



Land Rover Freelander Vrijbouter

Autotest | Land Rover heeft een naam hoog te houden. "The best 4 by 4 by far" is immers de uitgelezen keuze voor wie een woestijn wil doorkruisen of een jungle wil bedwingen. Omdat de gemiddelde bestuurder al voldoende uitdaging vindt in zon, zee en strand, biedt Land Rover sinds 1997 de Freelander aan. Deze "kleine" Land Rover is een rechtstreekse afstammeling van de avontuurlijke familie, maar voelt zich ook thuis op de Nederlandse snelweg. Bovendien is de Freelander voor modeljaar 2003 uitgebreid met een topmodel: de HSE.

Al ver voordat de term "SUV" werd uitgevonden, was Land Rover al actief in dit segment. Om een korreltje van dit modeverschijnsel mee te pikken, is de HSE de ruimste en meest luxueuze Freelander van dit moment. De Freelander HSE is herkenbaar aan dakdragers, stootlijsten op de flanken en 17" "freedom" wielen. Bovendien is de HSE uitvoering alleen verkrijgbaar als ruime Station Wagon. Het interieur is te herkennen aan een combinatie van zwart kunststof met fraai beige "Alpaca"-leder.

De stoelen bieden sinds de recente modelwijziging meer zijdelingse steun en zijn iets groter geworden. Toch is het juist dit zitmeubilair dat enige gewenning vraagt, want de bestuurder zit erg hoog waardoor de hoofdruimte nogal beperkt is. Helaas is ook de hellingshoek van het zitvlak van de voorstoelen niet instelbaar. De hoofdruimte achterin is beter, dankzij een knik in de daklijn.



Evolutie

Vanaf de voorstoel heeft de bestuurder zicht op een ongebruikelijk vormgegeven dashboard. Het interieur is bepaald geen hoogstandje van hedendaags ontwerp of toonbeeld van ergonomie. Het lijkt eerder alsof het in een proces van evolutie tot stand is gekomen. Voor

het gevoel zijn steeds nieuwe stukken bijgevoegd, terwijl andere delen een nieuwe functie kregen. Zo zit de knop voor de cruise-control achter het stuurwiel, bij die van de mistlamp. Bij de knieën van de bestuurder is een exacte kopie van het dashboardkastje aan de passagierskant te vinden, zij het dat er nu een zekeringkast in is onder gebracht. De ontgrendeling van de motorkap is echter in de uiterste hoek bij de voeten van de rijder te vinden.

Iedere ongebruikte plek is tot bergvakje gemaakt, inclusief los liggend rubber anti-slip matje. Om de verwarring compleet te maken kent het dashboard een paar unieke knoppen, zoals die van de elektrisch te openen achterraut. Dit is een auto waarvan het dashboard even rustig moet worden bestudeerd voor vertrek. Wanneer alles duidelijk is, valt er in de dagelijkse praktijk prima mee te leven. Sterker nog, het geeft de auto karakter!

Karakter

Het rijden met de Freelander is een al even bijzondere ervaring. Het bewijst dat een Freelander geen personenauto is met terreincapaciteiten, maar zoals Land Rover het zelf zegt: "een compromisloze terreinauto die zich ook thuisvoelt op de buitenweg". Daarom is de auto voorzien van permanente vierwielaandrijving. De Freelander zet zich in beweging zoals alleen een terreinauto van het puurste soort dat kan. Daarbij voelen de inzittenden de mechanische delen onder de vloer werken, wat bij snelheden boven de 110 km/u wordt aangevuld met een lichte (niet storende) fluittoon. Alsof de auto een massief geheel is, maakt de Freelander snelheid om zich door niets of niemand uit koers te laten brengen.

Het gevoel wordt compleet gemaakt door het karakter van de motor, dat zo is gekozen dat de meeste kracht voor handen is in het terrein. De (optionele) automaat, kent de motorkarakteristiek goed en weet precies wanneer te schakelen. Het is ook mogelijk zelf sequentieel te schakelen, maar juist door het ongebruikelijke karakter van de motor vraagt dit enige gewenning. De 2-liter diesel is in alle omstandigheden uitzonderlijk stil. Alleen wanneer om het uiterste wordt gevraagd, is kortstondig een nadrukkelijke dieseldreun uit het vooronder hoorbaar. De prestaties

zijn dan zowel in de stad als op de snelweg heel verdienstelijk. De Freelander is onmiskenbaar gemaakt voor het terrein, maar is dankzij het lage geluidsniveau ook heel aangenaam op de lange afstand.

In de stad is de Freelander niet op z'n plaats. De lange veerwegen zorgen ervoor dat de auto in scherpe bochten of bij hard remmen nadrukkelijk overhelt of duikt. Vooral voor het comfort van passagiers, is het zaak het rijgedrag hier op aan te passen.



Bij snel bochtenwerk voorkomt de vierwielaandrijving niet dat de auto overhelt, maar blijven de wielen stevig aan de grond. Dit is gemakkelijk aan te voelen en juist daarom is snel bochtenwerk heel verleidelijk. De grenzen liggen daarbij redelijk ver, alhoewel het zaak is de auto nooit bewust uit balans te brengen. Dan vraagt het een geoefend chauffeur de Freelander weer in balans te krijgen. De lange veerwegen zijn op de eerste plaats bedoeld voor het terrein, maar komen op een onverwachte plek ook van pas: voor verkeersdrempels hoeft nauwelijks te worden geremd!

Terreinrijden

Dit stuk techniek is ondanks het comfort op de buitenweg bedoeld voor gebruik in het terrein. Wie daaraan toegeeft, wordt beloond met hetzelfde gevoel dat een sportwagen geeft op het moment dat het gas wordt ingetrapt. Zodra de Freelander het onverhard onder de banden krijgt, komen auto en bestuurder helemaal tot leven! En daar houdt de vergelijking met een sportwagen niet op. Het uitzonderlijke karakter

van een sportwagen is er op gemaakt optimaal te communiceren met de bestuurder, zodat die precies weet wat de auto in iedere situatie kan. Op exact dezelfde manier weet de Freelander de bestuurder heel goed duidelijk te maken wat zich afspeelt onder de auto.

De eerste standaard terreinproefjes worden met zoveel gemak doorstaan, dat de bestuurder zich bijna excuseert bij de auto voor deze ondermaatse beproevingen. Zowel in licht als middelzwaar terrein is het bijna onmogelijk om vast te blijven zitten. Wanneer het moeilijker wordt, is het de elektronica van de automatische versnellingsbak die goed op de situatie weet te reageren. Dan is te voelen hoe de kracht geleidelijk wordt opgebouwd (een plotselinge krachtexplosie zou de auto ingraven tot aan de assen) en de bestuurder opnieuw weet waartoe de auto in staat is.

Eventueel assisteert "hill descent" bij steile afdalingen. Dit systeem laat een daalsnelheid van maximaal 14 km/u toe en maakt remmen overbodig. Dit is belangrijk, want juist remmen kan de wielen blokkeren en alle gevolgen van dien. De grens van het rijden in het terrein is bereikt wanneer de banden geen grip meer hebben, standaard is de auto namelijk niet voorzien van modderbanden. Dat verklaart het comfort op de buitenweg!



Conclusie

Het was een bijzondere aangename week testen met de Freelander. Iedere mogelijkheid voor een ritje

werd aangegrepen, ieder braakliggend terreintje werd omgewoeld en iedere helling moest worden bedwongen. En altijd gaf de Freelander veel voldoening. Dat doet de Freelander op een heel eigen manier. Terwijl bij de meeste andere fabrikanten "comfort" gelijk staat aan het gedrag van een personenauto, denkt Land Rover daar heel anders over. De Freelander is een pure terreinauto die rijdt als een pure terreinauto. Dat wil echter niet zeggen dat de Freelander niet luxueus, stil en koersvast is. Daarmee is het gedrag ongebruikelijk, maar het comfort hoog en het plezier compleet (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Land Rover Freelander Station Wagon 2.0 Td4 HSE

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	438 x 178 x 178 cm
Wielbasis	256 cm
Gewicht	1.693 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	546/1319 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1951 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	112 pk @ 4000 tpm
Koppel	260 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,4 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 45.300,-
Prijs instapmodel	€ 28.100,-