



Land Rover Freelander 2

Wel besparen, niet beperken

Rij-impressie | Is een Land Rover de onoverwinnelijke auto die welzijnswerkers tot in de verste uithoeken van de wereld brengt om hun goede daden te verrichten? Of is het die brandstofverslindende "PC Hooftractor" waarmee slechts kinderen naar school worden gebracht en boodschappen worden gedaan? Als het aan Land Rover ligt krijgt vooral dat eerste, nobele imago extra aandacht. Een omvangrijk plan moet alle Land Rovers zuiniger en groener maken. De Freelander2 "e" is daarvan het eerste resultaat.

Terreinauto's krijgen momenteel veel negatieve publiciteit omdat ze groot en vervuilend zijn. Natuurlijk kan Land Rover zich gaan toeleggen op het bouwen van kleine stadsauto's, maar daar ligt de expertise van het merk niet en die markt is al vergeven.

Al jaren bouwt Land Rover "the best 4x4 by far" en bovendien blijft er vraag naar terreinauto's die daadwerkelijk kunnen presteren in het terrein. Er zijn immers al genoeg "softroaders" die er wel stoer uitzien, maar buiten de gebaande paden nauwelijks presteren.



Terreinauto

De Freelander 2 mag dan het instapmodel van Land Rover zijn, ook dit is een echte terreinauto. De wielen zijn op de uiterste hoeken geplaatst, zodat de auto extreme hellingen kan bedwingen zonder vast te lopen op de bumpers.

Daarbij is de Freelander voorzien van een "Terrain response"-systeem, waarmee de vierwielaandrijving optimaal functioneert op verschillende ondergronden. Dit werkt in de praktijk uitstekend. Bovendien maakt het terreinrijden zo eenvoudig dat iedereen ver komt met de Freelander 2.

Maar meer dan andere Land Rovers is de Freelander ook bedoeld als auto voor dagelijks gebruik op de openbare weg. Dat komt tot uiting in de luxueuze cabine die van alle denkbare luxe is voorzien. Bovendien zijn voor modeljaar 2009 nieuwe materialen toegepast, waardoor het interieur er nog fraaier en uitnodigender uitziet.



De ruimte voor- en achterin is uitstekend. Dankzij de hoge zit heeft de bestuurder een machtig en welhaast onoverwinnelijk gevoel; dit is wat een SUV voor menigeen zo aantrekkelijk maakt. De bestuurder kijkt uit over een lange motorkap en ook dat draagt bij aan het machtig gevoel dat de Freelander geeft.

Weggedrag

Alhoewel de Freelander 2 formeel de kleinste Land Rover is, is "minst grote" een betere woordkeuze. De auto past nauwelijks in een standaard parkeervak en ook in de stad is duidelijk merkbaar dat dit een enorme auto is. Terwijl kleine stadsautootjes vaak ieder gaatje in het verkeer kunnen benutten, moet de Freelander geduldig wachten op voldoende ruimte.

Het weggedrag is in eerste instantie vertrouwenwekkend, maar wanneer doelbewust de

extremen worden opgezocht kan deze Freelander venijnig reageren. Met name bij een uitwijkproef (plotselinge, hevige maar korte stuurbewegingen) kan zelfs het standaard gemonteerde elektronische stabiliteitssysteem ("ESP") deze zware SUV nauwelijks in bedwang houden.



Alleen op dit punt is merkbaar dat de Freelander inmiddels enkele jaren op de markt is, want menig nieuwkomer stuurt scherper en reageert goedmoediger.



Stop / start

De Freelander 2 "e" onderscheidt zich echter door nieuwe, milieuvriendelijke techniek. De belangrijkste aanpassing voor modeljaar 2009 is de introductie van een "stop/start"-systeem, herkenbaar aan de

"eco"-knop op het dashboard. Dit systeem zorgt er voor dat wanneer de auto tot stilstand komt, de versnelling in neutraal wordt gezet en de koppeling wordt losgelaten de motor uit gaat. Zodra de eerste versnelling weer wordt ingelegd, start de motor vanzelf.

Dit gaat zo snel dat het nooit storend is, maar het is wel merkbaar. Dat komt omdat Land Rover eenvoudigere techniek gebruikt dan andere merken die ook een start/stop-systeem aanbieden. Om te beginnen wint Land Rover tijdens het afremmen geen energie die later kan worden gebruikt om de motor "gratis" te starten. Bovendien gebruikt Land Rover de traditionele startmotor, zij het dat deze is aangepast op het intensievere gebruik (200.000 "warme" starts en 45.000 "koude" starts).



Ondanks de relatief eenvoudige techniek, is de brandstofbesparing fors. Bij veelvuldig gebruik in stadsverkeer kan het start/stop-systeem een besparing van 10% opleveren. Dat zorgt er voor dat het gemiddelde verbruik zo ver is gedaald (fabrieksopgave: 1 op 14,9), dat deze Freelander2 "e" de eerste Land Rover met groen energielabel is.

Ook heel prettig: alhoewel de airco is uitgeschakeld wanneer de motor uit is, blijft de ventilator toch koude lucht blazen die zich nog in de leidingen bevindt. Alleen wanneer de temperatuur te hoog oploopt bij stilstand, start het klimaatcontrolesysteem de motor en wordt het interieur alsnog gekoeld.

Prestaties

De hier gereden 2.2 liter viercilinder diesel is goed voor 152 pk / 400 Nm. In de stad is altijd veel vermogen beschikbaar en daarvoor voelt de auto vlot en gewillig. Het forse koppel zorgt ervoor dat de auto moeiteloos hoge kruissnelheden vasthoudt op de snelweg.



Om het verbruik verder te verlagen, geeft een schakelindicator aan wat het meest economische moment is om de volgende versnelling te kiezen. En dan valt iets bijzonders op: omdat de motor van de Freelander 2 is gemaakt voor terreinrijden, levert deze al bij een laag toerental veel trekkracht. Daarom kan onwaarschijnlijk vroeg worden geschakeld en dat levert een nog lager verbruik op.

Conclusie

Is de Land Rover Freelander 2 de wereldverbeteraar die welzijnswerkers tot in de verste uithoeken van de planeet brengt? Of is het die brandstofverslindende en overmaatse boodschappenauto waar velen zich zo aan ergeren? Ondanks het nieuwe, zuinigere karakter is de Freelander2 nog steeds geen logische keuze voor het dagelijks woon-werk verkeer of de dagelijkse boodschappen.

Maar wie een terreinauto nodig heeft, heeft aan de Freelander 2 een veelzijdige en zeer capabele auto. Op de openbare weg zijn de rijeigenschappen

gemiddeld goed, in het terrein behoort de Freelander
2 nog altijd tot de top in z'n klasse. ■



Specificaties

Land Rover Freelander 2 2.2 TD4_e HSE

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	450 x 191 x 182 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.790 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	68 l
Bagageruimte	755/1670 l
Bandenmaat	235/65R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2179 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	152 pk @ 4000 tpm
Koppel	400 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,7 sec.
Topsnelheid	181 km/u
Verbruik gemiddeld	6,7 l / 100 km
Verbruik stad	8,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	179 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 56.900,-
Prijs instapmodel	€ 38.900,-