

Vozili smo: Daihatsu Feroza el II 16 V

Daihatsu je ferozo predstavil jeseni leta 1988 kot kompaktno manjše terensko vozilo in ga opremil z 1,6-litrskim bencinskim motorjem s po štirimi ventili na valj, ki ga vstavljajo tudi v model applause. Evropskim kupcem sta na voljo dve motorni različici. Prva je opremljena z elektronskim sistemom vbrizgavanja goriva in katalizatorjem, motor pa zmore največjo moč 70 kW/95 KM pri 5700 vrtljajih v minuti. Druga, ki smo jo preskusili tudi mi, je brez katalizatorja in je opremljena s padotočnim uplinjačem, največja moč tega motorja pa je 63 kW/86 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Največji navor znaša 126 Nm pri 3500 vrtljajih v minuti, podatki o vrtljajih pa kažejo, da ta šestnajstventilski motor zahteva priganjanje in šele nato pokaže kaj zmora. Pa vendar, motor bi bil lahko tudi odločno močnejši, saj se zlasti na cesti pozna prenamajna zaloga moči, ko feroza prepočasi pospešuje. Skladno s priganjanjem motorjanaršča tudi poraba goriva, ki je na naši preskušnji znašala v povprečju 15,0 litra bencina super na sto prevoženih kilometrov, večina te porabe pa gre na račun štirikolesnega pogona, ki smo ga večidel uporabljali.

Zamera gre tudi na račun nezadostno močnih prednjih luči, ki so daleč od tistega, kar mora pravi terenec imeti za osvetljevanje ceste.

Da je feroza relativno majhno vozilo, pričajo že zunanje mere, saj je vozilo dolgo 3,770 metra, ta vtis pa se močno poveča še v kabini, kjer je resnično zelo malo prostora. Više raščeni voznik bo imel probleme z vzdolžnim pomikom sedeža, saj je ta izredno kratek, še bolj pa je Daihatsu štedil pri zadnji klopi, saj potniki tam skoraj nimajo kam dati svojih nog. Če ravno ne podrete zadnje klopi, lahko v prtljažni prostor postavite le nakupovalno vrečko ali dve. Tudi širina potniškega prostora ni zavidanja vredna, saj se voznik in sopotnik med vožnjo nenehno dotikata s komolci ali rameni. Pa vendar je vsemu navkljub Daihatsu želel v notranjosti ponuditi limuzinsko naravnost opreme, saj je pred voznikom klasično opremljena armaturna



DVOJNI ZNAČAJ

plošča z merilniki hitrosti, vrtljajev, temperature motorja in količine goriva, servo volan je po višini nastavljen, stekla se odpirajo ročno, znotraj ročno nastavljivi pa sta tudi zunanji ogledali, ki bi lahko bili tudi večji. Vsa stikala so velika in dovolj pregledna, malce prevelika je le prestavna ročica s trdimi gibi. Sredinsko konzolo zapolnjujejo stikala štiristopenjskega ventilatorja, zračenja, pepelnik in povsem na dnu, radijski sprejemnik. Nad konzolo so še odprtini za zračenje ter merilnik napetosti, merilnik nagiba vozila in digitalna ura. Na desni polovici kokpita sta velik predalnik in držalo za sopotnika. Pokrov motorja in vratca za gorivo se odpirajo od znotraj, iz kabine pa lahko voznik tudi odklene prtljažna vrata. Vtis terenskega vozila dajejo tudi sedeži, ki so visoko nameščeni, tako da ima voznik dober pregled nad cesto.

Glede pogona sta na voljo dve možnosti. Prva je 2H, pri tem je na voljo pogon le na zadnji kolesi, ki je primerna za vožnjo po običajnih cestah. Glede štirikolesnega pogona pa nova feroza ponuja novost, ki lajša življenje vozniku. Sedaj se pri različici 4H, ko motor poganja vsa štiri kolesa, prednji pepsti samodejno vključita. Za najzahtevnejše vožnje pa je na vo-

ljo še reduktor (4L, terenski prenos moči, prestava 1,754). Ljubitelji terencev pa bi si želeli tudi zaporo zadnjega diferenciala, ki je v tovarni Daihatsu niso namenili niti prenovljeni ferozi.

Pomanjkljivost njene zasnovne se kaže tudi v podvozju, kjerima feroza zadaj togo premo z listnatimi vzmetmi in dva teleskopska blažilnika, ki pa sta preblizu tal, zato pa lahko vozilo predvsem na skalnatem terenu hitro nasede. Drugače pa je celotno podvozje, spredaj ima feroza posamični obesi s trikotnimi prečnimi vodili, stabilizatorje in teleskopski blažilnik, naravnano na trdost, ki jo potniki čutijo tudi med vožnjo, saj vozilo ob vsaki neravnini neprijetno strese.

Oblikovno je prenovljena feroza ostala skoraj enaka predhodnici, saj ima tudi v tej različici snemljiv zadnji del strehe, spredaj pa snemljivo in dvizžno sončno streho, novost pa so nova prednja maska, nova odbijača, rezervno kolo je nameščeno nekaj niže na prtljažnih vratih (čeprav je vidljivost nazaj še vedno preskromna), drugačni pa so tudi vzorci tapet v notranjosti potniškega prostora. Novo ferozo prepoznamo tudi po tem, da ima zadnje luči nameščene v odbijaču, tam, kjer so bile prej luči, pa ima sedaj črno obarvana plastična stekla. Test-



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriktaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 76,0 x 87,6 mm - gibna prostornina 1590 kubikov - največja moč 63 kW/86 KM pri 6000/min - največji navor 126 Nm pri 3500/min - registerski padotočni uplinjač

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - petstopenjski menjalnik - terenski prenos moči - platišča 5,5 J - gume 195 R 15 SP qualifier M+S (dunlop)

Voz in obese: kombi - 3 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - zavore servo, spredaj kolturne (hlajene), zadaj bobnaste - volan s kroglicami, servo, 2,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,770 m - širina 1,580 m - višina 1,720 m - teža praznega vozila 1155 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km na uro - pospešek 0-100 km na uro: 11,8 s - poraba goriva (ECE): 7,6/10,5/11,9 litra super bencina na 100 km

no vozilo je imelo tudi dodatno opremo, in sicer bočne prago-ve za lažji vstop v vozilo, spredaj zaščiten okvir iz cevne konstrukcije in zadaj nosilec za smuči, ter radijski sprejemnik.

Kdor želi več, se bo ozrl po dražjih in resnejših terenih, ti isti pa, ki jim takšno vozilo služi bolj za zabavo in nedeljske izlete, bodo kupili ferozo.

**Tekst: Boris Sambolec
Foto: Srđan Živilović**