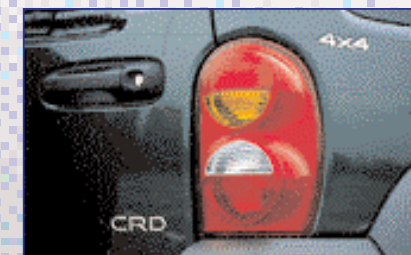


Svoboda uživanja

V zadnjih petdesetih letih se je v zahodni civilizaciji pojem svobode precej spremenil. Tisto, kar je bilo nekoč privilegij, je danes samoumevno. In ljudje iščejo nove razsežnosti pojma svobode. S Cherokeejem se svoboda začne v petek ob dveh. Popoldan.



VEvropi je tole, kar vidite na fotografijah, novi Cherokee, doma v ZDA pa je Liberty. Svoboda. Koncern DC, oziroma DaimlerChrysler, oziroma nemško-ameriška poslovna naveza (v tem vrstnem redu zato, ker je tako sestavljeno ime podjetja) je pripravila zelo dobro nadaljevanje zgodbe s tem imenom, pa naj bo to indijansko pleme ali svoboda.

Če dobro pogledate in ovrednotite zunanost, boste opazili, da je ta črna vedno precej podobna zunanosti starega Cherokeeja; karoserijske površine (kamor črnejšo pločevino in črno) so se rahlo napihale, robovi in vogali so postali bolj zaobljeni, zadaj

Za vzgled drugim, tudi precej bolj prestižnim cestnim limuzinam.

so se značile tudi zanimive oblike in prednja svetilnika sta prikupno okrogla. Skupaj s sodobnejšo interpretacijo značilne maske pred motornim hladilnikom je obraz novega Cherokeeja zadaj precej prijaznejši, bolj radoživ.

S takšno podobo bo Jeep ne-

dvomno obrnil več glav, zvalil v salone več ljudi in prepričal kako gospo več, da si gospod sme omisliti tovrstno igralo. Večino pomanjkljivosti večjega formata prejšnje generacije so Američani odpravili, kar pomeni, da bodo zadovoljni tudi izbirne gospe in bolj občutljiva mularija. Cherokee se je znebil neudobnega podvozja, zastarelega motorja in

todega videza, a je ohranil večino od prej priznanih dobrih lastnosti. Skratka: postal je opazno sodobnejši.

Dobrih sedem centimetrov je pridobil pri dolžini medosja, spredaj pa se je toga prema morala umakniti odlični, dvojno prečno vodeni zasnovi posamičnega vpetja koles. Nekaj podobnega, skupaj z vijakimi

vzmetmi in s stabilizatorjem, je neposredna konkurenca ponujala črna več kot desetletje. Zadnje cenene listnate vzmeti z neprijazno karakteristiko so odle v pokoj, gibanje odlično, večkrat vodene toge preme pa nadzirajo Panhardov drog in vijakne vzmeti. Kaj bolj črna si s tehničnega vpetja koles. Nekaj podobnega, skupaj z vijakimi

Tudi rezultat je zelo dober. Kdor se črna spominja obnačanja togih prem (ali morda kar prejšnjega Cherokeeja), bo tokrat navdušen. Ta terenec pri premagovanju krajših grbin sicer ni tako udoben kot A6, je pa kljub temu - upošteva namenskost in druge prednosti - odličen.

Terenci so črna nekaj časa, odkar je njihova popularnost mo-

no narasla, le bolj ali manj uspešna srednja pot med »orto« terencem in limuzino. Med udobjem in udobjem. Čeprav so črna, zahteve in pripravljenost odrekanju pri različnih ljudeh različne, lahko ocenimo uspešnost kompromisa. Novi Cherokee se zdi v tem zelo uspešen, trenutno nedvomno v samem vrhu.



Notranjost: sveže oblikovne ideje, manjkata Kompas in merilnik zunanje temperature, ki smo jih sicer v Chryslerjih vajeni.

Prtljažnik: s postopnim zlaganjem zadnje klopi do slabih dveh kubičnih metrov prostora. Zlaganje zadnje klopi poteka v eni potezi, torej naslonjalo in sedež hkrati. Površina prtljažnika je po zlaganju na delu, kjer je sicer klop, rahlo dvignjena.

Notranjost še vedno označuje značilno kratka armaturna plošča, ki pa se je otesla toge terenske nezanimivosti.

Čar tega (in konkretno tako gnanega) terenca je v tem, da se drušina ves delovni teden udobno vozi po opravkih in se za konec tedna odpravi na izlet. Motor ni prevel, pooreen in je prijazen pri izpolnjevanju zahtev voznika; prostora v vozilu je dovolj, vošnja pa je neutruja-joča. e pa si gospod zaeli izliti nekaj adrenalina - prosim, izvolite, tankovski poligon in podobne vragolije so vam na voljo.

Cherokee ima e vedno dovolj listokrvnosti terenske zasnove, da zmore obvladati voznikove terenske zahteve. Veliko prinese toga prema, malce naga-ja dokaj nizek trebuh (leprav teorija govori o razkošnih dvajsetih centimetrih najmanj e oddaljenosti, je praksa malce bolj kruta), glaven pa je seveda pogon. Ta sledi stari terenski logiki: osnoven zadnji pogon (ivel makadam!), prikljuLljiv itiriko-lesni pogon, dodaten reduktor in samodejna zapora diferenciala na zadnji osi. e zmorete oceniti zmožnosti na platiča natak-njenih gum (ki so navsezadnje seveda rezultat va e izbire), lahko preivite krasne portne urice na terenu.

Tak en Cherokee ljubi makadamske ceste, ki jih je v Slo-



Pogon: ročica za mehanski vklop štirikolesnega pogona in reduktorja vedno deluje brezhibno.



veniji na nekaterih predelih (hvala ..., no, tistemu, ki jih e ni asfaltiral) e vedno veliko. Vošnja po njih bo lahko opazno hitrej a, predvsem pa udobnej a kot z veLino limuzin. Cherokee se dobro znajde tudi na blatnih kolovozih in na kamnitih strmih cestah, e le sredinska grbina ali posamezne skale na sredi niso previsoke. In tale indijanec bo z ustrezno mero znanja in previdnosti dobro prenesel tudi globoke lu e, blato in prepreke te kega terenskega poligona. V zdravi meri, seveda.

e ga boste od tam pgnali nazaj na avtomobilsko cesto, se ne smete ustra iti tresenja volanskega obroLa. Ta se pri ne tako obna ati, ker so jeklena platiLa nesmotrno oblikovana: v njihovem (nepotrebnem) utoru se namreL nabere blato (ali sneg), ki se ne ozira na zahteve po centriLnosti posameznega kolesa. Vsekakor velja avtomobil po teno oprati, tudi zaradi bolj e vidljivosti naokog, ki je pri Li-stih ipah prav po kombijevsko dobra. Na cesti bo lepa prednost tudi visoko sedenje voznika, vse druge lastnosti pa veLidel pridejo s samo zasnovo notranjosti.

Novi Cherokee je v dol ino zrasel za okroglih deset centimetrov in se zredil za dvesto kilogramov. Notranjost e vedno



Terenska vožnja: izberite pot z nizko srednjo grbo, pa ne bo težav!

Makadamska vožnja: podvozje in motorni navor dovoljuje ta veliko igranja z zadkom. Razen zavornega ABS ni drugih elektronskih pomagala.



označuje značilno kratka armaturna plošča, ki pa se je otesla toge terenske nezanimivosti. Kljub evropeizaciji podjetja je notranjost še vedno tipično ameriška: ključavnica za zagon ne spusti ključa, če ne pritisnete nerodnega gumba ob njej, ventilator ugasnete z gumbom za smer pihanja zraka, z njim pridrete tudi klimatsko napravo (ki deluje le v nekaterih legah) in notranja osvetlitev je popolna. Slabo in dobro.

Veliko notranje rane plastike se dobro skriva v prijaznih oblikah, le drobnarijam so namenili premalo prostora. Okrog vozniaka je veliko okroglin (zračniki, beli merilniki, kljuke za odpiranje vrat) in edina stvar, ki se je Evropec ne navadi hitro, so na sredino postavljeni gumbi za električno odpiranje ip.

A voznik se na splošno ne bo pritoževal. Prestavna ročica je resda zelo trda, a tudi zelo natančna. Volan je terensko lahek,

volanski obroč dobro oprijemljiv, rajdni krog v praksi dovolj majhen in volanja nasploh lahkotna. Le leva noga nima kje polivati. Za ostale potnike je prostorsko dobro poskrbljeno, oprema je (vsaj po našem spisku) rahlo skopa (leprav je tu vse, kar zares potrebujete), zvok avdiosistema pa je brez pripomb. Za vzgled drugim, tudi precej bolj prestižnim cestnim limuzinam.

Udobje oziroma dodatni notranji centimetri so nekaj malega ukradli prtljarniku, ki pa je še vedno povsem zadovoljiv tudi skozi oči potujoče družine. Zadnja klop dovoljuje tudi tretjinsko poveljivost, nakupovalne mame pa so osrečile s ceničnimi kljukami za vpetje vrečk - pomaranče se torej ne bodo skotalile po prtljarniku. V zadek se zdaj pride v dveh korakih, a z eno samo potezo: prvi del potega kljuke odpre ipo navzgor (z rahlo premajhnim dvigom), celoten poteg pa odpre pločevina-

sti del vrat v levo. Prijazno in uinkovito. Isto si drznem zapisati za motor. Zvok, ki ga oddaja, ne skriva Dieslovega patenta, ampak če od tejem prestavno ročico, se v notranjosti ne čuti tresljajev, kar daje slutiti, da so se krepko potrudili z vpetjem stroja. Ta je v primerjavi s prejšnjim naredil nekaj korakov naprej, saj ima med drugim odmišne gredi v glavi, neposredni vbrizg s skupnim vodom, krepko povečane zmogljivosti (v tevilkah), v praksi pa odlišen navor vse od 1500 vrtljajev v minuti. Pred to vrednostjo je lenoben in ga ne kaže preveč vznemirjati. Odlično se počuti v njihovih vrtljajih vse do vrednosti 4300 (rdeče polje), vendar je priganjanje do te meje povsem

nesmiselno. Dober navor dovoljuje ob morda le malenkostno poslabšanih zmogljivostih pretikanje pri 3500, morda pri 3700 vrtljajih v minuti. Takšen bo odlišen na vseh vrstah urejenih cest, tudi na daljših vzponih avtomobilskih cest. Na terenu pa je ob vklopljenem reduktorju povsem brez pripomb. Poraba? Pod 10 litrov za 100 kilometrov bo teko, prek 15 tudi; resnica je nekje vmes. Terenska (tudi hobi) volanja je povečala, mesto in hitra avtomobilska cesta pa za kak liter ali dva zmanjšala. Podešelska cesta in makadam sta najbolj hvaležna poligona, ampak saj veste: vsaka svoboda nekaj stane. Tista, ki ima opravka z uvažanjem, če največ.

Vinko Kernc

Iz oči v oči



Leve noge nimam kam »odložiti« (prostor za voznikove noge je zelo ozko zastavljen). Menjalnik je sicer natančen, a odločno pretrd. Motor je pod 2000 vrt/min skoraj »mrtev«, nad to mejo pa se zbudi in prične opravljati svoje delo mnogo bolj prepričljivo. Tudi podvozje je za to vrsto avtomobila dovolj udobno, toda če na koncu upoštevam še dejstvo, da nisem ravno pristaš takšne vrste vozil, bi finančni vložek brez obotavljanja namenil za kakšno limuzino, ki jih je za tak denar že kar nekaj na izbiro.

Peter Humar



Ni prostora za levo nogo in zadnja meglenka je kar naprej prižgana. Te bi se že nekako navadil, prostornost za noge pa je res moteča. Sicer pa je zanimiv po obliki, ameriških drobnarijah in malce nostalgičnih potezah.

Igor Pucihar



Merilniki: bela podlaga, zelene cifre, oranžni kazalčki; pregledni!

Obraz novega Cherokeeja je zadaj precej prijaznejši, bolj radoživ.

avto magazin JEEP CHEROKEE 2.5 CRD SPORT 105 kW (143 KM) ● 14,3 s ● 167 km/h ● 13,6 l/100 km ● 7.774.880 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,8
0-80 km/h:	9,4
0-100 km/h:	14,3
0-120 km/h:	23,8
0-140 km/h:	37,8
1000 m z mesta:	37,0
	(137 km/h)

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	37,5
	(139 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	44,2
	(133 km/h)
Največja hitrost	167 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	12,2
največje povprečje	16,1
skupno testno povprečje	13,6

Truš v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	62 60 59
100 km/h	70 66 66
150 km/h	72 72
Prosti tek	51

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
60	55,2
80	77,5
100	97,4
120	114,7

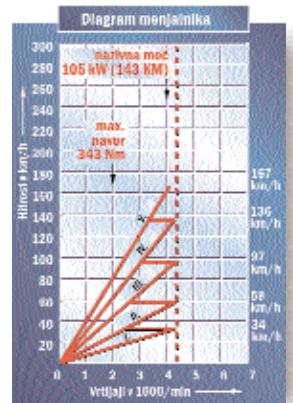
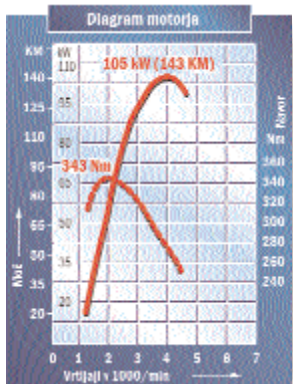
Zavorna pot	m
od 100 km/h:	43,1

Okoliščine meritve	
T = 10 °C	
p = 1027 mbar	
rel. vl. = 86 %	

Napake med testom	
- brez napak	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

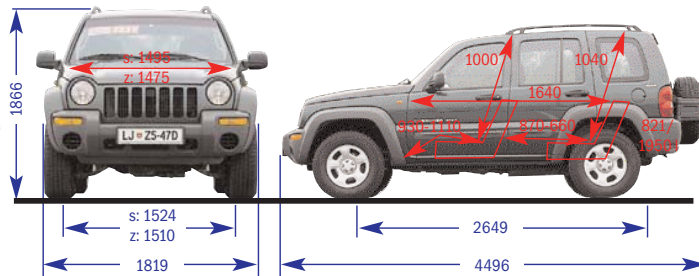
Garancija:	
2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, Mobilna evropska garancija	
Obvezno zavarovanje:	116.433 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	280.000 SIT
Cene dodatne opreme	
Cena osnovnega modela	7.499.000
ABS	194.700
Dvižna streha/električna	227.480
Alarmna naprava	48.620
Prednje meglenke	38.720
Tempomat	97.240
Lahka platišča 7Jx16	100.540
Stropna konzola s potovalnim računalnikom	97.240
Cene nekaterih nadomestnih delov	
Prednji žaromet	74.432
Prednja utripalka	10.248
Prednja meglenka	32.685
Prednji odbijač	121.360
Prednja maska	56.094
Vetrobransko steklo	148.000
Znak	7.400
Prednji blatnik	42.043
Zadnji odbijač	97.625
Zunanje ogledalo	34.141
Kolesni pokrov	5.640



CENE

Testirani model	7.774.880
(Chrysler Jeep Import)	

SIT



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Novi Cherokee je vsem močno izboljšan, če ga primerjamo s predhodnikom. Je prikupnejši, prostornejši, lahkotnejši za vožnjo, udobnejši, bolj ergonomski in z boljšim pogonskim strojem. Je pa žal tudi krepko dražji. Kogar to ne moti, bo kupil dober, vsestranski družinski avtomobil, po godu njej in njemu.

- videz zunanosti
- terenske zmogljivosti
- motorne zmogljivosti
- natančnost menjalnika, vklop reduktorja
- zvok avdio sistema
- vodljivost, okretnost (glede na mere)
- drobne uporabne rešitve
- prostornost
- previsoka cena
- prenizek trebuh vozila
- ni prostora za levo nogo voznika
- logika upravljanja klimatizacije
- skopa oprema (tudi glede na ceno)
- zasnova platišč
- malo prostora za drobnarije
- utrujajoč zvočni opozorilni sistem