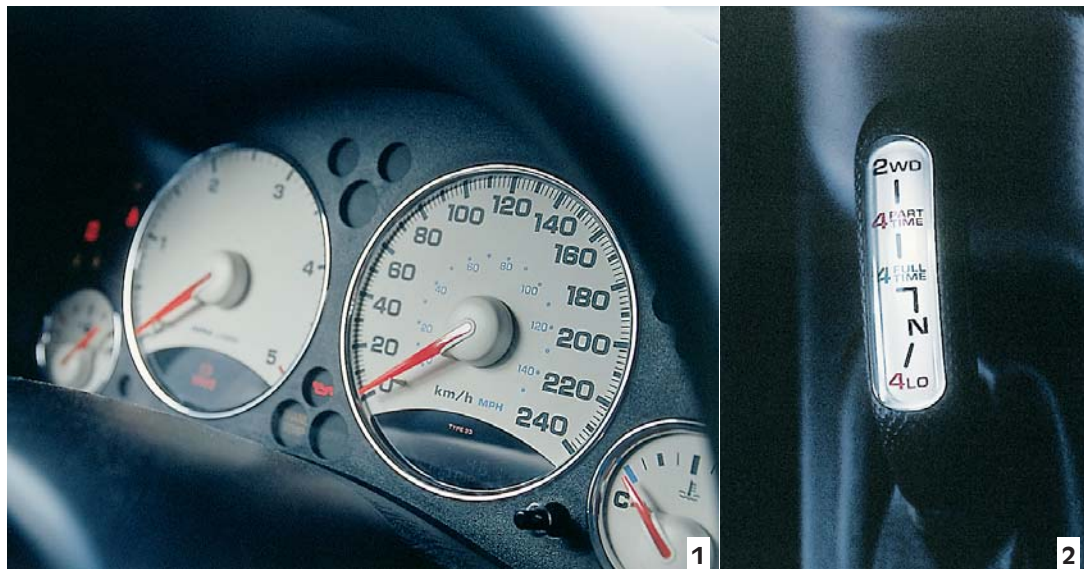


# Še sreča!

Če si - ko je govora o avtomobilih - natikate tista že zoprno tehnično natančna nemška očala, potem preskočite poglavje z imenom »Jeep Cherokee«.

Če pa ste bolj neobremenjene sorte, kot so na primer Američani, potem ne zamudite naslednjih vrstic!

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič



1. Merilniki: bela podlaga in (ponoči) rdeči kazalčki za zelene številke.
2. Stara šola terenskosti: ročno priključljiv štirikolesni pogon ter reduktor. V položaju »4 PART TIME« je zaklenjen tudi sredinski diferencial, torej ni primeren za uporabo na suhem asfaltu. Ves čas sme biti vklopljen »4 FULL TIME«, kjer se pogon prenaša na vsa kolesa, a brez zapore diferenciala. Ne glede na lego ročice pa je na zadnjem diferencialu samodejna zapora.
3. Nova šola ergonomije: dobre volanske tipke tempomata in radijskega sprejemnika (na zadnjem delu obroča).
4. Stara šola samodejnih menjalnikov: tri prestave in »overdrive«.

Jeep, avtomobil, ki je dobil drugo svetovno vojno, ima tudi zato krasno tradicijo in zvoneče ime. Vse do danes ostaja sinonim za terence, in to v takšni meri, da nam še vedno velikokrat, ko govorimo o tovrstnih avtomobilih, uide »džip« namesto »terenec«.

Če sedaj pogledate v preteklost, je to seveda logična posledica zgodovine, ampak tudi tu velja, da je lažje osvojiti kot zadržati. Jeep se mora vse bolj boriti za svoj položaj med vse številnejšimi tekmeci, saj postajajo terenci in »terenci« vedno bolj modni.

Katera smer je prava? Slediti trendom ali držati se tradicionalnih vrednot, ki jih je postavil sam? Slediti trendom bi pomenilo, da bi se moral Jeep (tudi Cherokee) pomehkužiti, da bi moral dobiti samonosno karoserijo večjih (predvsem notranjih) mer, posamične obese, stalni (ali vsaj kvazistalni) štirikolesni pogon, odvreči reduktor, dobiti mehkejšo vpetje motorja in učinkovitejšo protihrupno zaščito in še vse drugo, kar ponuja večina konkurence. Držati se tradicije pa pomeni, da Jeep ostaja Jeep, z le nekaj času primernimi izboljšavami.

Trg in njegova ekonomija seveda zapovedujeta prvo, ampak k sreči je človek še vedno premalo objektivno oziroma preveč podvržen svojim čustvom. Zato tudi Jeepi še vedno ostajajo frajerski avtomobili.

Prejšnji Cherokee se še vedno zdi čisto v redu s svojo nerodno škatlasto obliko, ampak tudi tale, ki ni več tako nov, je prav prikupno in otroško igriv; še posebej s svojimi očki spredaj pa tudi z značilno maso pred motorjem, s širokimi obrobami okrog koles, z nesorazmerno kratkimi zadnjimi bočnimi vrati ter z dodatno zatemnjenimi šipami v zadnjem delu; takšen je med zdaj že mnogimi prepoznaven. Kar je zelo pomembno.

Kakšen smisel bi imel Jeep na tem svetu, če bi se zgledoval po evropskih in japonskih izdelkih? Ker se ne, znotraj ni prostorskega presenečenja in nekaj za vožnjo manj pomembnih zadev je še vedno ameriško drugačnih. Klimatsko napravo vklopite le v določenih legah smeri pihanja zraka, potovalni računalnik je na stropu nad ogledalom, tam sta tudi kompas ter podatek o zunanji temperaturi in ura je kar v zaslonu radijskega sprejemnika. Ki je spet že od daleč drugačen od vseh, ki jih najdete v evropskih avtomobilih.

Tudi sicer notranjost ni tista, ki bi postavljala merila. Sedeži (in volanski obroč) so resda usnjeni, a imajo kratko sedalno površino. No, ta v centimetrih niti ni tako kratka, je pa njena površina gladka in »napihnjena«, zaradi česar zadnjica drsi naprej. Ampak tudi po nekaj urah sedenja telesa ni utrujeno. Malce moteč je tudi močno razširjen prednji tunel



(pogon!), ki voznika niti ne moti toliko kot sovoznika, voznik pa bo bolj pogrešal (kakega koli) oporo za levo nogo, še posebej ker je (tale) Cherokee opremljen s samodejnim menjalnikom. Precej nenavadno se zdi tudi, da je armaturna plošča od spodnjega dela prednje šipe proti notranjosti izjemno kratka, ampak - če je pod vprašajem varnost potnikov - Cherokee je zaslužil štiri zvezdice NCAP. Delno resda tudi zaradi hudo utrujajočega »pink-pink« opozorilnega zvoka za neprijeten pas, a vseeno.

Ni prav velik, tale indijanec. Niti na sedežih in še manj v prtljžniku, za katerega bi po zunanosti pričakovali, da bo večji. Je pa preprosto z eno potezo (naslonjalo skupaj s sedalnimi delom zadnje klopi) po tretjini povečljiv, le končna površina dna je v delu zadnje klopi nekoliko nagnjena. Mogoče bo zmotilo tudi dejstvo, da je tretjinski del za voznikom, a bo navdušilo od zadnjih vrat ločeno odpiranje zadnje šipe navzgor.



1. Made in USA, drugič: potovalni računalnik in kompas nad vzvratnim ogledalom.  
2. Uporabnost: ista kljuka najprej odpre šipo v vratih (navzgor), nato pa še preostali del vrat (vstran); lahek dostop v prtljaznik!

Američani takšnega še pogledajo najbrž ne, ampak na tej celini je (takšen) dizel pametna odločitev. Že res, da je iz kabine staromoden: mrzel zahteva dolgo predgrevanje in steče s tresenjem in truščem, ampak v kombinaciji z razmerji menjalnika je dovolj živahen za mestna, primestna, celo avtocestna in še posebej terenska sprehajanja. Glede na prostornino so zmogljivosti tako motoriziranega in tako velikega terenca resda pod pričakovanji, ampak tistih potovalnih 150 kilometrov zdrži zlahka in tudi dovolj dolgo, saj se motor še zdaleč ne približa prepovedanemu območju vrtljajev. Tudi trušč v kabini ni tako moteč, kot mor-da namigujejo izmerjeni decibeli, seveda pa je to zlasti odvisno od praga posameznikovih toleranc.

Prav prijetno ga je voziti. Ima razveseljivo majhen rajdni krog in se živahno odziva na ukaze s stopalke plina. Tudi na stopalki zavore je občutek zelo dober in volan je krepko servoojačen ter »hiter«, kar boste morda ugotovili, ko si boste privoščili prednosti velikega navora na zadnjem kolesnem paru.

Menjalnik? Dobra (ameriška) klasika! Se pravi: brez visoke inteligence, s tremi prestavami ter z dodatnim »overdrive«, kar v praksi na koncu pomeni štiri prestave, pa s cukanjem pri prestavljanju v prosti tek ter z rahlo nenatančno prestavno ročico. Sliši se veliko huje, kot v resnici je, še pose-

bej po nekaj urah vožnje, ko se na takšen značaj navadite. Potem bo navduševala hitrost kombinacije motor-sklopka-menjalnik, kar pomeni hitro odzivnost z mesta ali pri prehitevanju. Na trenutke bo treba menjalniku pomagati z ročnim pretikanjem, če boste želeli iz avtomobila iztisniti čimveč ali če se boste dlje vozili po strmejšem klancu navzdol. In to je to.

Za konec pa najlepše: teren. Ker ni sledil trenutnim modnim trendom, ima Cherokee šasiyo, priključljiv štirikolesni pogon, re-dukter, zelo dobro samodejno diferencialno zaporo na zadnji osi in togo premo za zadnja kolesa. Ker ni nevemkako hiter, so tudi gume lahko bolj prirejene terenu: blatu, snegu. Le tisti, ki se rad (kar tako ali zaradi potrebe) nadzorovano zapelje s ceste na teren, bo znal ceniti njegove terenske sposobnosti. Čvrsto podvozje in dober pogon ga bosta, če bodo voznikove roke spretno, pripeljala daleč, visoko in globoko, na koncu pa tudi ven. Ob vsem veselju bo morda žalost le ena: elegantno lakirani odbijači niso kos tistemu, kar jih utegne doleteti.

Zato pravim: še sreča, da je Jeep ostal Jeep. Komur ni všeč, ima na voljo celo vrsto takšnih in drugačnih »ponaredkov« s tehnično boljšimi vsakdanjimi lastnostmi. Če pa štejeta imidž in široka uporabnost, ki vključuje tudi bolj zahteven teren, nima prav veliko tekmecev. Bravo, Jeep! ■

Kakšen smisel bi imel Jeep na tem svetu, če bi se zgledoval po evropskih in japonskih izdelkih?

CENA OSNOVNEGA MODELA: 8.433.000 SIT  
CENA TESTNEGA VOZILA: 8.433.000 SIT

## NAŠE MERITVE

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| <b>Pospeški</b>    |                   |
| <b>0-100 km/h:</b> | <b>14,6 s</b>     |
| 402 m z mesta:     | 19,0 s (115 km/h) |
| 1000 m z mesta:    | 35,3 s (145 km/h) |

### Prožnost

Meritev s tovrstnim samodejnim menjalnikom ni možna

|                         |                                   |
|-------------------------|-----------------------------------|
| <b>Največja hitrost</b> | <b>167 km/h</b><br>(IV. prestava) |
|-------------------------|-----------------------------------|

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| <b>Zavorna pot</b><br>od 100 km/h: | 39,9 m (AM meja 43 m) |
|------------------------------------|-----------------------|

|                                                 |                      |
|-------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Poraba goriva</b><br>skupno testno povprečje | <b>12,1 l/100 km</b> |
|-------------------------------------------------|----------------------|

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2755 cm<sup>3</sup> - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3800/min - največji navor 360 Nm pri 1800-2600/min.

**Prenos moči:** priključljiv štirikolesni pogon, vklopljiva sredinska diferencialna zapora, samodejna diferencialna zapora na zadnji osi - 4-stopenjski samodejni menjalnik - re-dukter - gume 235/70 R 16 T (Goodyear Wrangler S4 M+S).

**Mase:** prazno vozilo 2031 kg - dovoljena skupna masa 2520 kg.

**Mere:** dolžina 4496 mm - širina 1819 mm - višina 1817 mm - prtljaznik 821-1950 l - posoda za gorivo 74 l.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 174 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,6 s - poraba goriva (ECE) 12,7/8,2/9,9 l/100 km.

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ imidž, prepoznavnost, zunanji videz
- ▲ terenske zmogljivosti
- ▲ merilniki
- ▲ občutek pri zaviranju
- ▲ neutrujajoče sedenje
- ▲ nekaj ergonomskih rešitev

- ▼ nekaj lastnosti menjalnika
- ▼ nekaj neergonomskih rešitev
- ▼ zmogljivosti motorja
- ▼ trušč (predvsem hladnega) motorja
- ▼ notranja prostornost

Dinamične meritve: T = -3 °C / p = 1014 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 5604 km