



I Dodge Journey 2.0 CRD SXT

ampak za to skrbi tehnologija črpalka-šoba. Moramo povedati še kaj več? Verjetno ne. Dvolitrski motor z močjo 103 kW (140 KM) je Volkswagnov, čeprav pri Dodgeu tega ne oznanjajo na veliko. In to prinaša vsaj eno prednost; če boste kjerkoli v Evropi ostali ob cesti, s servisi res ne bi smeli imeti težav. Če ne na Dodgeevem, vam ga bodo popravili na Volkswagnovem, Audijevem, Škodinem ali Seatovem. Težje bo s šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Ta zagotovo ni Volkswagnov in to jasno kaže že s pretikanji iz nižje v višjo prestavo in obratno, še bolj pa, ko gre za uglašenost z motorjem. Hiba turbodizelskih motorjev in njihova zaspanost v nizkem delovnem območju, ko turbopuhalo še ne zaduha s polno sapo, je pri Journeyju še toliko bolj očitna. Pod 1.750 vrtljaji v minuti je motor malodane klinično mrtev (delno tudi zaradi mase Journeyja – na tehtnici pokaže 1.850 kilogramov), potem se začne počasi prebujati in v območju nad 2.000 vrtljajev šele resnično zaživi. Nič nevsakdanjega, le da znajo evropski inženirji s svojimi izkušnjami in pravilno preračunanimi razmerji v menjalniku to nevšečnost (vsaj delno) prikriti. Dodgevi pa žal ne.

“Če boste z Journeyjem ostali ob cesti, s servisi ne bi smeli imeti težav. Če ne na Dodgeevem, vam ga bodo popravili na Volkswagnovem, Audijevem, Škodinem ali Seatovem servisu.”

Izletniški tip

besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

Pa poglejmo, zakaj bi si kupili Journeyja. Ker vam je všeč? No, napačen res ni. Ker bi bili z njim nekaj posebnega? Hmm, Dodgeev v Evropi res ni veliko, torej bi se račun lahko izšel. Ker je ameriški? Tudi ta argument vzdrži, toda ...

► Za Evropejce velja, da smo zahtevni kupci. Tudi ko gre za nakup novega avtomobila. Japonski in korejski jekleni konjički niso napačni, mnogokrat so celo vzdržljivejši in kakovostnejši od evropskih, toda kaj, ko oblikovno in arhitekturno ne ponujajo tistega, kar kupci na stari celi pričakujemo od njih. Kaj pa ameriški? Za Journeyja lahko rečemo, da

to ne velja, še zlasti ko gre za obliko. Njegov prednji del je na pogled dovolj masiven, da spomni na SUV. Enako velja za zadek, ki sicer ni revolucionaren, je pa – to mu moramo priznati – dovolj skladen, da ne zmoti osnovne linije. Ampak da ne boste živeli v zmoti, Journey ni SUV. Pri Dodgeu pravijo, da je crossover oziroma nekakšen mešanec

med SUV-om, enoprostorcem in klasičnim kombijem, zato se nikar ne čudite, da ga v Evropi dobite le s sprednjim pogonom.

To pa ni edina posebnost 'evropskega' Journeyja. Zunaj ZDA in Kanade si ga kupci lahko omislijo tudi z dizelskim motorjem (!) in s šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Končno! Dizelski motor, ki je svoje mesto našel v Journeyju, tehnično gledano, ustreza vsem sodobnim standardom: glava motorja je narejena iz aluminija, v njej je 16 ventilov, turbopuhalo ima prilagodljive kote lopatja in vsesavanje goriva in zraka poteka ločeno. Zamerimo mu lahko pravzaprav le eno; da vbrizg ne poteka po skupnem vodu,



Kratek test

Sicer pa naj vas tolaži dejstvo, da je Journey (na to namiguje že njegovo ime) bolj kot nenehnemu ustavljanju in speljevanju iz križišč namenjen prijetnemu preživljanju prostih dni ob koncih tedna. In če razmišljate o njem, to vzemite za dobro. Prednja sedeža in tudi zadnja klop si na področju udobja zaslužijo vse pohvale. Presenetljivo malo je le prostora za noge zadaj. Presenetljivo pravimo zato, ker je klop vzdolžno pomična, kar pa ne prinaša posebne koristi, ker je že v osnovi pomaknjena preveč naprej. Smisel takšnega načina vpetja očitno ni v večjem udobju, ampak v preprostejšem dostopu do klopi v tretji vrsti. Testni Journey je ni imel, zaradi česar je v dnu prtljaznika skrival velik prekat, ki zna požreti marsikatero drobnarijo. Uporabno! Zatakne se le, ko naslonjalo klopi prevrnete naprej (tako dobite ravno dno) in klop potisnete povsem za hrbtišči prednjih dveh sedežev. Takrat med njo in prekatom zazija velika odprtina, ki vam utegne povzročati preglavice, če ste se namenili prepeljati poln prtljaznik manjših kosov prtljage. Ampak tega verjetno z Journeyjem ne boste prav pogosto počeli, zato je veliko bolj zanimiv podatek, da predalov v tam avtomobilu ne boste pogrešali. Poleg klasičnih mest, kjer so po navadi odlagalne površine, boste te našli tudi pod nogami potnikov v drugi vrsti in celo pod sedalnim delom sovoznikovega sedeža. Da je Journey pravi za prijetno preživljanje prostih uric, veliko povedo tudi zmogljiva klimatska naprava, dobro ozvočenje, ki podpira nekoliko slabši radijski sprejemnik (graja leti izključno na sprejem signalov), zanimiva osvetlitev notranjosti, podprta s tehnologijo LED, baterijska svetilka LED, ki se, ko je ne potrebujete, napaja v levem delu prtljaznika, električno pomična sončna streha ali pa dodatno zatemnjene šipe zadaj, ki omilijo vdor sončnih žarkov v vročih poletnih dneh.

“Skoraj šokantno zastarela, predvsem pa pravo nasprotje vsemu naštetemu, se zdi instrumenta plošča. Nekaj podobnega smo, ko o ameriških avtomobilih pri nas ni bilo še ne duha ne sluha, srečevali v avtomobilih iz vzhodnega bloka.”

Precej manj napredna, že skoraj šokantno zastarela, predvsem pa pravo nasprotje vsemu naštetemu, se zdi instrumenta plošča. Nekaj podobnega smo, ko o ameriških avtomobilih pri nas ni bilo še ne duha ne sluha, smo pa toliko bolj pogosto posegali po avtomobilih iz vzhodnega bloka, srečavali v ruskih Ladah. Toda ta komentar leti le na

videz instrumentov. Njihova osvetlitev je sodobna in zagotavlja dobro vidljivost tudi v sončnih dneh. Pravzaprav si izmed vsega grajo zaslužita le potovalni računalnik in njegov gumb za ukazovanje, ki ga je, tako kot pri večini neevropskih modelih, treba iskati med merilniki in ne na kateri od obvolanskih ročic. Gumbi v ameriških avtomobilih pa si tudi sicer zaslužijo povsem svoje poglavje, pa naj gre za kombinacije pritiskov nanje, ki jih morate obvladati, če želite shraniti v spomin izbrano radijsko postajo ali nastaviti točen čas, ali pa za gumbe na volanskem obroču, ki so skriti zadaj in jih lahko otipate le s prsti.

Ampak to je, če na stvari pogledamo nekoliko drugače, lahko tudi eden izmed čarov, zaradi katerega so ameriški avtomobili



nekaterim tako neizmerno všeč, drugi pa jih nikakor ne marajo. In med te čare spada tudi vožnja z njimi. Da se med ovinki radi majejo, ni nič novega, čeprav, odkrito povedano, za Journeyja to ne velja. Zanj je bilo že ob rojstvu jasno, da bo zapeljal tudi na evropske ceste, zato so mu Dodgeevi inženirji namenili vzmetenje, ki zadovolji tudi evropske kupce. Poleg osnovne različice lahko čez lužo kupci izbirajo tudi med različicama Touring in Performance. Katera od treh je v evropski različici, Američani niso razkrili, toda glede na obnašanje karoserije med ovinki skoraj z gotovostjo lahko trdimo, da je zadnja. In resnica je, da ko enkrat zapustite mestno središče in le še pretaknete v peto oziroma

| Dodge Journey 2.0 CRD SXT

šesto prestavo, je vožnja z Journeyjem prav prijetna. Še posebej če ste tiste sorte voznik, ki zlepa ne dopusti, da ga okolica iztiri. Pa naj bodo to vročehrvni vozniki za vami ali pa kombinacija vabljevih ovinkov pred vami. S temle križancem se da prav zares uživati.

American way of life ali ameriški način življenja po evropskem okusu, torej. In veste kaj, glede na tempo, ki ga živimo, in cene kazni pri nas ta recept konec koncev sploh ni tako napačen. ❧❧

Dodge Journey 2.0 CRD SXT

Cena osnovnega modela: 29.990 EUR
Cena testnega vozila: 32.788 EUR

NAŠE MERITVE

T = 17 °C / p = 1.267 mbar / rel. vl. = 32 % / Stanje kilometrskega števca: 1.296 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 11,6 s
402 m z mesta: 18,1 s (125 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 8,7 s / 14,8 s
80–120 km/h (V/VI): 12,1 s / 14,1 s

NAJVEČJA HITROST

188 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4.000/min - največji navor 310 Nm pri 1.750–2.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/65 R 17 H (Yokohama Aspec).

Mase: prazno vozilo 1.820 kg - dovoljena skupna masa 2.480 kg.

Mere: dolžina 4.890 mm - širina 1.880 mm - višina 1.700 mm - prtljajnik 780–1.560 l - posoda za gorivo 74 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0–100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 8,4/5,4/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ maloštevilnost
- ▲ sprejemljiva cena
- ▲ prostornost in uporabnost
- ▲ bogata oprema
- ▲ udobna prednja sedeža
- ▲ številčnost predalov
- ▲ klimatska naprava, ozvočenje

- ▼ neuglašenost menjalnika z motorjem
- ▼ izgubljanje trakcije na spolzkem
- ▼ vidljivost nazaj (vzglavniki na zadnji klop)
- ▼ precejšnja osnovna masa vozila
- ▼ sprejemnik radijskih signalov
- ▼ prostor za noge zadaj
- ▼ relativno velika poraba

Končna ocena

Nesporno je, da je Journey glede na vse, kar ponuja, cenovno ugoden. Toda naj vas cena ne premami. Journey je obenem tudi tipičen predstavnik ameriške avtomobilske industrije skupaj z vsemi njenimi dobrimi in slabimi lastnostmi. Če ste že bili onstran luže in tam preizkusili njihove avtomobile, potem veste, o čem govorimo, sicer pa, še preden se odločite za nakup, raje stopite do trgovca in se zapeljite krog ali dva ter šele nato storite naslednji korak.