



Land Rover Freelander

Der Abenteurer

Autotest | Land Rover muss einen Namen hoch halten. "The best 4 by 4 by far" ist ja eine erlesene Wahl für denjenigen, der eine Wüste durchfahren oder einen Dschungel bezwingen will. Da die Sonne, das Meer und der Sand bereits eine genügende Herausforderung für den durchschnittlichen Fahrer sind, bietet Land Rover seit 1997 den Freelander an. Dieser "kleine" Land Rover ist ein direkter Nachkomme der abenteuerlichen Familie, aber fühlt sich auch auf der deutschen Autobahn zu Hause. Dazu gehört sein Topmodell: der HSE.

Lange bevor der Begriff "SUV" erfunden wurde, war Land Rover bereits in diesem Segment aktiv. Der HSE ist im Moment der geräumigste und luxuriöseste Freelander. Der Freelander HSE ist durch Dachreilings, Schutzleisten an den Seiten und 17" "freedom"- Räder erkennbar. Außerdem ist die HSE Ausführung nur als ein geräumiger Kombi lieferbar. Für den Innenraum ist eine Kombination aus schwarzem Kunststoff mit schönem "Alpaca"-Leder in beige charakteristisch.

Die Sitze bieten seit der neuesten Modell-Änderung mehr seitliche Unterstützung und sind etwas größer geworden. Die Sitze brauchen jedoch etwas Gewöhnung, weil der Fahrer sehr hoch sitzt und dadurch die Kopffreiheit ziemlich begrenzt ist. Leider ist auch der Neigungswinkel der Vordersitze nicht einstellbar. Die Kopffreiheit ist dank einem Knick in der Dachlinie hinten besser.



Evolution

Vom Vordersitz hat der Fahrer die Sicht auf ein ungewöhnlich entworfenes Armaturenbrett. So ist der Knopf für den Tempomaten hinterm Lenkrad platziert, neben dem des Nebelscheinwerfers. An der Kniehöhe des Fahrers befindet sich eine genaue Kopie des

Handschuhfachs von der Beifahrerseite. Die Entriegelung der Motorhaube befindet sich jedoch im äußersten Winkel zu Füßen des Beifahrers.

Jeder unbenutzte Platz wurde in eine Ablage umgewandelt, lose liegende, rutschfeste Gummimatte einschließlic. Um die Verwirrung komplett zu machen, hat das Armaturenbrett ein Paar einzigartige Knöpfe, wie z.B. für den elektrischen Fensterheber zum Öffnen des Heckfensters. Das ist ein Auto, bei dem man vor der Abfahrt das Armaturenbrett genau studieren muss. Wenn alles klar ist, kann man in der täglichen Praxis sehr gut damit leben. Besser noch, es verleiht dem Auto Charakter!

Charakter

Das Fahren mit dem Freelander ist eine ebenso besondere Erfahrung. Es beweist, dass der Freelander kein PKW mit Geländekapazitäten ist, aber wie Land Rover selber sagt: "ein kompromissloses Auto, das sich auch auf der Nebenstraße zu Hause fühlt". Deswegen ist das Auto mit dem permanenten Allradantrieb ausgestattet. Der Freelander startet wie ein reiner Geländewagen. Die Insassen können dabei fühlen, wie die mechanischen Teile unter dem Fußboden arbeiten, was bei Geschwindigkeiten über 110 Km/h zusätzlich um einen leichten (nicht störenden) Pfeifton ergänzt wird.

Der Charakter des Motors macht das Gefühl komplett. Der Motor ist so gewählt worden, dass die meiste Kraft im Gelände vorhanden ist. Der (optionale) Automat kennt die Motorcharakteristik gut und weiß genau, wann er schalten muss. Es ist auch möglich, selbst sequentiell zu schalten, aber gerade durch den ungewöhnlichen Charakter des Motors bedarf es der Gewöhnung. Der 2-Liter Diesel ist vor allem außergewöhnlich leise. Die Leistungen sind sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn sehr lobenswert. Der Freelander ist zweifellos fürs Gelände geschaffen worden, aber dank des niedrigen Schallpegels ist er auch auf Langstrecken sehr angenehm.

In der Stadt fühlt sich der Freelander nicht zu Hause. Die langen Federn sorgen dafür, dass das Auto entweder in scharfen Kurven oder bei scharfem Bremsen sich sehr neigt oder tief in die Federn geht.

Vor allem für den Komfort der Passagiere ist es wichtig, das Fahrverhalten hier anzupassen.

Beim schnellen Durchfahren der Kurven verhindert der Allradantrieb nicht, dass das Auto sich neigt, aber die Räder bleiben stabil am Boden. Das ist einfach zu erfüllen und gerade aus diesem Grund ist die schnelle Kurvenfahrei sehr verlockend. Die Grenzen sind dabei recht weit gestreckt, obwohl es wichtig ist, das Auto nie bewusst aus der Balance zu bringen. Nur der erfahrene Fahrer kann den Freelander wieder in die Balance bringen. Die langen Federn sind vor allem für das Gelände bestimmt, kommen aber auch ganz unerwartet gerade richtig: vor der Bodenschwelle braucht man kaum zu bremsen!

Geländefahrt

Sobald der Freelander eine unbefestigte Straße unter seine Reifen bekommt, erwachen das Auto und der Fahrer zum Leben! Und damit endet der Vergleich mit einem Sportwagen nicht. Der außergewöhnliche Charakter eines Sportwagens ist auf die optimale Kommunikation mit dem Fahrer gerichtet, so dass er in jeder Situation weiß, was das Auto kann.

Der erste standard Geländetest hat der Freelander so mühelos überstanden, dass sich der Fahrer beim Auto für diese anspruchslosen Tests fast entschuldigt. Wenn das Gelände schwieriger wird, greift die Elektronik des automatischen Schaltgetriebes ein, die auf die Situation gut reagieren kann. Dann fühlt man, wie die Power nach und nach aufgebaut wird (eine plötzliche Kraft-Explosion, die das Auto bis in die Achsen einbuddeln würde) und der Fahrer erfährt neu, wozu das Auto imstande ist.

Eventuell unterstützt das "hill descent" bei steilen Abfahrten. Dieses System lässt eine Bergabfahrtsgeschwindigkeit von maximal 14 Km/h zu und macht das Bremsen überflüssig. Das ist wichtig, weil gerade das Bremsen die Räder blockieren kann mit allen entsprechenden Konsequenzen. Die Grenze des Fahrens auf dem Gelände ist erreicht, wenn die Reifen keine Haftung mehr haben. Das Auto ist nämlich nicht mit Schlammreifen standard ausgestattet. Das erklärt den Komfort auf der Nebenstraße!



Fazit

Es war eine besonders angenehme Woche, den Freelander zu testen. Jede Möglichkeit für eine Fahrt wurde ausgenutzt, jedes Gelände "durchgewühlt". Der Freelander hat immer Grund zu viel Zufriedenheit gegeben. Und das tut der Freelander auf ganz eigene Weise. Während für die meisten Hersteller "Komfort" gleich Verhalten eines PKWs ist, denkt Land Rover ganz anders. Der Freelander ist ein reiner Geländewagen, der auch wie ein reiner Geländewagen fährt. Damit will man jedoch nicht feststellen, dass der Freelander nicht luxuriös, leise und kurshaltend ist. Damit ist das Verhalten ungewöhnlich, aber der Komfort hoch und das Vergnügen komplett (Ivo Kroone) ■



Technische Daten

Land Rover Freelander Td4 HSE 5d

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	438 x 178 x 178 cm
Radstand	256 cm
Leergewicht	1.693 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.000 kg
Tankinhalt	64 l
Gepäckraum	546/1319 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	1951 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	112 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	260 Nm @ 1750 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	14,4 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	160 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	n.b.

Preis

Preis	€ 33.000
Grundpreis	€ 26.300