



Land Rover Discovery Sport

Miedo para nada

Prueba | Land Rover significa aventura. El que piensa en Land Rover, piensa en barro, pendientes, caminos malos y nieve. El que ha comprado un Land Rover, en la práctica lo usará sobre todo en caminos pavimentados y lo empleará para transportar a la familia. Pero con el puro conocimiento de que un Land Rover puede con todas las circunstancias, hace que el recorrido diario sea más excitante. Por eso, Autozine viajó a Islandia para juzgar el nuevo Discovery Sport en todas sus cualidades.

La base del programa Land Rover es y siempre ha sido el Freelander. La segunda generación de este modelo no tendrá un sucesor directo. En lugar de esto, los clientes son servidos con el nuevo Discovery Sport.

El nuevo modelo de Land Rover sigue las tendencias que se ve en casi todas las marcas: menos peso, más económico y por todo eso, el precio más favorable.

Espacio

El nuevo Discovery Sport se demuestra grande, como es comprobado por su largura de 4.60 metros. El coche está sobre una plataforma derivada del Range Rover Evoque. Mucha atención ha recibido el eje trasero. Gracias a una nueva construcción, éste ocupa mucho menos espacio, por lo cual el Discovery Sport, dependiendo del nivel de equipamiento, puede tener una tercera fila de asientos.



La segunda fila de asientos tiene la agradable característica de ser recorrible. No es ningún problema llevar allí a dos o tres personas adultas. Tanto el espacio para las piernas como para las cabezas está en orden.

Gracias al asiento recorrible, el volumen del maletero es flexible. Es posible extenderlo en varios pasos. Con

capacidad para cinco personas, y como máximo ofrece un volumen de 479 litros. Con el asiento recorrido aumenta a 689 litros. El que amontona sus cosas hasta el techo, llega casi a los mil litros; aún sin sacrificar asientos.



Desde el maletero es posible doblar el respaldo del segundo asiento a control remoto. En este caso el maletero aumenta a 1.698 litros. Con esto, el Land Rover Discovery Sport compite sin problemas con todos los familiares. Lo único que no es bonito, es que el respaldo doblado no forma un piso plano.

Las dos o tres filas de asientos están puestas en "forma de teatro". La segunda fila está más elevada que la primera, y la tercera está más elevada que la segunda. El objetivo de eso, es mejorar la visión de los pasajeros. Sin embargo, esto no aplica para los niños en la tercera fila, porque los reposacabezas de la segunda fila llegan casi al techo y limitan toda visibilidad.



Carisma

Los diseñadores han dedicado mucho trabajo al carisma del coche. Sobre todo la ancha columna C y el techo volante, no eran fáciles de realizar, pero según Autozine ha valido la pena! Los faros delanteros y las luces traseras tienen una organización especial de tres dimensiones. Eso da más carácter al coche.

Un Land Rover debe contener material de alta calidad. El Discovery Sport no es la excepción. El salpicadero se ve bien y tiene el aspecto tradicional de Land Rover. Lo único es que en la pantalla compacta entre cuentarrevoluciones y cuentakilómetros hay muchos pequeños símbolos.





El diseño y la organización de la pantalla digital que está arriba en la consola del medio, son completamente nuevos. Por ejemplo, es posible el "swipe" (con tan sólo deslizar el dedo sobre la pantalla), como muchos ya están acostumbrados con su tablet o teléfono. Muchas funciones de este coche son manejados con esta pantalla, y por lo tanto hay menos botones en la consola.

On road

El Discovery Sport está previsto de los mismos motores que los demás modelos Land Rover. Para esta prueba, elegimos el diésel de 2.2 litros y 190 cv. También hay una variante con 150 cv, que además está disponible con tracción delantera y caja manual de seis velocidades.



El diésel de 190 cv y doble tracción es hasta en los más

mã-nimos detalles un verdadero Land Rover. El coche de doble tracción que condujo Autozine estaba provisto de una caja automática de nueve (!) velocidades. Sobre pavimento, esta versión es confortable, sin desventajas como inclinarse en curvas.

Off road

El promedio SUV se ve masculino, pero ya encuentra dificultades cuando tiene que subir una acera o pasar por un cãsped mojado. La más importante característica de cada Land Rover es que son realmente aptos para todo tipo de terreno. Y una importante característica de un moderno Land Rover es que cada persona puede meterse en el terreno con ellos.



Éso se debe al sistema "Terrain Response", con el cual se puede elegir ajustes entre diferentes terrenos. La posición elegida de "Terrain Response" influye las reacciones del acelerador, el volante y los momentos precisos de cambiar de marcha. "Hill Descent Control" en su turno, limita la velocidad al bajar pendientes.

Durante el encuentro en Islandia, el coche estaba permanentemente en modo "snow, mud and gravel" ("nieve, barro y grava"). Con éxito, porque el coche pasaba sin ningún problema la abundante nieve. En diversas pruebas sacamos lo máximo del coche, y este "modelo de entrada" ha sabido convencer como un Land Rover de sangre pura.



Conclusión

Los que pueden elegir entre un SUV cualquiera o un verdadero Land Rover, son seguramente tentados de elegir este último. El Discovery Sport es el nuevo modelo de entrada de Land Rover y responde mejor que su antecesor (el Freelander) a los deseos de un grupo grande de potenciales compradores.

Gracias a la moderna tecnología y muchas versiones, el Discovery Sport es una elección racional. Como se puede esperar de un Land Rover, el coche es capaz de mucho más de lo que requiere el comprador promedio. El que nunca abandonará el pavimento, puede preferir la versión de tracción delantera. Entonces el comprador aprovecha de un precio razonable y un consumo favorable.

El que a menudo lleva un remolque o verdaderamente abandona el asfalto, tiene un auténtico todoterreno capaz de todo. Gracias al inteligente sistema "Terrain Response" todo el mundo puede meterse en el terreno, de manera que el coche y el conductor tienen miedo de nada! ■



Especificaciones

Land Rover Discovery Sport 2.2 SD4 HSE automatico

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	460 x 207 x 172 cms
Batalla	274 cms
Peso	1.755 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	2.500 kg
Contenido del tanque de combustible	65 l
Maletero	981/1698 l
Dimensiones de los neumáticos	235/60R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	2179 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	190 cv @ 3500 rpm
Par motor	420 Nm @ 1750 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	8,9 seg.
Velocidad máxima	188 kms/h
Consumo promedio	6,1 l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emission CO2	161 grs/km

Precio

Precio	€ 53.600
Modelo mas barato	€ 36.350