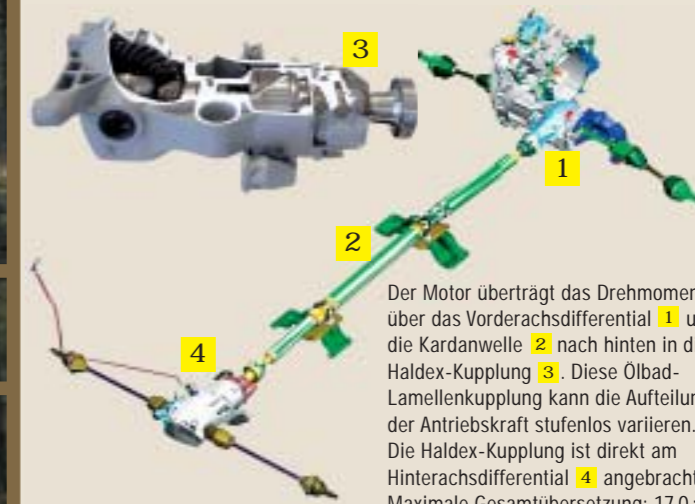




Kommt der kleine Landy groß raus?

Der Freelander ist nicht nur der neue Hoffnungsträger für Land Rover, die Briten haben ihn technisch auch ungewöhnlich FIT FÜRS GELÄNDE gemacht. Fit genug für den Supertest?



Der Motor überträgt das Drehmoment über das Vorderachsdifferential **1** und die Kardanwelle **2** nach hinten in die Haldex-Kupplung **3**. Diese Ölbad-Lamellenkupplung kann die Aufteilung der Antriebskraft stufenlos variieren. Die Haldex-Kupplung ist direkt am Hinterachsdifferential **4** angebracht. Maximale Gesamtübersetzung: 17,0 : 1

Fotos: Land Rover (2), Lindloff

DIE REGELN

12 Kandidaten
Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

23 Prüfungen
Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

1000 Punkte
Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

1 Testsiegel
Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!

Das Lamentieren in der Land Rover-Fangemeinde war groß, als die Briten 1998 den ersten Freelander vorstellten. Land Rover und ein SUV? Ohne Untersetzung, ohne Leiterrahmen, ohne Starrachsen? Doch schon der erste Freelander war mehr als nur eine weitere Interpretation des Toyota RAV4. Er nahm vor allem das vorweg, was heute zum guten Ton in der Allradszene zählt: elektronische Fahrerassistenz-Systeme. Die mangelnde Verschränkung machte er mit einer durchaus brauchbaren Traktionskontrolle wett, und am Schalthebel prangte ein gelb-schwarzer Schieberegler: die Hill-Descent-Control. Diese elektronisch überwachte Bergabfahrkontrolle war ein Novum, erlaubte bei Vorwärts- wie Rückwärtsfahrt in extremen Steigungen eine sichere Talfahrt. Eine Technik, die inzwischen alle Hersteller von BMW bis Volkswagen kopiert haben. Das machte den Freelander im Gelände zum Rudelführer, unter seinesgleichen setzte er die Maßstäbe, kam weiter und höher als andere Klassenkameraden. Klar, dass der Freelander II entsprechende Erwartungen weckt, denn die Konkurrenz hat mittlerweile in diesem Segment gewaltig zugelegt. ▶



ES REICHT
Der Rampenwinkel ist gar nicht mal so übel für ein SUV – es kratzt nirgends

Inzwischen muss auch Land Rover im großen Ford-Firmenverbund Kompromisse eingehen und Plattformstrategien befolgen. Würde der erste Freelander noch für sich allein entwickelt, ohne dass jemand auf Synergie-Effekte geachtet hätte, teilt er sich nun Komponenten mit anderen Konzernfahrzeugen, beispielsweise mit dem 2009 erscheinenden Volvo XC60. Dennoch: Die Tüftler vom Entwicklungszentrum in Gaydon wollten sich abgrenzen. So arbeitet der im Prinzip zum Volvo baugleiche Haldex-Allradantrieb bei Land Rover mit einer stark erhöhten Systemvorspannung, damit der automatische

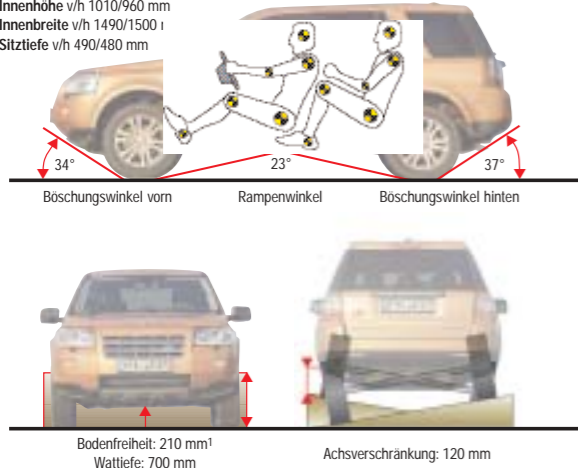
Allradantrieb besser anspricht. Andere Details wie die aufwändige Kapselung von Motor und Getriebe gegen Wassereinbruch oder der auch als Unterfahrerschutz und extrem stabiler Anschlagpunkt zum Freischleppen konstruierte massive Motorträger machen klar, dass man auf der Insel das Thema SUV etwas anders interpretiert als im Rest der Welt. Wer so hoch hinaus will, muss unter Beweis stellen, dass das alles nicht nur Show ist. Und unsere ersten Testfahrten in Tunesien (Januar-Heft 2007) machten tatsächlich klar: Dieses Auto muss in den Supertest.

Schließlich wird nun auch der Freelander II mit dem Terrain-Response-System ausgestattet, mit dem der Fahrer für verschiedene Geländesituationen das passende Fahrprogramm auswählen kann; die Fahrzeugelektronik stellt sich dann darauf ein. Beim Freelander bezieht sich das vor allem auf die Abstimmung des elektronischen Gaspedals und das Verhalten der Traktionskontrolle. In Erinnerung an den Vorgänger, der mit einem voluminösen Auspuffendtopf manches Mal hässliche Geräusche machte, wenn Auf- oder Abfahrten zu steil wurden, erwarteten wir „unten rum“ entsprechende Fortschritte. Die gibt es, aber auch neue Stolperfallen. Das mittig verlaufende Abgasrohr markiert rechts neben dem Hinterraddifferential die tiefste Stelle des Autos. Aus Fehlern nichts gelernt? Wenn das mal in der Verschränkungsstrecke gut geht. Um es vorwegzunehmen: Es geht gut, wenn auch knapp. Der Unterboden des brandneuen Testwagens bleibt von Kaltverformungen verschont. Allerdings macht der Freelander in dieser Sektion auch klar, dass er nicht ganz die technischen Voraussetzungen wie seine großen Brüder Defender und Discovery hat; er bietet weniger Reserven.

DIE WICHTIGSTEN GELÄNDEWERTE

Land Rover Freelander II

Innenhöhe v/h 1010/960 mm
Innenbreite v/h 1490/1500 mm
Sitztiefe v/h 490/480 mm



Fotos: Lindbäck

¹ Bodenfreiheit am tiefsten Punkt in der Fahrzeugmitte in Längsrichtung gemessen. Werksangaben: Rampenwinkel und Wattiefe

1. UNTERBODEN



Wenn heute bei Land Rover ein neuer Geländewagen entwickelt wird, muss alles daran stabil sein. Das sieht man auch am Leergegewicht der einzelnen Modelle. Entsprechend massiv und belastbar



sind Antriebswellen, Achsträger und der sehr lebenswerte vordere Motorträger, der gleichzeitig als massive Schutzplatte und Schleppanker zur Fahrzeugbergung dient. Um einen festgefahrenen Freelander zu befreien, kann daran sogar ein Range Rover mit Vollgas zupfen, ohne das Auto zu verformen oder irgendwelche Teile abzureißen – was wir übrigens im Supertest gleich erfolgreich ausprobiert haben. Eine etwas schwache Vorstellung liefert die Abgasanlage. Ausgerechnet das

Auspuffrohr markiert rechts vom Hinterachsdifferential den tiefsten Punkt des Autos. Und der zweigeteilte Tank bildet eine gewaltig herausragende Bremskante, an der man sich prima festfahren kann – das ließe sich eleganter lösen. Gefährdet ist zudem der Ladeluftkühler: Er wurde im vorderen Stoßfänger untergebracht.

Anordnung maximal 25 **17**

Schutz maximal 25 **18**

Punkte gesamt maximal 50 **35**

2. VERSCHRÄNKUNG, BÖSCHUNGS- UND RAMPENWINKEL



Auf der gepflasterten Wellenstrecke hatten wir mit anderen Autos schon mehr Freude. Bereits im ersten – dem harmlosen – Teil muss mit viel Kupplungseinsatz gefahren werden, einmal stirbt



der im niedrigen Drehzahlbereich recht lustlose Motor sogar ab. Im schwereren zweiten Teil gibt es viel zu erleben: kaum Verschränkung, eine Traktionskontrolle, die viel Schlupf verlangt, eine bei den stärksten Verwindungen hörbar

knackende Karosserie. Probeweise im „Gras/Schnee“-Programm wiederholt, reagiert die Traktionskontrolle zwar besser, dafür ist die Gaspedalsteuerung zu unsensibel. Terrain Response benötigt wohl noch das Zusatzprogramm „4Wheel Fun-Supertest“. Die Karosseriefreigängigkeit ist in Ordnung, aber wohl gefühlt hat er sich hier nicht.

Bahn 1 maximal 50 **40**

Bahn 2 maximal 150 **85**

Punkte gesamt maximal 200 **125**

3. FAHRWERK



Anders als seine größeren Brüder muss der Freelander auf eine Luftfederung verzichten. Doch das Stahlfederfahrwerk ist effektiv abgestimmt, vermeidet die im Gelände nicht zielführende, oft als



sportlich missverstandene Härte und lässt die A/T-Reifen stattdessen mit sensibler Führung maximale Traktion aufbauen. Das bemerkt man bei der Bergabfahrt, wo die Hill Descent Control ganz unaufgeregt ihre Arbeit tut und keine abhebenden Räder einbremsen muss. Doch als wir probeweise den Rückzug antreten, lässt die HDC den Freelander zu flott rückwärts sausen. Aber auch die Bergauffahrt ist schnell erledigt – im Wortsinne: Der Motor ist im niedrigen Drehzahlbereich ein

ziemlicher Langweiler und braucht Drehzahl, um genug Kraft zu liefern. Mangels Untersetzung erfordert das ein entsprechendes Tempo, mit dem der Freelander nach oben eilen muss. Wobei es für die Federung keinerlei Tadel gibt – die arbeitet auch beim unüblich schnellen Bergaufgerumpel sehr komfortabel.

Bergauffahrt maximal 50 **35**

Bergabfahrt maximal 50 **42**

Punkte gesamt maximal 100 **77**



DATEN

LAND ROVER FREELANDER II Td4 HSE	
Motor	R4-Turbodiesel vorn quer, Di, Zahnriemen
Hubraum	2179 cm ³
Leistung bei Drehzahl	112 kW/152 PS bei 4000 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	400 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Antrieb	automatischer Allradantrieb
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Länge/Breite/Höhe	4500/1910/1740 mm
Radstand	2660 mm
Tankinhalt	68 Liter
Kofferraum	405–1670 Liter
Anhängelast ungebr./gebr.	750/2000 kg

MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Elastizität 60–100 km/h (IV. Gang)	7,6 s
80–120 km/h (IV. Gang)	9,1 s
80–120 km/h (V./VI. Gang)	11,5/15,9 s
Bremsweg unbeladen/beladen	41,5/42,1 m
Serienbereifung	215/75 R 16
Testwagenbereifung	235/60 R 18 107 T
Reifentyp	Pirelli Scorpion A/T
Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h	67 dB(A) 70 dB(A)
Norm-/Testverbrauch	7,5/8,9 Liter D
Achslast vorn/hinten	1121/816 kg
Testwagenleergewicht	1937 kg
Zuladung	568 kg
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m

AUSSTATTUNG

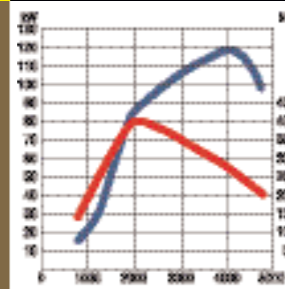
ABS/ESP	Serie/Serie
Airbags Front/Fahrer Knie	Serie/Serie
Seiten vorn/hinten	Serie/Serie
Kopf vorn und hinten	Serie
Automatikgetriebe	2150 Euro
Bi-Xenon	Serie
CD-Radio	Serie
CD-Wechsler	Serie
DVD-Navigation	2050 Euro
Lederausstattung	Serie
Regensensor	Serie
Sitzverstellung vorn elektrisch	Serie
Tempomat	Serie
Stoßfänger hinten, Türgriffe und Außenspiegel verchromt	Serie
Trittbretter	Serie
Unterfahrschutz hinten	Serie

PREIS/KOSTEN

Listenpreis	40 500 Euro
Wertverlust	k. A.
Finanzierung	k. A.
Leasing	k. A.
Abgasnorm	Euro 4
Steuer pro Jahr	339 Euro
Versicherung	noch nicht eingestuft
Haftpflicht	k. A.
Teilkasko	k. A.
Vollkasko	k. A.
Fixkosten pro Jahr	k. A.
Monatskosten	k. A.
Kilometerkosten	k. A.
Ölwechselintervall	20 000 km oder 1 Jahr
Inspektion	20 000 km oder 1 Jahr
Garantie	
Technik/Lack	3 Jahre/3 Jahre
Durchrostung/Mobilität	6 Jahre/3 Jahre

k. A. = noch keine Angaben möglich. Mehr Infos zu den Daten – siehe „Tipps & Mailbox“.

LEISTUNGSDIAGRAMM



Der 2,2-Liter-Turbodiesel ist wie die meisten modernen Euro 4-Diesels im unteren Drehzahlbereich ziemlich schlapp. Auf tiefem Untergrund muss man eine sehr hohe Anfahrtdrehzahl wagen, um den Motor nicht abzuwürgen.

Die Fahrwerkprüfung steht Little Landy besser durch, leistet sich nur kleine Schnitzer im Detail – reif für die zweite Königsdisziplin nach der Verwindungsprüfung, die Steigungsbahnen. Erstmals muss hier auch der neue Dieselmotor, eine gemeinsam mit Peugeot entwickelte Maschine, zeigen, was wirklich in ihm steckt: Ist er ein nervöser Hochleistungsportler oder eine gemütliche Traktornatur? Von beidem etwas. Diese Etappe bringt aber auch Erstaunliches von der Hill Descent Control ans Licht (siehe Kasten rechts oben). So ausgewachsen, wie der Freelander mittlerweile ist, sollte er für eine lange Reise fit sein, die nicht nur über Asphalt, sondern beispielsweise auch mal über den Tag von Douz in die Oase Ksar Ghilane führen könnte.

Ob der Freelander diese rund 60 Kilometer durch die tunesische Sahara schaffen würde oder ob seine Besatzung um Hilfe rufen müsste, klären wir unter anderem in der Handling-Prüfung. Deren Fazit vorweg: Es ginge – mit etwas Geschick und Gefühl. Raus aus der Wüste, rein in die Fluten: Ist er ganz dicht? Seine Entwickler beschwören es, wir relativieren: Ja, aber. Der Freelander nimmt tüchtig Wasser auf. Es kann leicht wieder abfließen und keine geheimen Schmutzdepots in unzugänglichen Hohlräumen hinterlassen. Gut, dass unser Testbecken nicht mit schlammiger Pampe gefüllt ist. Erstaunlich, dass ein Volk, das seit Ewigkeiten auf einer Insel lebt, mit dem nassen Element immer noch Schwierigkeiten zu haben scheint.



KOMPAKT
Der neue Vierzylinder-Dieselmotor mit 2,2 Liter Hubraum baut extrem schmal. Bei Leistung und Drehmoment überflügelt er den Vorgänger-Td4 um Längen. Die Ölversorgung ist auch bei extremen Schräglagen sicher

Fotos: Land Rover, Lindhoff (5)

4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT



Da schau her! Von wegen „nur ein SUV“ – der Freelander gibt hier eine Galavorstellung. Die steilste Steigungsbahn stürmt er völlig lässig nach oben, mit der Hill Descent Control geht es ebenso entspannt wieder bergab – ohne nervöses Bremsengerätter, im festgelegten Schleichtempo und als gäbe es nichts Selbstverständlicheres. Von dieser ausgezeichneten Regelung können sich etliche Hersteller und HDC-Nachbauer inspirieren lassen. Den Anfahrtest bergauf brechen wir in

der letzten Steigungsbahn ab, die vorletzte packt er aber ohne zu murren. Nur mit Motorbremse bergab ist es spätestens bei 45 Prozent vorbei, und der Wagen nimmt Tempo auf – war klar, keine Untersetzung.

Bergauffahrt	maximal 50	50
Anfahren am Berg	maximal 50	44
Motorbremse	maximal 50	35
Bergabfahrhilfe	maximal 50	50
Punkte gesamt	maximal 200	179

5. HANDLING



Man muss ein bisschen tricky mit ihm umgehen, um in dieser Disziplin seine Freude zu haben. Wer im tiefen Geläuf einfach so anfahren möchte, wird den Dieselmotor ziemlich quälen, da kommt nicht

viel rum. Der Trick besteht darin, erst Drehzahl aufzubauen und dann die Kupplung wenig fahrschulgemäß schnalzen zu lassen – auf einmal kommt Leben in die Bude! Vorzeitiges Schalten wird mit Stehenbleiben bestraft. Erst nahe am Drehzahlbegrenzer kann der zweite Gang so nachgereicht werden, dass auch hier genug Motorkraft anliegt. Über den dritten denken wir gar nicht erst nach. Das ESP ist abschaltbar und bleibt beim normalen Slalom im Hintergrund. Beim Wedeln zeigt

die Karosserie allerdings deutliche Wankbewegungen. Was Fahrdynamik angeht, ist der Freelander einwandfrei, etwas mehr Kraft aus dem Keller wäre allerdings speziell hier äußerst wünschenswert. Für einen kleinen Sahara-Trip in Nordafrika reicht es aber allemal.

Antriebssystem	maximal 25	20
Aufbaubewegung	maximal 25	19
Fahrdynamik	maximal 50	28
Punkte gesamt	maximal 100	67

6. WAT-VERHALTEN



70 Zentimeter – ein stolzer Wert für diese Fahrzeugklasse. Rein technisch packt der Freelander das sorgenfrei. Obwohl das Wasser über der unteren Türkante steht, bleibt innen alles trocken; die Luftansaugung im Innenkotflügel ist für solche Tauchgänge ebenfalls gut gerüstet. Ein altes Land Rover-Thema, vielleicht machen die das auf der Insel ja auch aus folkloristischen Gründen so: Die Scheinwerfer laufen innen mit Kondenswasser an. Interessante Geräusche gibt es vom Unter-

boden her: Erst blubbert's, dann gluckert's. Diverse Hohlräume bunkern literweise Wasser, noch nach Stunden läuft Wasser in dünnen Rinnsalen aus Öffnungen, und bei jedem Bremsen gluckst es wie aus einer Waschtrommel. Wäre da zähe Schlammsuppe ...

Dichtheit	maximal 25	20
Aggregateschutz	maximal 25	20
Maximale Wassertiefe	maximal 50	48
Punkte gesamt	maximal 100	88

7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



Trial-Kurs

Länge: 150,00 m
Anzahl der Tore: 15

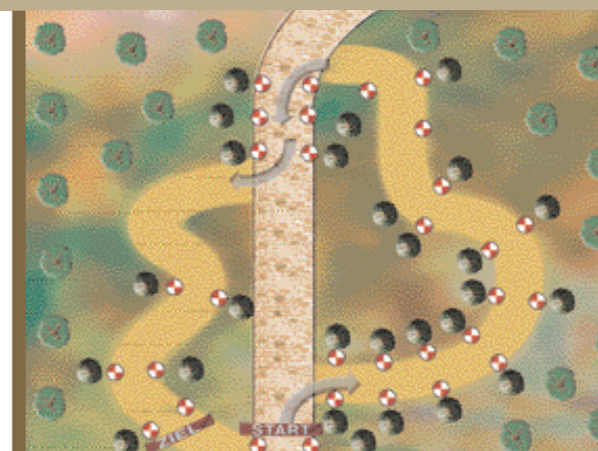
In der Seitenansicht wird deutlich, dass Land Rover auch beim Freelander ein paar Design-Traditionen fortführt, die speziell im dichten Wald oder bei sehr beengten Verhältnissen von Vorteil sind: Die



niedrige Gürtellinie schafft ordentlich Übersicht, die relativ schmale D-Säule bringt auch im Heckbereich einigermaßen Durchblick. Der Wendekreis ist verhältnismäßig klein und erspart allzu häufiges Rangieren. Die sehr breiten Spiegel lassen sich elektrisch anklappen. Doch das Heck ist für den Stangenslalom etwas zu ausladend, und die herausgezogenen Radhäuser erschweren zielgenaues Zirkeln und das Vermeiden von Feindberührung. Mangels Unter- und Drehmoment im

tiefen Drehzahlbereich stehen die Tester in dieser Sektion permanent auf der Kupplung. Das ist nicht gut fürs Material und wirkt außerdem nicht sonderlich souverän. Fazit deshalb: Den Trial-Kurs bewältigt er vergleichsweise gut, aber man sollte es nicht zu lange probieren.

Übersichtlichkeit	maximal 20	15
Wendigkeit	maximal 40	24
Abmessungen	maximal 40	27
Punkte gesamt	maximal 100	66



TRIAL-KURS

Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimetern

DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedene fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich mit maximal 1,50 Meter Pegel fluten lässt. Die



Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums hervor, 1917 wurden hier erstmals Kraftwagen erprobt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Heute wird das Areal von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) genutzt. Auch die Hausstrecke für den 4Wheel Fun-Supertest befindet sich dort. Der Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist vom Dekra abgenommen und zertifiziert.

8. TRAKTION

Sanddurchfahrt

Füllgut: Küstensand
Breite: 4,50 m
Länge: 50,00 m

Der feine Tiefsand von der Ostseeküste lauert. Ein Fall für den Drehregler, um Terrain Response aufs Sandprogramm einzustellen. Und das bringt – im Vergleich mit dem probeweise absolvierten

Durchgang im Straßenmodus – tatsächlich und spürbar was. Beim Anfahren über den herbeigebrachten Keil hat er zwar ein wenig Mühe, aber wenn der Turbodiesel endlich auf Drehzahl ist, geht ordentlich die Post ab. Die Pirelli Scorpion A/T tragen mit massivem Grip das ihre zum Erfolg bei, der größere Part kommt aber aus dem Antriebsstrang: Die Traktion ist wirklich vom Feinsten, es geht einfach nur vorwärts. Das Sandprogramm von Terrain Response lässt die Traktionskontrolle an der



langen Leine und damit dem Wagen die Möglichkeit, die komplette Kraft auf die Räder zu schicken, ohne Antriebsenergie von einer wildgewordenen Brems-elektronik zusammenstauchen zu lassen. Und die elektronisch geregelte Gaspedalreaktion passt ebenfalls optimal: kürzerer Weg, weniger Sensibilität.

Durchfahrt	maximal 25	22
Anfahren	maximal 25	13
Punkte gesamt	maximal 50	35

Das Größenwachstum des Freelander wird in der Trialprüfung besonders deutlich. Die weckt nicht nur des Försters Interesse. Beim Rangieren eines Wohnwagens auf eng zugeparktem Campingplatz zum Beispiel kommt es ebenfalls auf jeden Zentimeter und auf den vollen Überblick an. Auf den neuen Land Rover kann man dabei vertrauen, vor allem wegen dessen relativ guter Übersichtlichkeit. Besonders gespannt waren wir diesmal auf sein Abschneiden in den Abschluss-Sektionen. Hier werden im Tiefsand Antrieb und Traktion unter die Lupe genommen. Kann Terrain Response

tatsächlich das Fehlen der Unter- und Drehmoment ausbügeln? Sind die Land Rover-Entwickler durch ihre langjährige Erfahrung in Sachen Programmierung und Abstimmung der Traktionskontrolle im Geländeeinsatz wirklich im Vorteil gegenüber der Konkurrenz? Und merkt man in der Sektion, in welchem Menüpunkt sich Terrain Response sich gerade befindet? Wir haben jedenfalls über die Ergebnisse gestaunt. Und freuten uns nach dem langen Testtag auf die Heimfahrt in Land Rovers neuem Hoffnungsträger: Denn auf der Straße kann er wirklich auftrumpfen.

9. ANTRIEBSSYSTEM

Sandhang

Steigung: 20%
Breite: 6,00 m
Länge: 53,00 m

Wenn man einen gestandenen Afrikareisenden vor den Testhang stellt, wird er sich vermutlich am Kopf kratzen und fragen, wo denn das Problem liege. Denn theoretisch lässt sich der nur leicht



ansteigende Tiefsandhang auch mit einem Golf Country bezwingen. Die eigentliche Aufgabe liegt im Testprozedere: einfahren in den Hang ohne großen Anlauf sowie anfahren in der Hangmitte – Dinge, die erfahrene Sandpiloten an ausgewachsenen Dünen so nie probieren würden. Der Freelander packt die Prüfung mit links. Ständig auf 4000 Touren jodelnd, zieht er im ersten Gang bergauf – abermals liefert das perfekt agierende Terrain-Response-System eine Glanzleistung ab.

Dieser Eindruck vertieft sich noch beim Anfahren. Auch das packt Little Landy ganz leicht: Kurz greift die Traktionskontrolle wirklich nur dort ein, wo es nutzt, lässt ihn ansonsten ungestört wühlen. Wieder zeigt der Motor, dass er einfach nur Drehzahl braucht, um sich richtig aufpumpen und zur Attacke blasen zu können.

Kraftentfaltung	maximal 50	40
Traktionshilfen	maximal 50	35
Punkte gesamt	maximal 100	75

FAZIT



Der Vorgänger war Klassenprimus. Der Neue ist es auch. So kurz und prägnant könnte das Fazit ausfallen. Denn unter seinesgleichen – zwischen BMW X3, Opel Antara oder Toyota RAV4 – ist der Freelander wirklich der King im Gelände. Allerdings nicht nur als Einäugiger unter Blinden, sondern auf

einem Niveau, das schon nah an ernsthafte Geländewagen heranreicht. Mehr Bodenfreiheit wäre allerdings toll, etwas mehr Schmackes im niedrigen Drehzahlbereich würde uns ebenfalls freuen. Und warum müssen selbst SUVs heutzutage so schwer sein? 1937 Kilo brachte der kleine Brummer auf unsere Testwaage, das sind immerhin zwei Zentner mehr, als der Range Rover I wog. Das verstärkt die Anfahrschwäche. Den Supertest hat der Freelander dennoch bestanden.

Torsten Seibt, Testredaktion



von 1000 erreichbaren Punkten