



Land Rover Discovery 2.7 TdV6 HSE



Dennis van 't Kruis
2 augustus 2005

© Rijtesten.nl

Intro

Een tijdje geleden reed Jeremy Clarkson, presentator van het BBC programma Top Gear, met een nieuwe Land Rover Discovery vanaf een strandje in Schotland naar de top van een berg. Voor het gemak lag die bergtop ook in Schotland. En ondanks het feit dat hij twee keer vast kwam te zitten, lukte het hem toch om boven te komen. En dat alles om te bewijzen dat de nieuwe Discovery de beste four by four by far is.



Het exterieur

Ook de Discovery 3 is weer een nagenoeg vierkante auto geworden. Het aantal gebogen lijnen wordt ruim overtroffen door de rechte variatie. Dat is ook de reden dat er nu geen lieve en aaibare auto is ontstaan, maar een dikke en vooral imposante verschijning. Een auto waar andere automobilisten voor aan de kant gaan, behalve dan die ene C3 die op de A6 voor me bleef rijden. Geen groot probleem, zijn snelheid lag hoog genoeg. En hoewel ik voldoende afstand hield zal zijn spiegel toch behoorlijk gevuld geweest zijn met de Discovery die achter hem reed. En hij bleef vrolijk op de tweede baan rijden, terwijl de volgende vrachtwagen die hij wilde inhalen nog enkele honderden meters verderop reed, onderwijl de 1,92m brede en 1,87m. hoge Disco 3 negerend. De Discovery is er vanaf â,- 54.600,- voor de 2.7 Tdv6 S en loopt tot de â,-



Land Rover Discovery 2.7 TdV6 HSE

78.900,- voor de 4.4 V8 HSE. De testauto heeft een vanaf prijs van maar liefst 70.870,-, maar is dankzij alle extra optie die zijn gemonteerd te verkrijgen aan de andere kant van 83.000,-.



Het interieur

Dit is waar ik van hou, gewoon (nou ja, gewoon??) kilometers leer, luxueuze gadgets en wat niet meer. Een interieur in zijn geheel gespeend van enige vorm van goedkoop plastic. Dat is ook de reden waarom deze testrijder zijn privé kilometer rijdt in een ...eh...laat maar. Het hele dashboard is over de hele breedte van de voorzien van een mooi soort materiaal die iets harder aanvoelt dan dat je zou verwachten. Van achter het stuur heb je het uitzicht over de gigantische motorkap. Het is werkelijk onmogelijk



Land Rover Discovery 2.7 TdV6 HSE

om hier uit te leggen, welk gevoel dat uitzicht genereert. Dat kun je alleen maar zelf ondervinden. De bediening van de verschillende organen die belast zijn met het voortbewegen van de auto, laten zich licht bedienen. De pook van de automaat is lekker dik en ligt lekker in de hand. De handrem is er niet een conventionele soort, door middel van een knop op de middenconsole is deze elektronisch in te schakelen. Dit is een vergelijkbaar systeem als bij de Volkswagen Passat. Enkele centimeters zuidelijker bevindt zich de bediening van het off-road systeem. Met dit systeem kun je, als bestuurder, aangeven op wat voor soort ondergrond je gaat rijden. Geen gedoe met een tweede versnellingspook, zoals in "the old days", maar geheel nieuwerwets met enkele goedgekozen knoppen, voorzien van duidelijke pictogrammen, het programma kiezen. Ook kan hier de hoogte van de luchtvering worden ingesteld. De stoelen zitten perfect, de zitting is voldoende lang en de zijdelingse steun is ruim voldoende. En eigenlijk is de benaming stoel een verkeerde, fauteuil is een betere benaming voor het meubilair. Klim je op de achterbank, dan kom je daar een comfortabele 3 persoons sofa tegen, met meer dan voldoende beenruimte. Dat is ook het geval op de 3e zitrij, maar de toegang daartoe, vergt iets meer lenigheid. De instap is namelijk vrij hoog en je moet ver naar achter. Als je eenmaal zit dan heb je alle comfort die je maar wenst. De bagageruimte die met alle stoelen omhoog over blijft is 280 liter. Berg je het laatste meubel weg, dan ontstaat er een laadvloer van 1260 liter. En als je ook de 2e zitrij omklapt, dan ontstaat er een balzaal van 2558 liter. Overigens benodigt de bediening van de 3e rij wel enige oefening, want tijdens het maken van de foto's kreeg ik het niet voor elkaar om de zitrij omhoog te klappen.



Het rijden

Voor de liefhebbers van de cijfertjes: 190 pk bij 4000 tpm en 445 Nm bij 1900 tpm. Dit zijn imposante cijfers die veel beloven, maar omdat de Disco 3 een gewicht heeft van ruim 2.4 ton is de 0 tot 100 tijd niet meer dan 12,8 seconden. Deze acceleratie volbrengt de auto in relatieve stilte, want zelfs dan blijft het motor geluid ruim binnen de perken. Maar het gemis van dit geluid veroorzaakt een ander gemis, die van het snelheidsgevoel. 140 km/uur op de snelweg correspondeert met een toerental van iets meer dan 2000 tpm. En dan is de auto echt stil, er ligt een hele dikke diesel in het vooronder, maar die hoor je gewoon niet. Harder dan deze snelheid heb ik niet gereden, maar ik denk dat het redelijk veilig is om te veronderstellen dat ook op de topsnelheid van 180 km/uur er bijzonder weinig, of anders relatief weinig motorgeluid te horen zal



Land Rover Discovery 2.7 TdV6 HSE

zijn. Het gemis van het snelheidsgevoel zal echter gauw verdwijnen, wanneer er een bocht opdoemt. Want ondanks dat de rijeigenschappen van de Discovery op de Nurnburg ring werden gehoond, is het niet raadzaam om op een hele hoge snelheid van richting te veranderen. Op snelheid een bocht nemen betekent overhellen. Maar de Discovery nodigt dan ook niet echt uit om er mee te gaan beesten op het asfalt. Want ondanks dat het een heerlijke reiswagen is, waarin je zonder enig bezwaar zeer lange stukken kan rijden, is deze auto ook zeer bekwaam in het off-road deel. In de opening van deze rijtest zei ik het al, Jeremy Clarkson reed met deze auto een berg op. Uw eigen testrijder mocht weliswaar niet zelf rijden, maar gezeten naast de verkoper reed de Discovery over een heus off-road parcourtje naast de showroom. Een dergelijk begin van een rijtest is een verfrissende variatie op de normale manier van het maken van een proefrit. Ik kan me de enthousiasme van de verkoper voorstellen, zodra er weer een klant door de deur komt binnenlopen. Dan heb je als verkoper van een doorsnee merk toch maar een saaie baan, als je alleen maar de sleutels van de auto hoeft af te geven. Toch heb ik ook heel even van het gebaande pad afgeweken. Met aan de andere kant het Ketelmeer schakelde ik de 4x4 in om een redelijk steile dijk op te rijden. Het resultaat was niet alleen enkele spectaculaire foto's, maar belangrijker ook de realisatie dat deze hellingshoek bijlange niet de limiet van de Land Rover was.



Slot

Hij is wat prijzig en nodigt niet echt uit tot sportief rijden, maar de chauffeur die gewoon een heerlijk rijdende, supercomfortabele auto zoekt, die meer kan dan het achteraan aansluiten van een file en die bereid is om iets meer te betalen vindt in de Discovery een zeer reële alternatief.

Plus

- + Kwaliteitsinterieur
- + Imposante verschijning
- + Terreinbeul

Min

- Bediening 3e zitrij
- Overhellen
- Geen sportieve rijder