

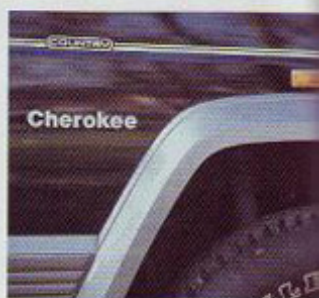
Test

JEEP CHEROKEE 2.5 TD COUNTRY

Kot smrkavec sem za pusta vedno hotel biti Indijanec. Televizijski filmi in stripi so naredili svoje. Največji vtis so name naredili hrabri bojevniki Apačev, Komančev in Siouxov, no, pa tudi Cherokeeji bojda niso bili od muh.

HOUGH!

Jeep cherokee ne jemlje skalpov, ne strelja z lokom in sploh ni Indijanec. Je pa tipičen Amerikanec: armaturna plošča je oglata, motor zažene vrtenje ključa skupaj s sedežem ključavnice, potezno stikalo za luči ni osvetljeno, nastavitev zračenja je skromna in nima možnosti kroženja zraka, volanski prečki sta niz-



ko nameščeni in tam sta tudi (odročni) stikali za trobljo, vsa stikala na armaturni plošči so pod merilniki in so zato slabo vidna, majhno stikalo za varnostne utripalke je za volanskim obročem, osvetlitev notranjosti je izdatna, stikala za pomik šip so daleč spredaj na voznikovih vratih, na stropu sta prostora za očala in za daljinski upravljalnik samodejnega odpiranja garažnih vrat skupaj s tipko zanj in na vozni-

kovem senčniku je nalepka z napisom »Don't drink and drive«.

Jeep cherokee country je terenec, prav lepo pa se znajde tudi na asfaltnih cestah in

*Teorija obljublja,
praksa dokazuje.*

celo v mestu. V notranjosti prevladuje kakovostno, na otip zelo prijetno usnje: na sedežih

in na volanskem obroču. Na vratih in na armaturni plošči je nekaj imitacije lesa, ki se v plastično okolje pred voznikom in okoli njega lepo vklaplja, pa tudi talne in vratne obloge dajejo videz, kot da so sposojene pri kakšni zlahni limuzini višjega razreda. Večini sedežnih pomikov

sedežema je dovolj velik celo za manjšo damsko torbico. Dostop do prtljažnika, ki požre tudi večje kose prtljage, je seveda skozi zadnja vrata, ki se odpirajo navzgor in ne vstran, kot pri večini takšnih terencev. To ima nekaj prednosti, z ročajem za zapiranje vrat pa bi jih bilo še več. Takšna oblika



streže električna, vročim dnem kljubuje klimatska naprava, dolgočasnim ravninam na avtomobilskih cestah tempomat, velikim zunanjim meram in veliki teži močan volanski servoojačevalnik, samoti pa dober radijski sprejemnik. No, na trde vzmeti v samodejnih varnostnih pasovih se ni težko navaditi, na sicer dobro gretje notranjosti je treba počakati malce dlje, ročico ročne zavore je treba za dober učinek močno povleči in od vsega voznikovega »orodja« je nelimuzinsko trd le pedal sklopke.

Prav zato lahko s cherokeejem tudi potujete. Kljub veliki teži je vožnja z njim lahkotna, brisalniki so učinkoviti in vse drobnarije, manjše ali nekoliko večje, najdejo svoj prostor v enem od mnogih predalčkov zanje. Tisti pod komolčno oporo med prednjima

vrat tudi ne dopušča, da bi nanje namestili rezervno kolo, zato je le-to v prtljažniku, skrito pred tatovi in umazanijo. Kljub meram kolesa pa ostaja prtljažnik razveseljivo velik, in če pri obremenjevanju tega prostora niste preveč zahtevni, lahko vsebino pokrijete s temu namenjeno roletom. Cherokee se seveda ne ustraši tudi večjih tovorov, saj je roletom v hipu zložiti, pa tudi zlaganje zadnje klopi traja le okrog pol minute. In če vam to ni dovolj, si kupite še prikolico. Če bo imela zavoro, je cherokee sposoben potegniti tudi do 3,3 tone težak priklopnik. Tega pa boste že kar težko napolnili.

Potem pa, ko si vzamete prost konec tedna in si omislite športni dan, cherokee ostaja zvest prijatelj. Že njegova zasnova obljublja najboljše: visoko nasajena, prijetno ogla-

*Jeep cherokee ne jemlje skalpov,
ne strelja z lokom in sploh ni Indijanec.*



zato zlahka premaguje težo cherokeeja, navaditi se je treba le tega, da ne ljubi prav nizkih vrtljajev in da se, kot pri drugih dizlih, vse skupaj konča pri 4500 motornih vrtljajih. Takšnemu značaju so prirejena prestavna razmerja menjalnika in reduktorja. Cherokee je pri normalni vožnji, posebej pri majhnih hitrostih, zelo poskočen, ob vklopljenem reduktorju pa je iz njega mogoče iztisniti vsak newtonmeter navora. In potem, ko se po dolgem času ustavite na bencinski črpalki (posoda za gorivo drži skoraj osemdeset litrov), ugotovite, da poraba plinskega olja glede na težo, aerodinamiko in vaše (tudi terenske) zahteve sploh ni pretirana.

Mislím, da je sedaj povsem jasno: cherokee je zelo dober džip in cherokee 2.5 TD je zelo dobra kombinacija. Sicer pa: kdo drug bi znal narediti

Na voznikovem senčniku je nalepka z napisom »Don't drink and drive«.



Motor: cherokeejev najboljši del

ki jim tako komaj še lahko rečemo. Voznikovo oko lahko ves čas nadzoruje vseh šest preglednih merilnikov in kontrolne lučke ob njih, pa tudi dolga prestavna ročica z dolgimi, trdimi, a natančnimi gibi ne dela težav. Na začetku terenskega dela nekoliko ponagaja le trda ročica za vklop štirikolesnega pogona in reduktorja, a jo vajena roka že zlahka kroti. In potem, ko zagori oranžna opozorilna lučka z napisom »part time«, se zabava lahko začne.

Vendar prave zabave brez pravega srca ni. Cherokee 2.5 TD poganja turbodizelski motor znamke VM, skoraj takšen, kot je v alfab ali roverjih. Za to okolje ima le nekaj kilovatov

manj, zanj pa še vedno velja, da po zasnovi ni zadnji krik tehnike. Zato je predgrevanje zgorevalnih prostorov razmeroma dolgo in zato ima mrzel robot dizelski glas. Kljub temu pa (tudi mrzel) ne kadi črnega dima, kot to počno (tudi) drugi (sodobnejši) dizli, in

kljub temu je še vedno eden najzmogljivejših dizlov. Prav



pravega džipa, če ne ravno Jeep? Hough!

VINKO KERNČ

Foto: SAŠA PRELESNIK

Prtljažnik: cherokeejev boljši del



Ob vklopljenem reduktorju pa je iz njega mogoče iztisniti vsak newtonmeter navora.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritalni - dizelski z vrtnično komoro - vrtni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 92,0 x 94,0 - gibna prostornina 2499 kubikov - kompresija 22,0:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata - pri največji moči 12,5 m/s - specifična moč 34,0 kW/liter (46,0 KM/liter) - največji navor 280 Nm pri 2000/min - ročna gred v 5. ležajih - 1. odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2. ventila za - vsak val - glava iz lahke kovine - visokotlačna rotacijska - dizelska črpalka (bosch) - vodna hlajenje 8,5 litra - motorno olje 5,8 litra - akumulator 12 V, 70 Ah - alternator 70 A - povratni tek izpušnih plinov

Prenos moči: motor poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - pestapenski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,310; II. 2,333; III. 1,440; IV. 1,000; V. 0,790; vzvoma 4,740; diferencial 3,730 - terenski prenos moči, prestavi 1.000 in 2.720 - ploščica 7 $\frac{1}{2}$ x 15 - gume 225/75 R 15 S (goodyear wrangler radial), katalni obseg 2,17 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 42,2 km/h

Voz in obse: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj toga premo, vzdolžna vodila z dodatnimi oporami, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj toga premo, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (prisilno hlajene), zadaj bobnoste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,5 zvrtiloja od ene do druge skrajne ločke

Mere, zunanje: dolžina 4240 mm - širina 1720 mm - višina 1622 mm - medosna razdalja 2576 mm - kolotek spredaj 1473 mm, zadaj 1473 mm - najmanjša razdalja od tal 240 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina lad ormatume plošče do zadnjega naslonjala 1840 mm - širina (kotalci) spredaj 1420 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 870 - 920 mm, zadaj 820 mm - vzdolžnica prednji sedež 820 - 1090 mm, zadnja klopa 610 - 800 mm - premer volanskega obroča 385 mm - priložnik (normna) 1011/2033 1 - posoda za gorivo 76,5 l

Teže: prazna vozilo 1490 kg - dovoljena skupna teža 2210 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 3300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena oblačba strehe 68 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 162 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,3 s - vzpanski kot spredaj 38 stopinj, zadaj 32 stopinj - dovoljen bočni nagib 40 stopinj - največje premagovanje vzpona 30 stopinj (66%) - poraba goriva (CC) 7,1/10,5/9,8 l - plinskega olja na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost

162 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h: 5,5 s
0 - 80 km/h: 8,7 s
0 - 100 km/h: 13,1 s
0 - 120 km/h: 21,1 s
1000 m z mesta: 34,8 s (139 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 38,4 s (144 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 46,8 s (125 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 49,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60	56,4 km/h
80	77,3 km/h
100	95,3 km/h
120	118,1 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	62	62	61
100 km/h	72	71	69
150 km/h	-	76	75
prosti tek		57	

Poraba goriva:

Testno povprečje
12,8 litra/100 km

Cena

4.628.799 SIT
(Chrysler - Jeep Import d.d.)

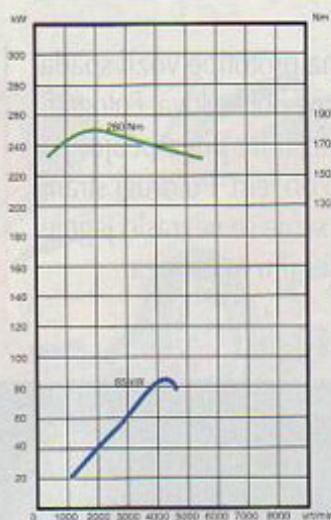


DIAGRAM MOTORIJA

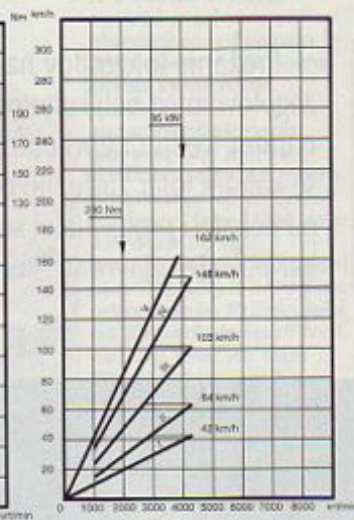


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- Terenske zmogljivosti in videz
- Motor
- Oprema
- Pospeški
- Notranjost

Grajam

- Dolgo predgrevanje motorja
- Rajdni krog
- Odročna stikala
- Trde, nerodne vratne kljuke

Iz oči v oči

Ko sem bil še majhen, sem vedno držal z Indijanci, ne s kavboji. Ko sem - v tistih časih - prvokrat videl džip, sem se zaljubil vanj in ta ljubezen še vedno traja. Cherokee s turbodizlom je samo smeničen dokaz, da se zvestoba izplača. In da je jeep, tudi modelsko prileten, še vedno jeep. Pravi džip za tiste, ki vedo, kaj je to.

Martin Česenj

Po metafori prenosa posameznega na skupno (jeep za vse terence) mi bilo težko presoditi, da je cherokee odličen predstavnik svojega razreda, da tisti, ki so ga zasnovali in ga izdelujejo, natančno vedo, kaj počnejo in želijo početi. Ko pa se - doda še odličen italijanski motor VM (Detroit Diesel), je veselje do vožnje s tem vozilom zagotovljeno.

Andrej Supé