



Land Rover Discovery 4 Ontdekkingsreiziger

Autotest | SUV's zijn populair. Bijna ieder merk heeft wel één of meerdere van dergelijke luxe terreinauto's in het programma. Maar bijna alle exemplaren staan zo ver van het origineel af dat ze er nog wel stoer uitzien, maar in het terrein weinig tot niets meer presteren. Er is echter een SUV die minstens zo ruim en luxueus is als de rest, maar wél in staat is tot serieus terreinrijden. Autozine ontdekte die aangename uitzondering op de regel in de Schotse Hooglanden: de Land Rover Discover 4.

De term SUV staat voor "Sports Utility Vehicle". Het wijst op een auto die er uitziet als een terreinauto, maar veel luxueuzer is dan het spartaanse werkpaard van weleer. In de meeste gevallen heeft de off-road techniek plaats gemaakt voor luxe en comfort.

Dat komt omdat terreinwaardigheid en goede rijeigenschappen op de openbare weg lastig zijn te combineren. De meeste SUV's worden louter om de ruimte en de uitstraling gekocht. Ze brengen 99% van de tijd door op de openbare weg en zien hoogstens eens per jaar een wintersportgebied. Daarom is het niet meer dan logisch dat de fabrikant bespaart op techniek die toch niet wordt gebruikt.



Luxe en ruimte

Voor die ene avontuurlijke bestuurder die wel onontgonnen gebieden wil verkennen en wel met een aanhanger op de meest onmogelijke plekken moet komen, is de keuze beperkt. De Land Rover Discovery 4 behoort tot dat handjevol SUV's dat zich nog daadwerkelijk leent voor terreinrijden. Tegelijkertijd biedt de Discovery alle luxe en ruimte die een moderne SUV moet bieden.

Het vraagt een kleine klim om de luxueuze cabine te bereiken. Daar voeren hout, leder en chroom de boventoon. Op strategische plekken is echter gekozen voor kunststof, zodat het interieur gemakkelijk is schoon te maken na een avontuurlijke rit. De ruimte voorin is riant. De ruimte achterin is goed, maar gezien de omvang van de auto had dit nog beter kunnen zijn. De bagageruimte is enorm.



Alhoewel de Discovery 4 al sinds 2009 op de markt is, wordt het model continu verbeterd. Zo is de laatste versie optioneel te voorzien van een vernieuwd audio-, navigatie- en communicatiesysteem. Dit systeem werkt prima en bedient zich bovendien van fraaie graphics.

Het optionele "Harman Kardon" audiosysteem is een aanrader. Niet alleen de klank is bijzonder fraai, ook de ruimtelijkheid is subliem. Ieder instrument heeft een eigen plaats in de ruimte, maar nooit is aan te wijzen uit welke luidspreker het geluid komt; zo hoort het.

Openbare weg

De belangrijkste reden om nu een proefrit met de Discovery 4 te maken is de introductie van een vernieuwde dieselmotor in combinatie met een geheel nieuwe versnellingsbak. De bestaande 3.0 liter dieselmotor is voor modeljaar 2012 sterker en zuiniger geworden. Dat is onder andere te danken aan de achttraps automatische versnellingsbak die de bestuurder perfect aanvoelt.



De prestaties van de nu 256 pk / 600 Nm sterke zescilinder zijn merkbaar beter dan voorheen. Het verbruik is alleen op papier omlaag gegaan, reken in de praktijk op ongeveer 1 op 10 (fabrieksopgave: 1 op 11.4).

Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is al voldoende voor een directe versnelling. Alhoewel de prestaties in absolute zin niet spectaculair zijn, voelt de Discovery dankzij de alerte reactie op het gaspedaal machtig en snel.

Het grootse "koning van de weg"-gevoel dat sommige andere SUV's geven ontbreekt echter. De Discovery 4 is ontegenzeggelijk groot, maar niet groots. Er zijn veel sturomwentelingen nodig om een scherpe bocht te maken, waardoor de auto nog groter lijkt. Dit is echter bewust gedaan om te voorkomen dat de bestuurder wilde capriolen uithaalt. In de bocht helt het koetswerk nadrukkelijk over en ook dat zet aan tot kalm rijden.



Wanneer de grens toch wordt overschreden, reageert de Discovery 4 hevig. Dan hebben zowel het elektronische vangnet als de bestuurder de handen vol om de 2.5 ton wegende terreinauto weer in het gewenste spoor te krijgen. Ook bij een noodstop is duidelijk merkbaar dat dit een uitzonderlijk zware auto is.



Helaas laat de "rechtuitstabiliteit" op de snelweg te wensen over, waardoor veel kleine stuurcorrecties nodig zijn. Dat is op de lange afstand vermoeiend. Ook valt op dat de "TDV6" weliswaar stil is, maar voor een auto in deze prijsklasse zou het nog stiller mogen. Uiteindelijk scoren de rijeigenschappen op de openbare weg een voldoende, maar niet meer dan dat.

Off-road

Daar staat tegenover dat de Discovery 4 tot leven komt in het terrein. Terwijl andere SUV's geen of slechts uiterst elementaire techniek bieden om terreinrijden mogelijk te maken, heeft de Discovery 4 namelijk alles in huis om zelfs het zwaarste terrein aan te kunnen. Zoals een sportwagen moeiteloos prestaties neerzet die voor een gewone auto onhaalbaar zijn, bedwingt de Discovery 4 modderige hellingen alsof het verkeersdrempels zijn.



Bovendien helpt de computer om alle hulpmiddelen optimaal in te zetten. Met een druk op de knop wordt aangegeven welk soort terrein moet worden overwonnen. Zo bepaalt de elektronica hoeveel slip moet worden getolereerd; dat geldt zowel voor het ESP als de difflocks. Ook wordt de gevoeligheid van het gaspedaal aangepast, om te voorkomen dat de bestuurder zichzelf per ongeluk ingraaft door vol gas te geven. De luchtvering zorgt ervoor dat de bodemvrijheid wordt vergroot van 185 mm naar 310 mm.

Deze elektronische hulp heet "Terrain Response" en staat in schril contrast tot het systeem in Land Rovers eigen Defender. Bij dit oermodel moet de bestuurder stoppen en op exact het juiste moment hendels moet overhalen om de juiste functies te activeren (met het risico mechaniek te beschadigen als dit op het verkeerde moment wordt gedaan!).



Desondanks blijkt de Discovery 4 bijna even onoverwinnelijk als de Defender! Het belangrijkste verschil is dat de Defender steviger is gebouwd en zich daarom leent voor dagelijks "misbruik".

Tijdens deze testrit is in zulk zwaar terrein gereden, dat uitstappen voor een foto in veel gevallen onmogelijk was. Zo werd een beek niet overgestoken, maar simpelweg gevolgd voor enkele honderden meters. Afdalen van een helling die zo steil was dat de inzittenden hangend in de gordels een afgrond in keken, was dankzij de automatisch afdaalhulp een koud kunstje.



Conclusie

De Discovery 4 onderscheidt zich van andere SUV's door het feit dat deze Land Rover als één van de weinige nog in staat is tot serieus terreinrijden. Al in

de standaarduitvoering kan de Discovery 4 meer dan de concurrentie alleen kan met speciale "off road packages". "Terrain Response" zorgt ervoor dat iedereen die het stuurwiel de juiste kant op laat wijzen, serieus terrein kan rijden.

Helaas weet de Discovery 4 niet het onmogelijke te presteren. De rijeigenschappen op de openbare weg zijn niet zo goed als die van SUV's die in het terrein niets presteren. Bovendien is het verbruik door de het complexe mechaniek (nog) hoger dan bij andere SUV's.

Als het gaat om luxe en comfort, kan de Discovery 4 zich wel moeiteloos met de concurrentie meten. Bij de keuze rest uiteindelijk de vraag: wordt de auto gebruikt voor woon-werkverkeer of voor echte ontdekkingsreizen? ■



Specificaties

Land Rover Discovery 4 SDV6 3.0 HSE

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	483 x 217 x 188 cm
Wielbasis	289 cm
Gewicht	2.583 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	82 l
Bagageruimte	1260/2558 l
Bandenmaat	255/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	2993 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	256 pk @ 4000 tpm
Koppel	600 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,3 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	8,8 l / 100 km
Verbruik stad	9,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	230 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 92.900,-
Prijs instapmodel	€ 75.900,-