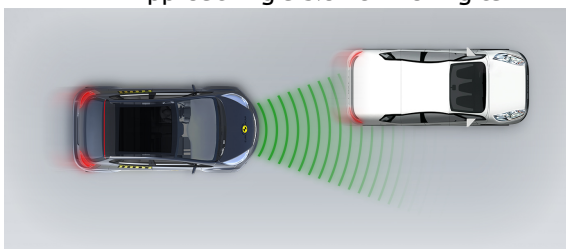
Approaching a slower moving car



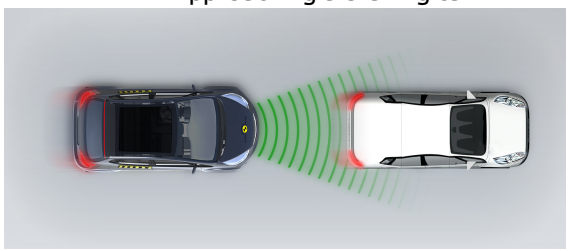
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

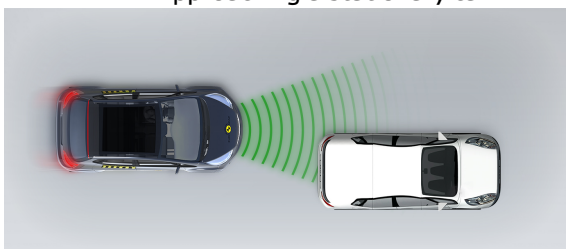


SAFETY ASSIST

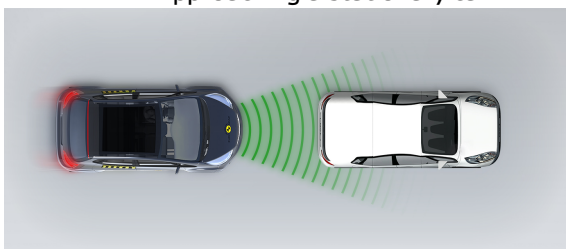
Total 13.7 Pts / 85%

- **Driver reacts to warning**

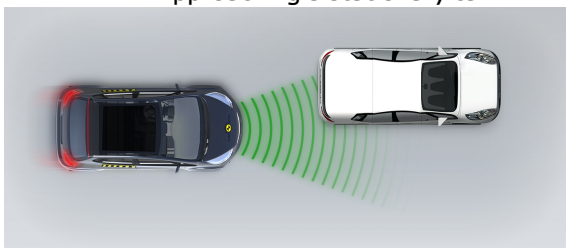
Approaching a stationary car



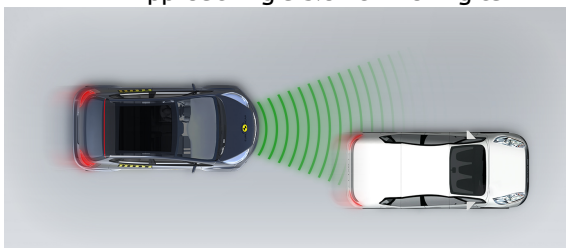
Approaching a stationary car



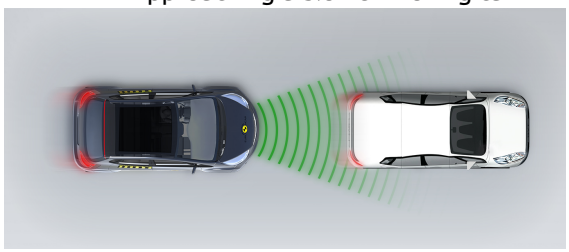
Approaching a stationary car



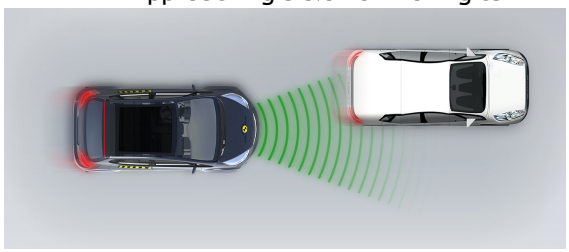
Approaching a slower moving car



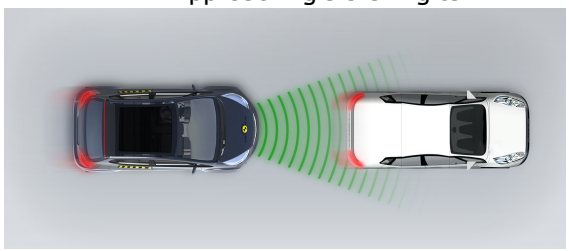
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 251122

SAFETY ASSIST

Total 13.7 Pts / 85%

Comments

The autonomous emergency braking (AEB) system of the Discovery Sport performed well in tests of its reaction to other vehicles. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats, including those in the optional third row, and the car is equipped with a system to detect driver fatigue. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane, and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system uses a camera and digital mapping to determine the local speed limit. This information is provided to the driver, who can choose to let the car adapt the limiter as appropriate.

Version 251122

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine & Transmission	Model Name	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door SUV	2.0 diesel	Discovery Sport	4 x 2	✓	✓
5 door SUV	2.0 diesel	Discovery Sport R-Dynamic SE * R-Dynamic HSE Urban Edition	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 petrol	R-Dynamic SE R-Dynamic HSE Black	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	1.5 petrol PHEV **	P300e R-Dynamic SE P300e R-Dynamic HSE P300e URBAN	4 x 4	-	-

* Tested variant

** Additional testing needed

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2022	Rating Published	2022 ★★★★★	✓

Version 251122