



Pawel Piotrowski
28 oktober 2009

© Rijtesten.nl

Imagoprobleem

Op een herfstachtige zondag kwam ik gedurende de dag een dozijn Defenders tegen. Enkele waren door hun trotse eigenaren met stoer materiaal uitgerust, terwijl andere exemplaren een aanhanger met roeiboten of paarden voortsleepten. Onder andere omstandigheden vielen mij deze Land Rovers nooit echt op. Nu zat ik echter zelf achter het stuur van een farmer and countryman vehicle en viel mijn aandacht onbewust op de andere familieleden. Rijdend in de Freelander 2 bekwam mij het gevoel niet voor vol te worden aangezien. Als een stalen bal aan een ketting sleept dit model namelijk het softe imago van de eerste generatie met zich mee.



Voor het ruigere werk

Met de komst van de tweede generatie Freelander is de naam weliswaar gelijk gebleven aan de voorganger, maar het nieuwe model verschilt wel op een aantal wezenlijke punten. Zo is de Freelander 2 alleen nog met een vijfdeurs koets leverbaar. De softe driedeurs met een deels stoffen kap behoort daarmee definitief tot het verleden. Door zijn kloeke vormen en hoekige lijnen herinnert de Freelander 2 nauwelijks meer aan zijn voorganger. De kleinste telg uit de Land Rover familie is nu visueel sterker met de groteren modellen van het merk verwant. Slechts de neus verwijst door haar bolle vorm nog naar de eerste generatie. Mede daardoor heeft de Freelander 2 nog steeds een eigen herkenbaar gezicht.

Door zijn compacte afmetingen hoort de Freelander 2 in de klasse van compacte SUV's thuis. Dit segment wordt gedomineerd door auto's als de Audi Q5 en



Land Rover Freelander 2 TD4_e S

Volvo XC60. In vergelijking met de Freelander zijn deze modellen eerder een modeaccessoire. De Land Rover heeft namelijk veel meer in zijn mars dan deze concurrenten. Dat wordt al snel duidelijk bij het aanschouwen van de neus met een hoog aangezette bumper. Hierdoor is de aanloophoek lekker groot waardoor een zandheuvel of rotsblok geen onoverkomelijke hindernis vormt. Op zandpaden en gravel blijft de grip gewaarborgd door standaard aanwezige terreinbanden die samen met de bescheiden 17 inch velgen de wielkasten vullen. Langere veerwegen vergroten daarnaast de bodemspeling onder de auto.



Weinig houvast

Ook in het interieur ligt de nadruk meer op off-road gebruik. Het kolossale dashboard oogt door de structurering en indeling grof en onverwoestbaar. Kernelement daarvan is de brede middenconsole die in de door ons gereden *€~Sâ€™™*-uitvoering een radio en



Land Rover Freelander 2 TD4_e S

automatische klimaatregeling behelst. De knoppen zijn lekker groot en onderstrepen daarmee het eerder geconstateerde grove karakter. Minpunt is dat het allemaal wellicht wat oubollig en somber aan doet. Het grote opbergvak bovenin de middenconsole draagt daar niet positief aan bij, aangezien dergelijke "gaten"™ toch echt in de jaren negentig thuishoren. Op de duurdere versies zit op deze plek een mooi weggewerkt navigatiescherm. Ook zijn er dan fraaie decoratiepanelen over de breedte van het dashboard geplaatst.

Dat de "S"™-uitvoering dergelijke chique zaken mist is begrijpelijk. Wel is het vreemd dat er geen hoogteverstelling van de passagiersstoel aanwezig is en dat een middenarmsteun schittert door afwezigheid. Vooral door dat laatste gebrek ontstaat de indruk met een kale en goedkope uitvoering onderweg te zijn. Toch klopt dat beeld niet, de uitrusting van de S is verder namelijk aardig compleet. De zitpositie in de Freelander is door de hoogte vergelijkbaar met een troon, voor langere bestuurders kan de stoel niet laag genoeg worden gezet. Die komen dan ook onvermijdelijk met hun kruin in aanraking met het plafond. Achterin is het met de hoofdruimte beter gesteld, de beenruimte is niet meer dan acceptabel. Zowel voor als achter zijn de handgrepen in de deuren nogal raar ontworpen, ze zijn namelijk niet helemaal met de hand te omklemmen. Tijdens een spannend off-road avontuur mis je zodoende houvast in de auto.



© Rijtesten.nl

Grip op de zaak

Vanaf de *SE*-uitvoering zijn er voor de versnellingspook een stel knoppen geplaatst van het Terrain Response systeem. Met een grote centrale draaiknop bedien je daar voor de verandering geen multimediasysteem mee, maar stel je de in de auto aanwezige elektronische systemen voor een bepaalde ondergrond in. Er kan een keuze worden gemaakt uit vier verschillende modi die gelijk staan aan vier verschillende soorten ondergronden, te beginnen met asfalt. In mul zand draai je de knop in de betreffende positie om maximale tractie te behouden. In de praktijk werkt dit kinderlijk eenvoudig en komt de Freelander dan ook niet snel aan zijn grenzen. Dankzij de ruime aanloophoeken laat zich de Freelander ook zonder bezwaar door diepe kuilen en over steile heuvels sturen.

Tijdens het nemen van diepe kuilen valt op hoe goed de grip gewaarborgd wordt



Land Rover Freelander 2 TD4_e S

dankzij de lange veerwegen. Af en toe verliest een wiel grip in een natte modderpoel, de elektronische Haldex koppeling laat in zulke situaties een starre verbinding tussen voor- en achteras toe zodat er geen vermogen verloren gaat. Dit betekent dat de Freelander bijna geen tractie verliest en dus gewoon zijn weg blijft vervolgen. Voor het extremere werk ontbreekt een lage gearing, maar steile afdalingen kunnen veilig genomen worden door de aanwezigheid van een afdalingsremregeling (HDC).



Stop & Wacht

Voor de voorwaartse beweging zorgt een viercilinder diesel met 152pk en 400Nm die voorzien is van een stop & start systeem. In de theorie zorgt dit voor een lager verbruik en uitstoot, waardoor de TD4_e een groen C label meekrijgt. De diesel zonder stop & start moet het met een geel D label doen. Dat is geen onbelangrijk verschil. Door de malus regeling van het D-label is de diesel zonder stop & start systeem 500 euro



Land Rover Freelander 2 TD4_e S

duurder in de aanschaf. Het systeem doet wat het moet doen, namelijk de motor bij stilstand uitzetten. Door een langzame startvoortgang duurt het wel even voordat de motor weer loopt. Sowieso is het 2.2 liter metende blok weinig beschaafd of verfijnd. De rauwe loop en hoge geluidsproductie lijken op die van een trekker, ook bij warme motor. De positieve eigenschappen moeten dan ook bij de prestaties worden gezocht. Doordat het enorme koppel van 400Nm al bij 2.000 toeren volledig beschikbaar is kan er met de TD4_e schakellui gereden worden. Reeds bij 1.500 toeren is de druk hoog genoeg om een acceleratie in te zetten. De goed gespatieerde zesversnellingsbak schakelt in het begin wat hakerig, maar zodra de vloeistof op temperatuur is gaat het wisselen van verzet merkbaar soepeler.

Helaas ligt de Freelander qua rijcomfort onder het niveau van zijn modieuze concurrenten. De lange veerwegen die in het terrein voor een goed bodemcontact zorgen spelen hem onroad parten. Op de snelweg blijven de koetswerkbewegingen weliswaar beperkt en het comfort gewaarborgd, de zwakke demping maakt zich slechts bij abrupte hobbels bemerkbaar. Op provinciale wegen met scherpe bochten blijkt de Freelander echter zeer sterk over zijn lengteas te rollen, wat zich voornamelijk in een flink overhellende koets uit. Op lastwisselingen reageert de auto eveneens nerveus en duikt de koets flink in de vering. Voor een driftige rijstijl is de Freelander daarom ook niet geschikt, het is veeleer een auto om ontspannen en rustig van A naar B te cruisen, het liefst in rechte lijn. Dat gaat de Freelander dan ook zeer goed af, moeiteloos verslind de Land Rover honderden kilometers asfalt. De afstandelijke besturing valt dan eveneens op haar plek en de diesel maakt het mogelijk om flinke afstanden zonder tankpauze te overbruggen. Uiteindelijk behaalden wij met de Freelander een gemiddeld verbruik van 7,5 liter per 100 kilometer.



© Rijtesten.nl

Unieke rol

Dat de Freelander geen modeaccessoire is blijkt al aan zijn uiterlijke verschijningsvorm. Hoog aangezette bumpers, dikke terreinvaardige banden en een flinke bodemspeling laten geen ruimte voor twijfel. De auto valt door zijn compacte afmetingen in een klasse die hoofdzakelijk uit SUV's™ bestaat. Zoals verwacht kan de Land Rover zich daar onroad moeilijk mee meten, maar aan zijn offroad capaciteiten kunnen zijn concurrenten niet tippen. Dat zet hem in een unieke positie, want vooralsnog is Land Rover het enige merk dat een auto met serieuze terreincapaciteiten in dit segment levert. Het softe imago van zijn voorganger is dan ook op geen enkele manier van toepassing op de huidige generatie. Met recht draagt de Freelander 2 dan ook de merknaam op de kap.



Land Rover Freelander 2 TD4_e S

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Serieuze terreincapaciteiten
- + Eenvoudige bediening
- + Verbruik

Min

- Rauwe en luidruchtige motor
- Uitrustingsmissers
- Helt flink over