



Der Freelander ist erwachsen geworden, bietet mehr Platz und ausgefeilte Antriebstechnik.



Den Film zum Test finden Sie auf der DJZ-DVD 6/2008

Noch besser, noch teurer

Der erste Land Rover Freelander sollte eine neue Fahrzeuggeneration bei der englischen Traditionsfirma einläuten: ein preisgünstiger Einsteigergeländewagen, der problemlos im Alltag eingesetzt werden kann. Damit hat Land Rover bereits vor Jahren den aktuellen Trend der SUVs (Sport Utility Vehicles) vorweggenommen.

Der Freelander 2 hat einiges Neues zu bieten, am stärksten verändert hat sich aber der Einstiegspreis. Mit über 30 000 Euro ist der neue Freelander fast 10 000 Euro teurer als sein Vorgänger und damit in der gehobeneren Klasse der SUVs platziert.

Die Karosserie wurde vergrößert und mehr Laderaum geschaffen. Sehr praktisch ist jetzt die leicht nach oben schwenkende Heckklappe. Das Reserverad, das beim Vorgänger umständlich an einer Flügeltür montiert war, ist in den Kofferraumboden gewandert.

Als technische Innovation wurde eine abgespeckte Version des Terrain Response Systems vom großen Bruder Discovery eingebaut. Nach Vorwahl eines Fahrprogramms, zum Beispiel Schlamm/Sand, optimiert die Elektronik die Antriebssteuerung für den jeweiligen Untergrund.

Im Test wurde der Freelander vor allem auf tiefausgefahrenen schlammigen Waldwegen getestet. Die Traktionssteuerung hat dabei sehr schwierige Situationen tadelos gemeistert. Wie im Gelände ohnehin üblich, sollte langsam gefahren werden. Das System benötigt jeweils eine geringe Zeitspanne, um

alle Einstellungen vorzunehmen. Ist die „Denkphase“ vorbei, gräbt sich der Freelander unaufhaltsam voran.

Insbesondere vom geringen Gewicht und dem freien Unterboden des Freelanders profitiert der Fahrer in unwegsamem Gelände. Eine Automatik kann zwar die fehlende Untersetzung nicht ersetzen, macht diese aber leichter verschmerzbar. Beim Schaltgetriebe entspricht der erste Gang etwa dem zweiten Gang mit Untersetzung des Geländeunikums Defender.

Weiter verbessert wurde beim Freelander das Programm für automatisches hangabwärts Fahren, abgekürzt HDC. Auf Knopfdruck bremst die Hill Decense Control das Fahrzeug auf Kriechgeschwindigkeit ab und regelt mit einer ausgeklügelten Verzögerungskontrolle die sichere Fahrt talwärts. Der Fahrer kann sich voll auf die Strecke konzentrieren und die Lenkfähigkeit des Freelanders bleibt erhalten.

Der anzugsstarke Motor überzeugte auch auf der Straße und der Verbrauch ist mit rund 7,5 Litern sehr günstig. Ein Kurvenkünstler ist der Freelander allerdings nicht. Bei Strecken mit zahlreichen Lastwechseln, wankt die Karosserie zwar nicht so stark wie beim Discovery, aber die Verwandtschaft ist nicht zu leugnen.

Ähnliche Fahrzeuge sind der RAV4 von Toyota und der BMW X3, die nicht ganz über die Geländefähigkeiten eines Land Rovers verfügen, aber auf der Straße mit strafferem Bodenkontakt glänzen. *pb*

Freelander 2 TD4

Basispreis: 30 900 Euro
Testwagen: 43 660 Euro (SE-Variante ab 37 500 Euro)
Motor: 4 Zylinder Common Rail-Dieselmotor, 2,2 Liter, 152 PS
Verbrauch: 7,5 Liter auf 100 km
Antrieb: permanenter Allradantrieb mit Verteilergetriebe und Terrain Response System, EBA (elektronischer Bremsassistent), ETC (elektronischer Traktionskontrolle), CBC (Kurvenbremskontrolle), DSC (dynamische Stabilitätskontrolle), RSC (Wankneigungskontrolle)
Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne / hinten
Bodenfreiheit: 22 cm
Länge: 4,50 m
Wendekreis: 11,30 m
Zul. Ges. Gewicht: 2 505 kg
Anhängelast: 2 000 kg (gebremst bis 12 Prozent Steigung)
Sonderausstattung Testwagens: Navigationssystem (2 050 Euro), Glas-Panorama-Schiebedach (1 330), Bi-Xenon-Scheinwerfer (720), Metallic-Lackierung (690), Bluetooth-Telefonsystem (510), beheizte Frontscheibe (380), Sitzheizung vorne (360)

Weitere Infos unter:

Hoffmann & Rink GmbH, Danzigerstraße 6
 56564 Neuwied, Telefon 02631/39360
 Internet: www.hoffmann-rink.de

Land Rover Deutschland GmbH
 Am Kronberger Hang 2a, 65824 Schwalbach/Ts.
 Telefon 06196/9521-0, www.landover.com



Foto: Peter Brade