

**Test:
DAIHATSU FEROZA EL-II**



V VIŠJA STOPNICA

Roko na srce: zelo malo voznikov s terenskimi vozili zares zavija z asfalta na stranske poti, ali celo na brezpotja. Moderni terenci so igrače za odrasle, njihove robustne lastnosti pa so pri tem v dvojno korist: krepijo psihično zdravje svojih lastnikov, v sili in po potrebi pa so tudi zares uporabne

Da so terenski avtomobili dandanašnji več na mestnih ulicah kot pa v gozdnih grapah, bogu za hrbtom, so takoj za Američani spoznali najprej pri Nissanu s svojim terranom (pathfinderjem) ter z geslom »dva avtomobila v enem« zanj. Na posnemalce ni bilo potrebno dolgo čakati, prišla sta skoraj hkrati: suzuki vitara in daihatsu feroza. Feroza EL-II (ta oznaka pomeni eno od petih osnovnih različic) smo zdaj preskusili.

Besede »feroza« v slovarjih ne boste našli. Tako kot je zadnje čase vse pogosteje v navadi, gre za umetno črkovno tvorbo, a z neprikritim prizvokom angleškega pridevnika (v prevodu) »divji/krut/strašen/grozen«.

Tako hudo seveda ni. Feroza je in hoče biti dosti civiliziranejši avtomobil kot bi bilo moč soditi po tej besedni povezavi. Ampak zgolj kulisa za terenca tudi ni. Ljudem, ki so ga delali je uspel kompromis, ki združuje izkušnje že od 1984. leta znanega

Šestnajst ventilov in (skoraj) limuzinska notranjost

rockyja iz iste japonske hiše ter uresničenje želja modernih kupcev v isti sapi.

Tako je nastal majhen terenc pravilno oglatih, a v potankostih domiselno zaobljenih, izobčenih ali vtisnjenih potez, ki zna biti ljubezen na prvi pogled, če so vam avtomobili te vrste pri srcu. Zunanje mere so se zlele v skladnost, ki ugaja na račun japonsko nežnega, a odsekane-ga zadnjega dela, »okinčanega« tudi z rezervnim kolesom na vratih. Vrata so tri, ampak dostop k zadnji klopi je predviden le z desnega boka (po že znani japonski navadi se le desni prednji sedež zmakne in zloži do tolikšne mere, da je mimo njega še mogoče zlesti v zadek vozila).

Seveda so karoserijske mere naklonjene terenski uporabnosti, najsti gre za kratke štrline čez prednji, oziroma zadnji kolesi, ali pa za najmanjšo razdaljo od tal. Vse skupaj koristi premagovanju bregov in kucljev, če življenje že tako nanese.

Feroza je ob nakupu na voljo z zlozljivo mehko, ali pa s čvrsto plastično streho. A je tudi slednjo z nekaj ročne spretnosti ter skupaj s posebej privito šipo zadnjih vrat mogoče sneti in pu-

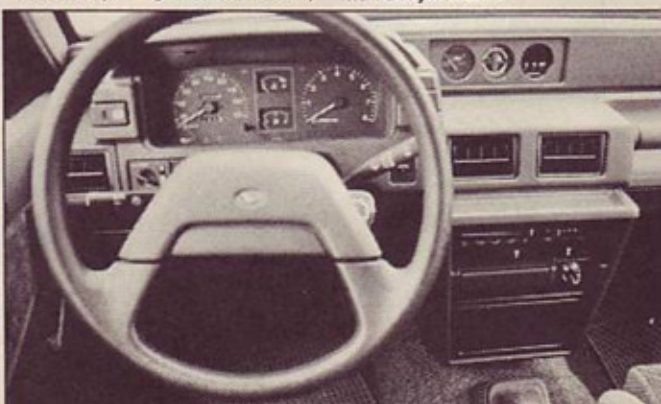
stiti v garaži. Vročim dnevom služi še dvizna streha nas prednjima sedežema: namenjena je privzdigovanju (za dva do tri prste na široko) z enim ročnim gibom in po vsej širini, z malce več dela in časa je je tudi povsem snemljiva. In tako ostane froza brez zgornjega dela »obleke«. Glave potnikov ščiti le zajeten ploščat lok nad sredino potniškega prostora.

Testna feroza EL-II je nosila čvrsto plastično streho, ki je nismo snemali. Takšna streha pomeni tudi navzgor zaobljeni, sicer pa navzven odmični stranski okni ter hkrati temeljito tesneje, ko gre za trušč in mokroto okrog vozila.

K surovejšim značilnostim feroze sodijo — gledano od zunaj



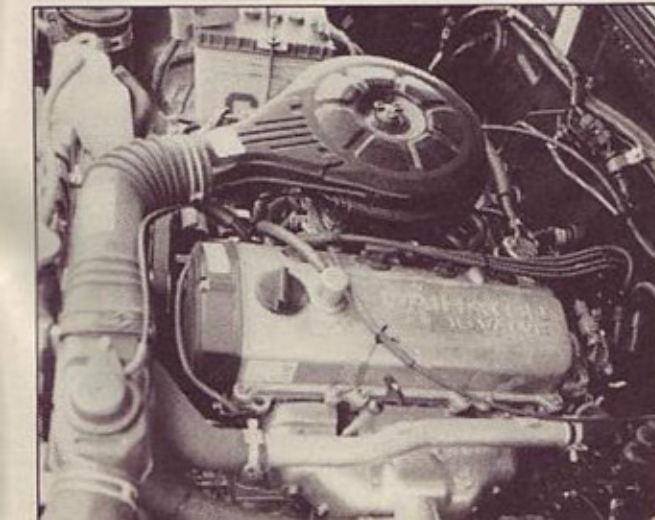
Komandni most: prestavna ročica, ročica za izbiro prenosa moči, ročica ročne zavore, sprožilo poklopca posode za gorivo in stikalo elektromagnetne ključavnice na zadnjih vratih.



Kokpit: limuzinsko uglajen, skrbno obdelan, z merilnikom vzdolžnega in prečnega nagiba vozila (desno zgoraj, v sredini).



Zadek: majhen, toda povečljiv prtijažnik, čvrste cevne opore, snemljiva šipa zadnjih vrat, preprosta vlečna kljuka.



— še zajetna in čvrsta odbijača, vlečne zanke pod njim in zimske gume na petnajstcolskih platiščih.

Nežnejšo, že skoraj limuzinsko dušo pa ta avtomobil razkrije, ko sedete k njegovemu volanu. Prednja sedeža sta sicer športno čvrsta in hkrati tudi prepričljivo oprijemljiva, a limuzinsko natančno obdelana in uglajeno tapacirana. Glede sedenja jima zamerim prekratek vzdolžni pomik (s tem so pač zajamčili kolenski prostor potnikov na zadnji klopi), toda njuni višini od poda sta manjši kot pri večini terencev in tudi telesna lega neprisovokoga voznika zna biti limuzinsko sproščena.

Značilno terenski je pa spet ročaj pred desnim sedežem, vpet nad zaprtim predalom in mehko tapaciran, da olajša preživetje sopotnika med vožnjami po vegastih tleh.

In povsem terensko je tudi sedenje na zadnji klopi. Ta je nameščena tik nad surovo zadnjo premo, kar pomeni, da je ob straneh zožena zaradi vbočenih kolesnih blatnikov (obe štrlini so izkoristili kot kromolčna opornika in praktična predala hkrati), sedenje na ozkem pa je vsaj delno olajšano s stopnico, na kateri je klop nameščena. Tako med terenskim trpinčenjem vsaj ni potrebno gristi lastnih kolen.

Feroza je eden od tistih kratkih modernih terencev, ki imajo v zadku prostora kvečjemu za

ozek kovček ali neprezajetno potovalko. Zadeva se izboljša ob zloženi zadnji klopi. Všečen pa je prtijažnik tudi zaradi zajetnih cevnih ojačitev in zaradi rezervnega kolesa, ki je privit na zunanjo stran vrat, da ne odžira pičlega notranjega prostora. Zadnja vrata je mogoče odklepiti in zaklepiti s ključem, ali pa s stikalom na sredinskem grebenu.

Voznik dobi prijetno majhen in debelo obložen volanski obroč, osrednjo armaturno ploščo z merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, količine goriva in motorne temperature, nad sredinsko konzolo z drsniki za gretje in zračenje ter štiristopenjskim ventilatorjem v zvezi s tem, pa še voltmeter, merilnik vzdolžnega in prečnega nagiba vozila ter digitalno uro. Pri rokah so tudi vsa potrebna stikala, vključno s tistim, ki ravna trdoto stanje kolesnih blažilnikov (a smo med preskušnjo zaznali zelo majhne razlike na ta račun).

Pogonsko poglavitni sta pa seveda ročici na sredinskem grebenu: prestavna in tista za izbiro prenosa moči. Slednja omogoča pogon na samo zadnji kolesi (normalna uporaba, običajne ceste), na vsa štiri kolesa (spolzko vozišče, terenske vožnje) in terenski prenos moči (prestava 1,754:1, na zahtevnih terenih). Uporaba te ročice zahteva previdno ravnanje in upoštevaje vseh tovarniško zapisanih navodil.

Ferozina moč izvira iz modereno zasnovanega in še zelo mladega štirivaljnega bencinskega motorja z blokom in glavico iz lankovne kovine, z eno odmično gredjo v glavi z zobatim jermenom zanj, ter s po štirimi ventili za vsak valj, nameščenimi v obliki črke V v prečnatočni glavi. Motor testnega avta je bil opremljen z uplinjačem, kar omogoča 63 kW oziroma 86 KM največje moči. Za ekološko zahtevnejše trge pa je na voljo različica z vbrizgavanjem goriva in s katalizatorjem v izpušnem sistemu. Takšen motor zmore 70 kW oziroma 95 KM pri malce višjih 5700 vrtljajih v minuti. Jasno, da so ob tem boljše tudi njegove končne zmogljivosti.

Meritve s testno ferozo smo opravili s pogonom na samo zadnji kolesi ter z dvema oseba v avtu in s polno posodo goriva. Z mesta do hitrosti 80 km na uro je feroza pospešila v 9,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 17,4 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 24,9 sekunde. Pri tem smo pretikali pri 7000 vrtljajih v minuti, čeprav

Motor: štirivaljni, šestnajstventilski, zmogljiv, robat in glasen.





se rdeče polje na merilniku začena že 500 vrtljajev prej. Toda: ta motor se rad in zlahka vrtil, davek, ki ga hoče za to pa morajo plačati ušesa: v višjih območjih deluje namreč zelo robato in zelo glasno.

Največjo hitrost smo dosegli v četrti prestavi in pri 5100 vrtljajih v minuti: 147 kilometrov na uro. Pretikanje v peto prestavo pomeni največ 4300 motornih vrtljajev in največ 140 kilometrov na uro. Seveda je s to hitrostjo moč voziti dlje časa, brez škode za motor.

Povprečna poraba goriva med razmeroma kratko preskušnjo je znašala 15,5 litra bencina super na 100 kilometrov. Je pa potrebno upoštevati, da je bilo večidel prevoženih kilometrov ostrih in terensko zahtevnih, vključno z uporabo reduktorja.

Kajti, salonska ali ne, feroza je navsezadnje le terensko vozilo. Malce uglajenejša je, ko gre za podvozje, na račun posamičnih prednjih obes in njihovih vzvojnih vzmeti, toda zadnja prema je

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 76,0×87,6 mm – gibna prostornina 1589 kubicov – kompresija 9,5:1 – največja moč 63 kW (86 KM) pri 6000/min – največji navor 126 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – padotočni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 28 Ah – alternator 650 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,752; II. 2,182; III. 1,428; IV. 1,000; V. 0,865; vzvratna 3,942; diferencial 5,285 – terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,754, ročica za izbiro prenosa moči na sredinskem grebenu – platišča 5 1/2 J×15 – gume 195 R 15 M S (dunlop)

Voz in obese: terenski kombi za 4 osebe – 3 vrata – karoserija na šasiji – prednja kolesa na posamičnih obesah, dvojna prečna trikotna vodila, vzvojne vzmeti, stabilizator – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedezema) – volan s kroglicami, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,685 m – širina 1,580 m – višina 1,720 m – medosna razdalja 2,175 m – kolotek spredaj in zadaj 1,320 m – rajdni krog 10,0 m – najmanjša razdalja od tal 0,21 m – teža praznega vozila 1145 kg – dovoljena skupna teža 1580 kg – dovoljena teža priklole z zavoro 1500 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (tovarna) 272/920 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 14,2 s – poraba goriva (ECE): 7,7/12,3/11,0 litra bencina super na 100 km

še vedno toga, listnato vzmetena in temu primerno poskočna. Vključitev štirikolesnega pogona zahteva vsakič sproti ročna zasuka zapor prednjih kolesnih pest (te je za običajne vožnje z zadnjim pogonom pametneje sprostiti, manjši obrabi prednjih pogonskih delov, manjšemu trušču in manjši porabi goriva na ljubo). In na terenu se feroza dobro znajde. Še bolje pa bi se znašla, če bi imela zaporo vsaj zadnjega diferenciala, saj bi bila v kritičnih okoliščinah prepričljivejša.

Ne glede na okolje je feroza okretna (volan s 3,25 zavrtljaja servo, rajdni krog 10 m), dobro pregledna in natančno vodljiva. Ta natančnost popusti le pri večjih hitrostih in v ravni smeri, udobje v njej pa omaga vsakič, ko je vozišče pod kolesi neravno. Voznik feroze si želi oporo za levo nogo, kadar ta ni na sklopki, in univerzalnejši mehanizem za preklapljanje prenosa moči, kajti zdaj je potrebno praktično vedno avtomobil povsem ustaviti.

Drugega nič! Brisalniki so učinkoviti, luči dobre in zavore zanesljive. Feroza zna biti tudi pripravno vlečno vozilo, vsekakor pa prijeten avtomobil za preživljanje prostega časa. V te namene so jo tudi naredili.



Daihatsu feroza EL-II je torej terenec, ki ni samo to. Z vsem, kar zmore in ponuja se je znašla v ospredju med vozili svoje vrste. In, ker moda salonskih terencev še niti malo ne usiha, je feroza ravno zdaj v svojih najboljših letih. Ter na višji stopnici, da jo je bolje videti.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIČ