

KRATEK TEST - LAND ROVER FREELANDER 2.0 XEDI



Dober hribolazec

Naj že na začetku priznam, da v hribe ali gore ne hodim prav pogosto. Morda le nekajkrat na leto. Torej, če sem povsem odkrit, se ne morem primerjati niti z rekreativci v tem športu. Toda če bi že moral ta šport uvrščati po tabelah, potem bi se odločil nekako takole; hribolazenje in planinarjenje bi uvrstil med rekreativne športe, medtem ko bi alpinizem, oziroma vzpone na tri in več tisoč metrov visoke gore, uvrstil med vrhunske športe.



Ker ni zapor diferenciala, se kolo vrti v prazno.

Freelanderju od vseh teh treh kategorij morda najbolj ustreza prav prva. Toda poudariti moram, da se v njej uvršča zelo visoko. Zakaj? Da je le hribolazec, dokazuje že s svojo obliko. Zaobljene linije in privlačna podoba sporočajo, da je njegov dom bližje mestnim ulicam kot pa drevesom, skalam in brezpotjem. To je opaziti tudi v njegovi notranjosti. Privlačna armaturna plošča v svetlo rjavi in turkizni barvi še zdaleč ni tovornaška robustna. Tudi oblaženje, tako na sedežih kot na stropu, vratih in tleh, še zdaleč ni namenjeno tancanju v škornjih. Če vas o tem še nista prepričala zunanost in notranost, morate odpreti še vrata prtljavnika. Ta se sicer odpirajo precej težaško in zato nežnim damskim rokam še zdaleč niso namenjena, toda ko jih odprete in se zazrete v notranost, vam končno mora postati jasno, da Freelander ne sodi v razred klasičnih terencev. V tkanino oblečen prt-



Prtljajnik je naravnost limuzinsko obdelan, ob tem pa je tudi povečljiv.

lajnik, z ločenim predalom v dnu, ki ga je mogoče celo zakleniti, ne daje vtisa, da je namenjen prevažanju ubite divjadi, od blata umazanih škornjev ali orodja, ki bi vam v kritičnih trenutkih pomagalo nadaljevati pot.

Da Freelander ni pravi terenec, vam postane jasno tudi, ko se usedete za volanski obroč. Ročico reduktorja boste poleg prestavne ročice iskali zaman. Freelander ima namreč štirikolesni pogon, nima reduktorja, zato pa ima dodatek HDC, ki pri strmih spustih vozilo elektronsko zavira in nadzira njegovo gibanje. In končno, čisto nič terensko ni niti njegovo podvozje. Freelander stoji na takšni zasnovi, kot jo ima večina družinskih avtomobilov. Torej so mu snovalci namenili tako spredaj kot zadaj posamič-



Turbodizelski motor je vsekakor pametnejša odločitev, če se boste s Freelanderjem odpravljali tudi izven asfaltiranih poti.

takšen avto in če se morda odločate za Freelander, pa vam svetujem, da se med motorima različicama raje odločite za turbodizelsko. Ta ima sicer nekoliko manj moči, kar se čuti predvsem pri pospeških in končni hitrosti, ki je nekoliko slabša. Toda za umirjeno vožnjo, čemur je namenjen takšen Freelander, je moči še vedno povsem dovolj. Zato pa pri turbodizelskem motorju pride toliko bolj do veljave navor, tako da Freelander postane uporaben tudi na nekoliko zahtevnejših poteh. Zavedati se je namreč treba, da reduktorja tu ni. To pomeni, da vratomnih vzponov z njim ne boste premagovali. Če pa že boste zašli na strm in spolzek teren, se vam ga kljub temu ni treba ustrašiti. Z dodatkom HDC in le z najosnovnejšim znanjem o terenski vožnji boste varno prešli tudi to. Freelander je namreč hribolazec, ki od voznika ne zahteva pretiranega znanja in dela, ob tem pa želi njemu in drugim potnikom ponuditi kar največ udobja.

No, ker nasvet nikoli ni odveč, morda še to: Freelander 2.0 XEDI je predvsem dober hribolazec in še zdaleč ne vsemogočen terenec, zato vam svetujem, da se z njim vendarle ne odpravljate zunaj »markiranih poti«.

Matevž Korošec

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj - vrtna in glib 84,5 x 88,9 mm - gibna prostornina 1994 ccm - kompresija 19,5 : 1 - največja moč 72 kW (98 KM) pri 4200/min - največji navor 210 Nm pri 2000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - visokotlačna črpalka - neposredni vbrz - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 7,1 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa (enokolturna suha sklopka) - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,250; II. 1,894; III. 1,222; IV. 0,848; V. 0,649; vzratna 3,000; diferencial 3,676 - IRD (sredinska viskozna sklopka) - gume 195/80 R 15

Voz in obese: polterenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija z dodatnimi ojačitvami - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, HDC - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4382 mm - širina 1805 mm - višina 1757 mm - medosna razdalja 2555 mm - kolotek 1534/1545 mm - najmanjša višina od tal 193 mm - rajdni krog 11,6 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (komolci) 1420/1440 mm - višina nad sedežem 910/910 mm - vzdolžnica 870-1060/720-930 mm - prtljajnik (normno) 371/1313 l - posoda za gorivo 59 l

Mase: prazno vozilo 1545 kg - dovoljena skupna masa 2050 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,2 s - poraba goriva (ECE) 9,6/6,7/7,7 l na 100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost hitrosti:	merilnika
0-60 km/h	7,4 s	resnično:
0-80 km/h	11,3 s	kazalec na:
0-100 km/h	17,3 s	40
0-120 km/h	26,4 s	60
1000 m z mesta:	38,2 s	80
	(135 km/h)	100
		120
		112,1 km/h

Največja hitrost:

157 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.) 39,3 s (132 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.) 42,9 s (120 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 96,7 m

od 100 km/h: 43,4 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 9,6 l/100km

Najmanjše povprečje 9,3 l/100km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 23 °C

50 km/h 63 62 61 p = 1022 mbar

100 km/h 70 68 66 rel. vl. = 73 %

150 km/h 72

prosti tek 51

KONČNA OCENA

Land Rover Freelander ni ne terensko vozilo ne družinska limuzina. Je pa zato odličen kompromis med tema dvema, po namembnosti precej različnima voziloma. Počutje v notranjosti je skorajda takšno kot v limuzini. Tudi njegova zunanost je, pa čeprav je bližje terencu, izredno všečna. No, in ko potrebujete avto tam, kjer se sicer z limuzinami ne bi vozili, vas Freelander s turbodizelskim motorjem prav tako ne razočara.

- videz v celem preslabotno zračenje
- voznikovo okolje ravna zadnja klop
- prostorna zadnja klop rajdni krog
- lično obdelan in prilagodljiv prtljajnik omejene terenske zmogljivosti
- pogon težka zadnja vrata
- vodljivost

CENA: 4.989.466 SIT (Tehnounion, Ljubljana)