



## Gebraucht-Know-how

Unser Experte: Emanuel Ebner

### Wird der Discovery von vielen Offroadfans als ernsthaftes Fernreiseauto unterschätzt?

Prinzipiell steht der Fernreisetauglichkeit des Discovery nichts im Wege. Die Kunden greifen allerdings gerne zum „hauseigenen Konkurrenten“, dem Defender. Die alten Disco-Modelle bieten jedoch eine erstaunlich gute Basis, sind nahezu elektronikfrei und dadurch auch für Fahrten in unwegsame Gegenden geeignet. Ein entscheidender Punkt dürfte zudem die sprichwörtliche Zuverlässigkeit der älteren TDI-Motoren sein, die im Vergleich zu den Folgemodellen wesentlich belastbarer sind.

### Welche Modifikationen sollten durchgeführt werden, um die Reisetauglichkeit zu verbessern?

Es gibt keine generellen Dinge, auf die man achten muss. In erster Linie sollte man sein Geld in einen ordentlichen Service investieren, da sowohl die Maschine, der Antriebsstrang als auch das Fahrgestell bereits seit Jahren im Einsatz sind. Größere Räder sind in jedem Fall sinnvoll, wobei sich die Radgröße 235/75 R 16 als Allroundmaß herausgestellt hat. Je nach Zustand des Fahrwerks (Federn/Dämpfer) kann und muss auch hier nachgerüstet werden, was die Zuladung positiv erhöht. Anderes Zubehör wie Zusatztanks, Winde, Schnorchel usw. ist optional, jedoch nicht zwingend notwendig.

**SIE HABEN FRAGEN?**  
[experten@off-road.de](mailto:experten@off-road.de)

## SERIE: DER GROSSE OFF ROAD-GEBRAUCHTWAGENCHECK 2008



Tausendassa: Zwischen Fernreise und Oper war der geräumige Disco überall zu Hause.

### LAND ROVER DISCOVERY

# It's Disco-Time

„Der Discovery, Ergebnis eines ausgedehnten Forschungsprogramms im 4x4-Sektor, wendet sich vor allem an den wachsenden Kreis freizeitorientierter Automobil-Kunden.“ Mit diesen Worten umschrieb Land Rover 1989 zur Markteinführung des Discovery den Wunsch nach einem neuen, etwas edleren Geländewagen – ein Alltagsauto für die ganze Familie. Ein Spagat zwischen Defender und Range Rover. Die Gene waren vorgegeben: permanenter Allradantrieb, Starrachsen mit Schraubenfedern sowie eine Aluminiumkarosse. Die allen Land Rovern typische Geländetauglichkeit war also auch gewährleistet. Bei nur rund 1500 ausgelieferten Fahrzeugen im Jahr – in Deutschland – ist die Situation am Gebrauchtmrkt heute recht dünn. **Gute Gebrauchtwagen gibt's ab 2000 Euro. Für Fahrzeuge in Top-Zustand sollte man bis zu 8000 Euro kalkulieren.**

### MOTORVARIANTEN

#### MOTOREN

- 2,5-Liter-Turbodiesel, 4-Zylinder, 113 PS, 1989-1991
- 3,5-Liter-Benziner, 8-Zylinder, Vergaser, 145 PS, 1986-1990
- 3,5-Liter-Benziner, 8-Zylinder, Einspritzer, 154 PS, 1991-1994
- 3,9-Liter-Benziner, 8-Zylinder, Einspritzer, 182 PS, 1994-1997



### HISTORIE

#### +++ 1989 +++

1989 stellt Land Rover den ersten Discovery vor. Zuerst gibt es nur zwei Motorvarianten: Den aus dem Defender entlehnten 2,5-Liter-Turbodiesel mit Direkteinspritzung und Ladeluftkühler mit 111 PS sowie einen 3,5-Liter-V8-Benziner, der sich allerdings aufgrund seiner geringen Leistung (145 PS) und der exorbitanten Verbrauchswerte nicht richtig durchsetzen kann. 1991 wird der V8 mit Einspritzung ausgerüstet, liefert 154 PS und steigt in der Gunst der Käufer. Dieser wird parallel zum Diesel bis 1994 gebaut. Mit der Einführung des neuen, aus dem Range bekannten V8 (3,9 Liter/182 PS) bricht 1994 eine neue Ära an. 1997 wird die erste Discovery-Serie eingestellt.

## WORAUF MAN UNBEDINGT ACHTEN SOLLTE:



1 Zahn der Zeit – über Jahre extrem korrodierte Bremsleitungen.



4 Full Pull: Synchronringe zwischen erstem und zweitem Gang.



6 „Gefeilte Hecktüre“: Nach Jahren löst sich das Türblatt ab.



7 Rahmenrost: tückisch, gerade im vorderen Rahmenbereich.

1 Nicht nur die Aufbauten, auch sicherheitsrelevante Teile wie die Bremsleitungen über dem vorderen rechten Kotflügel sollten einem genauen Check unterzogen werden. Bereits nach wenigen Jahren sind die Leitungen teilweise fast weggefault.

2 Das Schaltgetriebe (Typ LT77) zählt von Haus aus eher zur Kategorie „Auslaufmodell“. Deswegen auf jeden Fall auf Undichtigkeiten prüfen.

3 Besonders anfällig: Die komplette Fahrzeugelektrik sollte genau unter die Lupe genommen werden. Konzentrieren Sie sich auf korrodierte Stecker und brüchige Kabelstränge. Oft steht auch die Lichtmaschine kurz vor dem Exitus – hier hilft nur ein Messgerät, um ankommenden Ladestrom zu überprüfen.

4 Die Schaltvorgänge zwischen den einzelnen Gängen sollten ohne Würgen und Krachen vonstatten gehen – ansonsten Finger weg, denn dann sind neue Synchronringe, das heißt eine komplette Getrieberevision fällig!

5 Prüfen Sie Dichtungsgummis der Frontscheibe und der Seitenscheiben auf Brüchigkeit. Nicht selten lassen diese bei Regenfahrten Feuchtigkeit ins Wageninnere. Zusätzlich schadet ein genauer Rundumblick im Wageninnern nicht. Spezielles Augenmerk ist hierbei auf Türverkleidungen, Griffe, Schalter und Fahrzeughimmel zu richten. Oft wurden diese Bauteile – weil sie irgendwann abgefallen sind – vom Vorbesitzer nur lieblos „angetaped“.

6 Größtes Disco-Manko: Speziell Türen und Türfalze scheinen den Rost geradezu magisch anzuziehen. Das ist nicht immer eine Frage des Alters, denn auch viele Disco-Eigner bemängelten diesen Zustand bereits nach zwei bis drei Jahren. Kontaktkorrosion zwischen Aluminium und Metall sowie die wechselhafte Verarbeitungsqualität im Werk sind unter anderem die Ursachen. Dies gilt sowohl für die Fronttüren als auch für die Heckklappe.

7 Rahmen ade. Viele der Discovery-Leiterrahmen der ersten Generation sehen bedeutend schlimmer aus als unser Anschauungsmodell. Doch auch hier (Bild) ist der Rostfraß bereits sehr fortgeschritten. Achten Sie daher gründlich auf Durchrostungen, speziell im Bereich der Stoßdämpferaufnahmen und der Federteller. Ein durchgefallener Rahmen bedeutet meist einen wirtschaftlichen Totalschaden!

## AUF EINEN BLICK



- gute Ausstattung
- simple Technik
- sehr geländegängig
- 2,5er TDI sehr zuverlässig
- komfortabel



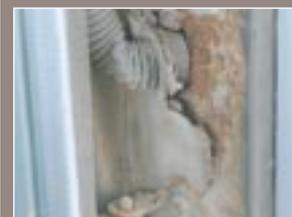
- sehr korrosionsanfällig
- hoher Verbrauch (speziell die alten Vergaser-V8-Motoren)
- anfällige Schaltgetriebe, speziell Synchronringe zwischen 1. und 2. Gang



Angefressen: So soll's nicht aussehen!

## PREISE INKL. 19 % MWST

➤ Viskolüfter	190,78 €
➤ Ölwanne	130,66 €
➤ Zylinderkopf	879,60 €
➤ Bremsbeläge vorn	82,15 €
➤ Bremsbeläge hinten	64,39 €
➤ Differenzial (vorn)	1367,56 €
➤ Schaltgetriebe	2830,80 €
➤ Verteilergetriebe	3571,89 €
➤ Rumpfmotor	7271,90 €
➤ Anlasser	473,00 €
➤ WAPU	90,04 €
➤ Auspuffanlage komplett	209,80 €
➤ Lichtmaschine	291,55 €
➤ Kühler	637,74 €



Braune Pest: an den vorderen Türen.