



Bjorn Blokzijl
27 april 2013

Minder is meer

Geen enkel merk komt er onder uit: downsizing. Of het nu via gewichtsbesparing of door het gebruik van een kleinere motor gebeurt, het gemiddeld verbruik moet omlaag. Bij Land Rover passen ze verschillende strategieën toe. Zo is de recent geïntroduceerde Range Rover ten opzichte van zijn voorganger flink afgevallen om zo minder brandstof te verbruiken. Voordat de Freelander gefacelift werd, stond een smeuvige zescilinder in de prijslijst. Nadat de auto weer bij de tijd is gebracht, is deze zespijper vervangen door de bekende viercilinder turbomotor. Met deze motor vermaakten we ons al toen we de Evoque aan de tand voelden, maar of deze motorisering ook past bij het comfortabele karakter van de Freelander, zal moeten blijken uit een uitgebreide test.



Goede basis

Qua lijnvoering veranderde er sinds 1998 - toen de eerste Freelander werd geïntroduceerd - in de basis niet veel. Zet een vijfdeurs model uit de eerste serie naast de nieuwe en je ziet duidelijk dat ze naaste familie zijn. Voor Land Rover was de Freelander een schot in de roos. Eerst waren er enkel de compromisloze Defender en de luxe en dure Range Rover, maar met de Freelander als instapper werd ook het publiek bereikt dat wel in een stoere, robuust aandoende auto wil rijden, maar daarvoor niet de hoofdprijs wil betalen.

Stoer en robuust was hij al, bij de facelift heeft hij nog wat meer kenmerken van zijn luxere broers meegekregen. Zo is de neus behoorlijk aangepakt door het wijzigen van de koplampen en het toevoegen van een zelfde soort grille als die van de Evoque. Buiten nieuwe lichtmetalen velgen veranderde het zijaanzicht niet ten opzichte van zijn voorganger. Zoals gebruikelijk bij veel facelifts zijn de achterlichtunits wat anders vormgegeven en voorzien van LED's. Al zijn de aanpassingen niet wereldschokkend, de Freelander ziet er een stuk frisser uit en loopt weer in de pas met de rest van het



modellengamma.



Made for life

Toen we voor het eerst reden in de Freelander 2 meldden we dat het dashboard door z'n ontwerp en indeling grof en onverwoestbaar lijkt. Hoewel de bediening van het audiosysteem opnieuw is ontworpen en de middenconsole een stuk opgeruimder is, geeft het interieur nog steeds de indruk dat het eeuwig mee zal gaan. Kloeke draaiknoppen om bijvoorbeeld het volume bij te stellen versterken dat beeld. Het geheel mag er dan wat ouderwets uitzien, het ontbreekt je aan niets. Net als zijn concurrenten is de auto te voorzien van navigatie, een perfect klinkend audiosysteem, lederen bekleding, stoel- en stuurverwarming en een groot glazen schuifdak.

Qua binnenruimte kan de Freelander zich meten met de concurrentie. Op de ruime, goed verstelbare voorstoelen kan een ieder een goede zitpositie vinden, waarbij de achterpassagiers altijd genoeg been- en hoofdruimte hebben. Geheel achterin vind je een bagageruimte van ruim 400 liter, wat voldoende is maar kleiner dan die van



bijvoorbeeld de Audi Q5



Jekyll en Hyde

Hoewel de eerder genoemde Evoque veel delen van het onderstel van de Freelander deelt, is het karakter van beide auto's geheel anders. Deze twee broers zijn als dr. Jekyll en mr. Hyde. Bij de Evoque word je elke bocht uitgedaagd om het gaspedaal nog wat dieper in te trappen en zul je je niet snel in het hoofd halen om je ook buiten de gebaande paden te begeven. In de Freelander daarentegen zal het niet snel in je hoofd opkomen om 'sportief' rijgedrag ten toon te spreiden, maar de zachte demping en minder directe besturing nodigen meer uit tot een relaxte rijstijl waarbij het niet zo snel hoeft.

Verlang je toch wat meer snelheid, dan komt dr. Jekyll om de hoek kijken en spurt de Land Rover er vandoor. Verantwoordelijk voor de verrassende versnelling is de soepele en krachtige viercilinder die - net als in de Evoque - 240 pk levert. Dit vermogen is niet alleen prettig op de verharde weg, ook tijdens een rit over steile bospaden en door



Land Rover Freelander 2 Si4 SE AWD

modderpoelen kwamen de 240 paarden wel van pas. Geholpen door de korte overhang aan voor- en achterzijde en hulpsystemen als het 'terrain response system' en 'hill descent control' is geen ondergrond te zwaar of helling te steil.

Hoewel de auto niet aanmoedigt tot stevig 'planken', is zuinig rijden niet mogelijk. Met een gemiddeld verbruik van 12.1 liter per 100 kilometer sta je vaker bij de pomp dan je zou willen. Kanttekening is echter wel dat in dit verbruik het stuk offroad is meegenomen. In de praktijk ligt het gemiddeld verbruik op de verharde weg rond de 10.5 liter per 100 kilometer. Nog steeds niet extreem zuinig, maar wel acceptabel voor een auto van dit formaat en een motor met ruim voldoende vermogen.



Geen gemis

Als instapper in het modellengamma van Land Rover vervult de Freelander een belangrijke rol. Vanaf 43.500 euro kun je hem al bestellen - voorzien van een dieselmotor. Verlang je echter een auto zoals wij hem reden, dan wordt er ruim 65 mille afgeschreven van je bankrekening. Een hoop geld, maar de Freelander biedt daar veel



Land Rover Freelander 2 Si4 SE AWD

voor. Zoek je een stoer uitzijende auto die comfortabel rijdt en daarbij z'n looks buiten de gebaande paden kan waarmaken, dan is de Freelander de auto die je moet hebben. Met de soepele viercilinder in het vooronder zul je nooit heimwee krijgen naar de zespitter.

Plus

- + Soepele, krachtige motor
- + Comfortabel
- + Offroadkwaliteiten

Min

- Bedaagd interieur
- Niet goedkoop