

# LAND ROVER FREELANDER 2

Po przejechaniu kilkudziesięciu kilometrów nie chce się z tego samochodu wysiadać. A jeśli już koniecznie trzeba się zatrzymać i wykonać pomiar geodezyjny, myśli się tylko o tym, by jak najszybciej wrócić do środka.

MAREK PUDŁO

Land Rover Freelander 2 należy do segmentu kompaktowych aut 4x4. W przeciwieństwie do konkurentów posiada stały napęd na cztery koła realizowany przez system Haldex. Wartość momentu obrotowego przekazywanego na tylną oś zależy od warunków drogowych. Jest największa w trudnym terenie, podczas jazdy w piasku, błocie, śniegu, podjeżdżania pod górkę czy pochyłego zjazdu, a także na szosie – podczas ruszania, jazdy po łukach i zakrętach, nagłego zerwania przyczepności przez przednie koła (np. w trudnych warunkach pogodowych), przy szybko pokonywanych zakrętach. Wyłącznie przednia oś napędzana jest podczas stabilnej jazdy samochodu po prostych odcinkach szosy. Brak reduktora z rasowego czteronapędowca, skutecznie rekompensuje elektronika z systemem Terrain Response na czele. Pokrętleń umieszczonym obok dźwigni zmiany biegów wybieramy jeden z czterech rodzajów nawierzchni (asfalt, lód, piach, błoto), a system, sterując ESP, ABS i HDC (kontrola zjazdów ze wzniesień), dba o to, żebyśmy nie zakopali się w sypkim piasku, błocie i bezpiecznie przemieszczali się po zaśniewanej leśnej drodze. Trzeba jednak pamiętać, że nie jest to konstrukcja do pokonywania np. rowów z błotem po osie kół. Ale na jesienną budowę będzie jak znalazł. Terenowego



## LAND ROVER FREELANDER 2

W wersji S kosztuje 130 000 zł brutto. Diler tej marki, firma ECC z Babic k. Warszawy (od której otrzymaliśmy auto do testów), dodatkowo oferuje 3% upustu od tej ceny dla geodetów. Biorąc samochód w 4-letni leasing, należałoby dokonać wpłaty wstępnej 25 000 zł, a rata miesięczna wyniosłaby wtedy 1675 zł.

charakteru dodaje także wysokie zawieszenie, z dużym prześwitem i sporymi – 17- lub 18-calowymi kołami. Mimo takiej konstrukcji samochód prowadzi się niespodziewanie lekko, jakby ważył 900 kg i mierzył 3,50 m. Każde potknięcie kierowcy w sztuce kierowania natychmiast korygowane jest przez elektronikę.

Land Rover należy do grupy PSA-Ford. I to właśnie stąd pochodzi silnik. Wysokoprężna jednostka czterocylindrowa o pojemności 2,2 litra dysponuje mocą 160 KM. To dużo, ale warto pamiętać, że samochód z dwoma geodetami i sprzętem w bagażniku będzie ważył ponad 2000 kg. W połączeniu jednak z wysokim momentem obrotowym

(400 Nm), który dostępny jest już od niższych obrotów silnika, autem można przemieszczać się między kolejnymi stanowiskami pomiarowymi bardzo sprawnie. Nie jest to mistrz startu spod świateł, ale swój walor elastyczności pokazuje podczas wyprzedzania i poruszania się w terenie.

Testowaliśmy model wyposażony w automatyczną skrzynię biegów z 6 przełoženiami, które można przełączać ręcznie (tzw. tiptronic). Działa ona bardzo płynnie, bez szarpnięć, ale z minimalnym opóźnieniem redukcji przy przyspieszaniu. Można także zamówić Freelandera ze skrzynią manualną, ale nie oszukujmy się – przyszłość należy do tiptronica – wygoda obsługi takiego zestawu jest niesamowita. Nie trzeba się martwić, że samochód zgaśnie lub stoczy się z górkę podczas ruszania. Czyż nie szkoda więc życia na „wajchowanie”? Taki zestaw napędowy zadowala się średnio 8 litrami oleju napędowego na 100 km. Poruszając się po zatłoczonej Warszawie, auto „wypijało” 10 litrów, co wcale nie jest wynikiem złym.



FOT. MAREK PUDCO

Silnik pracuje cicho jak na konstrukcję wysokoprężną, ale na zewnątrz nie ma wątpliwości, że to dzieło Rudolfa Diesla. W środku za to jest komfortowo. Słychać tylko aksamitny pomruk jednostki podczas przyspieszania. Przy prędkościach 120-140 km/h do uszu podróżujących dociera jedynie świst powietrza... albo muzyka z zestawu audio.

**W**nętrze auta w testowanej wersji zostało wykonane z dużą dbałością o detale. Obicia foteli były z „siatkowanego” błękitnego materiału wykończone wstawkami z kremowej skóry. Taka kolorystyka rozweśla wnętrze. Mało praktyczne mogą okazać się jasne dywaniki, które jakoś nie pasują do uwalanych w błocie gumiaków. Zawsze jednak można zamówić pod nogi dywaniki gumowe lub tapicerkę z ciemniejszych materiałów (welur, welur ze skórą lub skórą). Dwukolorowa deska rozdzielcza wykonana jest materiałów dobrej jakości, które są ze sobą przyzwo-

icie spasowane – nic nie skrzypi, nie stukają, nie puka, nie chrobocze. Fakt, że auto miało tylko 6000 km przebiegu, i ciekawe, jak będzie po 60 000 km pokonanych w terenie, z otwieraniem drzwi kilkadziesiąt razy na dzień, częstym wsiadaniem i wysiadaniem, czyli w typowych warunkach geodezyjnych.

Z przodu kierowca i pasażer czują się jak w salonie – ogólnie rzecz biorąc – dużo przestrzeni i na nogi, i nad głową. Wrażenie to potęguje duża przednia szyba, wysoka pozycja za kierownicą oraz ogromne lusterka zewnętrzne, w których widać dwa boczne pasy ruchu. Natomiast z tyłu nie jest tak różowo. Jeśli kierowca-geodeta i jego pilot-pomiarowy mierzą około 180-190 cm, siedzący za nimi pasażerowie nie założą już nogi na nogę. Rozczarowuje trochę mała liczba schowków na drobniaki. Niby samochód duży, ale konstruktorzy wyposażyli go jedynie w zamykany schowek po stronie pasażera, w drzwiach i w tunelu środkowym na napoje. Czujecie się pewien niedosyt.

Land Rover Freelander ma bagażnik o pojemności 755 litrów. Bardziej obrazowo – zmieszczą się w nim spokojnie narzędzia codziennej praktyki pomiarowej: tachimetr, odbiornik GPS, statyw, składana łata 5-metrowa, komplet kołków, młotek i dwie pary gumowców. A do bocznych schowków po bokach można jeszcze dorzucić farbę w sprayu. Wszystko przykrywa się elegancką zwijaną roletą. Pokręcić nosem można tylko na stosunkowo wysoki próg załadunku, ale nie da się inaczej, kiedy auto posiada duży prześwit i stoi na 17-calowych kołach. Po rozłożeniu tylnych siedzeń otrzymujemy idealnie gładką powierzchnię bagażową o pojemności 1670 litrów, czyli przestrzeń na kilka powyższych zestawów. Freelander udźwignie 550 kg bagażu. Gdyby było mało, pociągnie sporą przyczepę (2000 kg).

Land Rover Freelander jest oferowany w czterech wersjach wyposażeniowych: E, S, SE, HSE. Na uwagę zasługuje fakt, że począwszy od najtańszego modelu, samochody posiadają w standardzie wszystkie systemy odpowiadające za bezpieczeństwo czynne i bierne. We wszystkich, oprócz wersji S, jest też inteligentny system Terrain Response wspomagania kierowcy podczas jazdy w trudnym terenie. Każda z nich różni się elementami podnoszącymi komfort podróżowania. Można więc zamówić skórzaną tapicerkę, rozbudowany zestaw audio, podgrzewaną przednią szybę czy ogrzewanie webasto. Lista jest bardzo długa.

Dlaczego więc geodeci mogą zainteresować się nowym Land Roverem Freelanderem? Przede wszystkim ze względu na jego uniwersalność. Samochodem tym komfortowo będziemy poruszać się po szybkiej autostradzie, a już po chwili możemy bez obaw wjechać w trudny teren. Przy tym oszczędny i mocny silnik w połączeniu ze sporą przestrzenią bagażową czynią z samochodu naprawdę szybką ciężaróweczkę z napędem 4x4. ■

Land Rover Freelander 2 2.2 TD4 16V	
Silnik	R4 16V, wysokoprężny common rail, poj. 2179 cm <sup>3</sup>
Moc maksymalna	160 KM przy 4000 obr./min
Maksymalny moment obrotowy	400 Nm przy 2000 obr./min
Napęd	na przód z dołączanym tylnym
Skrzynia	manualna (6 biegów) lub automatyczna tiptronic (6 biegów)
Prędkość maksymalna	181 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,7 s
Ogumienie	235/60 R18
Długość/szerokość/wysokość	4500/1910/1740 mm
Rozstaw osi	2660 mm
Prześwit	210 mm
Głębokość brodzenia	500 mm
Masa własna	1770 kg
Bagażnik	755 l/1670 l (ze złożoną tylną kanapą)
Ładowność	550 kg
Zbiornik paliwa	68 l
Zużycie paliwa na 100 km (miasto/trasa/średnie)	9,2/6,2/7,5 l