



**Test**

## **DAIHATSU FEROZA EL-II**

# **NA DRUG NACIN**

Novosti pri Daihatsujevi ferozi? Res je, na nekaterih drugih tržiščih jo je moč dobiti z rahlo spremenjeno prednjo masko, s spremenjeno obliko platišč pa tudi s tremi prečkami na volanu. Naša feroza je bila takšna, kot smo je bili vajeni že prej, testno zanimiva pa zaradi sedaj stalnega štirikolesnega pogona, ki je bil prej priključljiv.

S ferozo je Daihatsujevim inženirjem in snovalcem uspelo narediti simpatično terensko vozilo, ki ne gravitira h kruti terenski, ampak se spogleduje z limuzinskim udobjem. Je torej dober mešanec in včasih je to boljše kot približevanje skrajnostim.

Armaturna plošča v ferozi je že prvi dokaz limuzinskega okolja, saj je na prvi pogled



*Za dovolj uporabnega prtljažnega prostora je treba podreti zadnjo klopo*



enaka kot v osebnih avtomobilih, takšen je tudi naklon volanskega obroča. Nekoliko izdaja terensko naravnost kakovostno in dobro nameščen ročaj pred sovoznikom, na plošči pa instrument za nagibe vozila, ki je nameščen skupaj z voltmetrom in digitalno uro na sredini armature. Predal pred sovoznikom je dovolj zajeten, na terasasti armaturni plošči je bolj malo prostora za odlaganje malenkosti, zato pa je več takšnega prostora v obojih bočnih vratih in v dveh skrinjicah ob zadnji klopi. Volan z dvema prečkama je nastavljen po višini, še dovolj debel, posebej pa navdušuje lahkoten in natančen servoojačevalnik. Prednja sedeža sta dobro izdelana in ponujata dovolj telesnega oprijema, voznik bo pogrešal le oporo za levo nogo. Vzdolžni pomik sedežev je prostoru na ljubo izračunan na minimum še zadovoljivega, da pa imate



**Limuzinska armaturna plošča s terensko uporabnim ročajem pred sovoznikom**

terenca, se boste spomnili že takoj, ko boste lezli vanj. Stopiti morate 50 centimetrov visoko in se potem glede na visoko stopnico nizko usesti. No, največ vaje pa zahteva lezjenje proti zadnji klopi, seveda (po japonsko) samo z desne strani. Naključni potnik mora biti velik ljubitelj terencev, da po tej vaji ostane ravnodušen. Za dva je zadaj, potem ko sedita, dovolj pro-

tora. Če pa hočete imeti uporabno velik prtljažnik, morate podreti vsaj enega izmed dveh zadnjih sedežev.

Serijska oprema feroze je bogata, začne se že pri bogati založenosti z instrumenti na armaturni plošči. Električna premika zunanji vzvratni ogledali in šipe (slednje je opcija), volan je nastavljen po višini, z elektromagnetnim stikalom lahko odklepete zad-

nja vrata, ostane še prikupna dvobarvnost vozila, radio-kasetofon in pa še poletna komponenta: zadnji del strehe je z enostavnim posegom snemljiv. No, vijačili boste kar precej, vendar - vse za prepah. Tudi nad glavo lahko dvignete sončno streho za nekaj centimetrov navzgor, in če se tudi nje lotite z izvijačem, jo prav tako lahko odstranite. In dobili ste čisto pravi terenski kabriolet. Če vam bo uspelo ferozo bočno nagniti za več kot 42 stopinj, bosta za vaše zdravje skrbela dva varnostna loka in okvirja vrat s prednjo šipo. Prednja šipa ni ravna, je le rahlo izbočena, tako da nimate težav z odsevi pri vožnji v temi. Šipe v "montažnem" delu avtomobila pa so na račun teže zelo tanke, tako da pri vožnji po brezpotjih odsvetujem, da se srečajo s kakšno malo močnejšo in malo debelejšo vejo.

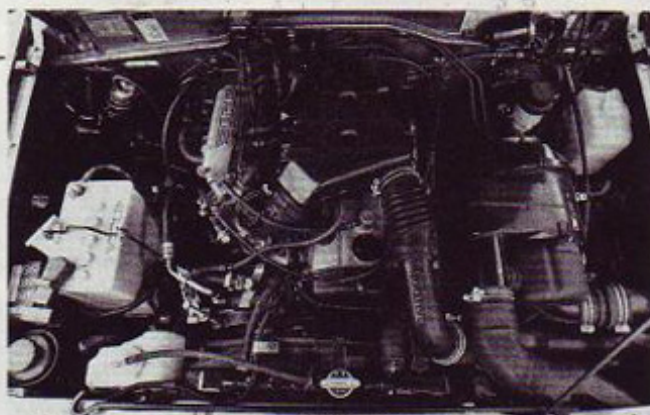
Brezpotja so za pravo terensko vozilo prav gotovo





izziv. Tam se zmeraj kaj dogaja in v dosti primerih je potrebno uporabiti terenski prenos moči. Za reduktor pa se lahko pri tej ferozi obrišete pod nosom. Ga pač ni in to je morda za marsikaterega voznika dobro, ker pač ne bo silil tja, kjer misli, da ga bo potreboval. Seveda terenski avto brez reduktorja ni čisto pravi terenski avto. So pa zato namenili tej ferozi zaporo sredinskega diferenciala, kar je zelo ugodno. Zapora deluje učinkovito in ob njej in stalnem štirikolesnem pogonu je ta feroza kos izredno slabim cestam v vseh vremenskih razmerah.

Podvozje tega terenca je zelo čvrsto in deluje suvereno. To mu zagotavljata tudi prednji posamični obesi z vzvojno vzmetjo, zadnji vzmeti sta klasično listnati, med kolesoma pa je toga os. Blažilnike



**Moderen, zmogljiv in varčen motor**

**Napis na boku jo ločuje od drugih feroz s priklopljivim štirikolesnim pogonom**



lahko nastavite na tri različne stopnje blaženja. Kar nekaj kilometrov je potrebnih, da opazite razliko. Ta je med najtršo in najmehkejšo stopnjo dokaj majhna, kljub temu pa je na najmehkejši stopnji avto udobnejši, kar je opazno tudi pri večjem vzdolžnem nihanju vozila ob pospeševanjih ali zaviranjih.

Vzdolžno nameščen motor v nosu je moderen, to pomeni glavo in blok iz lahke kovine, štiri ventile na vsak valj - tudi ti so štirje v vrsti, odmično gred v glavi, večtočkovni vbrizg goriva, elektronski nadzor delovanja in seveda čist izpuh. Je zmogljiv, moči 70 kW (95 KM), ki jo zmore pri 5700 vrtljajih, je dovolj, da so ferozine cestne zmogljivosti v zgornji tretjini cestno terenskih vozil. Največji navor 128 Nm doseže sicer šele pri 4800 vrtljajih, vendar ta vrednost v uporabnem območju delovanja motorja nikoli ne pade pod 110 Nm. Dokaj nerad vžiga, potem steče zelo mirno in kultivirano in je srednje glasen. Hrpen postane šele pri, za terensko vozilo, visokih vrtljajih, to je med 5000 in 6500. Rad se hitro vrti, ni pretiran porabnik goriva in v kombinaciji z natančnim menjalnikom ponuja obilo štirikolesne zabave. Pritaknili bi mu lahko tudi bolj zmogljiv akumulator, saj ga porabniki na vozilu ob voznikovi napaki (puščene prižgane luči) spraznijo v manj kot uri.

Zavore so zanesljive tako na cesti kot na terenu. Zavorno moč se da zelo lepo dozirati, kar je ob pomanjkanju reduktorja dobrodošla stvar pri vožnji po strminah navzdol. Preglednost iz vozila nazaj je kot pri večini terencev omejena na račun rezervnega kolesa, zunanji ogledali pa bi lahko bili zaradi tega nekoliko višji. Kaj več ferozi ni mogoče očitati. Je namreč tipično dober japonski cestno-terenski avtomobil in noče biti ne več ne manj.



**Tekst: ANDREJ SUPÉ**  
**Foto: MATEJ DRUŽNIK**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiristakni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 76,0x87,6 mm - gibna prostornina 1590 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 70 kW (95 KM) pri 5700/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,6 m/s - specifična moč 44,0 kW (59,7 KM)/liter - največji navor 128 Nm pri 4800/min - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrzganje goriva in vžig - vodno hlajenje 6,5 litra - motorna olje 3,3 litra - akumulator 12 V, 28-36 Ah - alternator 45-50 A - uravnani izpušni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolnata suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,75; II. 2,18; III. 1,43; IV. 1,00; V. 0,87; vzvratna 3,94, diferencial 5,29 - platišča: 6Jx15 - gume: 225/70 R15 (Dunlop grandtrek) - kotalni obseg 2,11 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 27,2 km/h.

**Voz in obese:** terenski kombi - 3 vrata, 4 sedeži - karoserija na šasiji - spredaj posamični obesi, dvojni prečna trikotna vodila, vzvojnje vzmeti, stabilizator, zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator, trosopenjska možnost nastavitve trdote blažilcev - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 3770 mm - širina 1635 mm - višina 1720 mm - medosna razdalja 2175 mm - kalotek spredaj 1335 mm, zadaj 1335 mm - rajdni krog 10,9 m - najmanjša razdalja od tal 205 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (kolokolj) spredaj 1300 mm, zadaj 1315 mm - višina nad sedežem spredaj 945 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 850-1010 mm, zadnja klopa 620-800 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 275/440 l - posada za gorivo 60 l.

**Teže:** prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna teža 1650 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

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



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
149 km/h (IV. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	6,0 s
0 - 80 km/h	10,2 s
0 - 100 km/h	15,3 s
0 - 120 km/h	25,5 s
1000 m z mesta	37,3 s (135 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	39,3 s (131 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	44,1 s (114 km/h)

### Zavorna pot:

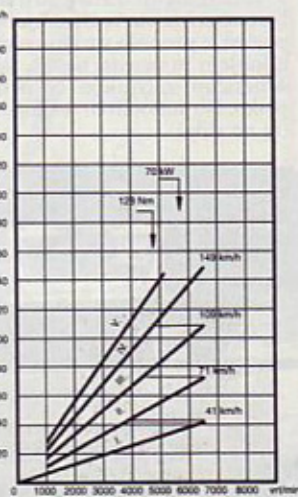
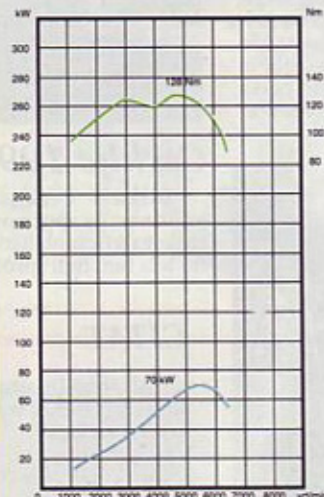
od 100 km/h 50,1 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	40,6 km/h
60	61,0 km/h
80	82,5 km/h
100	100,0 km/h
120	122,1 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje  
11,7 l na 100 km



## Hvalimo

- razmerje dobljena vrednost: cena
- motor in menjalnik
- oprema
- snemljiv del strehe
- natančnost izdelave
- rajdni krog
- volan
- luči

## Grajam

- ni reduktorja
- dostop do zadnje klopi
- višina zunanjih vzvratnih ogledal
- ni opore za levo nogo voznika
- po višini nenastavljivi varnostni pasovi
- prtljažni prostor

**Cena** 32.500 DEM •  
(DKS, Maribor)

## Končna ocena

Daihatsu feroza EL-II je sicer terenec brez reduktorja, glede na preostale zmogljivosti pa odličen avto za uničene in slabe ceste, za vožnjo ob vsakem vremenu, uporabna je kot dobro vlečno vozilo, poleti si lahko privoščite obenem kabriolet (s seboj pa morate voziti velike dežnike), najbolj pa se prikupi z ugodno ceno. Več univerzalnosti za toliko denarja morate kar dobro iskati. Dolga ozka krila pa trenutno niso moderna, ko bodo, pa bodo na ferozo namontirali tudi kakšen prag.