

KRATEK TEST - LAND ROVER FREELANDER 2,5 V

# Nekateri želijo več

Nosi legendarno ime, ki se je proslavilo v najtežjih razmerah za tehniko in človeka. Ko so Angleži odkrili, da lahko upajo na kos pogarčice tudi med avtomobili, ki sicer spominjajo na prave terence, a so v resnici le avtomobili s štirikolesnim pogonom in z malce dvignjeno karoserijo, so izumili Freelanderja.



To je lahko zelo vsestranski avtomobil za »avanturiste« ali kot drugi družinski avtomobil za gospo bogatega moža, seveda pa (da ne bo pomote) dovolj dobro služi tudi kot prvo družinsko vozilo. Za celovitost ponudbe je poleg »navadnih« na voljo tudi prestižni Freelander z 2,5-litrskim motorjem V6 in s samodejnim menjalnikom. Zmogljiv šestvaljnik je dobrodošla popestritev v paleti motorjev, ki nimajo lahkega dela, saj je Freelander, še posebej ta v daljši, petvrtni izvedbi, težak avtomobil. Pospeški in potovalna hitrost so zadovoljivi, s pridihom športnosti. Ni namreč lepšega zvoka od tistega, ko »pohodite« stopalko za plin in v nosu zarenči vseh šest valjev. Samodejni menjalnik, ki ima tudi možnost športnega pretikanja po sistemu tip-tronic, sicer ni najboljši v svoji vrsti, toda kljub temu ne razočara. Zadovoljivo hitro sledi ukazom desne roke (v športnem položaju), malce počasnejši, a za lagodno vožnjo ne prepočasen, je le v osnovnem položaju, ozna-

**Motor zasnove V6 je poleg zunanje videza avtomobila najsvetlejša točka.**



čenem s črko D. Takrat menjalnik preklopi v višjo prestavo pod precej nižjimi vrtljaji. To se seveda pozna tudi pri nižji porabi goriva, s katero se Freelander 2,5 V6 ne more pohvaliti. Povprečna poraba ob dinamični vožnji, ko je menjalnik večinoma v položaju D, znaša nekaj manj od 12 litrov na sto prevoženih kilometrov. Z menjalnikom v športnem programu pa boste porabo težko spravili pod trinajst litrov in pol. Če se nameravate s takim avtomobilom veliko prevažati, velja dobro premisliti, ali se vam ta kombinacija motorja in menjalnika splača. Ob tem velja poudariti, da avtomobil ni narejen za sunkovito vožnjo, ker ima manjšo težavo s premehkim vzmetenjem. Ob vsakokratnem pospeševanju, zaviranju ali hitrem vijuganju skozi ovinke se karoserija prav nemarno nagiba. Ker se v luk-suznem Freelanderju skriva tudi nekaj terenca, ne moremo mimo njegovih terenskih zmogljivosti. Samodejni menjalnik je tu vse-kakor dobrodošel, saj se moč prenaša bolj enakomerno na kolesa in zato lažje premaga kakšno blatno vzpetinico. Sam menjalnik pa zelo dobro dopolnjuje močan motor, ki zagotavlja veliko navora in za ta avtomobilski razred dobro terensko prehodnost.

Toda svoj prvotni namen Freelander vseeno izpolnjuje predvsem na asfaltu in morda na nezahtevnem terenu. Je avtomobil za tiste, ki želijo nekaj več in so za to pripravljene tudi plačati, ponudi pa jim tudi (na račun lepote dodatkov, motorja in menjalnika) dovolj dodatnega prestiža, da bodo sosedje zavistni.

Peter Kavčič

## Tehnični podatki

**Motor in prenos moči:** 6-valjni - 4-taktni - bencinski - glbna prostornina 2497 cm<sup>3</sup> - največja moč 130 kW (177 KM) pri 6250/min - največji navor 240 Nm pri 4000/min - motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/65 R 16 H

**Mere in masa:** dolžina 4382 mm - širina 1805 mm - višina 1828 mm - medosna razdalja 2557 mm - kolotek spredaj 1534 mm - zadaj 1545 mm - rajdni krog 11,6 m - prtljažnik (normno) 354-1319 l - posoda za gorivo 59 l - prazno vozilo 1525 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 s - poraba goriva (ECE) 17,2/9,7/12,4 l/100 km (neosvinčen bencin, OŠ 95)

### NAŠE MERITVE

**Pospeški:** 0-100 km/h: 10,8 s  
1000 m z mesta: 32,8 s  
**Prožnost:** (154 km/h)

**Poraba goriva (l/100 km):** Testno povprečje: 13,8  
Najmanjše povprečje: 12,1

**Največja hitrost:** 185 km/h (V. prestava)

**Trušč v notranjosti (pri 90 km/h):**

Prestava III. IV. V.  
(dB) 66 65 64

**Napake med testom:** - brez napak

### KONČNA OCENA

Freelander je s svojo podobo nekaj posebnega, lahko bi dejali, da je nenavaden. Z motorjem V6 v nosu pa postane prestižen. Samodejni menjalnik ni popoln, vendar bi ga kljub temu sprejeli, podvozja in neprijetnega nihajna ter pozibavanja karoserije pa zagotovo ne. Žal to malo pokvari sicer dober vtis.

- ⊕ motor
- ⊕ veliko predalov
- ⊕ preglednost
- ⊕ prepoznavnost
- ⊕ pogon
- ⊕ zadnja klop
- ⊕ velika ogledala
- ⊖ poraba
- ⊖ težka zadnja vrata
- ⊖ nima radia s CD-predvajalnikom
- ⊖ lega na cesti
- ⊖ razmetana notranjost

**CENE (Tehnounion Avto) SIT**  
OSNOVNI MODEL: 6.572.623  
**TESTNO VOZILO: 7.150.020**