



Wilbert Huls
19 augustus 2007

© Rijtesten.nl

Zwarte schaap

De vorige Freelander was eigenlijk een beetje het zwarte schaap van de familie. Naast de kloeke Range Rover en Discovery en oer-Land Rover Defender stond de Freelander er maar een beetje bij. Hij profiteerde absoluut van de terreinknowhow van het merk Land Rover, maar kwam mede door zijn ranke gedaante met veel kunststof toch een wat knullig over. Daarnaast deden drie verschillende eigenaren, met ongetwijfeld verschillende visies, tijdens de levensloop van de auto hem geen goed. Zowel Rover als BMW als Ford hebben zich er met verschillende facelifts tegenaan bemoeid.

Nu is er dan de compleet nieuwe Freelander2. Naar eigen zeggen moet deze - uiteraard terreinwaardige - wagen zich naast de verschillende SUV's kunnen gaan meten met luxe estates uit het premium segment.



© Rijtesten.nl

Massieve jongen

Het knullige karakter van zijn voorganger heeft deze Freelander bij het vuil gezet. De eerste aanblik is direct een stoere. Strakke lijnen vormen de Land Rover, maar toch zijn de hoekjes net een beetje afgerond, zodat hij wel als een moderne auto oogt. Een dikke bumper en rechthoekige koplampen en grille vormen krachtige snuit. Het plaatwerk over de zij- en bovenkant is grotendeels vlak, maar door enkele welvingen die in de lengterichting van de auto meelopen is het geen saai glad plaatwerk. De achterkant is wellicht nog wel het meest speels van de hele auto door de achterlichten die met de rode, oranje en witte kleur, maar voornamelijk door de twee cirkels erin, erg vrolijk ogen. Eigenlijk zelfs een beetje aftermarket-achtig goedkoop. Rechte lijnen of minder verschillende kleuren hadden naar mijn smaak beter bij de Freelander gepast.

Al met al heeft de Freelander een krachtig, massief voorkomen. Zo past de auto ook



Land Rover Freelander 2 2.2 TD4 HSE

beter in de familie. De grille, de koplampen en de luchtinlaten achter de voorwielen zijn zo enkele details die tot het familietrekjes gerekend kunnen worden. Hiermee zal de Freelander waarschijnlijk ook gaan profiteren van de uitstraling die zijn grote broers al hadden, maar die zijn voorganger nog ontbeerde.



© Rijtesten.nl

Kwaliteitsgevoel

Als Land Rover klanten wil winnen in het premiumsegment, zal daarvoor met name de kwalitatieve indruk belangrijk zijn die de auto achterlaat als je daadwerkelijk in de auto plaatsneemt. En daar blijkt ook inderdaad dat de Freelander een grote stap, nee, tien grote stappen voorwaarts heeft gemaakt. Net als de buitenkant geeft het interieur een zeer solide indruk. Het dashboard is goed afgewerkt en heeft een overzichtelijke indeling. De gebruikte materialen voelen ook hoogwaardig aan. De rechte lijnen van de buitenkant vinden uiteraard ook hun weg naar binnen in bijvoorbeeld de rechthoekige



ventilatioorosters en de vele rechttoe rechtaan knopjes in de middenconsole, maar toch is het allemaal wel doordacht vormgegeven, zodat het meer mensen kan aanspreken dan alleen de terreinfanaten.

Het stuur is geleend van de Range Rover Sport, maar past hier ook prima. De bedieningsknopjes op het stuur vergen wat gewenning, aangezien ze niet altijd binnen â€˜duimbereikâ€™™ zitten en daarnaast moet je even goed weten welk knopje waar ook alweer zat, voordat je ze blind kunt bedienen. Ook de claxon is wat onhandig, aangezien er alleen twee smalle metaalkleurige strookjes zijn die deze bedienen. Het navigatiescherm in het midden laat zich bedienen door middel van een touchscreen. Het spreekt voor zich dat de bediening dus heel gevoelsmatig gaat, al moet je soms oppassen dat je de â€˜knopjesâ€™™ goed aantikt, want als je er iets naast tikt, verschuift de kaart zodanig dat het door jou aangetoetste gedeelte gecentreerd wordt. Een erg groot nadeel van het systeem was de manier waarop een route op detailniveau werd aangegeven. Waar je bij veel systemen zeer schematische weergaves of gebruik van pijlen ziet, zie je hier tot in detail alle straatjes in de omgeving en moet je soms haast met je neus op het scherm gaan tellen om de hoeveelste afslag het nu gaat. Met name in de vele kleine straatjes in een stad of bij drukke verkeersknooppunten kan dit best lastig zijn.

Natuurlijk zit je in een hoge positie in de Freelander. Je hebt door de grote ruiten en spiegels goed overzicht zodat je amper wat kan ontgaan rond de auto. De vollederen stoel zijn toch wel wat steviger dan verwacht, maar dat is zeker niet onaangenaam. Wel mis je af en toe wat zijdelingse steun, met name als je op het wat ruigere terreinwerk uit bent, wil je goed op je stoel blijven zitten en we kunnen ons zo voorstellen dat deze combinatie van glad leer en een relatief vlakke zitting en leuning dan niet optimaal is. Buiten extreme omstandigheden voldoen de stoelen overigens prima, ze zijn zeer goed elektrisch te verstellen op allerlei manieren. Daarnaast beschikt de stoel ook nog eens over drie geheugens per stoel om de favoriete houding van de frequente inzittenden snel aan te nemen. Op de achterbank is voldoende ruimte voor volwassenen om goed te kunnen zitten. Hoofd en benen zullen niet in de knel komen te zitten.



HDC, GRC, TR

De Freelander is op dit moment leverbaar met twee verschillende motoren. Er is de 3.2 zescilinder op benzine die maximaal 233 pk levert en je hebt de 2.2 TD4 met een maximaal vermogen van 160 pk. De laatste figureert ook in deze test. Ondanks het lagere vermogen is de diesel vanwege zijn kunnen veel populairder dan benzine en dat zit hem natuurlijk in het hogere koppel. 400 Nm voor de TD4 tegen 317 Nm voor de I6, zoals de benzinemotor door Land Rover zelf gedoopt is. Mocht het hogere koppel nog niet direct doorslaggevend zijn, dan is wellicht de prijs dat wel, want de diesel is in alle uitvoeringen sowieso 2.000 euro goedkoper, maar daarnaast is de TD4 nã³g goedkoper te krijgen doordat deze wã©l als handbak of in de E-uitvoering leverbaar is.

De kracht van de auto was zeer goed merkbaar toen er een aanhanger achter de Freelander werd gehangen. Met kinderlijke eenvoud trekt de Freelander het gevaarte



Land Rover Freelander 2 2.2 TD4 HSE

achter zich aan. Doordat het gas goed te doseren is, is manoeuvreren met zwaardere aanhangers ook geen enkel probleem. Op de snelweg moet je jezelf er af en toe goed van bewust maken dat je combinatie niet ophoudt bij de achterlichten en moet je af en toe echt weer even met de voet van het gas.

Ook als je de gebaande wegen verlaat, komt de kracht goed van pas. Een heuveltje op over een zachte ondergrond gaat prima en ook hierbij is het weer prettig dat het gaspedaal zich nauwkeurig laat bedienen. Wil je het heuveltje weer af dan is dit eveneens prima te regelen met de rem, maar toch heeft Land Rover voor het steilere afdalingswerk de Freelander ook nog voorzien van HDC, Hill Descent Control. Een systeem dat het remwerk precies goed afregelt. Naast het nieuwe GRC, Gradient Release Control, waar zelfs een beginnend lesser in een keer de hellingproef mee kan laten aftekenen is iedere Freelander ook nog eens standaard voorzien van het Terrain Response systeem. Hiermee kan worden aangegeven welke ondergrond op dat moment bereden wordt en de Freelander zal zijn gedrag dan zo goed mogelijk afstemmen daarop. Met al deze technische snufjes is de Freelander natuurlijk terreinwaardig tot en met. De lage gearing die deze auto ontbeert, mis je dan eigenlijk al niet eens meer. Dus wat dat betreft profiteert een wat kleinere Land Rover als de Freelander toch ten volle van alle knowhow die bij de grote broers al gewonnen is.

Maar goed, je pijlen op het premiumsegment richten, doe je niet met terreinwaardigheid. Daar komt (ook) nog een goed algeheel weggedrag bij kijken. Door de zestraps automaat die soepel schakelt, komt de Freelander sowieso al vrij comfortabel over. Met name op de grote afstanden kun je heerlijk ontspannen deze stukken overbruggen, het is in die zin zeker een prettige reiswagen te noemen. Ook de rijgeluiden vallen alleszins mee, al moet je je er wel van bewust zijn dat het koetswerk niet echt de ideale aerodynamische vorm benadert, dus je hoort her en der wel een suisje. Met name de dagen tijdens de testperiode dat het stevig waaide, vernam je toch wel wat windgeluiden. Ook bij zijwaartse wind merk je sterk dat je met grote vlakke zijkanten te maken hebt en dat je zodoende af en toe licht met het stuur moet corrigeren. Mocht je vanwege een inhaalmanoeuvre even wat extra willen versnellen, dan moet de bak toch even nadenken alvorens hij terugschakelt om zodoende met iets



Land Rover Freelander 2 2.2 TD4 HSE

meer pit te kunnen passeren.

In het stadsverkeer kan de Freelander ondanks zijn formaat toch ook prima meekomen. Net als in het terrein profiteer je van het overzicht al is het soms wel lastig om kleine objecten dicht langs de koets goed te kunnen zien. Met name in druk wemelend stadsverkeer met fietser en wandelaars her en der is dat wel eens lastig. Het sturen gaat opvallend scherp. Iets wat je op het eerste gezicht niet zou verwachten bij een relatief hoge terreinauto. Bij veel auto's komt dit ook een stuk sportiviteit ten goede, maar in het bochtenwerk wordt de limiet bepaald door het hoge koetswerk en is zodoende niet te spreken van een bochtenridder.



© Rijtesten.nl

Goede richting

De geteste 2.2 TD4 is eigenlijk onomstreden. De I6-motor moet op alle



Land Rover Freelander 2 2.2 TD4 HSE

Freelander-relevante onderdelen het onderspit delven. Een omslagpunt voor de diesel hoeft feitelijk ook niet bepaald te worden, want je kan heel wat belastinggeld alleen al wegdragen van het verschil in aanschafprijs. De geteste Freelander was uitgevoerd als HSE. Oftewel bomvol. En alles wat er daarna nog bij kon, is ook mee besteld.

Bijvoorbeeld premium audio en navigatie, een elektrisch schuif-/kanteldak en adaptieve Bi-Xenon koplampen. Het totaalplaatje komt dan op een lieve 69.020 euro. En dat is natuurlijk niet mis voor een auto als deze. Overigens is de HSE-uitvoering al wel verkrijgbaar vanaf 59.000 euro. De handgeschakelde TD4 in E-uitvoering bij het spits af qua prijs bij 41.900 euro.

Al met al staat de Freelander overal wel aardig zijn mannetje. Het moge duidelijk zijn dat Land Rover een zeer flinke stap in de goede richting heeft gezet, voor wat betreft het aanboren van de premiummarkt. Toch zal hij niet zomaar aanschuiven in een rijtje van premium estates, daarvoor is het karakter van de auto domweg te afwijkend. Dat neemt niet weg dat de Freelander absoluut uit een andere categorie klanten gaat weghalen dan zijn voorganger. Het sterk verbeterde kwaliteitsgevoel en de meer dan goede rij-eigenschappen, zowel offroad als op het asfalt, zijn daar verantwoordelijk voor. En daarnaast blijft de Freelander natuurlijk nog steeds een interessante auto voor diegenen die regelmatig eens wat te slepen hebben of zich op ongebaande wegen moeten begeven.

Plus

- + Echte Land Rover
- + Goede kwaliteit
- + Off- en on-road goed

Min

- Onoverzichtelijk navigatiesysteem
- Overzicht in drukke stad
- Stevige prijs