



Streetvery

Saj še veste, kako je bilo še ne tako daleč nazaj pri Land Roverjih: tri stopničke! Na eni skrajnosti Defender, izrazit terenec, na drugi Range, izrazito cestni terenec, in vmes Disco, za one, ki so si zaželeli malo tega, malo onega. Odslej vmesna stopnička ni več v sredini.

Še noben Land Rover ni bil tako čeden, kot je v tem trenutku Discovery. Zasenči celo Ranga, tistega od vselej najbolj prestižnega Landa, ki že od leta 1970 nosi zastavo te blagovne znamke in razvaja bogate britanske 'landlorde'. Ja, zdaj je Disco tisti avtomobil, ki bi ga človek imel kar tako; tudi če mu načelno terenci ne dišijo.

Genialnost je v preprostosti. Oblika karoserije je povsem preprosta, šipe (vključno s prednjo) so skoraj ravne, oblin je malo, prevladujejo vodoravne in navpične linije ter poteze. Če izvzamemo kolesa, edine okrogline najdete v velikih prednjih lučeh, pa vseeno je tokratni Disco prepoznaven in kljub želji, da bi bil terenski tudi po videzu, prikupen in frajerski. Dovolj, da le s tem upravičeno straši tekmece v svojem razredu.

Nekako obrnjeno je stanje v notranjosti. Oblika armaturne plošče in pretežnega dela kokpita je neizvirna, brez idej, dolgočasno pravokotna (kar še posebej velja za obilico stikal),

sestavljena iz ravnih potez. Tudi ponoči ni nič bolje. Deluje neskladno, nemoderno, neklasično. Pa tudi neterensko.

Kljub neposrečenemu videzu pa daje Disco z materiali, izdelavo in bogato opremo v notranjosti vtis kakovosti in prestiža. Velik volanski obroč ne moti, tudi dolga prestavna ročica ne, bolj pa moti postavitve ure na sredinsko konzolo (točneje: v zaslon radijskega sprejemnika), saj mora voznik, če želi pogledati nanjo, preveč odvrniti pozornost s ceste. Tudi drugih informacij, ki smo jih v tem cenovnem razredu vajeni, je pri Discu manj, največja ergonomska zamera pa gre na račun vzglavnikov, ki sta pomaknjena preveč naprej; ko se voznik (ali sovoznik) povsem nasloni na sedež, mu vzglavnik tišči glavo neudobno naprej.

Sedežev je sedem in prav na vseh je prostora dovolj, celo na zadnjih dveh, ki se dokaj preprosto postavita iz dna prtljavnika, vseeno pa v tretji vrsti ne priporočamo daljšega potovanja odraslim. Poleg razkošnih mer znotraj razveseljuje



»Še noben Land Rover ni bil tako čeden, kot je v tem trenutku Discovery.«

tudi obilica odlagalnih mest in predalov za vse tri sedežne vrste, štiri sedeži so tudi ogrevani in raznim električnim igralkam so namenjene tri 12-voltne vtičnice. Pri temperaturah, pri katerih smo preskušali Discoveryja (okrog 15 stopinj Celzija), se je odlično izkazala klimatska naprava: z učinkovitostjo in s tihim delovanjem.

Ne le zaradi dobre klimatske naprave, tudi nasplah je takšen Disco tih, saj je trušč motorja izdatno zadušeno, celo piščetva se pojavi šele pri hitrostih blizu največje. Pravzaprav se še največ (motečega) trušča pojavi do 2000 motornih vrtljajev, ko se motor pri pospeševanju oglašuje z značilnim dizelskim 'klenkanjem' in daje s tem jasno vedeti, da se v tem območju delovanja ne počuti najbolje. 'Njegovo' področje je (le) med 2500 in 3500 vrtljajev v minuti, zaradi česar je 6 prestav menjalnika skoraj nujnih. Slaba motorna prožnost pomeni, da je treba pogosto pretikati, saj pod 2000 vrtljaji tudi v 2. prestavi ne vleče, pri



4000 pa se že krepko upira delovanju. Res je sicer, da pri 1000 vrtljajih v minuti v 5. prestavi zmore vzdrževati hitrost, a s te točke izjemno slabo pospešuje. Takšen značaj bodo pohvalili tisti, ki radi pretikajo, saj je v primeru, ko se uja meta ustreza prestava in vrtljaji, z Discom moč tudi tesno prehitevati na podeželski cesti.

Z menjalnikom se k sreči lahko rokuje. Gibi so natančni in z odlično povratno informacijo, čeprav nekoliko dolgi in rahlo trdi, a menda še posebej pri terencu to ne moti, pa tudi trdota, o kateri gre beseda, ni takšna, da bi pretikanje utrudilo nežne roke boljše polovice. Slabša stran prenosa moči je rahlo neposrečeno dolgo izračunan diferencial, zaradi katerega pride slaba motorna prožnost še bolj do izraza. Z uporabniškega stališča je rahlo moteč tudi dolg gib stopalke sklopke, pa morda slabo ujemanje značaja motorja (njegove nadzorne elektronike) in sklopke, zaradi česar lahko pri speljevanju Disco rahlo pocuka.

Spet odličen, še posebej za terenca, je volan; Disco je odlično vodljiv, neutrujajoč za voznika (in potnike) na vijugasti asfaltni cesti, tudi nagiba se ne pretirano, vzmetenje pa je zelo dober kompromis cestnih in (pol)terenskih zahtev. Preseneča tudi za prek 4,8 metra dolgo vozilo razmeroma majhen rajdni krog, zaradi česar ne bo pretirano utrudljivo mestno vijuganje. In seveda vožnja po terenu.

Uglasitev mehanike je kriva, da je Disco vse bliže Rangu in vse dlje od Defenderja, kar pomeni, da teren ni več na seznamu prednosti. Tehnika je sicer obetavna: reduktor se vklaplja brez težav



in ima kratko prestavno razmerje, pomoč za spust po terenu (HDC) odlično deluje, med osema in na zadnji osi sta elektronsko nadzirani zavori diferenciala, (doplačilno) elektronsko nadzorovano zračno vzmetenje omogoča več možnih višin trebuha od tal in 5 dodatnih, elektronsko nadziranih programov za različne terene obljublja veliko. Praksa pa pokaže, da sklopka (pri tesnem manevriranju na neravnem terenu) hitro zasmrdi, da električna ročna zavora ne daje nikakršnega občutka (počasno popuščanje ni možno) in - na koncu - da tudi takole z mehaniko in elektroniko nabit Disco ne pride tja, kamor pride dobra stara Niva. Če nič drugega so krive gume, ki morajo prenesti dolgotrajne potovalne hitrosti, takšne pa niso kos terenu.

Takšen je Disco vse bolj kralj urejenih cest (vključno z bolj ali manj urejenimi makadamskimi) in Defender nosi vse več terenskega bremena Land Roverjev. Še posebej bo Disco razveseljeval na daljših poteh z lahkotnostjo hitrega premagovanja razdalj, le s porabo se bo treba sprijazniti: pri zmerni vožnji bo nanesele dobrih 10, pri dinamični pa tudi do 16 litrov plinskega olja na 100 kilometrov. Ostaja pa posebež. Nima sicer več prepoznavnega vzdolžnega okna na strešnem robu (za katerega nihče ne ve, čemu je služil), ima pa vodoravno (ampak ne čisto ravno) deljiva zadnja vrata in ima dvovišinsko streho, zaščitni znak Discoveryjev od samega začetka.

Vse manj naklonjenosti terenu je treba Disca seveda pravilno razumeti. Res bo zatajil pri večjih terenskih zahtevah, se pa stalen štirikolesni pogon odlično izkaže na podlagah s slabšim prijemom (spolzek asfalt, sneg na asfaltu, makadama, blato), kar med drugim pomeni, da se z njim lahko brez slabe vesti podate na izlet z Atlasom Slovenije na kolenih in pretaknete vsak kotiček, kjer teče cesta ali vsaj pot. Zato pravim: če je le cesta ali pot, bo Disco prepričljiv. Imejte pa v mislih, da imajo pri Land Roverju za vožnjo po zaresnem terenu zares v mislih njihovega Defenderja. ■

Land Rover Discovery 3 TDV6 HSE

CENA:	(Summit Avto)
Osnovni model:	12.439.000 SIT
Testno vozilo:	14.105.000 SIT

Moč:	140 kW / (190 KM)
Pospešek:	13,0 s
Največja hitrost:	180 km/h
Povpr. poraba:	14,0 l/100 km

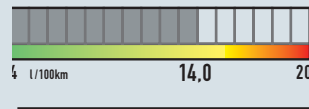
NAŠE MERITVE
(T=13 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 63 % / Gume: 235/65 R 18 H (Dunlop Grandtrek WT M3 M+S) / Stanje km števca: 9989 km)

Vozne lastnosti	
Pospesi	s
0-100 km/h:	13,0
402 m z mesta:	18,8
	(120 km/h/h)
1000 m z mesta:	34,2
	(153 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	11,7/16,7
80-120 km/h (V./VI.):	13,6/18,2

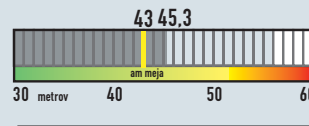
Največja hitrost 180 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,3
največje povprečje	15,7
skupno testno povprečje	14,0



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	53	52	51	51
90 km/h	62	61	60	59
130 km/h		64	62	61
Prosti tek				36

Zavorna pot od 100 km/h:
(AM meja 43 m)



Napake med testom

Ocena		
Zunanost (15)	14	V tem trenutku je eden najboljših terencev in hkrati prepoznaven Discovery.
Notranost (140)	115	Razočarala je neizvirnost notranjosti, razveseljuje pa udobje. Bogata oprema in številni predali.
Motor, menjalnik (40)	36	Motor je tehnično odličen, v praksi pa je precej neprožen. Odličen menjalnik, a predloga prestavna razmerja.
Vozne lastnosti (95)	76	Zelo lahkoten v vožnji, volan je natančen in podvožje odlično. Lega na cesti je za terenca zelo dobra.
Zmogljivosti (35)	19	Zmogljivosti niso na ravni osebnih avtomobilov, so pa povsem zadovoljujoče tudi za daljša potovanja.
Varnost (45)	35	Sicer dobro vidljivost nekoliko zmotijo veliki vzglavniki. Popoln paket elementov pasivne varnosti.
Gospodarnost (50)	28	Motor je kljub dizelski zasnovi precej požrešen. Drag, razkošen terence precej izgubi na vrednosti.
Skupaj	323	Tehnično odličen, po videzu pa frajerski je Discovery 3. generacije lahko zelo dober družinski avtomobil ali pripomoček za izlete izven asfaltnih cest. Je pa tudi precej manj terenski kot njegov predhodnik.

OCENA  1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

DIAGRAM MENJALNIKA:

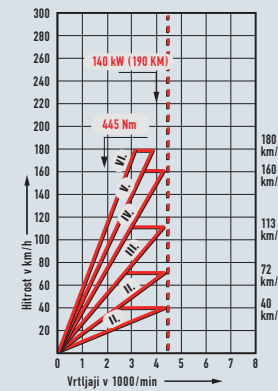
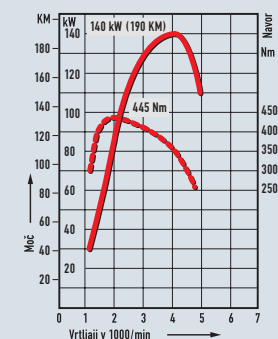


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Čudovit! Dobro gre na avtocesti, na magistralni cesti, v mestu, na makadamu ... No, tistega pravega terena se raje izognem, je pa drugod nedvomno uživaški. Za ljubitelja terenca, jasno.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni -V-60° -
turbodizelski z neposrednim vbrizgom
- gibna prostornina 2720 cm³ - naj-
večja moč 140 kW (190 KM) pri
4000/min - največji navor 445 Nm pri
1900/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - reduktor - gume 235/65 R 18 H [Dunlop Grandtrek WT M3 M+S].

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija na šasiji - spredaj posamični obesi, elektronsko krmiljeno zračno vzmetenje, po dve trikotni prečni vodi-
li, stabilizator - zadaj posamični obesi, elektronsko krmiljeno zračno vzmetenje, po dve trikotni prečni vodi-
li, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajenje), zadaj kolutni (prisilno hlaje-
nje) - rajdni krog 11,8 m - posoda za gorivo 86,5 l.

Mase: prazno vozilo 2494 kg -
dovoljena skupna masa 3180 kg.
Zmogljivosti: največja hitrost
180 km/h - pospešek 0-100 km/h
11,7 s - poraba goriva (ECE)
11,5/8,2/9,4 l/100 km.

Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ frajerski imdž
 - ▲ vodljivost
 - ▲ rokovanje menjalnika
 - ▲ oprema
 - ▲ malo notranjega trušča
 - ▲ reduktor in HDC
 - ▲ žarometa
 - ▲ vzmetenje
-
- ▼ notranji videz
 - ▼ grob omejevalnik hitrosti
 - ▼ neprožen motor
 - ▼ velika masa
 - ▼ predolg diferencial
 - ▼ skromna količina podatkov za voznika