



Landrover Freelander Td4S Trophy

Basispreis: 21 900 Euro (Benziner) und 23 900 Euro (Diesel)

Motor: Zweiliter-CommonRail-Dieselmotor mit 112 PS (modifiziert auf 135 PS)

Testverbrauch: 9 Liter/100 Kilometer

Antrieb: permanenter Allradantrieb

Kraftverteilung: normale Kraftverteilung 97:3 zwischen Hinter- und Vorderachse. Automatische Änderung durch Viskokupplung, bis auf 50:50. Traktionskontrolle durch Bremsengriffe. Keine Sperren

Radaufhängung: Einzelradaufhängung

Bodenfreiheit: 185 mm

Länge: 4,42 Meter

Wendekreis: 11,6 Meter

Zul. Ges.-Gewicht: 2 080 kg

Anhängelast: 2 000 kg (gebremst), 750 kg (ungebremst)

Sonstiges: Basismodell für Freelander „Trophy“ ist der Freelander Td4 „S“, 3-Türer. Preis: 25 800 Euro inkl. Klimaanlage, Radio/CD, 15 Zoll LM-Felgen mit M+S-Bereifung. Aufpreise: Metallic-Lackierung 460 Euro, Hardtop 580 Euro. Paket „Trophy“: Leistungssteigerung, 18 Zoll-LM-Räder (zusätzlich), Doppelrohrsportauspuff, Reserveradabdeckung, Lampenschutzgitter hinten (Wert: etwa 4480 Euro). Angebotspreis „Trophy“: 27 600 Euro. *pb*

Einer für alles aus England

Der Freelander hat eine Erfolgsgeschichte geschrieben, wie sie im Offroadbereich selten ist. 1997 wurde der neue Landrover erstmals auf der IAA in Frankfurt präsentiert. Die DJZ war vor Ort und berichtete über das neue Universal-Fahrzeug, das in vielem ganz anders war, als die etablierten Landrover-Modelle Defender, Discovery und Range Rover.

Das Konzept der Einzelradaufhängung und damit des guten Fahrverhaltens auf der Straße hat sich durchgesetzt, und so ist der Freelander heute eines der meistverkauften Allradfahrzeuge seiner Klasse. Der Freelander gehört bei den Landys in die leichtere Gewichtsklasse, was beim Blick auf die Anhängelast von zwei Tonnen deutlich wird.

Im Gelände kann er die Leichtigkeit ausspielen. Der erste Gang des Freelander entspricht etwa dem unteretzten

zweiten Gang des Defenders. So hat der Freelander immer noch ausreichend Kraft, insbesondere wenn er mit der Dieselmotor ausgerüstet ist. Die nicht vorhandene Geländeuntersetzung wird eher selten vermisst.

Damit die Kraft bei Schlupf an die richtige Stelle gelangt, verfügt der Freelander über zwei Systeme. Zunächst regelt die Viskosekupplung die Verteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Normalerweise liegen 97 Prozent der Kraft an der Vorderachse an. Bei Bedarf hinten ändert sich das Verhältnis bis auf 50:50. Also eine gleichmäßige Verteilung der Kraft auf beide Achsen.

Das zweite System arbeitet elektronisch und bremst die durchdrehenden Räder durch Bremsengriffe ab. Wie gut das funktioniert, sieht man im Film zu diesem Heft. Der Freelander wurde auf einer lehmigen Teststrecke mit zahlreichen schwie-

rigen Passagen gefahren. Beim Verschränkungstest drehten freihängende Räder zunächst kurz durch. Dann wurde die Kraft an die Räder mit Traktion geleitet, und die Fahrt ging weiter.

Schräglagen und Grabendurchfahrten waren für den Freelander kein Problem. Für wirklich lange Strecken in sehr langsamer Fahrt mit vielen Steigungen und schlüpfrigen Untergrund ist allerdings der Verschleiß von Bremsbelägen und Kupplung zu bedenken.

Die Firma British Motors in Limburg an der Lahn ist spezialisiert auf den Umbau von Landrover-Fahrzeugen. Den Freelander liefert die Firma als Modell „Trophy“ mit einer Reihe interessanter Extras, die dem Auto eine sportliche Note verleihen. Die Motorüberarbeitung bringt 23 PS mehr und das bei nur geringfügig höherem Verbrauch. Die meisten anderen Extras sind mehr optischer Natur.